LENTOKENTTÄKAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Veromies ja Pohjois-Pakkala - Selvitys 053100 - 13.12.2022

Vantaa Aviapolis

Vantaan kaupunki 2022
Asemakaavoitus
Kielotie 28
01300 Vantaa

Tekijät
Johanna Rajala
Merja Häsänen
Jonna Juusola
Agon Shala
Charlotta Tanner
Päivi Veijola
Carina Ölander

Taitto
Charlotta Tanner

Kuvat
Merja Häsänen, Jonna Juusola, Marja Kärki, Anne Polvi, Johanna Rajala, Agon Shala, Charlotta Tanner, Päivi Veijola, Carina Ölander sekä vapaasti käytettäviä kuvia mm. Pixabay-sivustolta ellei muuta mainita.

KANSIKUVA Näkymä Muuran alueen Paukepolulta (Arco)

SISÄLLYS

JOHDANTO 4

1 KIEHTOVA KAUPUNKI 10
1.1 TAVOITTEET 10
1.2 Lentokenttäkaupungin yhteiset suunnitteluperiaatteet 12
1.2.1 Elävä kaupunki 12
1.2.2 Kaupunkikuva 13
Paikat 13
Korttelirakenne 14
Taide 15
Valaistus 16
1.2.3 Rakennusten arkkitehtuuri 17
Yleistä 17
Korkea rakentaminen 18
Katot 20
Pysäköintilaitokset 21
Kaupunkivihreä 21

2 KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI 22
2.1 Tavoitteet 22
2.2 Käveltävän kaupungin suunnitteluperiaatteita 24
2.2.1 Jalankulkija ensin 24
Mittakaava 24
Reitit ja näkymät 24
Tilasarjat ja paikat 26
2.2.2 Kiinnostavuuden kehä 28
Määritelmä 28
Toiminnot 28
Solmukohdat ja reitit 30
Rytmi ja luonne 34
2.2.3 Kivijalkakerros 40
Määritelmä 40
Toiminnot kivijalassa 42
Visuaaliset keinot 45
Rajapinnat ja puolijulkiset tilat 47

3 VIHREÄ KAUPUNKI 50
3.1 Tavoitteet 50
3.2 Viherverkosto 52
3.3 Vihreän kaupungin suunnitteluperiaatteet 54
3.3.1 Julkinen viherympäristö 54
Puistot ja lähivirkistysalueet 54
Liikuntapaikat 56
Viherkadut 57
Muut kadut 59
Aukiot 59
3.3.2 Vehreys yksityisellä maalla 60
Vihertehokkuus 61
Taskupuistot 62
Pihojen vehreyden maksimointi 63
3.3.4 Hulevesien hallinta 64

4 RESURSSIVIISAS KAUPUNKI 66
4.1 Tavoitteet 66
4.2 Hiilineutraalisuus kaavoitusprosessin osana 69
4.2.1 Lähtötila sekä periaatteet ja tavoitteet 70
4.2.2 Hiilineutraalisuusselvitys 71
Esimerkkinä case Mondo 72
4.2.3 Datapankki ja toimenpiteet 73

LIITTEET 74
1. Kiehtova kaupunki, Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet
2. Asemakaavamääräykset
3. Väliaikaisuus
4. Nettikysely
5. Koonti mielipiteistä

JOHDANTO

Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan. Kaavoituksen ohjelmointia on arvioitu ja laadittu vuosittain tarkistettava luonnos vuosikymmeniksi eteenpäin. Rakentamisen sijoittumista ja määrää on tarkasteltu mm. suhteessa palvelurakenteeseen ja viheralueverkostoon.

Seuraavien vuosien aikana kaavoitetaan asunto-, toimitila-, palvelu- ja liikerakentamista Aviapoliksen keskustaan ja Muuraan. Myös Technopolista ja Huberin hallien ympäristöä kehitetään. Rakenteilla on hankkeita keskustassa, Perintötiellä ja Annefredin alueella.

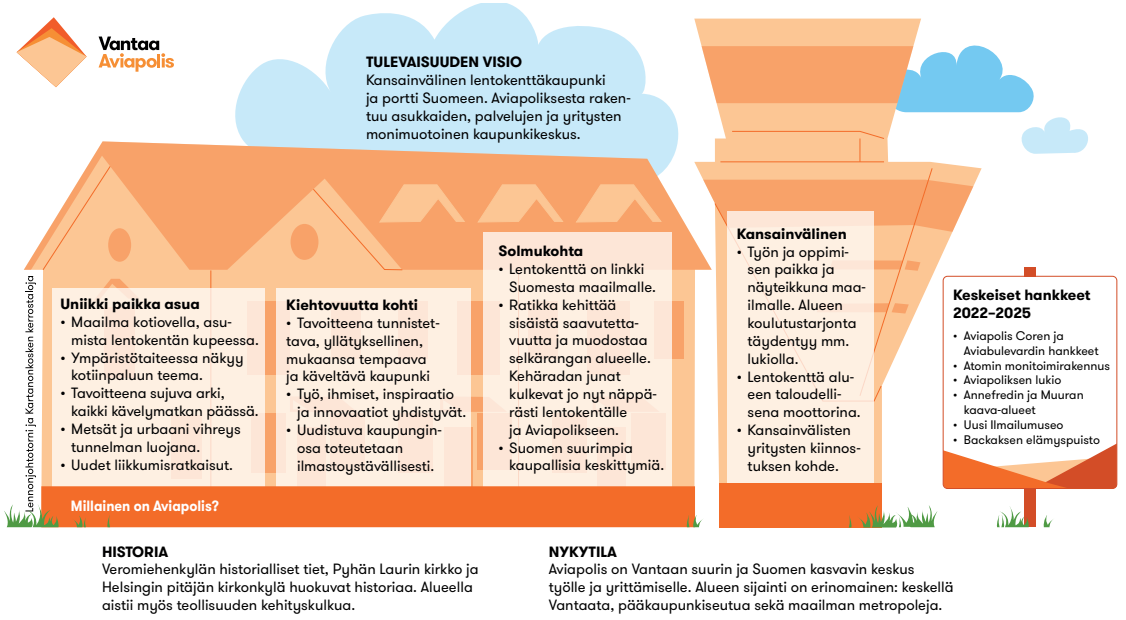
Kymmenen vuoden sisällä Aviapoliksesta on tulossa Suomen saavutettavin alue ja hiilineutraali lentokenttäkaupunki. Ratikka on käytössä ja Suomirata suunnitteilla. Matkailijat ovat löytäneet Aviapoliksen keskustan. Aviabulevardin varrella ja Muurassa on rakenteilla asuin-, liike- ja toimitilakortteleita sekä hotelleja. Elinvoimahankkeita on valmistunut: Uusi ilmailumuseo on avattu ja Muumit ovat saapuneet Backakseen. Aviapoliksen lukio on valmistunut ja alue herättää kiinnostusta nuorissa. Atomin koulu ja päiväkoti ovat valmistuneet ja alue kiinnostaa nyt enemmän lapsiperheitä. Jumbon ja Lustikullan kokonaissuunnitelmat ja ensimmäiset kaavahankkeet vireillä.

Vuonna 2050 Aviapolis on muuntautunut logistiikka-alueesta vehreäksi ja viihtyisäksi keskustaksi ja asuinalueeksi palveluineen ja työpaikkoineen. Keskustassa yhdistyy luonto, cityelämä ja lentokenttä kävely-ystävälliseksi lentokenttäkaupungiksi. Suuralueella on jopa 28 500 uutta asukasta ja kymmeniä tuhansia uusia työpaikkoja.

Visio

Tulevaisuuden visiossa Aviapoliksesta rakentuu asukkaiden, palveluiden ja yritysten monimuotoinen kansainvälinen kaupunkikeskus. Kiehtovan Aviapoliksen tavoitteena on yllätyksellinen ja mukaansa tempaava kävelevä kaupunki, joka tuo esiin taidetta, elämyksiä, historiaa ja kulttuuria. Suomalaista luontoa tarjoillaan erilaisin makupaloin sekä lentoasemalta keskustaan kulkevalla raitilla että asuinalueiden ytimessä. Aviapoliksen historiasta ja rakennusperinnöstä luodaan paikanhenkeä.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva



Kuva 1. Aviapoliksen visio

Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Aviapolis on kansainvälinen työn ja oppimisen keskus, jossa työ, koulutus, ihmiset, inspiraatio ja innovaatiot kohtaavat. Tätä pyritään edistämään muun muassa muuntojoustavalla kaavoituksella, toimintojen joustavalla sijoittumisella alueelle sekä mahdollistamalla rakentamisen tarvittava volyymi. Opiskelijat halutaan juurruttaa alueelle: osa jää asumaan sinne jatkossakin. Tätä edesauttaa innostava ja virikkeellinen kaupunkiympäristö, joka tarjoaa harrastusmahdollisuuksia ja kulttuuria. Vuorovaikutteinen työn ja oppisen keskus huomioi työnteon muutostrendit ja tarjoaa parhaimmillaan hyviä verkostoitumisen mahdollisuuksia, innostaa yhteistyöhön ja ideoimaan sekä houkuttelee työnhakijoita ja opiskelijoita. Lentokenttä toimii alueen taloudellisena moottorina sekä edesauttaa ja luo liiketoimintaa. Siksi lentokentän toimintaympäristön turvaaminen on tärkeää. Vehreä ympäristö on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden ja opiskelijoiden hyvinvointia ja tarjoaa harrastusmahdollisuuksia.

Uniikki paikka asua tarjoaa sujuvaa arkea, kulttuuria ja tekemistä kävelymatkan päässä. Ympäristötaiteessa näkyy kotiinpaluun teema. Suojeltu teollinen rakennusperintö sekä muu alueen kulttuurihistoria auttavat asukkaita kiinnittymään asuinpaikkaansa. Tätä tavoitteita tukevat myös tunnistettavat kotoisat asuinalueet, jotka mahdollistavat yhteisöllisyyden syntyä. Urbaani vihreys ja metsät houkuttelevat retkielämyksille.

Hiilineutraalisuus läpileikkaa teemana kaikkea Aviapoliksen kehittämistä.

Kuva 2..

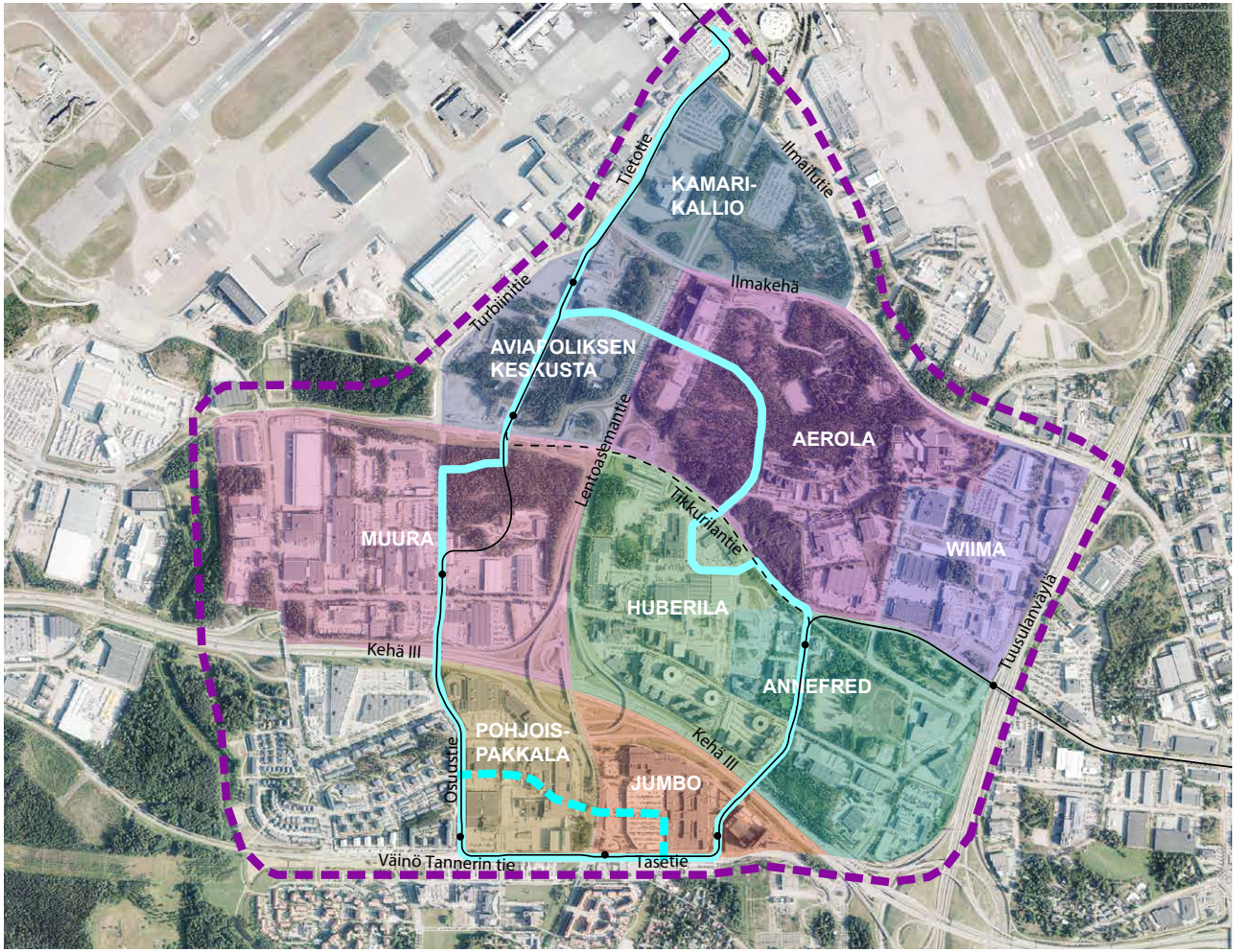
”KANSAINVÄLINEN LENTOKENTTÄKAUPUNKI JA PORTTI SUOMEEN. AVIAPOLIKSESTA RAKENTUU ASUKKAIDEN, PALVELUIDEN JA YRITYSTEN MONIMUOTOINEN KAUPUNKIKESKUS”

Suunnitteluperiaatteet

Veromiehen kaupunkirakenne muuttuu radikaalisti ja aiheuttaa haasteita pitää kokonaistavoite kirkkaana ja koossa. Muutoksen toteutuminen kestää pitkään ja eri asteisesta toteutuksesta vastaavat ihmiset saattavat vuosien mittaan vaihtua.

Suunnitteluperiaatteet on tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Kaikkea vision tavoitteista ei voida kattaa suunnitteluperiaatteilla, mutta niillä on vaikutusta kaavoituksen ohella myös muuhun maankäytön suunnitteluun ja alueen kehittämiseen, esimerkiksi palveluiden sijoittumiseen. Tämän takia tärkeä rooli jatkossa on sekä kaupungin sisäisellä yhteistyöllä sekä asukkaiden, maanomistajien ja toimijoiden osallistamisella alueen kehittämiseen. Samalla vastataan myös kaupunkiympäristölautakunnan toiveisiin hyvästä ympäristöstä, rakentamisen laadusta ja vihreyden säilyttämisestä ja lisäämisestä.

Työ on lupaus laadusta: Määritellään ja priorisoidaan ne paikat ja kohteet, joiden laatuun tulee erityisesti panostaa. Yhteisillä linjauksilla pystytään paremmin perustelemaan suunnitteluratkaisut ja samalla mahdollistetaan maanomistajien tasapuolinen kohtelu. Suunnitteluperiaatteilla varmistetaan, että kaikki toimijat toteuttavat yhteistä visiota ja kaikille maanomistajille on samat lähtökohdat. Tavoitteena on kirkastaa tarinaa lentokenttäkaupungista ja sen imagosta. Materiaalia voidaan käyttää myös aluemarkkinoinnin tukena.



Kuva 3 Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön aluerajaus. Kartalla on esitetty myös lentokenttäkaupungin omaleimaiset osa-alueet sekä kiinnostavuuden kehä (sininen reitti) ja ratikan tuleva linjaus pysäkkeineen (musta reitti).

Tarvittaessa suunnitteluperiaatteita voidaan tarkistaa aika ajoin.

Aviapolikseen Veromiehen kaupunginosaan laadittiin vuonna 2016 Aviapoliksen kaavarunko, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi jatkosuunnittelun pohjaksi 18.4.2016. Se on yleiskaavatasoinen selvitys logistiikka- ja tuotantopainotteisen kaupunginosan muuttamiseksi eläväksi ja monimuotoiseksi kaupunkikeskukseksi, jossa kävelyn ja pyöräilyn merkitys korostuu.

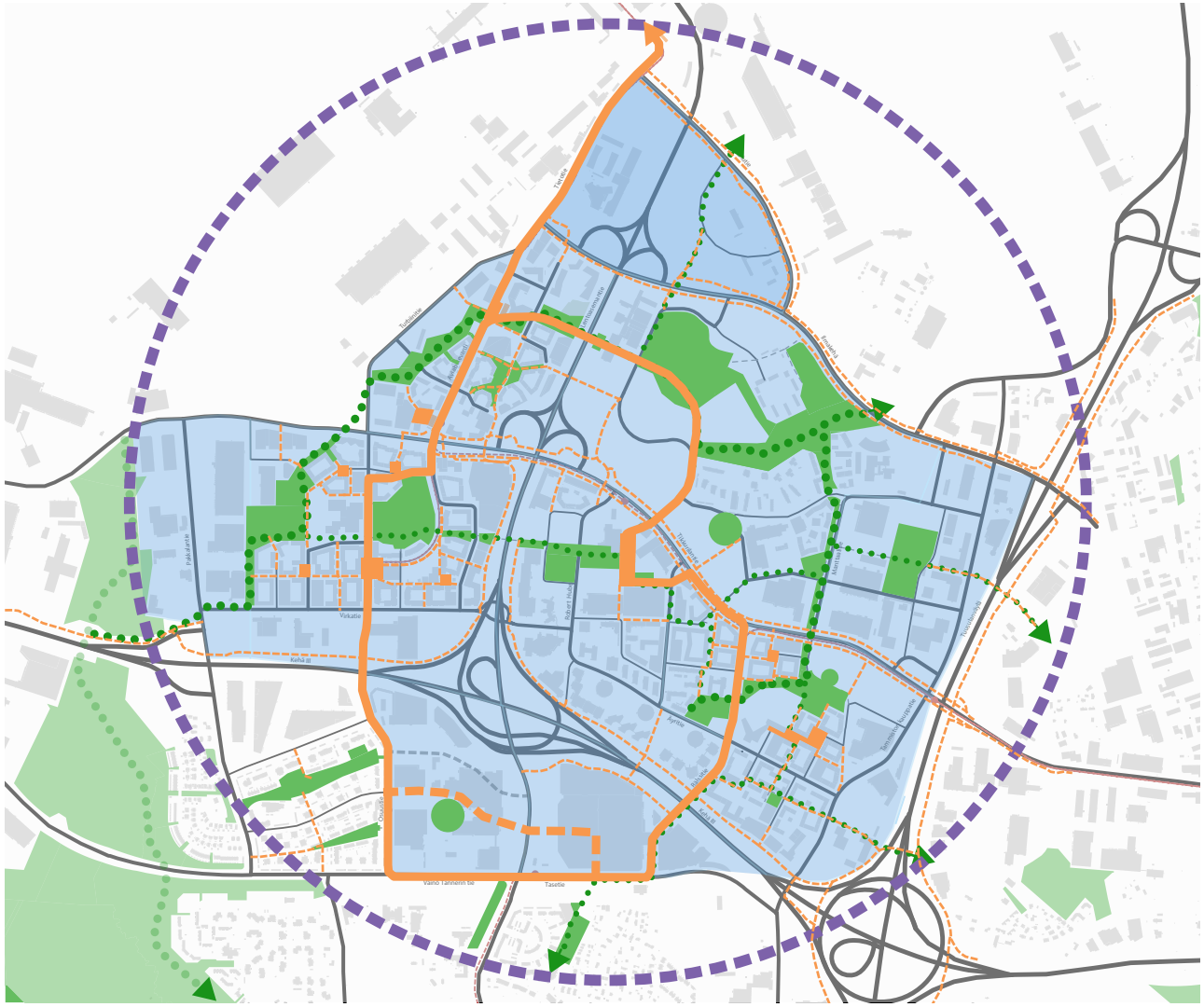
Kaavarunkoa täydentämään laadittiin Veromiehen verkot -selvitys, jonka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 20.8.2018 käytettäväksi asemakaavasuunnittelun pohjana. Selvitys käsittää kolme osaa: palvelujen verkon, viherverkon ja liikenteen verkon. Siinä määritellään kaavarunkoa tarkemmin mm. palveluiden määrää, laatua ja sijaintia sekä laajempia viheralueita yhdistävää viherverkostoa käyttötarkoituksineen ja katuverkon hierarkiaa.

Asemakaavoituksen ja muun detaljisuunnittelun yhteydessä on huomattu, että muodonmuutoksen kokevan Veromiehen kaupunginosan suunnittelussa on tarve vielä pienipiirteisemmälle ohjaukselle, koska alue muuttuu pala kerrallaan. Tarvitaan toisaalta yleiset suunnitteluperiaatteet koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi ja toisaalta osa-aluekohtaisia, tarkempia periaatteita hankkeiden ja maanomistajien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Siihen Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet pureutuu. Työn tuloksena on syntynyt myös asemakaavamääräyksiä käytettäväksi tulevissa asemakaavahankkeissa. Koska Vantaan ratikka tulee yhdistämään Veromiehen kaupunginosan entistä tiiviimmin mm. Pakkalaan on tämän työn yhteydessä katsottu tarpeelliseksi ulottaa pohdintoja lentoasemalta Kehä III:n eteläpuolelle, Väinö Tannerin tielle ja Tasetielle asti.

Suuret väylät jakavat Veromiehen osiin ja muodostavat esteitä kaupunkiympäristön jatkumiselle. Osat kehittyvät omista lähtökohdistaan omanlaisikseen: Aviapolis kehittyy monimuotoiseksi osiensa summaksi. Osia yhdistävät kiinnostavuuden kehä - viihtyisä jalankulkijan reitti, ja Vantaan ratikka. Osia kurotaan yhteen myös uusilla siltavarauksilla ja viherreittien jatkuvuudella.

Lentokenttäkaupungin omaleimaiset osat ovat Kamarikallio, Aviapoliksen keskusta, Muura, Huberila, Aerola, Annefred, Wiima, sekä Pohjois-Pakkalan ja Jumbon alueet (kts. kuva 3).

Kuva 4. Lentokenttäkaupungin eri osalueille haetaan tunnistettavaa identiteettiä. Omaleimaisuutta alueelle voisivat tuoda vaikka uniikit julkisivuratkaisut.



Kuva 5. Lentokenttäkaupungin suunniteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta).

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, väritys ja materiaalit, laadun paikat sekä muut kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.

2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat keskiössä.

3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Alueen vehreyttä edistetään erilaisin keinoin tehokkaan rakentamisen vastapainona.

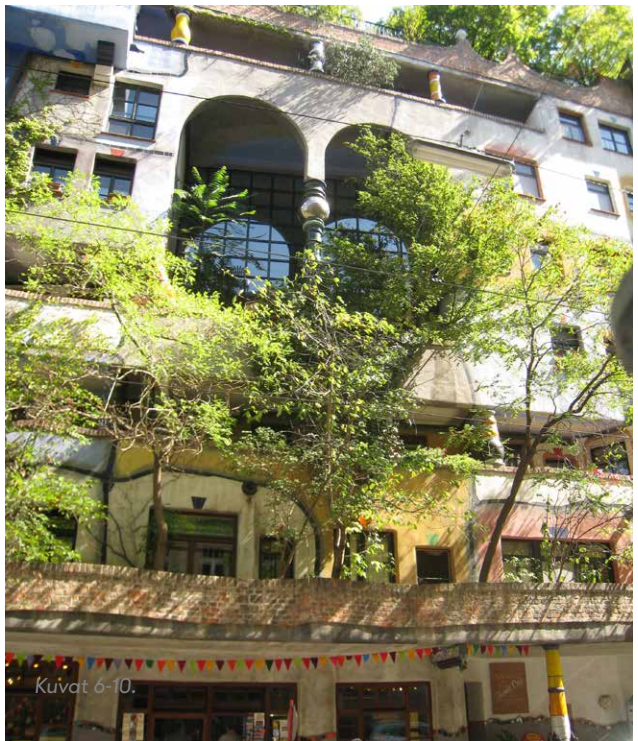
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia. Tässä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästään asemakaavoituksen osalta.

Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tullut vireille 27.2.2020. Keväällä 2020 laadittiin nettikysely asukkaille, alueen toimijoille ja maanomistajille sekä muille kiinnostuneille. Alueelle haluttaisiin muuttaa ennen kaikkea erinomaisten liikenneyhteyksien takia. Palvelut ovat kävelymatkan päässä ja tulevaisuudessa autolle ei välttämättä ole tarvetta. Asuntokortteleihin toivottiin lisää muun muassa yhteistiloja, muuntojoustavia tiloja, etätyötiloja ja vierashuoneita. Mielikuvissa alueen tulevaisuudesta korostuivat vehreys, luonto ja rakennettu kulttuuriperintö tehokkuuden vastapainona.

Työn kuluessa on järjestetty yhteistyökokouksia sekä kaupungin sisäisesti että maanomistajien ja alueen toimijoiden kanssa. Kooste saaduista mielipiteistä ja kyselyn kooste ovat raportin liitteenä. Saatua palautetta on huomioitu suunnitteluperiaatteiden eri osioissa.

Suunnitteluperiaatteiden luonnos käsitellään kaupunkiympäristölautakunnassa ja sen jälkeen kaupunginhallituksessa. Suunnitteluperiaatteet asetetaan nähtäville alkuvuodesta 2023 ja pyydetään mielipiteitä ja lausuntoja. Suunnitteluperiaatteet hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta ja ne viedään tiedoksi kaupunginhallitukseen.



Kuvat 6-10.

”AVIAPOLIS ON TÄYNNÄ ELÄMÄÄ, VILINÄÄ, TAIDETTA JA VEHREYTTÄ.”

1 KIEHTOVA KAUPUNKI

Lentokenttäkaupungin rakennuspalikat

Kiehtova kaupunki -osio tarkastelee kaupungin fyysisen ympäristön piirteitä ja koostaa ohjeita tavoitteiden mukaisen kaupunkikuvan ja identiteetin saavuttamiseksi. Tavoitteet ja periaatteet on laadittu pääasiassa yleispätevinä, ja ne ovat sovellettavissa koskemaan kaikkia alueita maankäyttömuodosta riippumatta.

1.1 TAVOITTEET

Vetovoimainen ja kiinnostava

Aviapolis houkuttelee niin lentokenttään tukeutuvia toimijoita ja työpaikkoja kuin uusia asukkaitakin. Lentokentän läheisyys ja erinomaiset liikenneyhteydet eri puolille Suomea ja maailmaa ovat Aviapoliksen valttikortteja työpaikkojen sijoittumisessa. Työskentely-ympäristö tarjoaa hyviä verkostoitumisen mahdollisuuksia ja on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden hyvinvointia. Verkostoitumista edistävät mm. ihmisten kohtaamiset työpaikkaravintoloissa, yhteisöllisissä työtiloissa, lounaspiknikeillä jne. Kaupunkiympäristön on mahdollistettava niitä. Toimitilojen laatu ja työskentelyn tapa saattavat muuttua merkittävästikin tulevaisuudessa, ja Aviapoliksen on kyettävä vastaamaan kysyntään eli asemakaavallisen käyttötarkoituksen on oltava joustava.

Asukkaiden kotiseutuylpeyttä rakennetaan hyvällä arkkitehtuurilla, upeilla puistoilla, helpoilla liikkumisen yhteyksillä, monipuolisilla palveluilla ja rentoa olemista tarjoavilla paikoilla.

Kodikas ja lämmin

Veromiehestä tehdään jotain aivan päinvastaista kuin mitä se on nyt. Veromiehestä tulee ihmisläheinen, lämmin ja lempeä – kotikaupunginosa, jossa on hyvä kasvattaa lapsensa, helppo asioida, turvallista siirtyä paikasta toiseen ja harrastaa.

Kuva 11. Viitteellinen kuva Aviapoliksen tulevasta keskustasta (C.F. Möller Architects)

Ihmiset ovat kotonaan koko Aviapoliksen alueella: yhtä lailla työpaikalle mennessään, koulun pihalla kuin kauppamatkalla tai omassa kodissaan.

Aviapoliksessa on paikkoja ihmisten kohtaamisille ja yhteiselle tekemiselle: aukioita ja taskupuistoja kaupunkitilassa, yhteistiloja ja korttelipihoja asuinkortteleissa, lounasravintoloita kadun varressa sekä vetäytymisen ja tarkkailun paikkoja; rauhallisia sopukoita, pop-up-työtiloja ja polkuja luonnon keskellä.

Omaleimainen ja monipuolinen

Alue on laaja ja yhdellä mallilla ei pärjätä. Tarkoituksena ei ole toistaa samanlaista ympäristöä samanlaisilla taloilla. Veromieheen tulee monipuolista ja kaupunkimaista rakentamista, kuten tornitaloja, umpikortteleita, puurakentamista, viherkatuja, kattopihoja ja pientaloja kortteleiden kätköissä. Aviapolis on kiehtova, sillä eri osa-alueilla on omat ilmeensä ja omat erityispiirteensä.

Kiinnostavuuden kehä vie kotiseutumatkalle läpi urbaanin, vehreän, kotoisan ja vireän. Taide ja valaistus korostavat kaupunkitilan omaleimaisia piirteitä. ”Juuri, kun luulit nähneesi kaiken, yllätyt” kuvaa uutta Aviapolista.

Kuvat 12-14. Omaperäistä ja monipuolista kaupunkirakennetta.

99KOKO VEROMIESTÄ KUVAAVIA AVAINSANOJA: LENTÄMINEN, KANSAINVÄLINEN, KOTIINPALUU, NELJÄ VUODENAIKAA.”

1.2 LENTOKENTTÄKAUPUNGIN YHTEISET SUUNNITTELUPERIAATTEET

1.2.1 Elävä kaupunki

Ihmisten hyvinvointiin vaikuttaa muun muassa toisten ihmisten tapaaminen. Yhteisöllisyyden kehittymistä ennestään toisilleen tuntemattomien kesken koko ajan muokkautuvassa ympäristössä voidaan edistää kortteleiden yhteistiloilla, joita tulee järjestää jokaisen asuin- ja työpaikka-asemakaava-hankkeen yhteydessä, sekä julkisemmilla kokoontumistiloilla, mikä on muistettava laajemmassa tarkastelussa. Kevään 2020 yleisökyselyssä puolet vastaajista toivoi kuntosalia. Kaupunkipöhinälle otollisia tiloja ovat myös kulttuuritoiminnat; kuten museot, tapahtumat ja areenat. Alueella voisi sijaita myös uskomuksista riippumaton hiljentymisen tila - onhan Aviapoliksessa vieraskielisten osuus on Vantaan suurin ja siten kulttuurien kirjo suuri.

Elävää kaupunkia toteutetaan ”20 metrin periaatteella”: kävelijän reitille järjestetään keskimäärin 20 metrin välein jotain ”kivaa ja kaunista”, visuaalisia tai toiminnallisia ärsykkeitä, jotka houkuttavat kävelemään ja tekevät siirtymisestä miellyttävän vuodenajasta ja vuorokauden ajasta riippumatta. Rakennuksissa se tarkoittaa esimerkiksi sisäänkäyntikatoksia ja ovia, näyteikkunoita, kadulle avautuvia ravintoloita, kahviloita ja terasseja, kahden kerroksen korkuisia arkadeja, taidetta – ja yllätyksiä! Se voi olla myös reitiltä avautuvia pihanäkymiä, toimistopuistoja, aukioita, istutuksia. Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan läpi kulkevalla ns. kiinnostavuuden kehällä korostuvat aluekeskukset Aviapoliksen keskusta, Muura, Jumbo, Annefred ja Huberila-Aerola ”20 metrin periaatteen” mukaisesti.

Lentokenttään suoraan tai välillisesti liittyvien työntekijöiden työajat ja matkustajien aikataulut edellyttävät, että palvelujen ja ajanviettomahdollisuuksien saatavuus on monipuolista, houkuttelevaa ja käytettävissä muulloinkin kuin virallisena virka-aikana. Aviapolis elää ympäri vuorokauden. Palveluja tulee sijoittaa hyvin saavutettaviksi asemien ja pysäkkien lähistölle.

Luonnossa kulkeminen, maan möyhiminen ja jopa pelkkä puiden näkeminen lisäävät ihmisten hyvinvointia. Ihmiset tarvitsevat kasveja. Elävässä kaupungissa on luontoa, polkuja, viljelypalstoja ja monipuolista kasvillisuutta kosteikoista kallioisiin jäkäläkankaisiin. Runsas kasvillisuus, mm. katupuut, pihakasvillisuus, kasvikatot ja puistot, viilentää ilmaa helteillä ja suojaa kylmillä tuulilla, mikä vaikuttaa viihtyvyyteen, jaksamiseen ja terveyteen.

Kuvat 15-16. Elävä kaupunki syntyy visuaalisista ja toiminnallisista katutilan piirteistä, terasseista, kahviloista, viihtyisistä oleskelun paikoista ja vehreydestä.

Jokaisesta asunnosta ja työhuoneen ikkunasta tulee näkyä vähintään yksi puu.

Kasvit tarvitsevat eläimiä muun muassa pölytykseen ja siementen kuljettamiseen. Kaupunki on koti myös eläimille: on hyönteishotelleja ja linnunpönttöjä, pieniä pesiä pensaikossa ja suuria puun latvassa. Verkostomainen viherrakenne sallii myös eläinten vaeltelun alueelta ja kaupunginosasta toiseen. Etenkin pölyttäjähyönteisten hyvinvointi on yhtä tärkeää kuin ihmisten hyvinvointi. Ilman niitä ei ole ihmisiäkään. Hiilineutraaliuden ja -negatiivisuuden eteen tulee kaupunkisuunnittelun keinoin tehdä kaikki voitava.

1.2.2 Kaupunkikuva

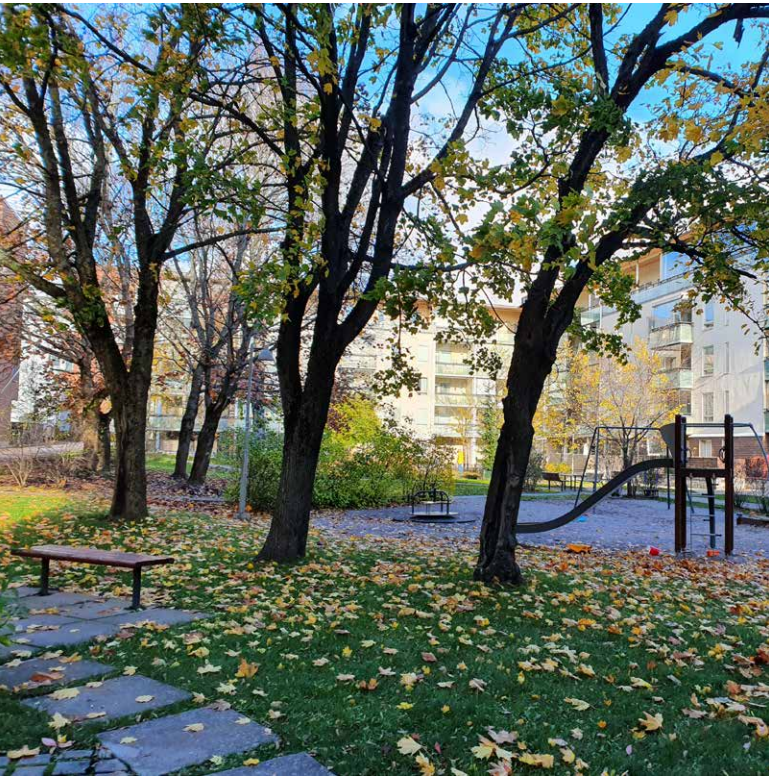
Paikat

Tulevaisuuden lentokenttäkaupungin kaupunki-identiteettiä määrittävät eniten ne paikat, jotka kokoavat ihmisiä: aluekeskukset ja ratikkapysäkit: Aviapoliksen keskus, Muura, Huberila-Aerola, Annefred ja Jumbo, joihin jokaiseen luodaan omanlaisensa ilme ja tunnelma. On muitakin paikkoja, joissa alueen omaleimaisuutta tuodaan vahvasti esiin, kuten Annefredinpuisto puroineen, sekä niin kutsutut laadun paikat, jotka houkuttavat pysähtymään tai jotka nähdään ohi kulkiessa. Kadut ja puistot julkisina tiloina erottuvat selvästi kortteleista, ja niistä syntyy asukkaille helposti hahmotettavia kokonaisuuksia. Kauempanakin sijaitsevat kohteet; näkymien päätteet ja maamerkit, tuovat oman lisänsä lentokenttäkaupungin monimuotoiseen kaupunkikuvaan.

Aviapoliksen kaavarungossa määriteltiin nk. laadun paikkoja kaupunkikuvallisesti tärkeisiin kohtiin, esim. näkemien päätteiksi tai muutoin oleellisiin kohtiin. Ne voivat olla muuta lähialueen rakentamista korkeampia rakennuksia, arkkitehtonisia korosteita, viihtyisäksi rakennettua lähiympäristöä, komeita puita tai ympäristöstään selkeästi esiin tulevia asioita. Sijainti kaupunkirakenteessa ratkaisee, miten paikasta tehdään laadukas; esimerkiksi näkyykö paikka jo kaukaa vai onko se reitin varrella oleva kohokohta?

Helsingin pitäjänkirkon historiallinen idylli on vain noin kilometrin kävelymatkan päässä Veromiehestä, Tuusulanväylän risteyksen vastakkaisella puolella. Backaksen kartanomiljööseen ja muuhun Vantaanjoen kulttuurimaisemaan on pari kilometriä Aviapoliksen asemalta. Reitit näihin kohteisiin tulee tehdä nykyistä miellyttävämmiksi.

Kuvat 17-20. Paikat. Hyviä esimerkkejä kaupunkitilaan syntyneistä paikoista. Mieleen jääviä paikkoja voidaan luoda erilaisin keinoin: tilallisella vaihtelulla, väreillä, kasvillisuudella ja taiteen keinoin.



Korttelirakenne

Koska Veromiehen ja Pakkalan pohjoisosien muutos kohti viihtyisää ja toiminnoiltaan sekoittunutta kaupunkia kestää vuosikausia, saavutetaan asuinympäristössä umpikorttelirakenteella liikenteen ja rakentamisen meluilta suojattuja pihoja varsinkin muutoksen alkuvaiheessa. Asuinkortteleiden pihojen tulee olla kuin vehreitä keitaita ympärillä olevan rakennustyömaan keskellä. Tällöin myös turvallisten jalankulkureittien järjestäminen korttelipihalta toiselle on perusteltua etenkin lasten liikkumisen kannalta. Siinä vaiheessa, kun alue on lähes kokonaan uudistunut ja rakentaminen on lähinnä täydentävää, ovat muutkin korttelimallit perusteltavissa.

Työpaikka-alueilla korttelirakenteen oleellisin piirre suuren liikenneväylän ja sekoittuneen kaupunkirakenteen välillä on suojata jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumisympäristöä liikenteen melulta ja pienhiukkasilta sekä mahdollistaa turvallinen ja miellyttävä jalankulkuympäristö korttelissa toimiville ja asioiville. Suurten väylien varressa tiivis rakennusrintama väylän suuntaan toimii hyvin tässä tarkoituksessa. Työpaikkakortteli voi myös tarjota puolijulkisia ulko- ja sisätiloja muillekin kuin korttelin työntekijöille ja asiakkaille; aukioita ja yleisötiloja niiden äärellä tai puistomaisia paikkoja.

Tavoitteena on saada katukuvaan elämää. Sen tähden on tärkeää, että asuinrakennusten porrashuoneet ovat läpikuljettavia. Toisin sanoen kadulta, kävelijän reitiltä, pääsee suoraan rakennukseen sisään, mutta myös sisältä pihalle. Myös muiden rakennusten ulko-ovet avautuvat ensisijaisesti jalkakäytävän suuntaan ja useimmille toiminnoille on hyvä avautua myös mahdollisen pihan suuntaan.

Jotta pihoille saadaan mahdollisimman paljon puita ja muuta kasvillisuutta, tulee autojen pääsyä asuinpihoille rajoittaa. Tällöin on oleellista, että mm. pelastusratkaisu perustuu pääsääntöisesti muihin kuin pihalle ajettaviin nostolavoihin, ts. omaehtoiseen pelastautumiseen. On myös muistettava, että jos sallitaan nostopaikat ulkokehältä, on riskinä, että nostolavapaikat vievät katupuita ja

Kuvat 21-23. Korttelirakenne. Umpikorttelit kätkevät sisäänsä vehreitä ja melulta suojattuja pihoja.

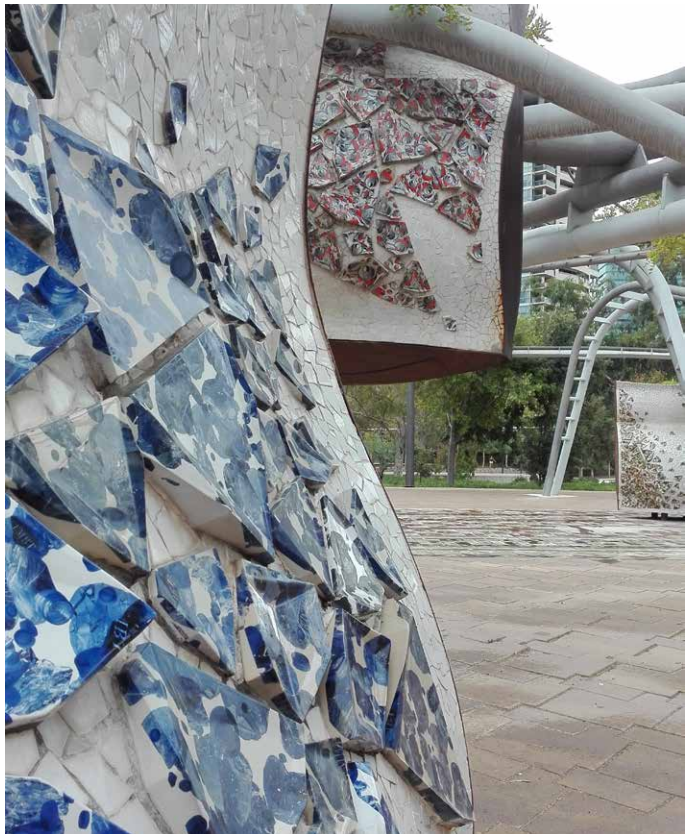
istutuksia katutilasta. Pihojen vehreän identiteetin saamiseksi tulee kullekin pihalle toteuttaa omanlaisensa pihasuunnitelma omine kasvivalintoineen ja tunnelmineen. Tätä periaatetta sovelletaan muissakin kuin asuinkortteleissa. Autot säilytetään pysäköintitaloissa. Lyhytaikainen pysäköinti tulee järjestää mieluiten kadun varressa. Myös jäteauton kulkureitti on syytä suunnitella niin, ettei auton tarvitse ajaa pihalle.

Taide

Kevään 2020 Aviapolis-yleisökyselyssä kolmannes vastaajista toivoi Aviapolikseen yllätyksellistä taidetta (pop-up 33 %, pieniä yllätyksiä 34 %, toiminnallisia rakennelmia 32 %, yllättävää taidetta 32 %). Valotaidetta toivottiin aukioille ja kaduille (45 %) sekä puistoihin (32 %). Neljännes vastaajista toivoi, että vesiaihe olisi myös taideteos.

Taiteen avulla voidaan viitoittaa reittejä (esim. Tietotie ja isot risteykset), tehdä surkeista ympäristöistä miellyttävämpiä ja turvallisempia (esim. alikulut), helpottaa orientoitavuutta maamerkkeinä (Kehä III:n ja Lentoasemantien risteys), korostaa aluekeskusten omaleimaisuutta tai erityisiä kohteita (kulttuuri) sekä osoittaa alueen rakentumisen etenemistä tilapäisellä tai hetkellisellä taiteella. Taiteella voidaan kehittää niin koko Veromiehen kuin sen osa-alueidenkin imagoa sekä houkutella asukkaita ja yrityksiä, sillä taiteen esittäminen kertoo, että alueesta ja sen asukkaista välitetään.

Kuvat 24-27. Taide voi ilmetä kaupunkiympäristössä monin erin tavoin ja lisätä ympäristön kiinnostavuutta ja arvostettavuutta.



Taideteosten sijainnit ja teemat tukevat kunkin alueen identiteettiä kaikissa kaupunkitilallisissa mittakaavoissa: alueen alakeskustoissa, puistoissa, kadulla, kortteleissa, pihoilla, rakennuksissa ja kotiovissa. Tavoitteena on sijoittaa taidetta joka puolelle Veromiestä ja eri mittakaavaisena. Osa taideteoksista on ilmeisiä ja kauaskin näkyviä, mutta osa voi olla hyvinkin piilossa ja sattumalta löydettävissä, tai varsin tilapäisiä ja hetkellisiä. Valaistus on tässä ymmärrettävä erikoisvalaistuksena osana taidekonseptia ja sijoittuvan samoin periaattein kuin muu taide.

Tässä työssä on kartalla esitetty kaupunkikuvallisesti merkittävimmät taiteen sijoituspaikat, jotka tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Näissä paikoissa taiteella tai valaistuksella korostetaan paikan merkittävyyttä (mm. Aviapoliksen keskus, Huberilan keskus, Lentoasemantien spagettiristeys) tai kohennetaan surkeaa jalankulun ympäristöä (mm. isojen väylien alikulut, Jumbon ympäristö).

Veromiehen alueelle on teetetty taiteen yleissuunnitelma, jonka laati Frei Zimmer Oy. Työ valmistui syksyllä 2022. Veromiehen taiteen yleissuunnitelma on oma tiedostonsa eikä sitä näin esitellä tässä yhteydessä.

Valaistus

Veromieheen on laadittu Veromiehen ulkovalaistuksen yleissuunnitelma vuonna 2018. Yleissuunnitelman ovat laatineet LiCon-AT Oy, MA-arkkitehdit Oy sekä WhiteNight Lighting Oy. Kaupunkisuunnittelun ajatukset ovat muutamilta osin muuttuneet vuoden 2018 jälkeen, mutta suurin osa yleissuunnitelmasta on edelleen jatkosuunnittelussa varteen otettavaa materiaalia. Seuraavaksi esitetään muutamia poimintoja kyseisestä suunnitelmasta:

Yleissuunnitelman kaupunkikuvallisten tavoitteiden mukaan alueen visuaalisissa ja toiminnallisissa keskittymissä edellytetään laadukasta toteutusta, joka voi tarkoittaa erikoismuotoiltuja valaistuslaitteita. Tällaisia paikkoja ovat mm. Tietotie ja Aviabulevardi, ns. kaupalliset paikat Toisellasavulla etenkin Muuran keskustassa sekä Tikkurilantiellä ja Rälssitiellä Huberilan ja Annefredin kohdalla. Valaistuksen päätehtävänä on toimintojen valaiseminen, tunnelman synnyttäminen sekä tilan muodostaminen ja miellyttävän ympäristön korostaminen.

Asumisvaltaisilla alueilla ulkovalaistuksen päätavoitteena on turvallinen liikkuminen ja yleisen turvallisuuden tunteen synnyttäminen. Valaistuksella tuetaan kortteleiden mittakaavaa ja luonnetta sekä luodaan ihmisläheistä ja lämmintä tunnelmaa. Korttelien läpi johtavien reittien valaistus tulee yhteensovittaa julkisen tilan ulkovalaistuksen kanssa. Esimerkiksi kulkureitin pinnoitteen väri voidaan pimeään aikaan ottaa esiin valaistuksella.

Työpaikka-alueilla ulkovalaistuksen päätavoitteena on liikenneturvallisuus ja toimintojen valaiseminen.

Kuvat 28-30. Valaistus. Hyvin suunnitellulla valaistuksella voidaan lisätä turvallisuutta tai vaikkapa muuttaa ympäristön päiväluonnetta pimeän aikaan kokonaan uudeksi.

Valaistuksella taataan myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallinen liikkumisympäristö. Erityistä huomiota tulee kiinnittää suojateiden ja julkisen liikenteen pysäkkien valaistukseen.

Virkistysalueilla ja aukioilla puistopenkkien välittömään läheisyyteen tulee sijoittaa valaisin riittävän ja turvallisen valaistuksen takaamiseksi. Plootukallio ja Pyttisberget säilytetään metsäisinä ja hämärinä, jolloin ulkovalaistus tukee luonnonmukaisuutta ja rauhaa. Toimintapuistoissa ulkovalaistuksella tavoitellaan liikkujan aktivointia ja mielenkiinnon ylläpitämistä myös erikoisvalaistuksen tai valoteosten avulla. Valaistus voi olla osittain liikkujan ohjattavissa, niin sanottua interaktiivista. Viheralueilla vesiaiheet ja muut erikoiskohteet toimivat identiteetin luojina, kuten Pytinojan pieni koski. Kallioleikkauksien erikoisvalaistus lisää alueen tunnistettavuutta ja helpottaa suunnistamista.

Pääväylien valaistuksen päätavoitteena on liikenneturvallisuus. Jalankulku- ja pyörätiet pyritään ensisijaisesti valaisemaan katujen valaisimilla. Esimerkiksi Kehä III:n alikulkujen elävöittämiseen voidaan käyttää valon ja valotaiteen yhdistelmiä. Erityiskohteissa, kuten Aviabulevardilla ja sen lähiympäristössä sekä kiinnostavuuden kehällä voidaan käyttää erikoismuotoiltuja valaisinpylväitä, valaisinvarsia ja valaisimia. Kulttuurihistoriallisilla alueilla, kuten Aerolassa, Wiimassa ja Huberin halleilla, valaistuslaitteiden värisävy on musta. Muualla valaistuslaitteet ovat pääsääntöisesti Vantaan kaupungin yleisesti käyttämiä laitteita.

Kiinnostavuuden kehällä liikutaan rakennusten lähellä ja vauhti on hidas, joten valaistuksen tulee sopia ympäristöön. Kiinnostavuuden kehän varrella voi riittävä valaistus koostua joissakin paikoissa sisäänkäyntien valaistuksesta, liikkeiden ikkunoista ja mainosvaloista. Kiinnostavuuden kehälle luodaan toistuva ja tunnistettava elementti, joka ohjaa ja houkuttelee kadun kulkijaa. Tällainen elementti voi olla taideaiheenakin toimiva valopenkki. Koko kehän erilaisia tiloja voi yhdistää penkeillä, jotka ovat eri kohteissa erilaisia. Yhteisenä tekijänä toimii valo, muoto, väri tai materiaali. Tärkeässä roolissa ovat näkymien päätepisteissä sijaitsevat rakennukset ja niiden valaistus.

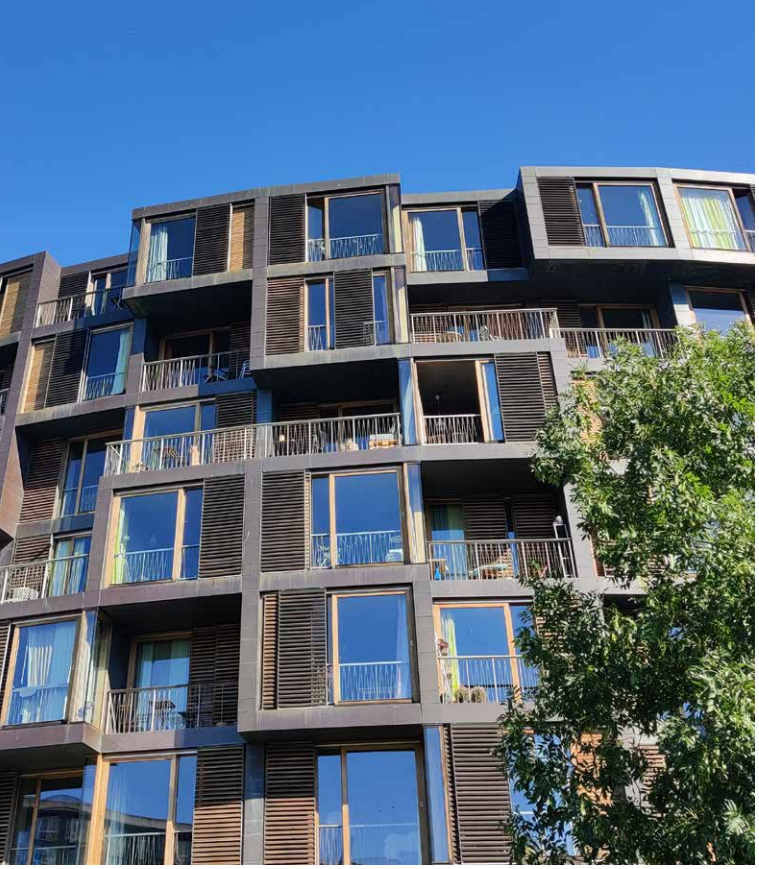
1.2.3 Rakennusten arkkitehtuuri

Yleistä

Kun rakennukset sovitetaan maaston muotoihin, saadaan rakennuksista välittömämpi yhteys maahan ja luontoon sekä katuelämään. Korkeita sokkeleita ei sallita. Etenkin Aerolassa ja Muurassa rakennukset saattavat sijoittua myös rinteisiin.

Arkkitehtuuri vaikuttaa vahvasti kaupunkikuvaan. Oleellista on rakennusten ulkomuoto: mm. rakennuksen korkeus ja muoto sekä värit ja materiaalit. Myös parvekkeilla on suuri merkitys; esimerkiksi sisäänvedetyillä parvekkeilla saadaan kaupunkimaista ilmettä ja parveketorneilla lähiömäistä tunnelmaa. Aluekeskuksissa ja muissa laadun

Kuvat 31-32. Kaupunkikuva. Rakennusten muotojen moninaisuus, julkisivuvärien, materiaalien ja detaljien vaihtelu sekä kasvillisuuden monipuolinen käyttö tekevät kaupunkiympäristöstä kiinnostavan.



paikoissa rakennusten arkkitehtoniselta laadulta edellytetään eniten. Kullekin osa-alueelle on määritelty ominaisuuksia, joita noudattamalla haluttu kaupunkikuva muodostuu, muun muassa kattomuotoon sekä väri- ja materiaalivalikoimaan liittyviä piirteitä.

Maantasokerros vaikuttaa suuresti liikkujan kaupunkikokemukseen ja paikan syntyyn. Aikaisemmissa selvityksissä on määritelty merkittävimmät kivijalkakauppojen ja muiden kivijalkatilojen paikat, joita tällä työllä tarkennetaan. Ne sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle, ratikkapysäkkien läheisyyteen - paikkoihin, joilla on keskustamainen luonne. Kiinnostavuuden kehän varrella, urbaanin sykkeen alueilla jalankulkijaa suojataan arkadein. Jalankulkureittien varrella kivijalkatilojen toteuttaminen ja niiden monikäyttöisyys on tärkeää rakennusten käyttötarkoituksesta riippumatta.

Alvar Aallon suunnittelemien Aerolan asuinrakennusten ohella on myös muutamia merkittäviä, teollisuushistoriaan liittyviä rakennuksia, jotka säilytetään. Veromiehen historian esiin tuominen luo alueelle juurevuutta ja kaupunkievoluution jatkuvuutta.

Korkea rakentaminen

Lentoesterajoitusten mukaan alueen korkein rakentaminen voisi sijoittua Kehä III:n tuntumaan. Toimistorakentamisessa se merkitsisi lähes kahtakymmentä kerrosta. Koska kaupunkikuvaan vaikuttavat myös mm. näkyminen rakennetun kulttuuriympäristön kaukomaisemassa sekä saavutettavuus suhteessa pysäköintipaikkojen määrään, ei Kehä III:n lähelle ohjata niin korkeaa rakentamista. Kaikkein korkeimmat rakennukset sijoittuvat Aviapoliksen keskustaan, missä ne helpottavat kaupungissa suunnistamista ja missä julkiset kulkuyhteydet ovat parhaat ja pysäköintipaikkojen tarve pienin. Lentoesterajoitusten vuoksi rakennukset voivat Aviapoliksen keskustassa olla enintään noin 15-kerroksisia, mikä jalankulkijan näkökulmasta on jo erittäin korkeaa ja otettava huomioon mm. tuulisuuden vähentämisessä ja katuympäristön viihtyisyyden rakentamisessa.

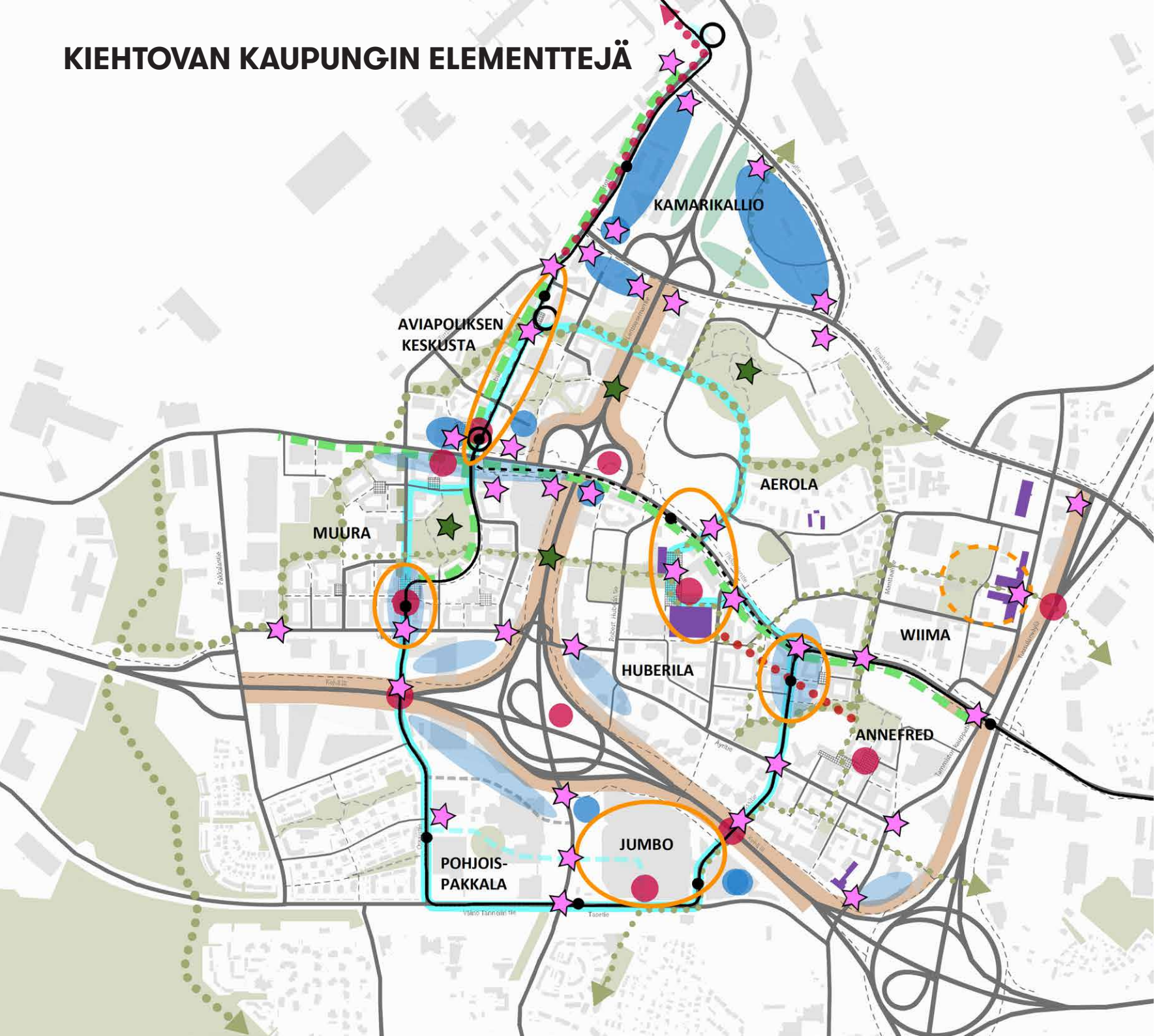
Suurten väylien varrelle voidaan sijoittaa muuta ympäristöä korkeampaa rakentamista, joka toimii myös meluesteenä väylille päin, mutta joka ei näy Vantaanjokilaakson kulttuuriympäristön kaukomaisemassa. Alueen peruskorkeudesta voi nousta jotain korkeampaa Kehä III:n risteyksissä.

Alueen sisäosissa, loitompana suurista väylistä, missä maankäyttöä ohjataan erilaisten toimintojen sekoittuneisuuteen ja siten myös asumiseen ja miellyttävään arkiliikkumiseen, rakennusten keskimääräinen kerrosluku on viidestä kuuteen. Erityisillä paikoilla, kuten keskusaukioiden luona, päätenäkyminä tai puiston laidalla, kerrosluku voi poiketa keskimääräisestä. On muistettava, että kävelijän näkökulmasta kahdeksan kerrostakin on jo korkea.

Kartalla on esitetty eri värein yksittäisten rakennusten enimmäiskorkeudet. Korkeimmat rakennukset voivat sijoittua siis Kamarikallion alueelle, Aviapoliksen eteläisen asemarakennuksen lähelle

Kuvat 33-34. Arkkitehtuuri. Tavanomaisuudesta poikkeava arkkitehtuuri jää mieleen ja toimii maamerkkinä kaupungissa liikkujalle. Alhaalla havainnekuva Markkatieltä (Avarrus Arkkitehdit).

KIEHTOVAN KAUPUNGIN ELEMENTTEJÄ



Merkinnät:

Rakennusten korkeus:
Yksittäiset rakennukset >10krs (maamerkkejä), muut <10 krs

Kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa yksittäiset rakennukset max. 10 krs, kun rakentaminen yleisesti 6-8 krs

Kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa yksittäiset rakennukset max. 8 krs, kun rakentaminen yleisesti 5-6 krs

Säilytettävät rakennukset
Rakennuksilla on historiallista ja kaupunkikuvallista arvoa

Melumuurimainen rakennusten rintama
Rakennukset ovat edustavia ja kaupunkimaisia.

Kaupunkikuvan kannalta oleellisimmat taiteen paikat
Korostaa paikan merkittävyyttä (keskustat)
Kohentaa ympäristön laatua ja tekee siitä viihtyisämmän (alikulut, liikenneväylät)

Taide osana katuympäristöä

Kaupunkikuvan kannalta oleelliset, vihreät katuympäristöt
Bulevardit (Aviabulevardi, Tikkurilantie)
Viherkadut (Manttaalitie, uusia katuja)

Kaupunkikuvan kannalta oleellinen metsäinen ympäristö

Laadun paikat
Maamerkit
Merkittävät näkymien päätteet
Solmukohdat

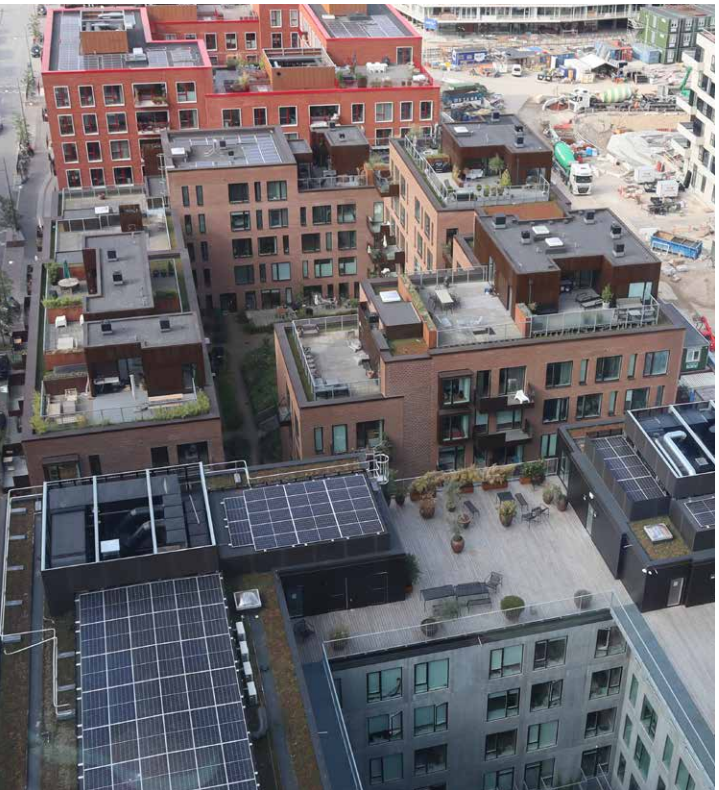
Keskusta-alueet

Ratikkalinja ja -pysäkki

Juna-asema

Kiinnostavuuden kehä

Viheralueet



sekä Kehä III:n ja Lentoasemantien risteyksen tuntumaan.

Katot

Katot ovat viides julkisivu täällä, missä kattoja voidaan katsoa myös ylhäältä, jopa taivaalta. Suoraan asunnon ikkunan alapuolella olevan katon aiheuttamaa lämpövaikutusta voidaan vähentää kasvikatolla huomattavasti. Ylemmistä kerroksista katseltavien tasakattojen tulee olla pääasiassa kasvikattoja tai kattoterasseja. Muutoin aluekohtaisesti määritellään pääasiallisesti käytettävät kattomuodot.

Klassisessa kaupunkikuvassa kattojen siluetti muovaa koko kaupungin siluettia. Selvästi poikkeavia kattomuotoja ja aluesiluettien kehittymistä edistetään Kamarikallion ja Jumbon alueilla, missä toimintojen yksipuolisuuden takia ympäristön monimuotoisuuden luominen on haastavampaa. Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueilla kattomuodot ovat perinteisempiä. Katot ovat osa julkisivuja ja kaupunkinäkymiä. Niiden tulee myös olla mielenkiintoisia.

Kattoterasseilla ja kasvikatoilla saadaan lisää ulko-oleskelutilaa tilanteessa, jossa piha on jäämässä pieneksi.

Kuvat 35-40. Katot. Avipolikseen rakennetaan monipuolisesti erilaisia kattomuotoja muodostamaan kiinnostavaa kaupunkikuvaa sekä kattosiluetteja. Kasvikattoja sekä kattoterasseja ja -puutarhoja käytetään runsaasti. Lentokenttäkaupungin eri osa-alueille luodaan omanlaisensa kattomaisema, mikä on osa kutakin alueidentiteettiä.

Pysäköintilaitokset

Autot säilytetään pääasiassa pysäköintilaitoksissa. Pysäköintilaitoksen tulee Aviapoliksessa antaa ”WAU”-elämys, eli sen tulee olla sellainen, jota tullaan katsomaan kauempaakin! Rakennuksen arkkitehtuurin tulee olla näyttävää, ei vältämättä kallista. Oleellista on innovatiivisuus. Pysäköintilaitos ei ole vain autojen säilytyspaikka, vaan siihen liittyy muutakin toimintaa, esimerkiksi liiketilaa ja monipuolisia liikkumisen palveluita tai viljelylaatikoita ja vaikka mehiläistarhoja katolla. Pysäköintilaitoksia ei tule sijoittaa keskeisimmille jalankulun paikoille, vaan hieman syrjemmälle. Maantasopysäköintiä sallitaan vain pieninä määrinä harkituissa paikoissa.

Kaupunkivihreä

Aviapoliksen kaavarungossa todettiin, että Veromiehen eteläosien savimaalla kaupunkitulvat ovat ongelmana laajojen, vettä läpäisemättömien pintojen takia ja että metsäiset alueet Pyttisberget ja Plootukallio tulee säilyttää mahdollisimman laajoina. Metsäisten alueiden säilyttäminen ja vihreän lisääminen kaikilla mahdollisilla tavoilla on tärkeä periaate koko alueen suunnittelussa.
Julkiset ulkotilat ovat merkittäviä kaupunkikuvan ja alueidentiteetin kannalta. Niiden suunnittelussa ja toteutuksessa ei saa lipsua. Katupuuriveillä luodaan pääkatuluonnetta mm. Tikkurilantielle ja alueellisille pääkaduille sekä suojataan pyöräilijöitä ja jalankulkijoita tuulilta ja paahteelta. Lisäksi esimerkiksi asuntokatujen kukkivat pienpuut ja Tietotien puukuja luovat kaduille tunnistettavuutta tyyliin ”maailman kaunein katu”. Reittien jaksottamiseksi katujen varsille sijoitetaan taskupuistoja ja pikku aukioita puineen ja penkkeineen. Vihreät reitit viherkatuineen, katupuineen ja puistonauhoineen yhdistävät eri alueita ja johdattavat laajemmille viheralueille.

Kortteleiden viherympäristöä rakennetaan säilyttämällä puita ja kallioita siellä, missä niitä on, sekä istutetaan persoonallisia pihoja niin työpaikkojen, julkisten rakennusten kuin asuntojen kortteleihinkin ja rakennetaan kasvikattoja. Laaditaan kasvillisuudeltaan erilaisia paikkoja; viljelymahdollisuuksia, niittyjä, nurmia, metsiä ja kosteikkoja, joissa vuodenkierto käy hyvin ilmi. Joissain tapauksissa laaja AH-piha (asumista palveleva, yhteiskäyttöinen korttelialue) korvaa tonttikohtaiset pihat hulevesijärjestelyineen, leikki- ja oleskelualueineen ja muine pihatoimintoineen. Työpaikkakortteleiden viherympäristö virkistää työntekijöitä ikkunanäkyminä, lounaspiknikpaikkoina ja vetäytymisen työskentely-ympäristöinä.

Kevään 2020 yleisökyselyssä lähes puolet (48 %) vastaajista toivoi normaalia suurempia parvekkeita, joissa voi harrastaa kaupunkiviljelyä. Reilu kolmannes (35 %) piti kaupunkiviljelymahdollisuuksia tärkeänä tekijänä asuntoa valittaessa.

Kaupunkivihreästä kerrotaan tarkemmin kohdassa 3. Vihreä kaupunki – Aviapoliksen kaupunkivihreän malli.

Kuvat 41-43. Pysäköintilaitokset ja kaupunkivihreä. Onnistuneessa pysäköintilaitoksessa on laadukas julkisivu ja kivijalassa toimintoja. Kaupunkivihreää voidaan käyttää kaupunkitilassa monipuolisesti kuten pysäköintilaitokseen yhdistettynä tai katua ylittävänä aiheena.

2 KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI

Jalankulkija ensin!

Käveltävän kokoinen kaupunkiympäristö muodostuu oikeasta mittakaavasta, vaihtelevista tilasarjoista ja näkymistä, tilaa rajaavista reunoista, viipymään houkuttelevista paikoista ja toiminnoista sekä sujuvista reiteistä. Käveltävä kaupunki -osio määrittää keinoja käveltävän kaupungin suunnitteluun Veromiehessä ja Pakkalan pohjoisosassa.

2.1 TAVOITTEET

Tehdään alueesta kiinnostava kävelijälle

Käveltävän kaupungin tärkein kävelyn reitti on ns. kiinnostavuuden kehä; osa-alueita yhdistävä ja mielenkiintoinen, jalan kuljettava reitti, jonka varrelle tai läheisyyteen palvelut, ratikkapysäkit ja laajemmat puistot sijoittuvat. Työn tavoite on määritellä kiinnostavuuden kehän tunnelma, ominaispiirteet, solmukohdat ja laadun paikat sekä reitin varren toimintojen sijoittuminen.

Kaupungin haltuun ottamista kävellen sekä kaupunkitilan elävyyttä edistetään myös rakennusten kivijalkojen kehittämisellä muuallakin kuin vain kiinnostavuuden kehän varrella. Pieniä kivijalkaliiketiloja ei synny koko kiinnostavuuden kehän matkalle, mutta kortteleihin voidaan sijoittaa jalankulkureittien varsille muita mielenkiintoisia ja katukuvaa elävöittäviä tiloja,

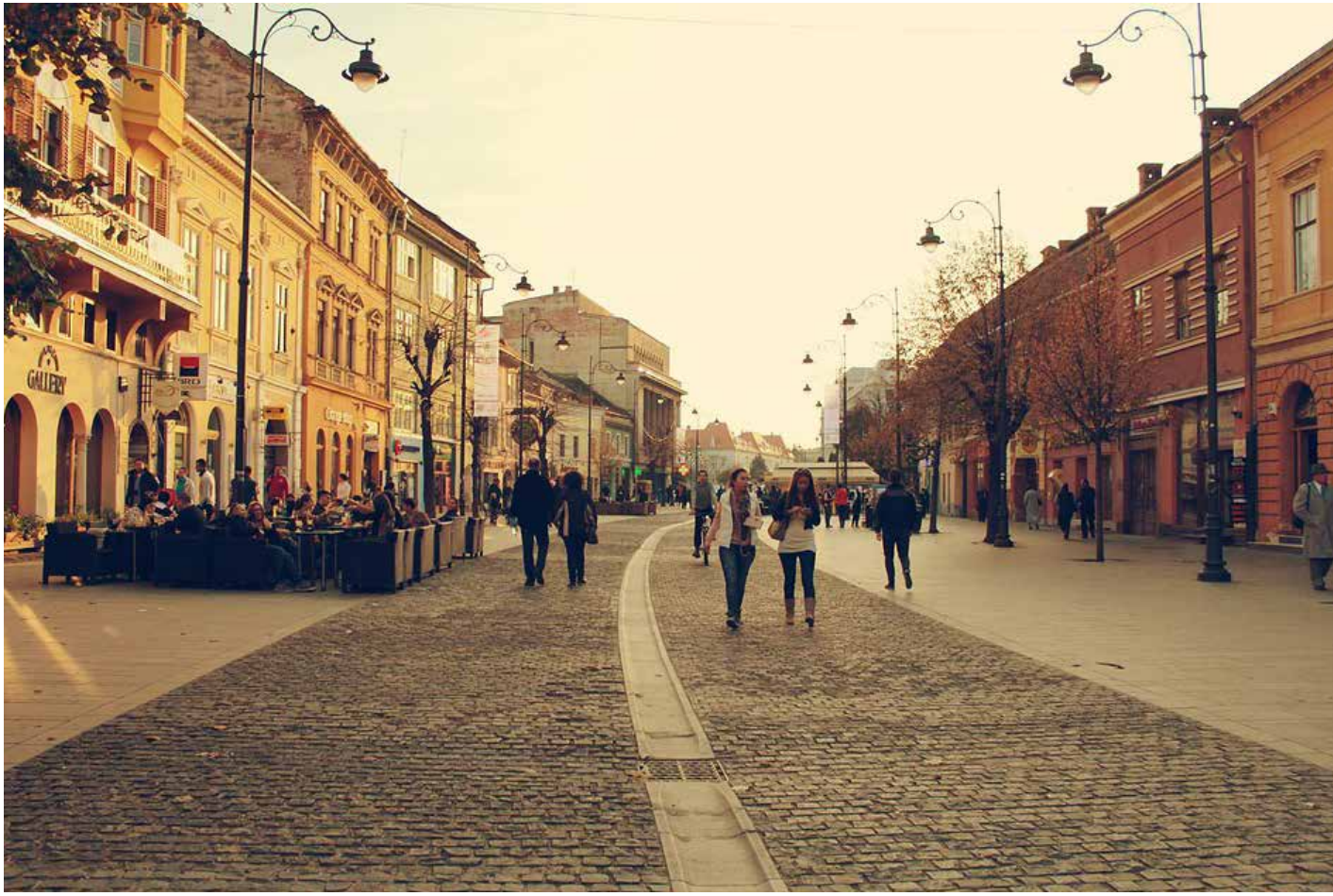
Kuva 44. Hyvä esimerkki elävästä ja kävelyyn houkuttelevasta katutilasta, jossa yhdistyvät mm. kivijalan toiminnot, arkkitehtuurin yksityiskohdat, miellyttävä mittakaava ja istutukset.

kuten asukas- ja harrastustiloja sekä työpaikkaravintoloita. Työn tavoite on tutkia eri alueille soveltuvat kivijalan toiminnot ja määritellä elävän kaupunkitilan kannalta oleellisia suunnitteluperiaatteita mm. rakennusten kivijalan julkisivuille, sisäänkäynneille sekä kadun ja tontin välisille rajapinnoille.

Kivijalan lisäksi tärkeää on myös kaupunkitilan oikea mittakaava, kiinnostavat näkymät ja paikat, jotka herättävät halun ja tarpeen kävellä. Kävelystä tekee mielekästä myös reitin vaihtelevat tilasarjat julkisten ja puolijulkisten tilojen läpi, esimerkiksi tiiviistä kaupunkisykkeestä tapahtuma-aukioiden, katutilojen ja taskupuistojen kautta luonnonrauhaan. Työn tavoite on tunnistaa ja määritellä yleisiä suunnitteluperiaatteita lentokenttäkaupungin käveltävän kaupungin suunnitteluun Aviapoliksen alueella.

Parannetaan kävely-yhteyksiä alueen sisällä ja naapurialueille

Samalla, kun ympäristön ja kävelijän reitin varrella kiinnostuksen kohteita lisätään, tulee huolehtia myös jalankulkijan – ja pyöräilijän – reitin laadusta; kuinka kuljettava ja turvallinen se on. On varattava riittävästi tilaa paikoissa, joihin kerääntyy ihmisiä, kuten pysäkkien ja kauppojen edustoille. On järjestettävä suora ja helppo kulku kotoa ja koululta pysäkeille ja muiden palveluiden ääreen. On tehtävä selkeät reitit johtamaan alueen ulkopuolelle kohti Vantaan eri osia ja muuallekin. Työn tavoitteena on määritellä lentokenttäkaupungin toimivaa kävelyverkostoa ja tunnistaa suunnittelussa huomioitavat yhteystarpeet.



Kuva 45. Kävelijän kannalta viihtyisää katutilaa, jonne mielenkiintoa ja elävyyttä tuovat mm. kivijalan toiminnot terasseineen ja julkisivun yksityiskohtineen. Katutilaa ja sen mittakaavaa on jäsennelty sekä puuistutuksin että valaisinten ja pintamateriaaliaalien avulla.

2.2 KÄVELTÄVÄN KAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEITA

2.2.1 Jalankulkija ensin

Jotta kaupunki voisi olla käveltävä, täytyy sen mittakaavan olla ihmisille sopiva. Sopiva kaupunkiympäristön mittakaava koostuu erilaisista tekijöistä. Kävelyn reiteistä suunnitellaan sujuvia ja näkymiltään ja yksityiskohdiltaan kiinnostavia. Reittien tilallisesti vaihteleva kaupunkitila tarjoaa paikkoja viipymiseen ja oleskeluun.

Mittakaava

Kaupunkirakenteen täytyy olla sellainen, että kodin, palveluiden ja työpaikkojen välillä etäisyydet ovat riittävän lyhyitä tai riittävän mielekkäitä kävellä. Tämä edellyttää, että korttelin koko ei ylitä 100 metriä, tai kortteleiden halki kulkee julkisia kävelyreittejä. Mitä tiheämpi käveltävien yhteyksien verkosto on, sitä mukavampaa kaupungissa on kävellä ja helpompaa miettiä vaihtoehtoisia reittejä määränpäähän.

Myös käveltävien reittien, kuten jalkakäytävien, puistokäytävien ja muiden reittien, mittakaava on tärkeä. Väylän varrella kulkeva jalankulun ja pyöräilyn yhteys on usein tuulinen ja meluisa ja yhdessä väylän kanssa niin leveä, että kävely sen varrella ei ole mukavaa. Myös erotettu jalkalkakäytävä voi olla kolkko ja mittakaavaltaan liian leveä tai ahdas. Varsinkin korkeiden rakennusten juurella tulee pitää huolta kävelijäystävällisestä mittakaavasta.

Inhimillistä mittakaavaa jalankulkijan ympäristöön saadaan rajaamalla kulkijan tilaa esimerkiksi kasvillisuudella tai rakenteilla. Matalat rakennukset antavat ihmisläheisen vaikutelman. Tiiviillä puurivillä tai pensailla luodaan illuusio seinämäisestä suojasta esimerkiksi ajorataa vasten, ja lehvästöjen kasvaessa kävelyreitin ylle syntyy kävelijälle oma tila. Arkadeilla ja katoksilla luodaan sääsuojaa niin sadetta kuin paahdetta vastaan. Jos suurille rakenteille ja istutuksille ei ole tilaa, tai muustakin syystä, voidaan jalankulkijan ja pyöräilijän tila osoittaa pintamateriaalein, reunakivin ja pollarein.

Reitit ja näkymät

Jalankululle toimiva ja viihtyisä reitti on sujuva, jatkuva ja selkeästi opastettu. Jalankulkijan vauhti on hidas, eivätkä ihmiset yleensä halua kävellä lyhyttäkään matkaa väärään suuntaan. Opasteena ei aina tarvita kylttiä, vaan reitin varrella näkyvä tai pilkottava määränpää toimii suunnan näyttäjänä. Jotta kävely olisi mielekästä, tulisi reitin varrella olla jotain uutta nähtävää vähintään 20 metrin

Kuvat 46-48. Mittakaava. Esimerkkejä kävelyreitin miellyttävästä mittakaavasta ja kasvillisuuden ja pollareiden käytöstä kävelijän tilan rajaamiseen.

välein. Kaupunkiympäristössä tämä tarkoittaa esimerkiksi rakennuksen kivijalassa sijaitsevia erilaisia toimintoja, arkkitehtuurin yksityiskohtia tai istutuksia.

Jos reitin varrella lisäksi on jotain tekemistä, kuten leikkipuisto, kuntoiluvälineitä, kauppa, kirjasto tai kahvila, yhden kävelylenkin aikana pystyy hoitamaan useamman asian ja kävelemisen merkitys ja hyöty kasvavat. Tekemisen paikat sijoittuvat parhaiten kävelyreittien solmukohtiin. Hyvän reitin varrella on myös paikkoja, joissa pysähtyä, levähtää ja tarkkailla ympäristöä varjossa istuskellen.

Myös reitin suuntaiset ja reitiltä avautuvat näkymät vaikuttavat paljon kävelijän kokemukseen. Näkymät auttavat suunnistamaan, luovat alueelle ja paikalle identiteettiä ja viihtyvyyttä. Varsinkin pitkien, suorien näkymien päätteet kannattaa suunnitella harkiten ja huolella. Vaihtelevat näkymät tekevät kävelymatkasta kiinnostavan: pitkien näkymien tulee olla ”katseen kestäviä” maamerkkejä, sillä niitä katsellaan kauan, kun taas kulman takaa voi kurkistaa jotain yllätyksellistä, jonka näkee vain hetken.

Hyvässä kaupungissa on reittejä erilaisille liikkumisen nopeuksille ja erilaisille liikkumisen tavoille. Kävelijöille on rauhallisia reittejä, kuntoilijoille juoksuun sopivia ja pyöräilijöille nopeita ja sujuvia. Katukuvaan on tullut paljon myös rulla- ja potkulautoja, temppupotkulautoja (”skuutti”) ja tasapainoskoottereita (hoverboard sähköllä tai ilman), jotka täytyy ottaa huomioon suunnittelusta toteutukseen.

Kuvat 49-51. Reitit ja näkymät. Esimerkkejä kulkua ohjaavista maamerkeistä sekä katutiloista, joissa riittää yksityiskohtia ja nähtävää 20 m välein.

Tilasarjat ja paikat

Viihtyisän ja käveltävän kaupungin suunnittelussa tärkeitä ovat tilasarjat ja erilaiset paikat, jotka muodostuvat reittien varrelle. Näkymien lisäksi erilaiset tilasarjat ja niihin sijoittuvat erilaiset toiminnot houkuttelevat ihmisiä kävelemään tuomalla kuljettavaan matkaan mielenkiintoa ja vaihtelevuutta, jolloin matkakaan ei tunnu pitkältä.

Pitkiä tylsiä suoria ei saa suunnitella eikä toteuttaa. On useita keinoja muodostaa kulkijaa koukuttavia kaupunkitilojen sarjoja. Reitin leveyttä voidaan vaihdella sen luonnollisesti sijainnin ja katutyypin mukaan. Leveyttä voidaan vaihdella muuttamalla rakennusten etäisyyksiä katuun nähden, mm. sisentämällä yksittäistä rakennusta katulinjasta tai käyttämällä istutusalueita ja puita kaventamaan reitin tilaa. Puurivin latvukset voivat muodostaa kävelijälle ”katoksen”. Yhdellä suurella puulla oikeassa paikassa voidaan jakaa isompaa tilaa osiin sekä ohjata kulkureittien suuntia.

Rakennusten rajaamat aukiot ja erilaiset taskupuistot ovat selkeimpiä tilanmuodostuksen keinoja. Ne tarjoavat myös parhaita oleskelun ja toiminnan paikkoja. Aukioille tilallista vaihtelua voidaan muodostaa kasvillisuuden lisäksi mm. arkadeilla. Onnistuneessa kävely-ympäristössä kävelijän reitillä on leveämpiä tiloja, kuten aukioita ja taskupuistoja, mutta myös kapeampia katutiloja, jopa porttimaisia paikkoja tai sopukoita.

Kuvat 52-55. Tilasarjat.Tilallista vaihtelua saadaan kävelijän reitille reitin leveyden vaihtelulla, aukiotilojen erilaisten muotojen, rakennusten sisäänvetojen ja mm. yksittäispuiden avulla.

Huolella suunnitellut, viipymiseen houkuttelevat paikat kuten taskupuistot, kadunkalusteet tai puistojen penkit, tarjoavat mahdollisuuden levähtää kävelyn lomassa, tavata muita ihmisiä, nauttia kahvikupillisesta, kaupungin vilinästä taikka luonnon rauhasta ympäristöään tarkkaillen. Parhaimmassa tapauksessa kävelijä saa nauttia kaupunkiympäristöstä kaikilla aisteillaan. Hyvässä kaupungissa voi kuulla lintujen viserrystä, aistia puiden ja kukkien tuoksua ja nauttia auringon lämmöstä. Hyvän viipyilypaikan valinnassa ja suunnittelussa tulee huomioida sekä toiminnalliset että visuaaliset keinot sekä paikan ominaisuudet. Hyviä ominaisuuksia ovat mm. suojaiset kulmaukset ja tilat, jotka tarjoavat istujalle selustaa. Rakennusten lisäksi tilaa rajaavina elementteinä voidaan käyttää aitoja, muureja, katoksia ja arkadeja sekä puustoa ja muuta kasvillisuutta. Istuskelun ja oleskelun paikat sijoitetaan niin, että niistä voi katsella ohikulkevia ihmisiä, ihailla kukkaistutuksia tai niistä avautuu mielenkiintoisia näkymiä, eikä vilkkaita kulkureittejä kulje istujan takaa. Myös suotuisat ilmansuunnat, tuulisuus ja esim. ilta-aurinko huomioidaan suunnittelussa.

Toiminnallisuus lisää paikan elävyyttä ja kiinnostavuutta. Erilaiset palvelut, liiketilat, kahvilat ja ravintolat tuovat elämää; ihmiset liikkuvat alueella ja tapaavat toisiaan. Viipymään houkuttelevat paikat tarjoavat tekemistä, kuten istuskelua, pelailua, kuntoilua tai leikkiä. Paikkoja rajaavien reunojen yksityiskohdat, materiaalit ja värit tuovat myös elävyyttä kaupunkikuvaan. Kivijalkakerroksen toteutuksella on suuri vaikutus siihen, miten eläväisiä paikkoja kaupunkiin muodostuu.

Kuvat 56-60. Paikat. Esimerkkejä viipymään houkuttelevista paikoista, jotka tarjoavat mm. istuskelun paikkoja, toimintoja, mielenkiintoisia näkymiä ja kaunista katsottavaa sekä suojaa selustalle tai istujan ylle (puun latvus).

2.2.2 Kiinnostavuuden kehä

Määritelmä

Suuret väylät jakavat Veromiehen osiin ja muodostavat esteen kaupunkiympäristön jatkumiselle. Nykyinen ympäristö on muutenkin ankea, mutta alueen uudistaminen mahdollistaa ympäristön muuttamisen myös kävelijän näkökulmasta monimuotoiseksi ja mielenkiintoiseksi sekä eri osa-alueiltaan tunnistettavaksi. Kiinnostavuuden kehästä muodostuu kaikkia osia yhdistävä kävelyreitti, jonka maisemat vaihtuvat matkan edetessä. Reitin pituus on kaikkiaan noin 5 km ja lentoasemalle johtavan ”hännän” kanssa lähes 7 km. Koska alueen muutos logistiikan kaupungista keskustamaiseksi ihmisten kaupungiksi kestää suhteellisen kauan, tehdään vähintäänkin kiinnostavuuden kehän osuudesta kävelijäystävällinen. Toki jatkuvia ja viihtyisiä kävelyn reittejä tulee kaikkialle, mutta kiinnostavuuden kehä on se minimi, josta muutos aloitetaan. Muiden reittien jatkuvuus toteutuu sitä mukaa, kun aluetta asemakaavoitetaan ja rakennetaan.

Kiinnostavuuden kehä kulkee reittiä Aviabulevardi – Lentoasemantien ylitys – Aerola – Tikkurilantie – Rälssitie – Tasetie – Väinö Tannerin tie – Osuustie – Toinensavu – Huminatie - Plootukatu – Aviabulevardi. Kävelytävä reitti jatkuu Tietotietä pitkin lentoasemalle. Reitti kulkee osin nykyisiä katuja pitkin, osin uusilla katuosuuksilla ja puistoissa, osin reitin linjaus tarkentuu vielä. Lisäksi suurten väylien erottavaa vaikutusta kurotaan umpeen uusilla siltavarauksilla. Joukkoliikenne ja mm. Vantaan ratikan pysäkit sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle. Kiinnostavuuden kehälle päätyy huomaamattaan myös alueen ulkopuolelta saavuttaessa Tikkurilasta, Kivistöstä, lentoasemalta.

Kiinnostavuuden kehästä tehdään kaupunkitilassa näkyvä ja tunnistettava, Aviapoliksen toimintoja yhdistävä, viihtyisä ja viipymään houkutteleva kävelyn ja joukkoliikenteen reitti. Aviapoliksen teemat -työssä määritellään kehän ominaispiirteet, solmukohdat ja laadun paikat sekä reitin varren toimintojen sijoittuminen. Näin reitin varrelle luodaan erilaisia paikkoja ja alueita tunnelmineen ja palveluineen.

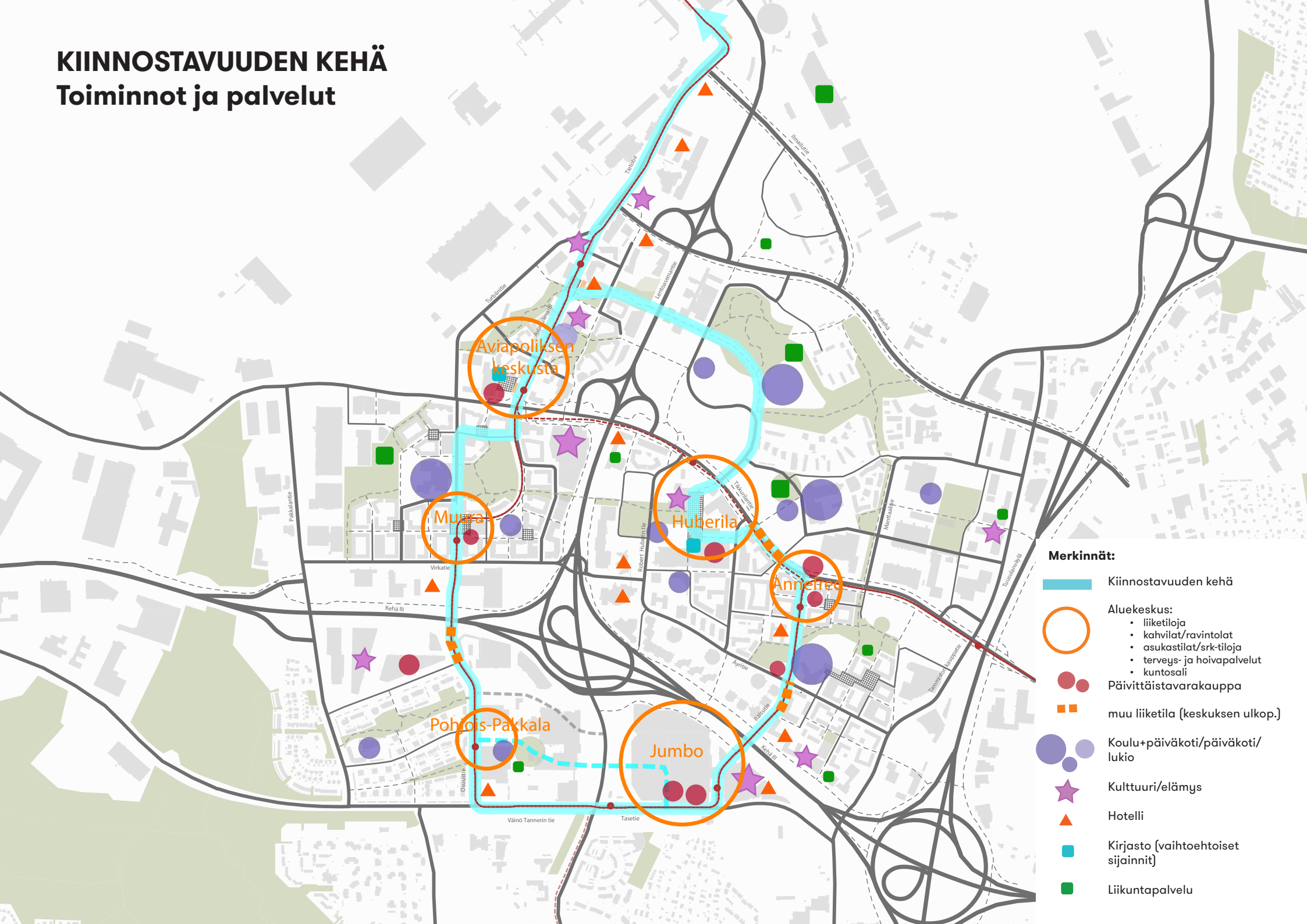
Toiminnot

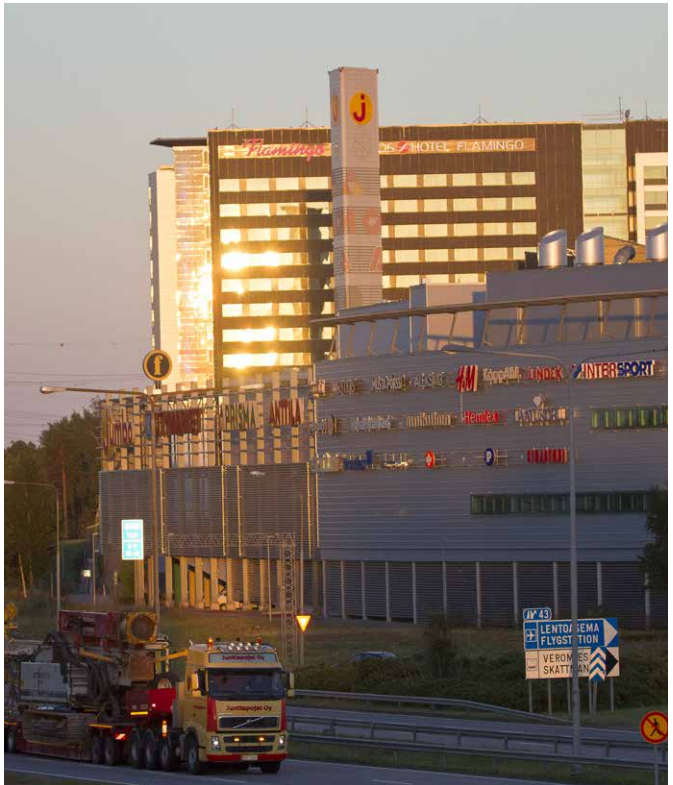
Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueella ei ole yhtä selkeää keskustaa vaan sinne on syntymässä useampia pieniä aluekeskuksia, jotka kiinnostavuuden kehä kokoaa kuin helminauhaksi reitilleen. Aviapoliksen keskusta, Muura, Jumbo, Annefred ja Huberila sekä mahdollinen uusi Pohjois-Pakkalan aluekeskus toimivat sekä palveluiden että joukkoliikenteen solmukohtina. Aviapoliksen keskusta sijoittuu Aviapoliksen juna-aseman, bussiterminaalin ja ratikkapysäkin ympärille, muut keskukset rakentuvat ratikka- ja bussipysäkkien yhteyteen.

Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan palvelut keskitetään ensisijaisesti näihin keskuksiin, joissa pysäkkien ympäristössä ja reittien risteyskohdassa ihmisiä liikkuu eniten, jolloin myös elävän ja kiinnostavan kaupunkitilan muodostaminen on luontevaa. Jokaiseen aluekeskukseen pyritään saamaan päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita. Kaupan toimijoiden kanssa on alustavasti tarkasteltu keskusten soveltuvuutta päivittäistavarakaupalle ja todettu, että ne soveltuvat lähikaupalle tai supermarket-kokoiselle kaupanyksikölle. Keskukset ovat myös luontevimpia paikkoja asukastiloille, seurakunnan toimintaa palveleville tiloille sekä mahdollisille terveyspalveluille. Aviapoliksen kirjasto sijoittuu näillä näkymin joko Aviapoliksen keskustaan tai Huberilaan. Myös kulttuuri- ja liikuntapalveluita on tarkoitus saada ainakin osaan keskuksia. Huberila voisi keskeisen sijaintinsa puolesta sopia erityisen hyvin myös näille toiminnoille.

Kiinnostavuuden kehä kokoaa varrelleen myös muut palvelut ja toiminnot. Suurin osa kouluista ja päiväkodeista, kulttuuri-, elämys- ja liikuntapalveluista sekä hotelleista sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle. Elämys- ja kulttuuripalvelut keskittyvät etenkin Aviapoliksen keskustaan ja juna-aseman läheisyyteen, jonne suunnitellaan uutta ilmailumuseota sekä varataan tontti Tikkurilantien varresta ns. yleisömagneettia varten. Jumbo sekä Flamingo tarjoavat jo nykyisellään kylpylä- ja viihdemahdollisuuksia. Tätä kokonaisuutta tulee täydentämään Kehä III:n toiselle puolelle suunniteltu Grand Wingin elämyskeskus. Huberilan sekä Wiiman vanhat rakennukset taas tarjoaisivat paikkoja taiteelle, työpajatiloille, kulttuurille ja mahdollisesti liikunnalle.

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Toiminnot ja palvelut





Solmukohdat ja reitit

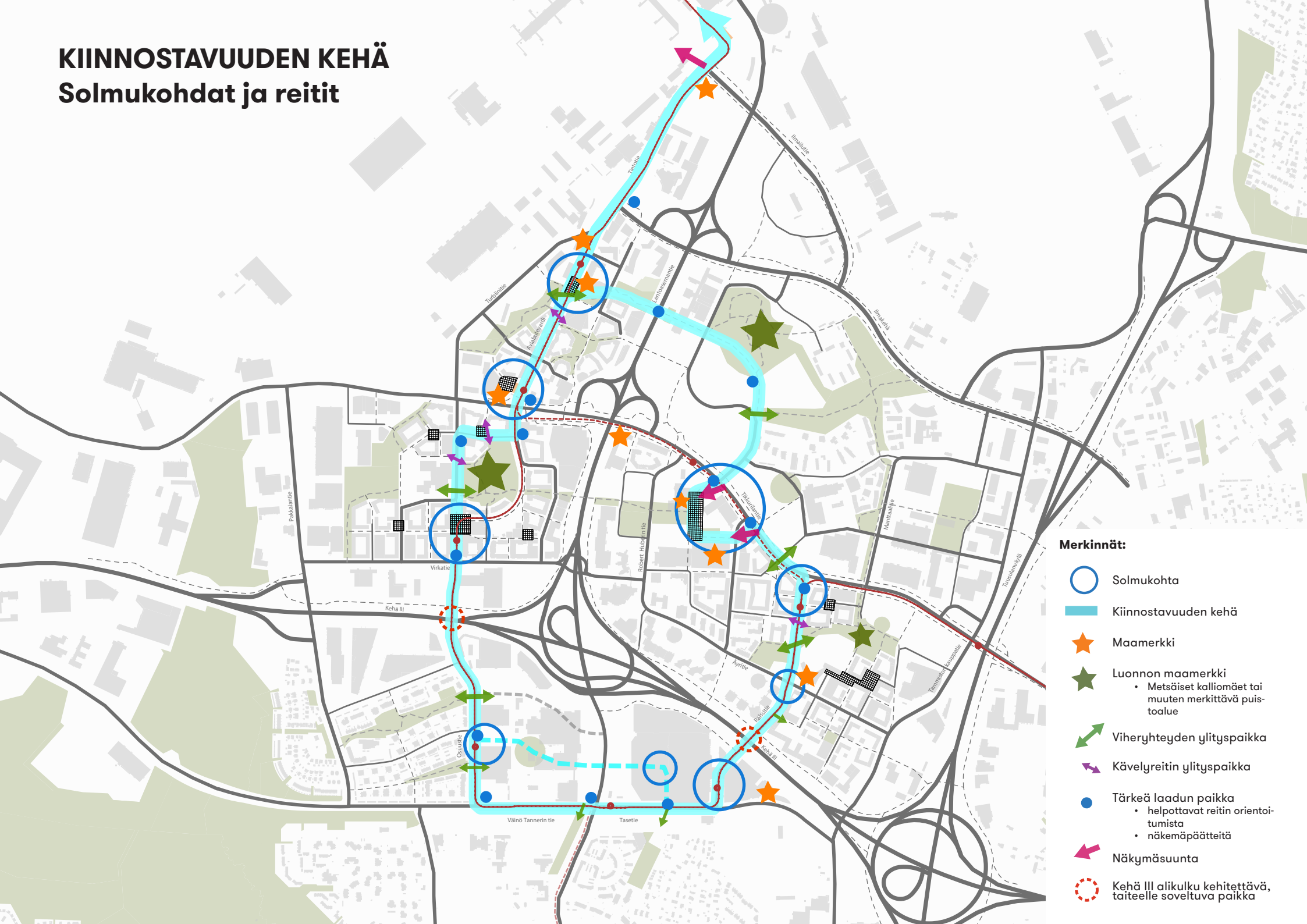
Aluekeskukset muodostavat kiinnostavuuden kehälle aktiivisia solmukohtia, mutta on tunnistettu myös pienempiä solmukohtia, jotka kaikki jaksottavat ja jäsentävät kiinnostavuuden kehää sekä toimivat houkuttelevina viipymisen ja toimintojen paikkoina. Pienempiä solmukohtia muodostuu mm. aluekeskusten ja asuinalueiden pikkuaukioista, reittien risteyskohdista ja viheryhteyksien ylityspaikoista, joissa esimerkiksi oikeaan kohtaan sijoitettu penkki tarjoaa viihtyisän levähdys- ja kohtaamispaikan. Viheryhteyden ylityspaikat ovat vehreitä solmukohtia, joissa kiinnostavuuden kehä ja Aviapoliksen viherverkosto risteävät ja viheralueet ovat välittömästi saavutettavissa kehän reitiltä.

Tärkeinä paikkoina on kartalle koottu ns. laadun paikkoja sekä kiinnostavuuden kehälle muodostuvia näkemäpäätteitä, jotka molemmat ohjaavat kävelijää reitillä ja herättävät kiinnostuksen edessä olevasta. Tavoite on muodostaa näistä kohdista laadukkaita ja kiinnostavia paikkoja reitin varrelle, jotka sekä houkuttelevat viipymään mutta myös jatkamaan matkaa jalan.

Maamerkkejä (kartan tähdet) ovat mm. alueen korkeimmat rakennukset sekä arkkitehtuuriltaan tunnistettavat rakennukset (kuten Huberila) ja paikat, mutta myös luonnon maamerkkeinä

Kuvat 61-65. Maamerkkejä. Ylhäällä vas. hotelli Clarion, Huberin hallit Perintötien suunnasta ja alhaalla Plootukallio. Ylhäällä oik. Pyttisberget ja alla Flamingon rakennuksia.

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Solmukohdat ja reitit



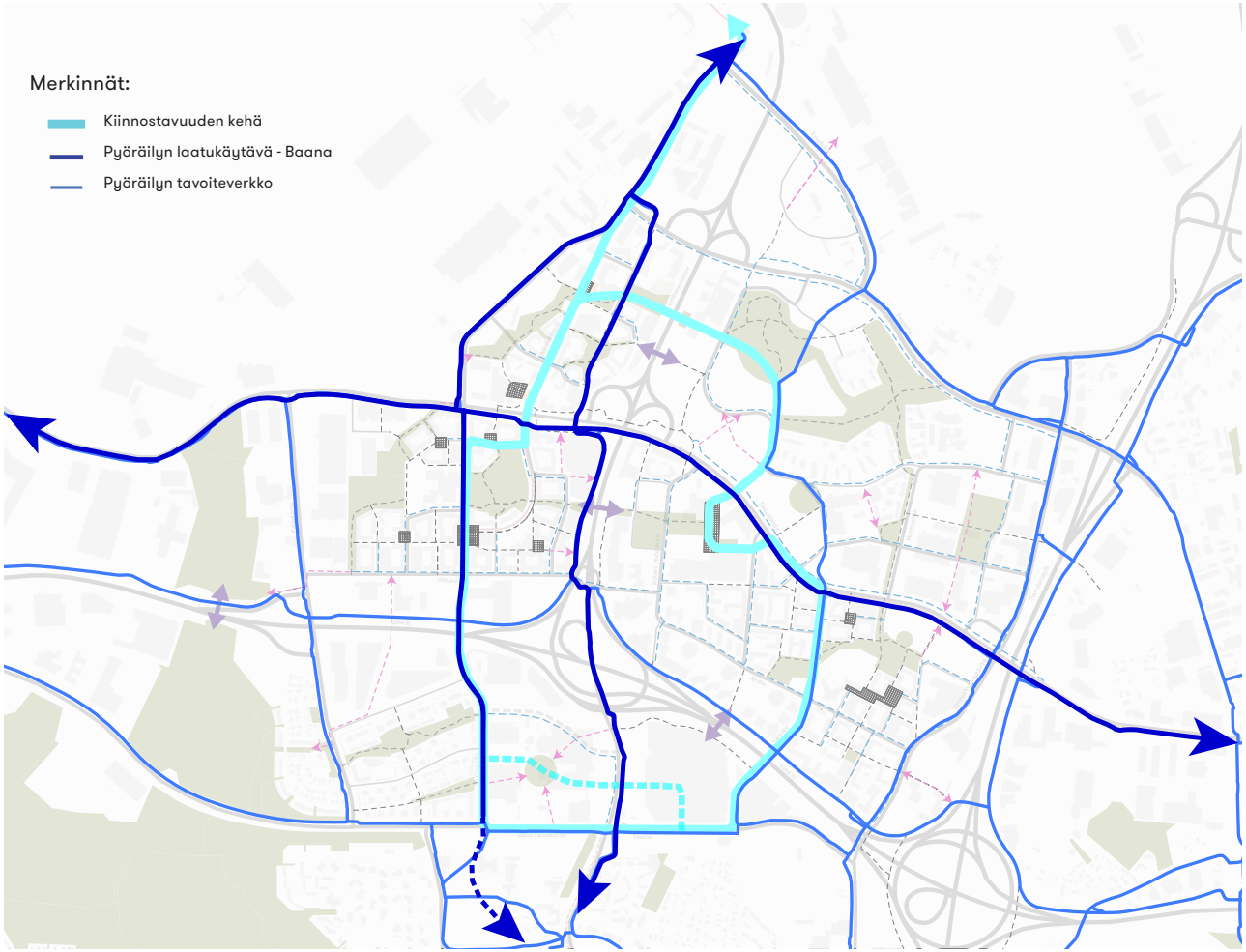
Merkinnät:

- Solmukohta
- Kiinnostavuuden kehä
- Maamerkki
- Luonnon maamerkki
  - Metsäiset kalliomäet tai muuten merkittävä puistoalue
- Viheryhteyden ylityspaikka
- Kävelyreitin ylityspaikka
- Tärkeä laadun paikka
  - helpottavat reitin orientoitumista
  - näkemäpäätteitä
- Näkymäsuunta
- Kehä III alikulku kehitettävä, taiteelle soveltuva paikka

kiinnostavuuden kehän varrelle sijoittuvat suurimmat metsäalueet: Plootukallio sekä Pyttisberget muuta maastoa korkeammalle kohoavine avokallioineen. Pyttisbergetin kohdalla kiinnostavuuden kehä kulkee hetken matkaa metsän sisällä tuoden tälle osuudelle erityistä luonnetta.

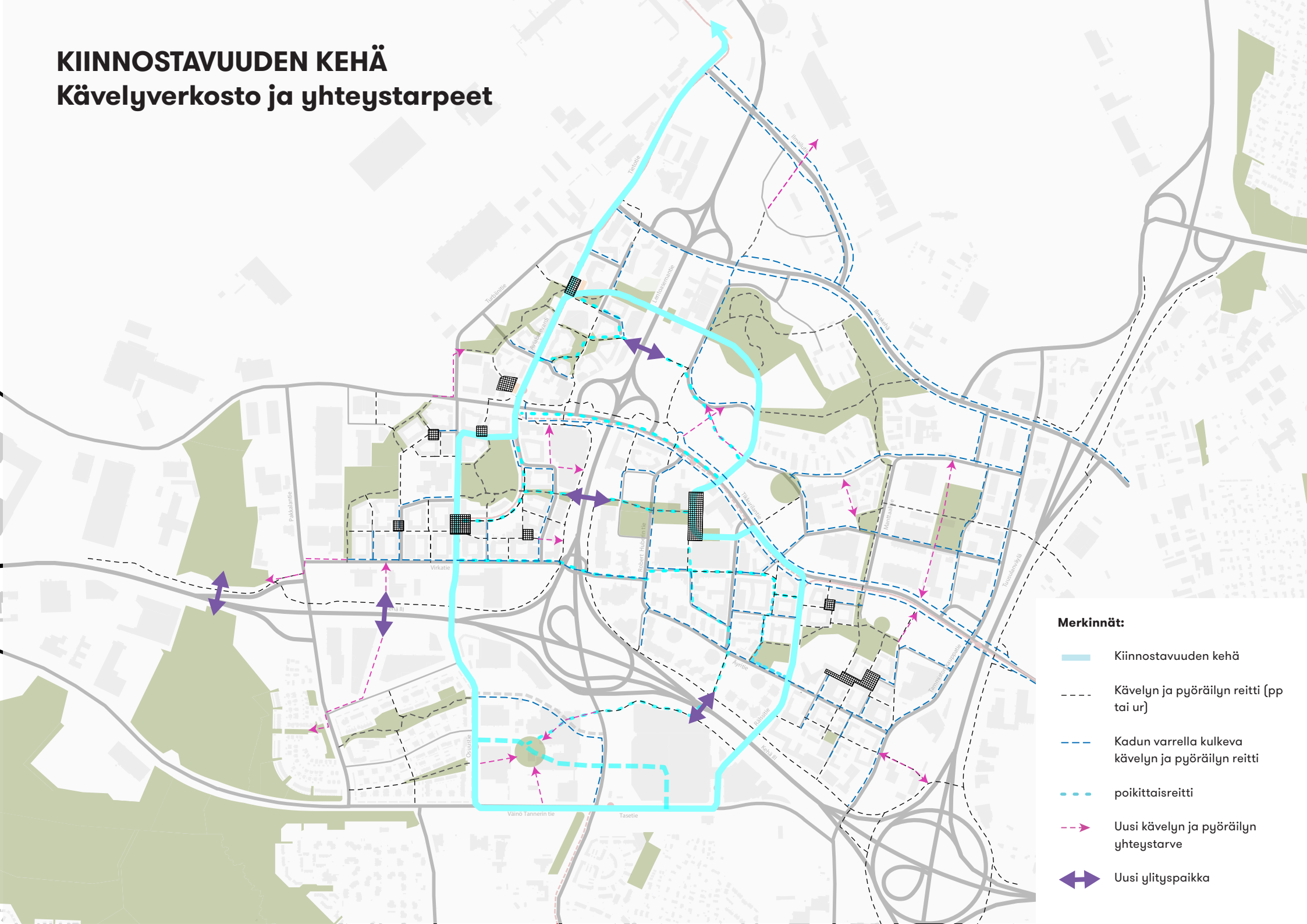
Kiinnostavuuden kehä muodostaa yhdessä pienempien reittien kanssa Veromiehen kävelyverkoston. Tärkeimmät poikittaiset reitit varmistavat asukkaiden palveluiden saavutettavuuden sekä yhdistävät asuinalueet ja kiinnostavat solmukohdat ja paikat toisiinsa. Veromiehen alueelle muodostuu luontaisesti myös luonteeltaan erilaisia reittejä nopeampaan ja hitaampaan kulkemiseen.

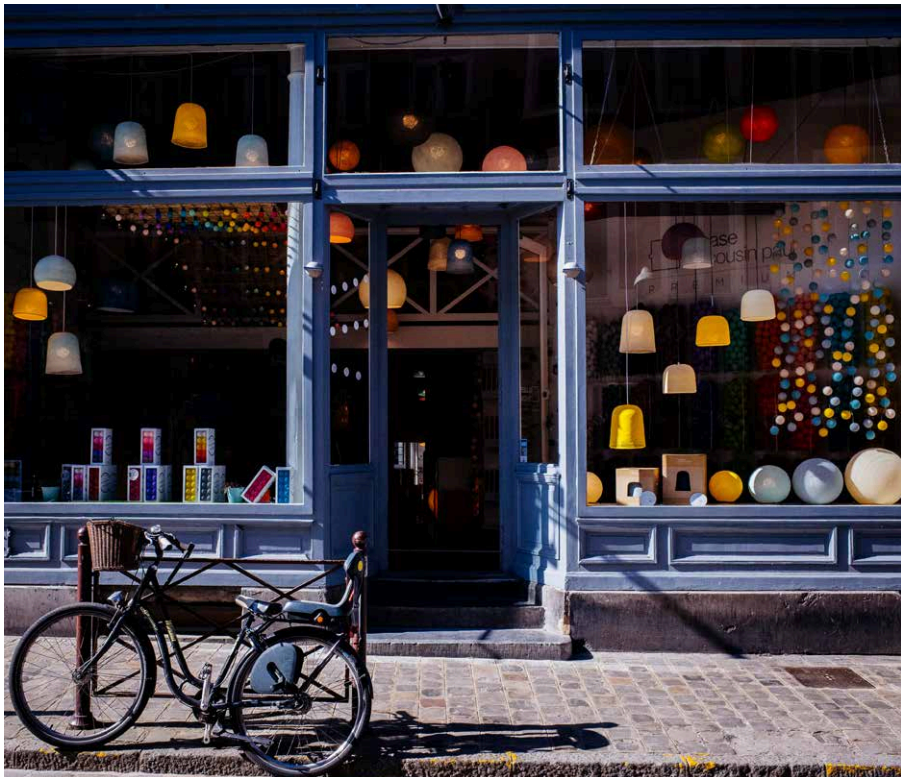
Kiinnostavuuden kehän kävelijäystävällisyyden toteutumiseksi kaikki edellä tunnistetut erityispaikat ja kohteet tulee jatkosuunnittelussa suunnitella erityisen huolella. Samalla tulee huolehtia, että kiinnostavuuden kehän liittyminen Aviapoliksen muuhun kävelyverkostoon ja tärkeimmät poikittaiset reitit toteutuvat, vaikka alue rakentuukin pitkän ajan kuluessa.



Kuva 66. Kartta lentokenttäkaupungin pyöräilyn tavoiteverkosta. Kartalla esitetty lLaatukäytävät eli baanan ja pyöräilyn pääreitit Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueella sekä muut pyöräilyn pääreitit.

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Kävelyverkosto ja yhteystarpeet





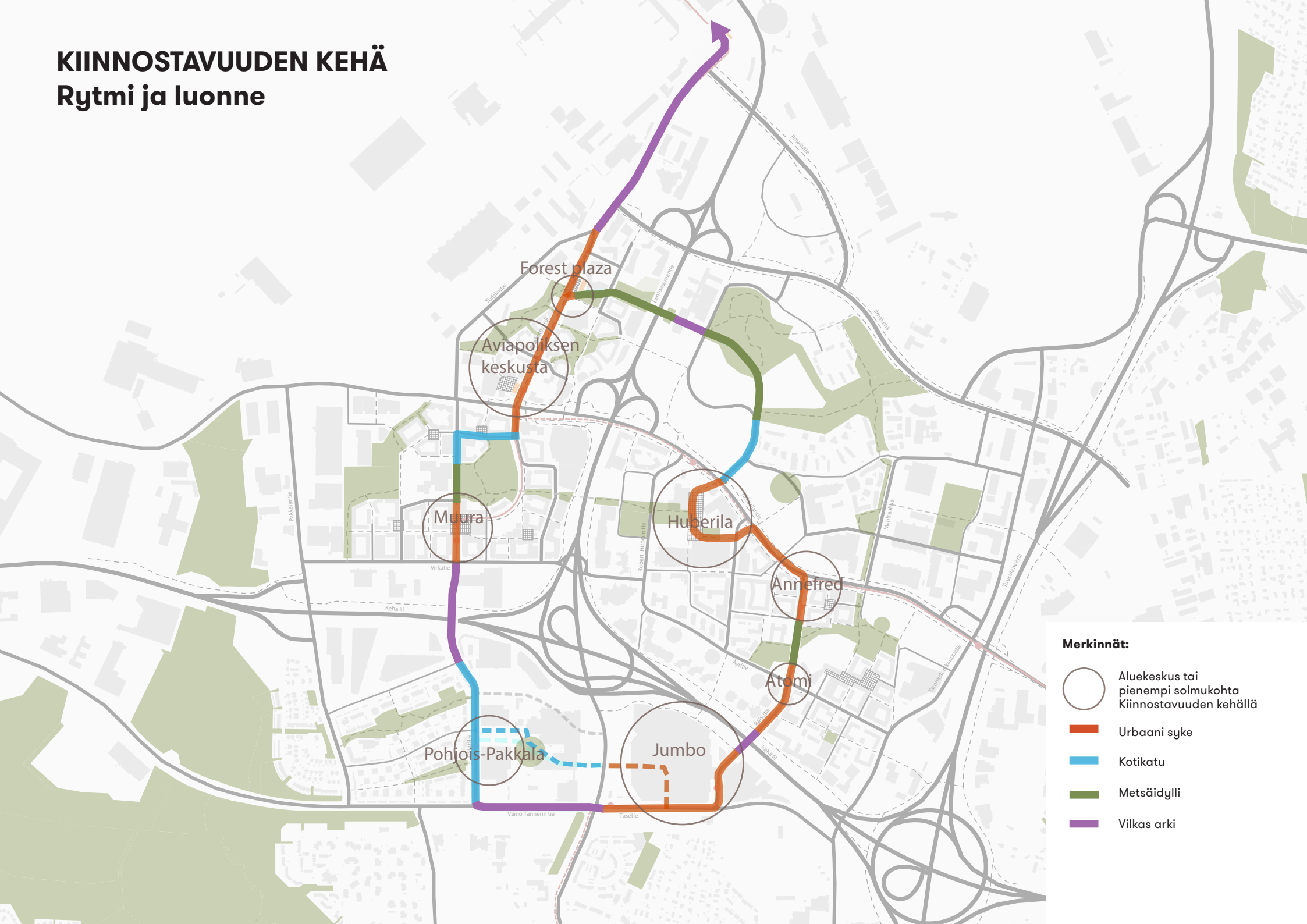
Rytmi ja luonne

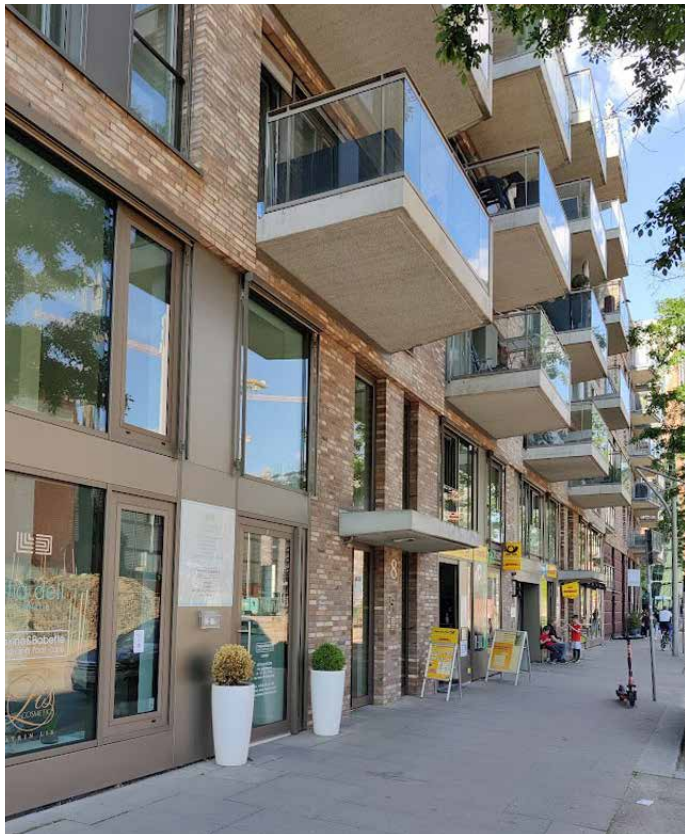
Kiinnostavuuden kehä kulkee toiminnoiltaan ja tunnelmaltaan erilaisten alueiden halki. Pitkiltä osuuksiltaan reitti ei nykyisellään ole kävelijän kannalta viihtyisä tai houkutteleva. Myös reitin pituus asettaa haasteita luoda miellyttävää ja kiinnostavaa kävelyyn houkuttelevaa kaupunkitilaa. Tämän vuoksi on nähty tärkeäksi tunnistaa kehältä toiminnoiltaan aktiivisimmat osuudet sekä vahvistaa muiden osuuksien erilaisia luonteita, jotta reitistä saadaan tunnelmaltaan vaihteleva ja kiinnostava. Näitä erilaisia jaksoja kehitetään osuuksien tunnelman ja luonteen mukaisesti.

Kehän kaikilla osuuksilla suunnittelussa varmistetaan, että näkymät houkuttelevat kävelemään ja antavat vihjeitä kiinnostavista kohteista. Kävelijän ympäristön viihtyvyyttä ja elävyyttä varmistetaan myös harkituin arkkitehtuurin keinoin, oikealla mittakaavalla, istutuksilla, puilla ja mm. julkisivujen sisäänvedoilla, jotta saadaan rajattua kävelijälle omaa, suojaisempaa tilaa katutilassa ja luodaan viihtyisiä pysähtymisen paikkoja penkkeineen. Lisäksi kaupunkitilan elävyyttä parannetaan ”kaunista ja kivaa 20 metrin välein”-periaatteen mukaisesti. Periaatteella varmistetaan, että kaupunkitilasta löytyy 20 m välein katseltavaa ja koettavaa, mm. yksityiskohtia, kasvillisuutta, toimintoja tai kauniita näkymiä. Keinot vaihtelevat kiinnostavuuden kehän jakson tyypin mukaisesti.

Kuvat 67-70. Esimerkkejä kiinnostavuuden kehälle rytmiä ja luonnetta muodostavista elementeistä: kivijalkatiloista, arkkitehtuurin yksityiskohdista, istutuksista ja istuskelun paikoista.

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ
Rytmi ja luonne





Urbaani syke

Urbaanin sykkeen katujaksot ovat osa urbaania arjen kaupunkia palveluineen, ja ne sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle etenkin aluekeskustoihin, niitä yhdistäville osuuksille sekä toiminnoiltaan aktiivisiin solmukohtiin. Kaikki alueelle muodostuvat aluekeskukset ovat osa urbaania sykettä ja kiinnostavuuden kehän aktiivisimpia paikkoja. Aluekeskuksiin sijoittuvat alueen päivittäistavarakaupat sekä kivijalan liiketilat, asukastilat sekä muut mahdolliset palvelut. Niistä muodostetaan asukkaiden yhteisiä olohuoneita ja kohtaamisen pääpaikkoja. Julkinen ulkotila sekä rakennusten ja erityisesti kivijalan arkkitehtuuri toteutetaan erityisen laadukkaasti, ja kaupunkitilan elävyyttä korostetaan. Aluekeskuksissa mm. kivijalan arkkitehtuuri on toteutukseltaan alueen laadukkainta ja kivijalkakerroksessa käytetään arkadeja. Arkadit varmistavat kävelijän viihtyvyyden myös huonommalla säällä. Valaistuksella korostetaan kaupunkikuvallisia elementtejä: rakennusten nurkkia, arkkitehtuurin ja kävely-ympäristön yksityiskohtia.

Aluekeskusten ulkopuolisilla urbaanin sykkeen jaksoilla kivijalassa on liiketiloja, mutta etenkin asukkaiden yhteistiloja ja mahdollisia työtiloja tai työtila-asuntoja. Kivijalan arkkitehtuurissa pyritään kaikilla urbaanin sykkeen jaksoilla visuaalisesti kaksikerroksiseen kivijalkaan ja rakennuksien näyttävillä sisäänkäynneillä, porttikongeilla ja arkadeilla tuodaan kiinnostavuutta ja laatua kaupunkitilaan.

Kuvat 71-74. Urbaani syke: Esimerkkejä tälle jaksolle ominaisista kivijalan liiketiloista, isoista näyteikkunoista, arkadeista, katoksista ja terasseista.

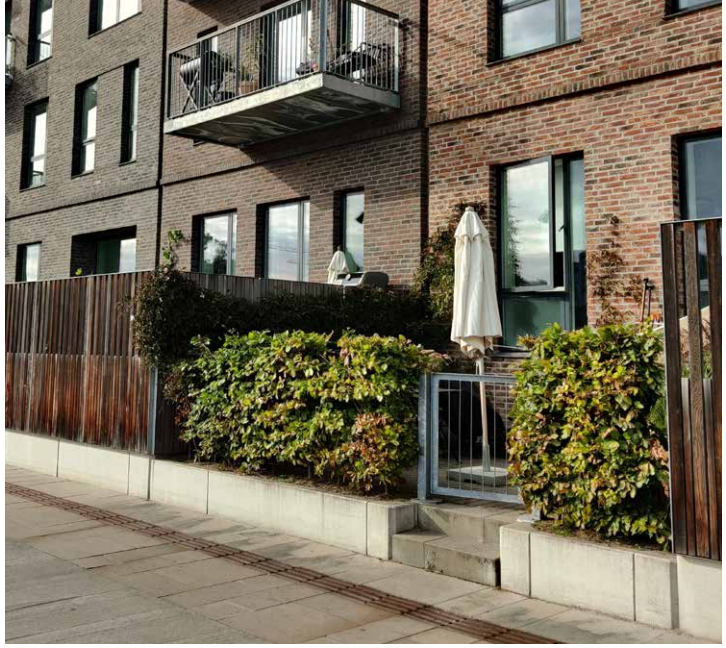
Kortteleiden kulmissa, risteyksissä ja näkymäpäätteenä olevissa rakennusten osissa käytetään arkkitehtonisia korostuksia. Suurilla ikkunapinnoilla ja näyteikkunoilla (galleriat, kokoustilat, ruokalat) tuodaan elävyyttä katutilaan. Olemassa olevien rakennusten toimintojen näkyvyyttä parannetaan kadulle päin (mm. Jumbon ja Flamingon kohdalla). Taskupuistot sekä muut tontin ja kadun rajapinnan istutukset ja kiveykset sekä rakenteet tulee toteuttaa urbaaniin ympäristöön sopivina.

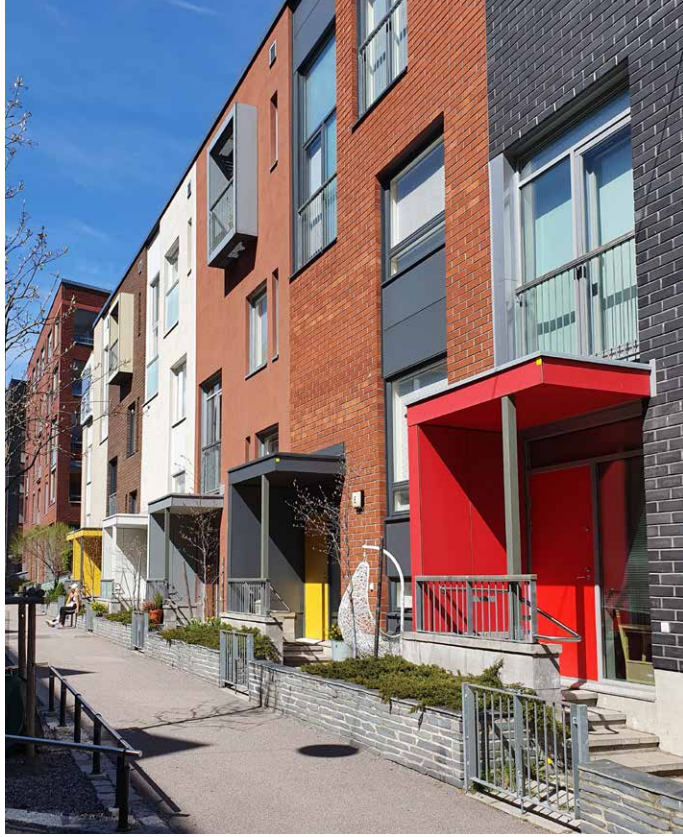
Kotikatu

Kotikatuja ovat kiinnostavuuden kehällä jaksot, joille keskittyy pääosin asumista. Suunnittelussa pyritään kodikkaaseen ja mittakaavaltaan miellyttävään lopputulokseen. Asuinalueiden pikkuaukiot, asukkaiden yhteistilat ja asuinaluetta palvelevat pienet liiketilat (kahvila, kampaamo) korostuvat jakston toimintoina. Elävyyttä tuovat maantasoasunnot etupuutarhoineen, portteineen ja omine sisäänkäynteineen.

Näillä osuuksilla varataan tilaa vehreyttä ja istutuksia varten asuinkortteleiden ja kadun rajapintaan. Porttikongit ja niistä avautuvat vehreät näkymät pihoille sekä pihoilta kaupunkitilaan kurottavat puut lisäävät vehreää tunnelmaa. Valaistuksella voidaan luoda turvallisia ja tunnelmallisia paikkoja.

Kuvat 75-78. Kotikatu. Esimerkkejä tälle jaksolle erityisesti sopivista maantason asunnoista etupuutarhoineen ja istutuksineen sekä mahdollisesta liiketilasta terasseineen.





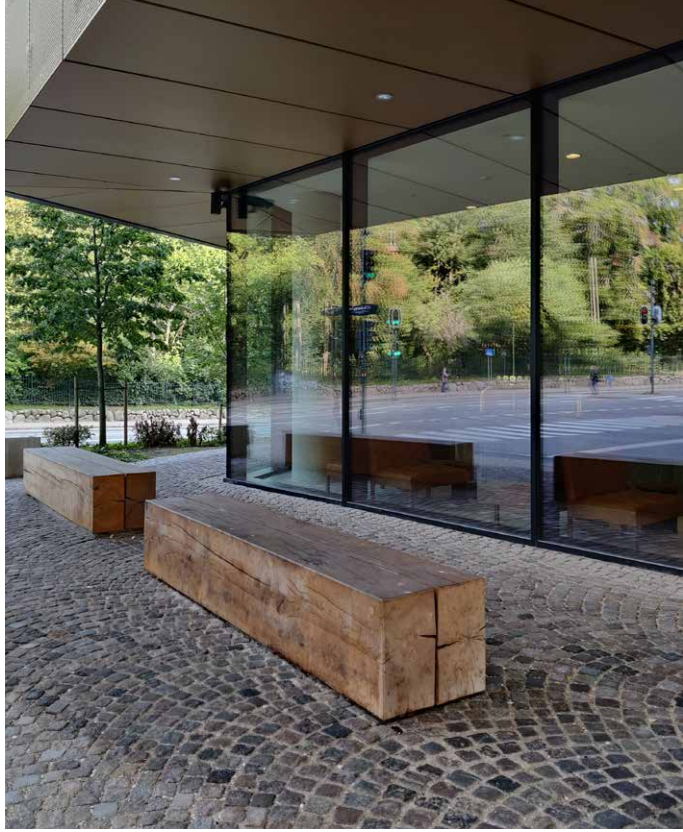
Metsäidylli

Metsäidyllin osuuksilla kiinnostavuuden kehä kulkee viheralueiden vierellä tai puistojen ja metsäalueiden keskellä. Osa näistä osuuksista (mm. Pyttisbergetin kohdalla) on vain kävelyn ja pyöräilyn käytössä. Näillä jaksoilla puistojen kohokohdat, viihtyisä oleskelu, taide ja runsaat istutukset ovat kiinteästi osa kiinnostavuuden kehää tai helposti kehältä saavutettavia (näkymät, suora reitti). Kasvillisuutta käytetään maamerkkinä ja orientoitumista helpottavana tekijänä maisemassa (esim. kukkivat kasvit). Jaksolle sopii myös asuminen ”metsäkaupunki”-fiiliksellä ja etenkin maatasoasuminen etupuutarhoineen. Suunnittelussa varmistetaan myös, että asuinkortteleiden rajapinnasta toteutetaan vehreä, runsain istutusten ja kadulle kurottavien puiden avulla. Olemassa olevia kallioita säästetään osana piha- ja katualueita. Valaistuksella korostetaan luonnon elementtejä, kuten yksittäispuita, kiviä, tai kalliota.

Kuva 79-82. Metsäidyllin elementtejä katutilassa, asuinrakentamisessa, ulkoilureitin tai puiston varrella.

Vilkas arki

Kiinnostavuuden kehän haastavimpia osuuksia ovat työpaikkavaltaisimmat jaksot. Näille alueille keskittyy olemassa olevaa ja uutta toimistorakentamista sekä muita työ- ja toimitiloja sekä esim. Vantaanportissa tilaa vaativan kaupan toimijoita. Näillä alueilla elävyyttä voidaan lisätä mm. kivijalan suurin ikkunoin, joilla saadaan rakennusten toiminta näkyväksi myös kadulle (ruokala, työntekijöiden yhteistilat kokoustilat ym.), vaikka se ei suorassa vuorovaikutuksessa olisikaan katutilan kanssa. Jo olemassa olevien rakennusten kohdalla helpoin tapa tuoda kehällä viihtyisyyttä on vehreyden ja kasvillisuuden lisääminen. Uusien hankkeiden kohdalla tulee tutkia mahdollisuudet katutilaan avautuvien taskupuistojen sijoittamiseksi tontille. Myös maantasokerros tulee suunnitella siten, että sen tiloja voidaan avata vehreälle piha-alueelle. Valaistus ohjaa jalankulkijoiden reittejä ja tekee sisäänkäynneistä kutsuvia.



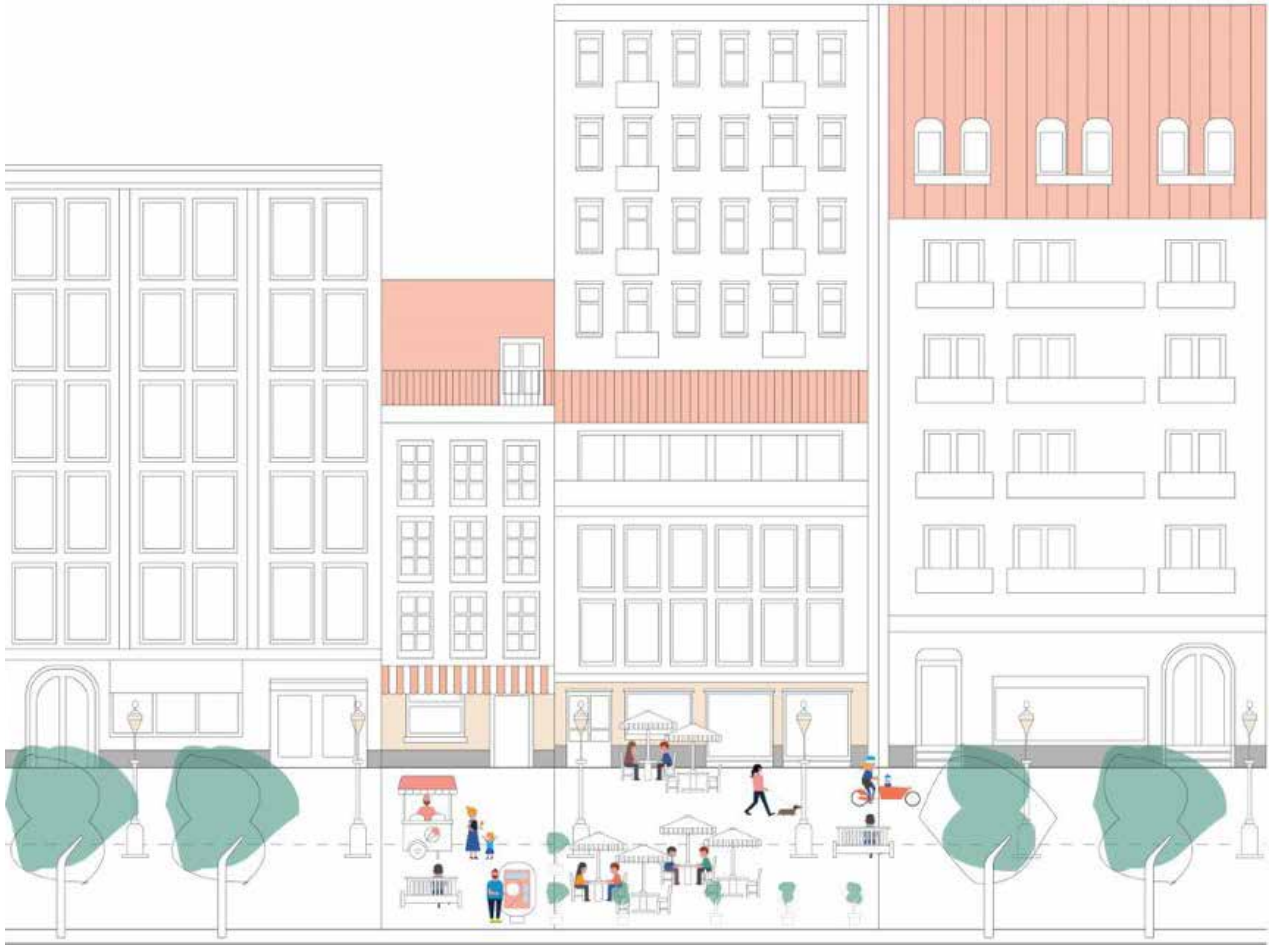
Kuvat 83-86. Vilkas arki- jaksoilla kivijalan toiminnot (toimistojen aulat, kokoustilat, ruokalat ja työskentelypisteet) avautuvat isoin ikkunoin katutilaan ja istutukset ja pikkuaukiot elävöittävät kiinnostavuuden kehää.

2.2.3 Kivijalkakerros

Määritelmä

Perinteisesti kivijalalla on tarkoitettu kaupunkikorttelien rakennusten alinta kerrosta. Kivijaloissa on sijainnut liiketiloja ja palveluita kadulle päin, kun taas pihan suuntaan on yleensä ollut varasto- ja huoltotiloja. Usein kivijalkakerros on erottunut visuaalisesti rakennuksen arkkitehtuurissa. Elävä, aktiivinen ja katutilaan avoin kivijalkakerros on käveltävän kaupungin ja aktiivisen kaupunkitilan kulmakivi. Jos kivijalkakerros jää liian vähäiselle huomiolle, jää katutilan luonne laimeaksi. Sillä, mitä on kadun ja rakennuksen välissä ja mitä rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa tapahtuu, on oleellista viihtyisämpien katutilojen luomisessa. Vähimmillään kivijalkakerroksena voidaan pitää kadun tai kulkureitin suuntaan olevaa maantasokerrosta tai sen osaa, joka on kaupunkikuvallisesti merkittävä ja joka avautuu toimintoineen kadulle tai kulkureitille.

Aviapoliksessa ei ole realistista saada palveluja ja liiketiloja kivijalkaan kaikkialle. Sen sijaan ne keskitetään vilkkaimpiin solmukohtiin ja keskustamaisempiin paikkoihin. Katutilaa voidaan kivijalkatilan kohdalla elävöittää myös maantasoasumisella ja asukkaiden yhteistiloilla sekä mm. julkisivun yksityiskohdilla, istutuksilla ja kalusteilla. Nämä keinot eivät koske ainoastaan kiinnostavuuden kehää, vaan kaupunkia yleisestikin ja ne ovat siten käytettävissä kaikissa asemakaavoissa.



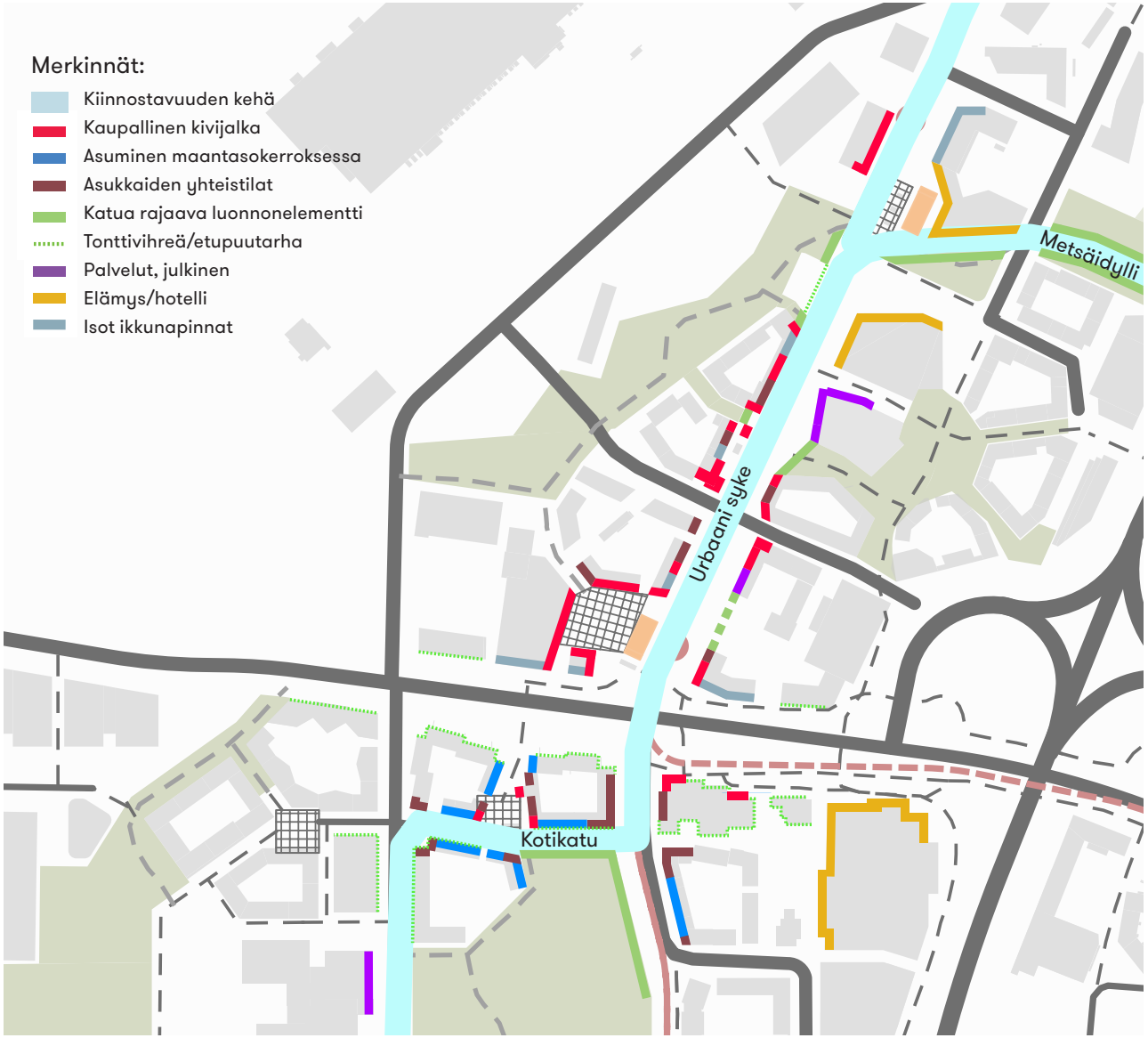
Kuva 87. Elävän kivijalan ja kiinnostavuuden kehän elementtejä (Lia Crupi, Veromiehen verkot 2018).

Kivijalkakerroksen elävöittämistä tarkastellaan kolmesta eri näkökulmasta: toiminnallisesti, visuaalisesti sekä tarkastelemalla katutilassa olevia rajapintoja ja puolijulkisia tiloja. Osiossa esitellään eri alueille soveltuvia kivijalan toimintoja ja määritellään katutilan elävyyden kannalta oleellisia suun nitteluperiaatteita, jotka koskevat rakennusten julkisivuja ja sisäänkäyntejä, kadun ja tontin rajapintoja ja puolijulkisia tiloja.

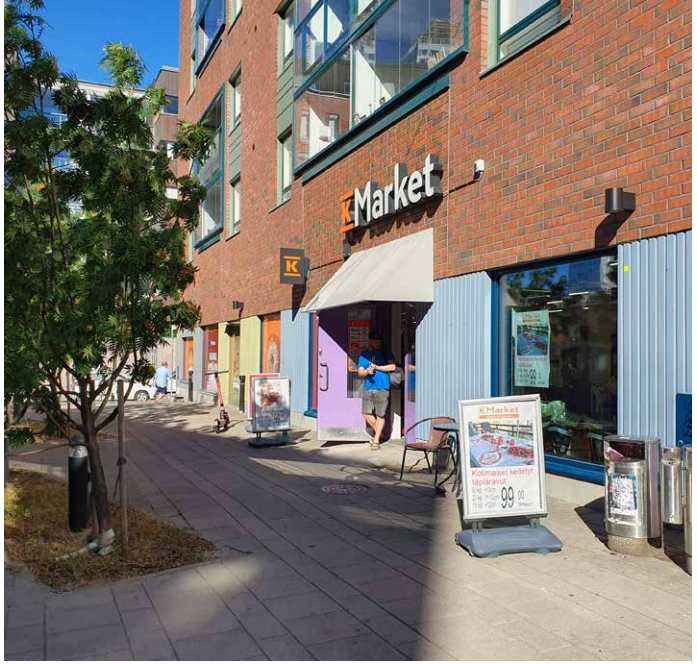
Toimiva kivijalkakerros on korkeudeltaan korkeampi kuin asuinkerros. Keskustamaisilla alueilla kivijalan korkeuden tulee olla vähintään 5 metriä, kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa jopa kahden kerroksen korkuinen (6 metriä). Asuinpainotteisissa kortteleissa, esim. pikkuaukioiden reunalla kivijalan korkeudeksi voi riittää 4 metriä. Kivijalkakerroksen korkeus määritellään asemakaavassa.

Asemakaavoissa määrätään elävän kaupunkitilan saavuttamiseksi myös korttelin kivijalan toimintojen sijoittumisesta. Perusperiaatteena on keskittää mahdolliset liiketilat ja asumisen aktiiviset tilat (kuten kerho-, harraste- ja työtilat sekä pesulat) kävelyreittien ja aukioiden reunoille.

Viereisessä kuvassa on viitteellisesti esitetty Aviapoliksen keskustan ja Muuran pohjoisosan kivijalkatilojen sijoittumista kortteleihin juuri edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti.



Kuva 88. Viitteellinen tarkastelu kivijalkatoimintojen sijoittumisesta Aviapoliksen keskustan ja Muuran pohjoisosan alueelta.



Toiminnot kivijalassa

Kaupalliset liikkeet, palvelut

Lähikaupat, kioskit ja pienet myymälät ovat kautta aikojen sijainneet rakennusten kivijaloissa. Myös muut palvelut, kuten kahvilat ja ravintolat, elokuvateatterit, kampaamot ja parturit, suutarit ja postit, ovat kivijalkojen vanhoja tuttuja. Uusia kivijalkaan sopivia palveluita ovat mm. postin ja elintarvikekauppojen noutopisteet.

Kivijalkapalveluiden sijoittumisessa on otettava huomioon palveluiden vaatimukset niin itse tilalle kuin lähiympäristölleenkin. Jos kivijalkaan sijoittuu ravintola, pitää tila jo rakennusvaiheessa varustaa riittävällä ilmanvaihdolla tai vähintään varata mahdollisuus ilmanvaihdon järjestämiselle. Myös kerroskorkeuden tulee olla normaalia korkeampi. Tällaiset tilavaatimukset kirjataan asemakaavaan, millä varmistetaan ympäristön eloisuus - jollei heti niin tulevaisuudessa. Lisäksi liiketilat ja palvelut, etenkin noutopisteet, tarvitsevat lähelleen kadunvarsipysäköintiä esimerkiksi viereisen poikkikadun varrella. Rakennuksen toteutusvaiheessa ei liiketilan käyttäjä aina ole tiedossa etukäteen, jolloin tila voi olla aluksi tilapäiskäytössä.

Liikkeet ja palvelut edellyttävät suurta asiakasmäärää, joten ne sijoittuvat lähinnä keskustoihin, solmukohtiin sekä niiden läheisyyteen.

Kuvat 89-92. Kivijalan kaupallisia toimintoja. Esimerkkejä kivijalkaan sijoittuneista pikkuliikkeistä, päivittäistavarakaupasta ja ravintolasta, sekä näiden toimintojen levittäymisestä katutilaan.

Toimistot, työtilat

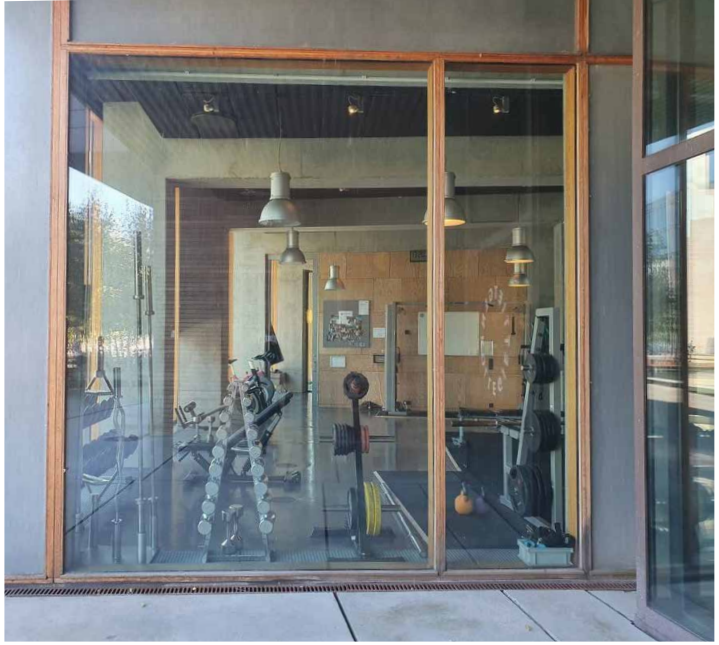
Rakennusten kivijaloissa on perinteisesti nähty työtiloja, kuten kultaseppiä, suutareita ja leipomoita. Kivijalkakerros soveltuukin lähes kaikenlaisten pienten yritysten työtiloiksi tai toimistoiksi. Elävöittääkseen mahdollisimman hyvin katutilaa on hyvä antaa työtiloille tilaisuus levittäytyä kadulle esimerkiksi penkein ja pöytäryhmin. Siksi on tärkeää, että tilasta on sisäänkäynti myös kadun suuntaan ja joko tontilla tai kadulla on tilaa toimintojen levittäytymiseen. Työtilat voivat olla myös asuntojen yhteyteen kuuluvia, jolloin kadun suuntaan on työtilat ja pihan puolelle asuintilat, tai maantasossa on työtilat ja toisessa kerroksessa asuintilat. Työtila-asunnon korkeampi kerroskorkeus mahdollistaa parviratkaisun.

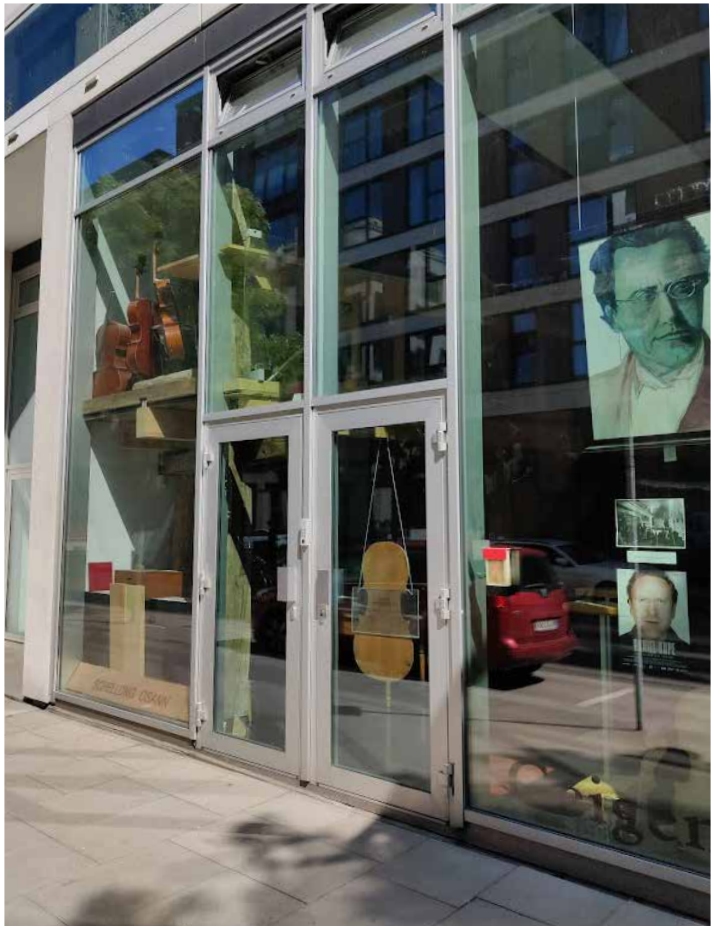
Työtilat ja toimistot sopivat maantasokerokseen lähes kaikkialla Aviapoliksessa.

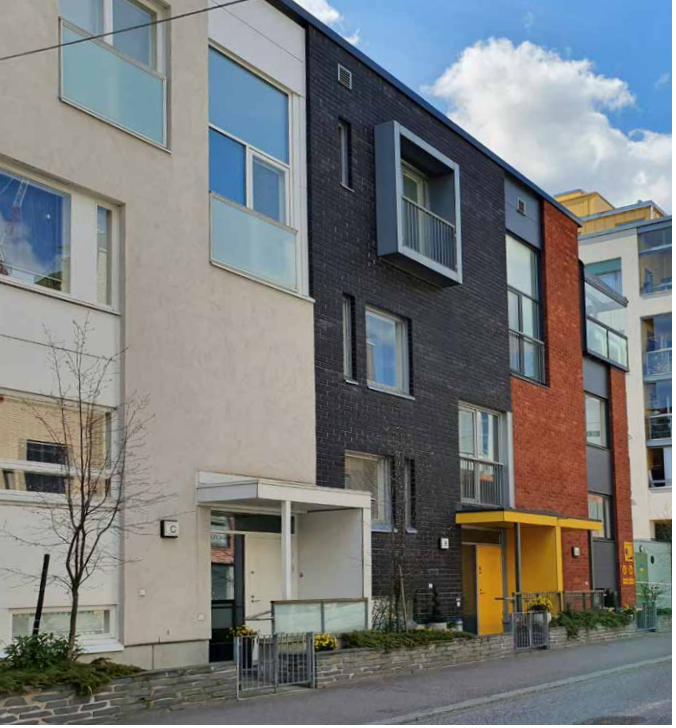
Asukkaiden yhteistilat

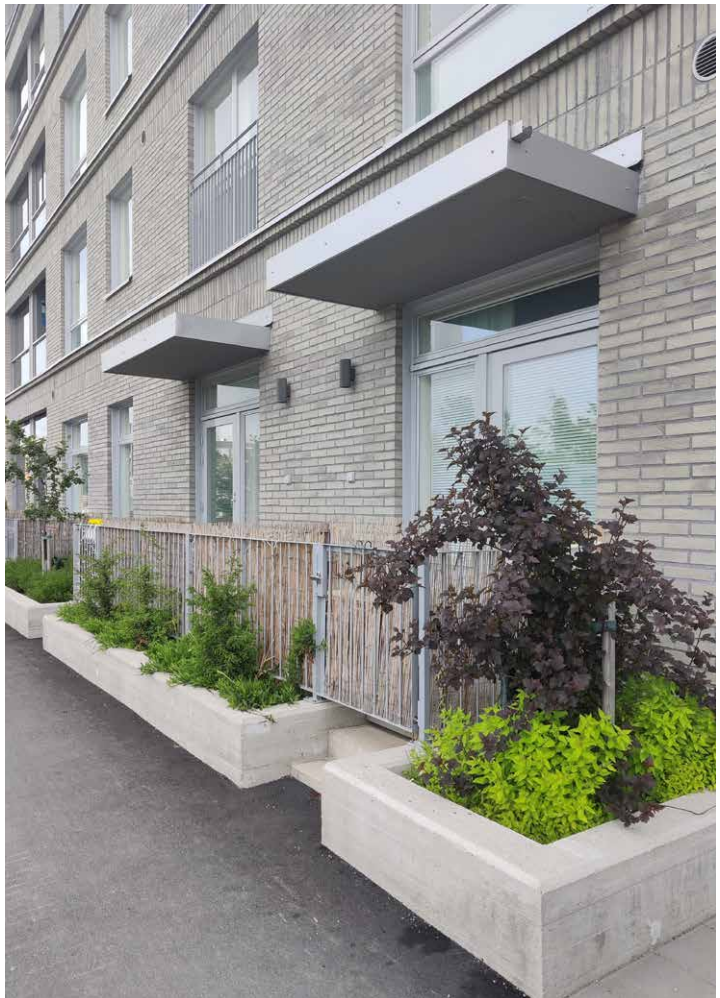
Maantasoon kadun puolelle voidaan sijoittaa myös asukkaiden yhteisiksi tarkoitettuja tiloja: harrastus- ja kerhohuoneita, polkupyöränhuoltotiloja, pesuloita ja saunojakin. Varastoja ei lueta asukkaiden yhteistiloihin. Jotta tilat elävöittäisivät katutilaa mahdollisimman hyvin, on hyvä antaa näillekin toiminnolle tilaisuus levittäytyä kadulle päin ja järjestää tilasta sisäänkäynti kadun suuntaan. Yhteistilat kannattaa keskittää korttelikohtaisesti

Kuvat 93-96. Asukkaiden yhteistiloja ja työtilaa kivijalassa.









aukioiden ja kävelyreittien varrelle. Näin tiloista saadaan suurempia ja paremmin käytettäviä, ja ne muodostavat aktiivista kivijalkaa ja kokoavat ihmisiä.

Asukkaiden yhteistilat sopivat maantasokerokseen lähes kaikkialla Aviapoliksessa, lukuun ottamatta aivan vilkkaimpia keskusta-alueita, jonne paremmin sopii kaupalliset ja julkiset palvelut.

Asuminen maantasokerroksessa

Maantasokerroksen asunnot voivat olla hyvinkin erilaisia. Asuminen voi olla kaupunkipientalo-tyyppistä, jossa jokaisella asunnolla on oma sisäänkäyntinsä ja mahdollisesti pieni etupiha kadun puolella. Tällaiset asunnot voivat olla omia pientalojaan tai osana kerrostaloa ensimmäisessä tai kahdessa ensimmäisessä kerroksessa. Etätyöskentely saattaa kasvattaa kysyntää asunnoille, joiden yhteydessä on työtila. On järkevää nostaa asunnon lattiakorkeutta esimerkiksi puoli metriä kadun tasoa ylemmäs, jottei kadulta ole aivan suoraa näköyhteyttä asunnon sisään. Asuntokohtaiset sisäänkäynnit etupihoineen luovat vaihtelevuutta, elämää ja viihtyisää kävely-ympäristöä kadulle samalla, kun etupihat myös luovat yksityisyyttä.

Maantasokerroksen asuminen soveltuu parhaiten rauhallisen liikenteen tonttikaduille, pihakaduille, raiteille ja puistojen läheisyyteen.

Kuvat 97-100. Esimerkkejä maantason asunnoista, joilla oma sisäänkäynti ja etupuutarha tai oleskelupiha kadun suuntaan.

Visuaaliset keinot

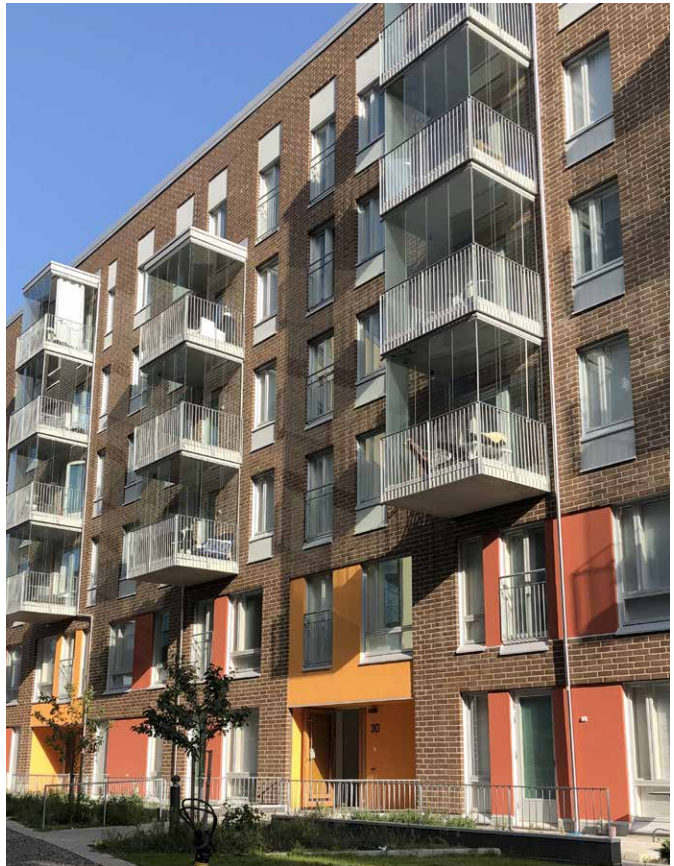
Katutilan viihtyisyyteen vaikutetaan myös rakennuksen arkkitehtuuriin liittyvin keinoin. Perinteisesti rakennuksissa on ollut kiinnostavia ja näyttäviä yksityiskohtia, jotka ovat saaneet jalankulkijan katseen viipymään. Kivijalkakerroksen ikkunoihin, oviin, julkisivun yksityiskohtiin, materiaaleihin ja väreihin on paneuduttu. Samoja keinoja voidaan käyttää myös moderniin arkkitehtuuriin sopivalla tavalla.

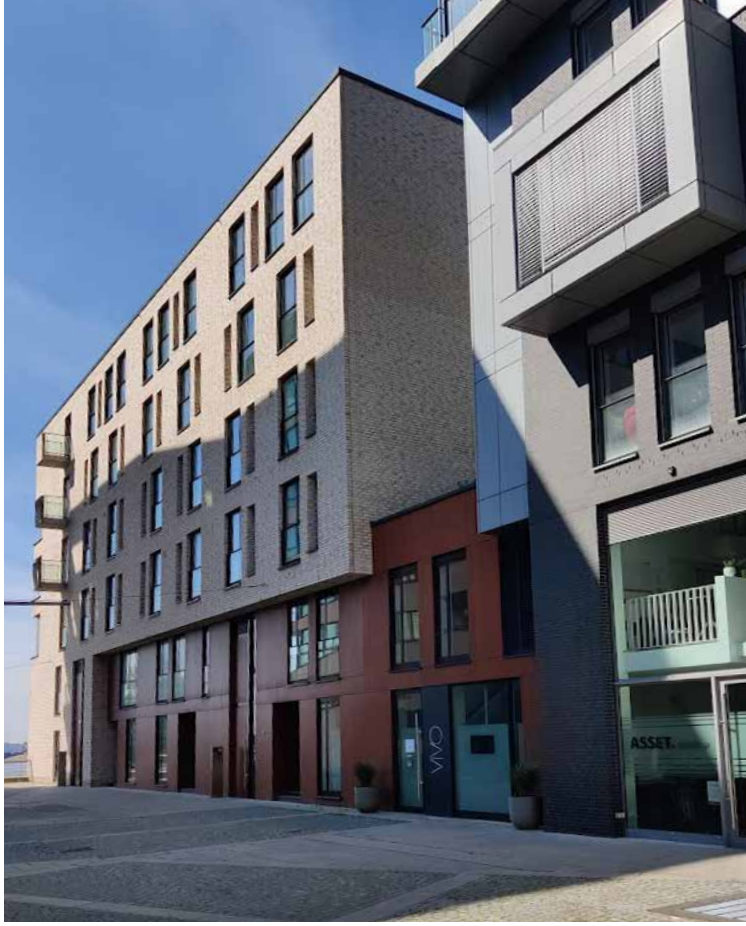
Julkisivussa erottuva kivijalkakerros

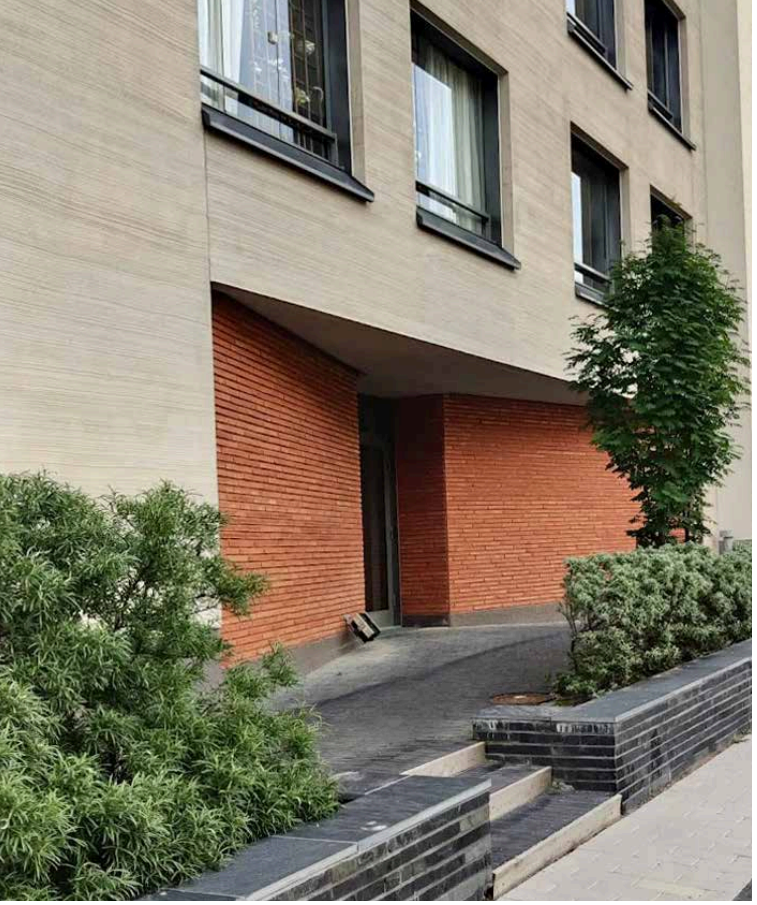
Tehokas tapa luoda vaihtelevuutta ja kiinnostavuutta katutilaan on käsitellä rakennuksen ensimmäinen tai kaksi ensimmäistä kerrosta muusta julkisivusta poikkeavana kivijalkakerroksena. Kun kivijalkakerros on normaalia kerroskorkeutta korkeampi, sen merkitys kaupunkikuvassa sekä vaikutelma keskustamaisuudesta korostuvat. Kivijalkakerroksen muusta julkisivusta poikkeavalla materiaalilla, värillä tai eri tavalla käsitelyllä pinnalla voidaan korostaa kivijalan merkitystä ja erityisyyttä. Kivijalkakerroksen julkisivua voi myös jaksottaa vaihteleviin osiin.

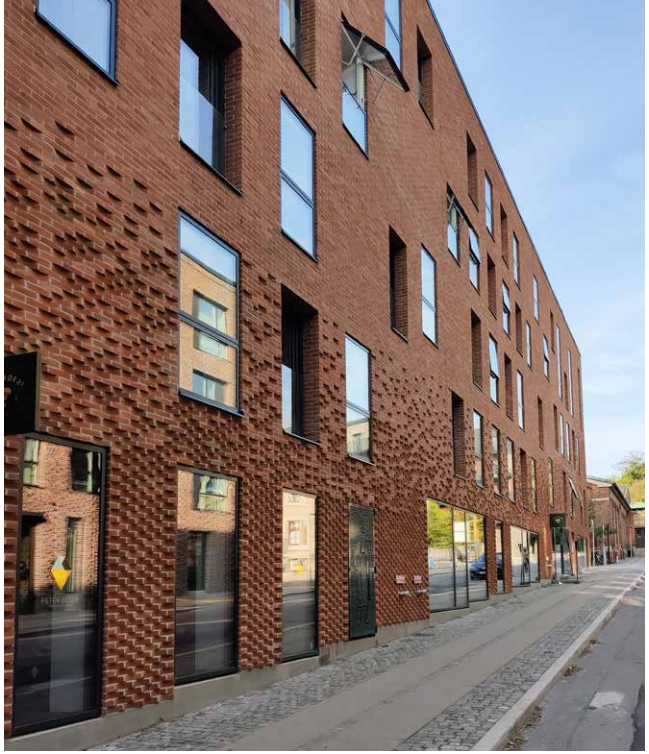
Onnistuneessa kivijalkakerroksessa on suuret ikkunat, jotka avautuvat kadulle ja jotka viestivät siitä, mitä rakennuksen sisällä on. Näyteikkunoita voi käyttää muutenkin kuin liiketilojen tuotteiden esittelyyn. Niissä voi esitellä esimerkiksi rakennuksessa sijaitsevan suksifirman tuotteita, vaikkei tuotteita kyseisen firman pääkonttorissa myydäkään, tai näyteikkunatilaa voi vuokrata pop-up-näyttelyille. Edellä esitetty näyteikkunatyyppi voi olla toimiva konsepti sellaisiin paikkoihin, joissa toiminto ei voi avautua kadulle, mutta joissa kivijalkakerroksen on syytä olla kiinnostava. Tästä esimerkkinä on Kisahallin laajat näyteikkunat Mannerheimintien puolella. Liiketilojen tulee arkkitehtuurillaan selvästi viestittää olevansa liiketiloja ja herättää huomiota ja elävöittää katutilaa.

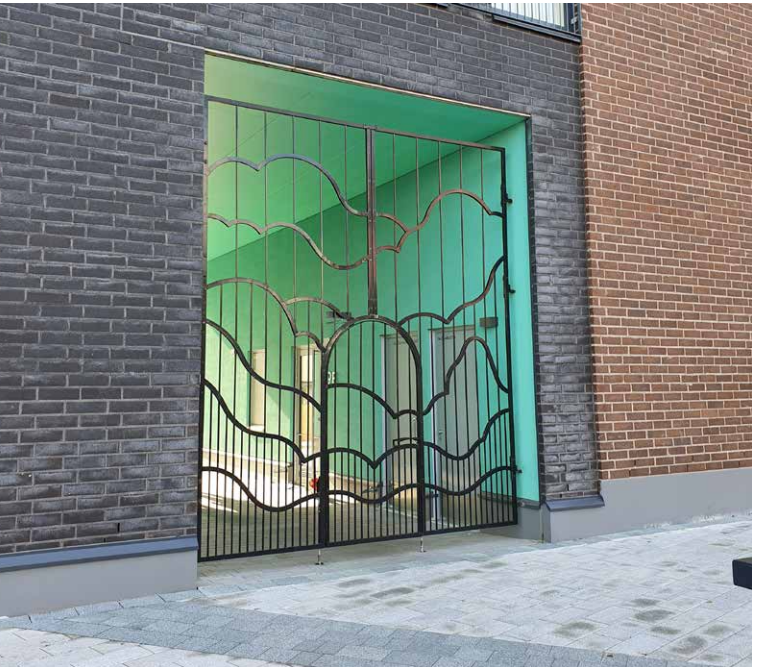
Kuvat 101-103. Esimerkkejä julkisivussa erottuvasta kivijalkakerroksesta: 2. kerroksen korkuisessa kivijalkakerroksessa mm. väri ja materiaalit erottuvat muusta julkisivusta ja parvekkeet alkavat vasta 3. krs ylöspäin. Suuret ikkunapinnat avaavat toiminnan katutilaan tai toimivat näytetikkunoina, kuten Kisahallissa (kuva oik. alhaalla).











Sisäänkäyntien ja porttigongien korostaminen

Kivijalkakerrokseen saadaan mielenkiintoa myös voimakkaasti kolmiulotteisella käsittelyllä, millä luodaan katutilaan ja kulkijan reitille rytmiä, kiinnostavuutta, tunnistettavuutta ja jopa turvaa. Kivijalkatilojen sisäänkäyntejä voidaan korostaa monella tapaa: ne voivat olla sisäänvedettyjä tai korkeita, niissä voi käyttää kiinnostavia materiaaleja ja värejä tai niitä voi korostaa istutuksilla tai taiteen keinoin. Kadulta voi olla kulku sisäpihalle komean porttigongin kautta, jolloin kadulla kulkijalle avautuu hetkellinen pilkahdus pihan toiminnoista. Pihan järjestelyt kannattaa tällöin laatia niin, että porttigongista näkyy jotain sykähdyttävää: omenapuu, huvimaja, taideteos tai koko kesän kukkiva ruusupenkki.

Värit, materiaalit ja detaljit

Rakennusten julkisivuissa on suotavaa käyttää värejä ja käyttää niitä harkiten. Laajat, harmaat tai valkoiset pinnat ovat helposti monotonisia ja tylsiä. Värisävyjen tulee mieluummin olla murrettuja ja aikaa kestäviä kuin väripaletin perusvärejä. Yksittäisillä väriläiskillä korostamista vältetään. Varsinkin kivijalkatilan materiaalien ja värien tulee olla lämpimiä, kutsuvia ja ihmisläheisiä. Kivijalkakerroksen arkkitehtuurissa tulee käyttää myös kävelijälle mielenkiintoa tuovia detaljeja.

Eri osa-alueille on määritelty alueiden tyypillisiä materiaaleja ja värejä, joita on selostettu Liitteessä 1: Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet.

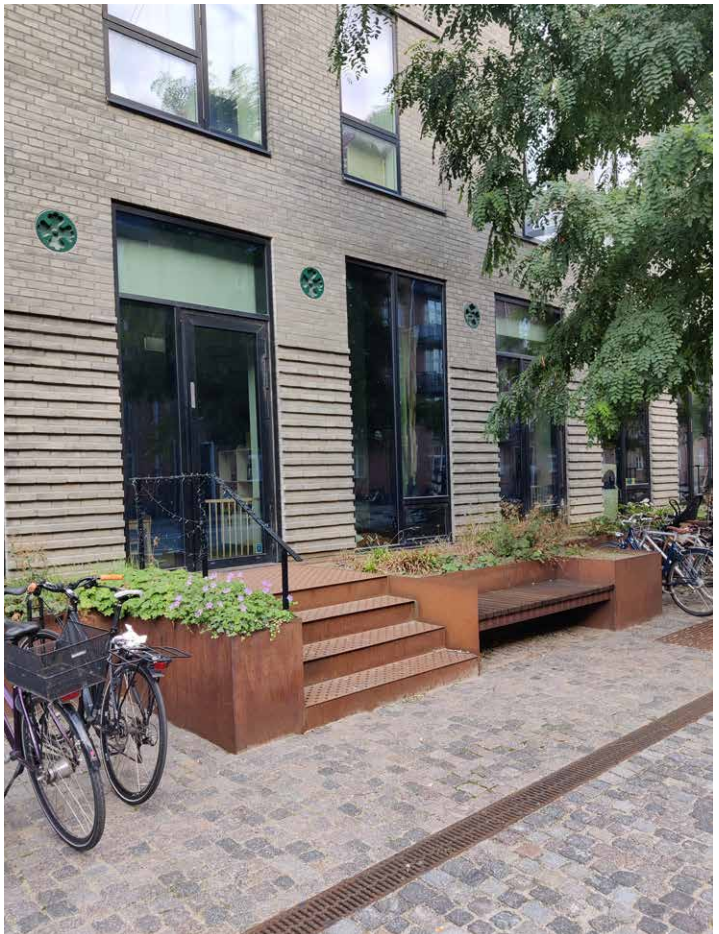
Kuvat 104-107. Onnistuneita esimerkkejä sisäänkäynnistä, porttikongista, kivijalkakerroksen erottuvasta tiilidetaljoinnista sekä värikkäistä julkisivuista.

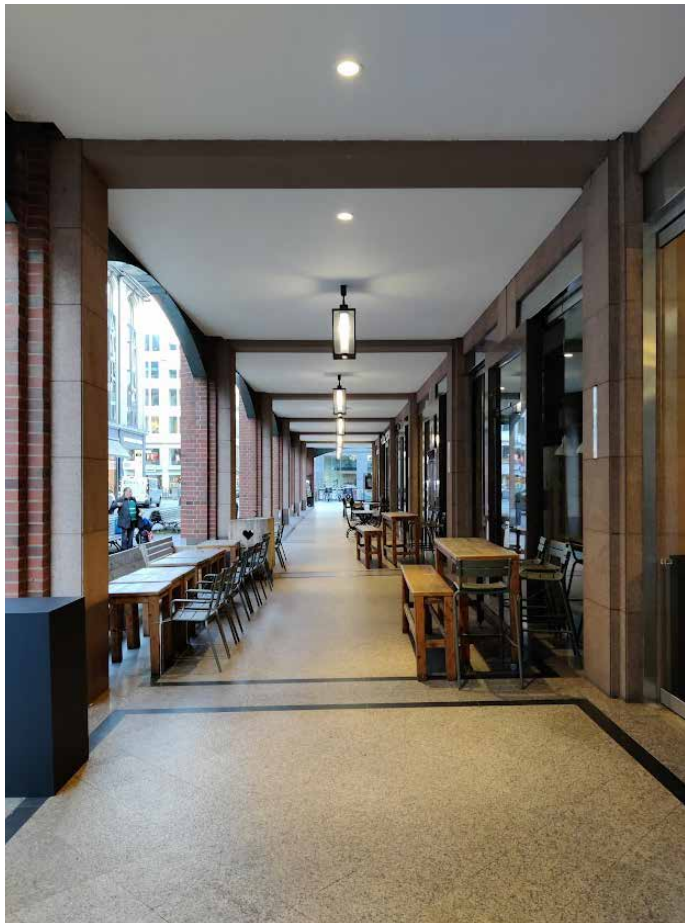
Rajapinnat ja puolijulkiset tilat

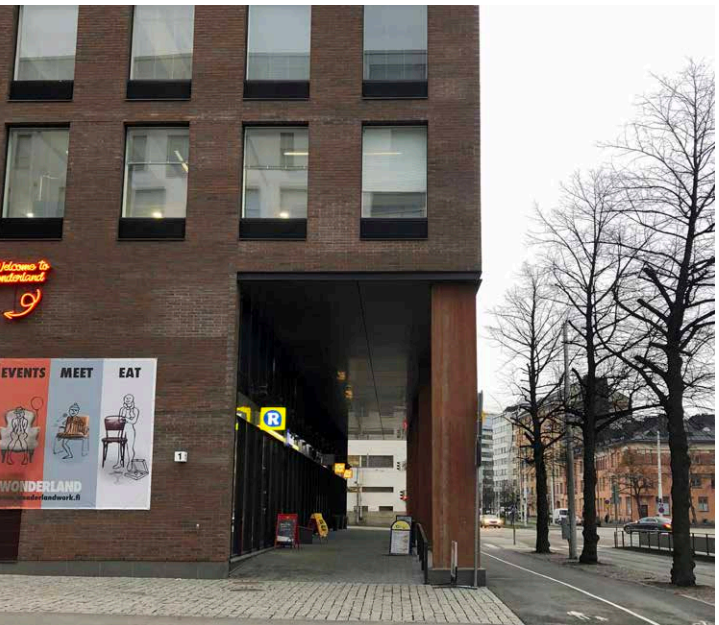
Tuomalla erilaisia elementtejä jalankulkijan ympäristöön voidaan tehokkaasti vaikuttaa siihen, miten viihtyisiä kadut ovat ja kuinka mukavaa ulkona on liikkua. Rajapinnalla tarkoitetaan tässä yhteydessä reunoja sellaiselle ulkotilalle, jossa jotakin tapahtuu. Yksinkertaisimmillaan tällainen reuna on rakennuksen ja kadun välissä; rakennuksen seinäpinta lähiympäristöineen ja se paikka mistä kuljetaan rakennukseen. Suunnittelussa tulee pohtia millaista on liikkua kadulla kyseisen rakennuksen edessä; miltä ympäristö tuntuu; houkuttaako se pysähtymään ja soittamaan puhelun tai katselemaan ympärilleen. Rajapintojen mielekkäällä käsittelyllä voidaan luoda ihmisen mittakaavaa ja samalla tuoda kiinnostavaa katseltavaa katutilaan.

Puolijulkiset tilat ovat yksityisen tilan, kuten asunnon, tai puoliyksityisen tilan, kuten toimiston, ja julkisen katutilan, aukion tai puiston välissä. Ne ovat tiloja, joita pinnat rajaavat kolmiulotteisesti joko vain joiltain osin tai joka puolelta. Tärkeää on, että kyseiseen paikkaan syntyy tilan tuntu tai siirtymävyöhyke yksityisemmän olotilan ja julkisesti esillä olemisen välillä. Puolijulkisesta tilasta voidaan esimerkiksi tarkkailla kadun elämää ottamatta itse aktiivisesti siihen osaa, jolloin on hyvä, että paikalla on vähintään taustaseinä, seinänomaisia elementtejä tai katos. Puolijulkisessa tilassa asettuu myös itse nähtäväksi ja vuorovaikutukseen muiden

Kuvat 108-111. Rajapinnat ja puolijulkiset tilat. Esimerkkejä rakennuksen ja katutilan reunavyöhykkeet elävöittämisestä istutuksien, penkkien ja mm. sisäänkäyntien avulla. Oikealla alakulmassa puolijulkinen asunnon terassi.







ihmisten kanssa, esimerkiksi etupihallaan kadun varressa.

Puolijulkinen tila voi olla kooltaan hyvin erilainen ja syntyä esimerkiksi viherrakentamisen, edusaukioiden, tasoerojen, portaiden, penkkien tai istuinryhmien muodostamana paikkana rakennusten sisäänkäynnin yhteyteen. Tällainen tila luo tilallista kerroksellisuutta ympäristöön ja antaa jalankulkijoille viitteen siitä, mitä rakennuksen sisällä tapahtuu ja tekee katutilasta kiinnostavamman ja viihtyisämmän myös muille kuin kyseisen talon asukkaille, työntekijöille ja muille käyttäjille.

Arkadit, katokset

Arkadeilla ja katoksilla luodaan kadun tai aukion varrelle rajapinta, joka tuntuu joko puolijulkiselta tai julkiselta tilalta. Tila rajautuu niin yläpuoleltaan kuin sivultaan luoden parhaimmillaan huoneenomaisen vaikutelman kävelijän ympäristöön. Arkadin tulee olla tarpeeksi korkea ja leveä ollakseen onnistunut ja toimiva. Se ei saa tuntua pimeältä ja ahdistavalta. Arkadin korkeuden tulee olla tavanomaista kerroskorkeutta suurempi, esimerkiksi kahden kerroksen korkuinen. Sitä korkeampana sen säältä suojaava vaikutus vähenee ja jopa häviää. Arkadin tulee olla myös riittävän leveä, jotta avautuva ovi ei tuki kävelijöiden tilaa ja jotta arkadiin voidaan sijoittaa kahvilapöytiäkin. Yhtenäiset, koko rakennuksen pituiset katokset tai markiisit voivat luoda juhlavan tai jopa arkadinomaisen vaikutelman. Yhtenäisinä jatkuvat arkadit sopivat hyvin asiointikatujen varteen varsinkin kiinnostavuuden kehällä.

Kuvat 112-115. Esimerkkejä arkadeista, katoksista sekä julkisivun sisennyksllä luodusta katosvaikutelmasta. .

Toiminnan levittäytyminen katutilaan

Kivijalkakerroksen kahvilat, ravintolat, liikkeet ja yhteistilat voivat levittäytyä kadulle päin mm. penkein, pöydin, tuolein, istutuksin, markiisein ja mainoksin (kts. kuvat 87-90). Katutilaan levittyvät esineet kalustavat kadun ja tekevät siitä viihtyisämmän paikan pysähtymiselle. Vaikka kalustamisella ei rakennetakaan ulkotilaan seiniä tai kattoja, on kalustettava alue syytä käsitellä kuin se olisi huonetila, tai tehdä siitä sen oloinen. Kalustamisessa on pidettävä huoli siitä, että jää riittävän leveälti vapaata kulkutilaa niin kävelijöille kuin pyöräilijöillekin. Levittäytymisen tila voidaankin usein mieluummin varata tontin puolelle, jolloin tontin ulkotila liittyy saumattomasti katutilaan.

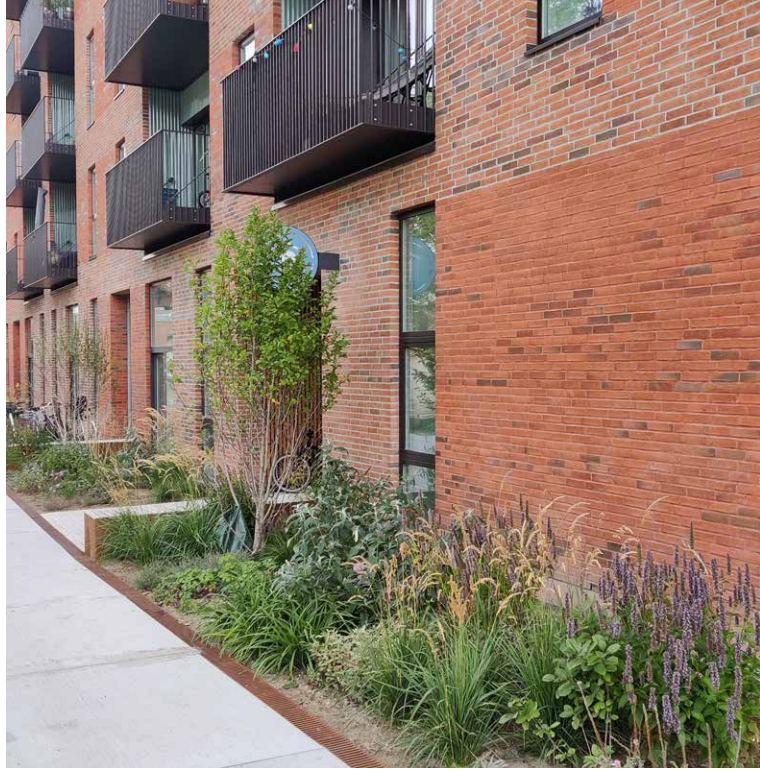
Katutilaan levittäytyviä toimintoja kannattaa sijoittaa paikkoihin, jotka keräävät ihmisiä mm. kiinnostavuuden kehän varrelle ja muuallekin, missä kivijalkaan sijoittuu julkisia ja puolijulkisia toimintoja.

Viherrakentaminen

Viherrakentaminen on eräs tärkeimmistä kävely-ympäristön elävöittämisen, rajaamisen ja viihtyvyyden parantamisen keinoista sekä yksinään että myös yhdessä muiden keinojen kanssa. Koska Aviapoliksessa on niukasti luonnonympäristöjä, katutilan vehreys on olennainen osa koko alueen viherstrategiaa. Korttelin ja kadun rajapinnan viherrakentaminen voi tarkoittaa esimerkiksi puita, kiinteistöjen etupuutarhoja, taskupuistoja, pensasaitoja ja köynnösistutuksia. Paikoissa, jonne katutilaan ei saada muita elävöittäviä elementtejä, viherrakentamista voidaan käyttää jalankulkureitin molemmin puolin rajaamassa ja tuomassa varjoisuutta, viileyttä ja tuulensuojaa kävelijän tilaan. Sisäänkäyntien edustojen ja terassien viherrakentamisella saadaan lisättyä myös kivijalkakerroksen kiinnostavuutta.

Viherrakentamista voi käyttää kaikilla alueilla Aviapoliksessa. (Tästä aiheesta enemmän kohdassa 3.3.1 Julkinen viherympäristö.)

Kuvat 116-119. Viherrakentaminen. Esimerkkejä erilaisista kivijalan ja katutilan välisistä istutuksista sekä köynnöksen köytöstä rajapinnassa.



3 VIHREÄ KAUPUNKI

Aviapoliksen kaupunkivihreän malli

Ilmastonmuutos vaatii kaupunkisuunnittelua uusille urille. Veromiehen alue muuttuu kivisestä teollisuusalueesta monimuotoiseksi ja vehreäksi uudeksi kaupunginosaksi. Aviapoliksen kaupunkivihreän mallin tavoitteena on säilyttää metsäsaarekkeita, luoda vehreydellä viihtyisyyttä ja hyödyntää erilaisia urbaaniin ympäristöön soveltuvia luontopohjaisia ratkaisuja. Monipuolinen puu- ja kasvilajisto aukioilla ja viherkaduilla sekä kortteli-pihojen riittävä ekologisuus takaavat luontohyötyjen kokonaisuutta.

3.1 TAVOITTEET

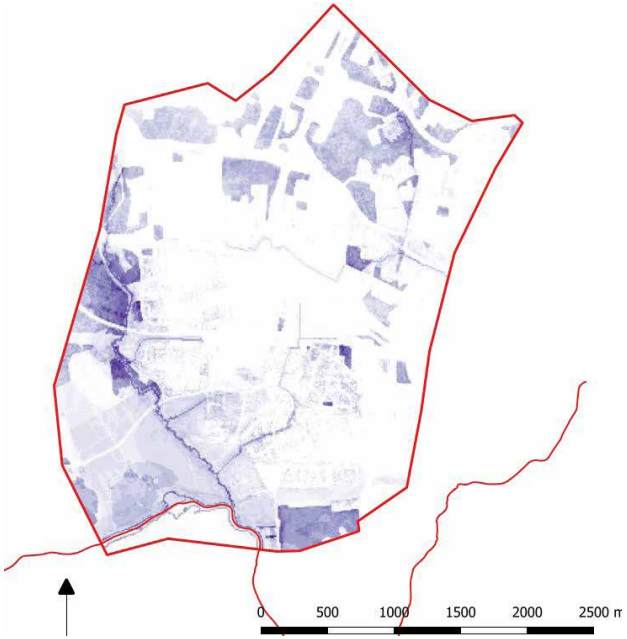
Ilmastonmuutokseen varautuminen ja ekologisuus

Viime vuosina globaalit ääri-ilmiöt ovat lisääntyneet ja vaikutukset näkyvät myös Suomessa. Vastedes kaikki ympäristösuunnittelu ja rakentaminen tulee tehdä vastuullisesti ilmaston näkökulmasta, sillä ilmastonmuutos lisää säiden ääri-ilmiöitä, kuten hellejaksoja, tulvasateita ja myrskytuulia. Aviapoliksen kaupunkivihreän mallin suunnitteluperiaatteet viedään toteutuksen tasolle mm. hulevesien luonnonmukaisella hallinnalla ja monimuotoisen kasvillisuuden käytöllä. Riittävillä viheralueilla sekä vehreiden sisäpihojen ja katutilojen toteutuksella kohtuullistetaan läpäisemättömän maapinnan määrää. Lisäksi säilyttämällä puustoa voidaan vähentää tuulisuutta, paikallisilmaston äärevöitymistä sekä ylläpitää olemassa olevia ja toimivia ekosysteemejä.

Hiilitaseeseen vaikuttaa voimakkaimmin puuston määrä. Kaupunkivihreän mallilla selvitetään keinoja lisätä ilmaston palautumiskykyä luontopohjaisilla ratkaisuilla. Metsiä ja puustolaikkuja säästetään viheralueina, viherverkoston ja kortteleiden osina. Myös vähäisten kosteikkojen ja turvemaiden ylläpitäminen ennallaan vähentää hiilen vapautumista sekä auttaa paikallista hydrologista tasapainoa ympäröivän alueen rakentamisesta huolimatta. Maa- ja kiviainesten alueellisella uudelleenkäytöllä saadaan aikaan suuria taloudellisia etuja ja rekkarallin vähentyminen vähentää myös hiilipäästöjä. Maa-ainesten uusiokäyttö vaatii onnistuakseen jatkuvaa yhteistyötä eri viranomaistahojen välillä.

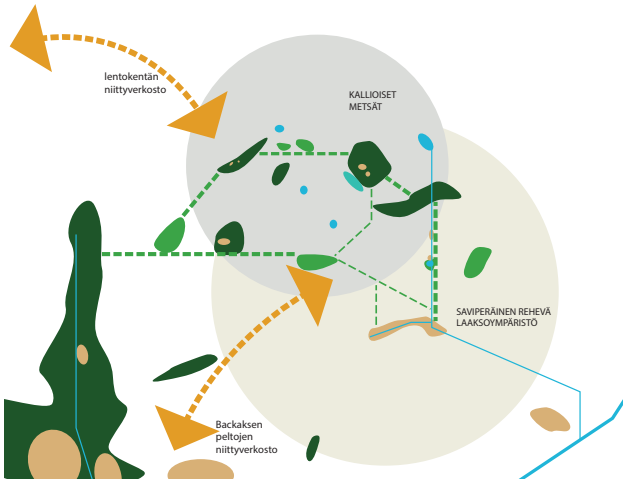
Terveyshyötyjä ja viihtyisyyttä

Vihreä ympäristö lisää asukkaiden ja työntekijöiden terveyttä ja viihtyisyyttä. Tutkimuksin on todettu, että ihmiset voivat paremmin, kun he pääsevät kosketuksiin lähiluonnon kanssa tai ikkunoista avautuu vehreitä näkymiä. Alueen suunnittelussa tulee luontoarvoihin kiinnittää erityistä



Kuva 120. Veromiehessä tärkeimmät ekosysteemipalvelut ovat sade- ja sulamisvesien virtauksen sekä veden laadun säätelyt, pienilmaston ja ilmanlaadun säätelypalvelut. Ekosysteemipalvelut ovat luontohyötyjä ihmisille kaupunkiympäristössä. Asukkaiden ja työntekijöiden virkistäytyminen, henkinen ja fyysinen terveys, viherympäristön tarjoamat kokemukset sekä elämykset sekä esteettisyyden ja inspiraation lähteet tuovat alueen ihmisille syvempiä merkityksellisyyden ja pysyväisyyden tunteiden mahdollisuuksia. Kartanonkoski on hyvä esimerkki ekosysteemipalveluiden toteutumisesta asukkaiden rakkaudessa kotiseutuunsa (Vantaan luontohyödyt -Selvitys ekosysteemipalveluista yleiskaavatyön taustalle, WSP 2018).

huomiota: tuodaan esille luonnon monimuotoisuus ja korostetaan paikkojen monipuolisuutta. Tehdään paikkoja, joissa ihmiset pysähtyvät ja viihtyvät. Kehitetään reittejä, jotka houkuttelevat kävelemään. Uusi kaupunkiympäristö on entistä vihreämpi. Kaupunkiin ekosysteeminä kuuluu ihmisen ja elinympäristön lisäksi myös eliöstö. Etenkin pölyttäjähyönteisten hyvinvointi on yhtä tärkeää kuin ihmisten hyvinvointi.



Kuva 121. Kaavio esittää viheralueiden ja siniverkoston kytkennällisyyden toisiinsa. Veromiehen viherkadut ja kasvillisuuskatot tukevat myös läheisten ruokatuotantopeltojen pölyttäjäpalveluita.

Parannetaan alueen imagoa

Kaupunkivihreän mallin avulla luodaan uudenlaista kaupunkiympäristöä, joka nostaa alueen imagoa ja haluttavuutta niin tulevien asukkaiden silmissä kuin työpaikkojen sijoittumisessakin. Alueelle suunnitellaan viihtyisiä ja toiminnallisia aukioita sekä vehreitä kävelyreittejä lähelle asukkaita ja työntekijöitä. Aukiot ovat tärkeä osa vehreitä kävelyreittejä. Aukioiden yhteyteen rakennetaan myös erilaisia mahdollisuuksia tapahtumien tai työpalaverien järjestämiseen.

Kehitetään vihreät suunnitteluperiaatteet ja työkalut niiden toteuttamiseen

Luodaan yhteiset suunnitteluperiaatteet ja työkaluvalikoima urbaanin kaupunkivihreän toteuttamiseksi. Määritellään suunnitteluperiaatteet yksityisten taskupuistojen sekä julkisten viherkatujen ja puistojen suunnittelulle, jotta niistä muodostuisi yhtenäinen ja toisiaan ekologisesti tukeva viherverkosto. Korttelipihat istutuksineen täydentävät kaupunginosan viherverkostoa. Vihertehokkuustyökalulla varmistetaan korttelipihojen vehreys.

Kuva 122. Pölyttäjien elinolosuhteiden ylläpitäminen on tärkeää Backaksen alueen peltojen ruokatuotannon ylläpitämiseksi. Niittyverkoston jatkuvuus, pajulajien ja kukkivien puiden runsaus auttaa pölyttäjien selviämiskykyä kaupunkiolosuhteissa.

3.2 VIHERVERKOSTO

Aviapoliksen viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä. Alueelle rakennetaan muutamia uusia, laajoja puistoja, kuten esimerkiksi Annefredinpuisto, jonne voidaan sijoittaa liikunta- ja leikkikenttiä sekä muuta toimintaa. Aukiot ovat myös osa viherympäristöä, sillä suuria, puuttomia aukioita ei Aviapolikseen tehdä. Katupuita istutetaan monipuolisella lajistolla ja kehitetään viherkadun konseptia, jossa kasvillisuus on osa hulevesijärjestelmää. Manttaalitiellä ennallistetaan myös purouomaa osana viherkatua. Katuympäristöä vehreytetään myös ns. taskupuistoilla, jotka ovat osa korttelialuetta, mutta yleisesti käytettävissä esimerkiksi istuskelupaikkana. Viherympäristö jatkuu yksityisillä korttelipihoilla niin asuin- kuin työpaikkakortteleissa.

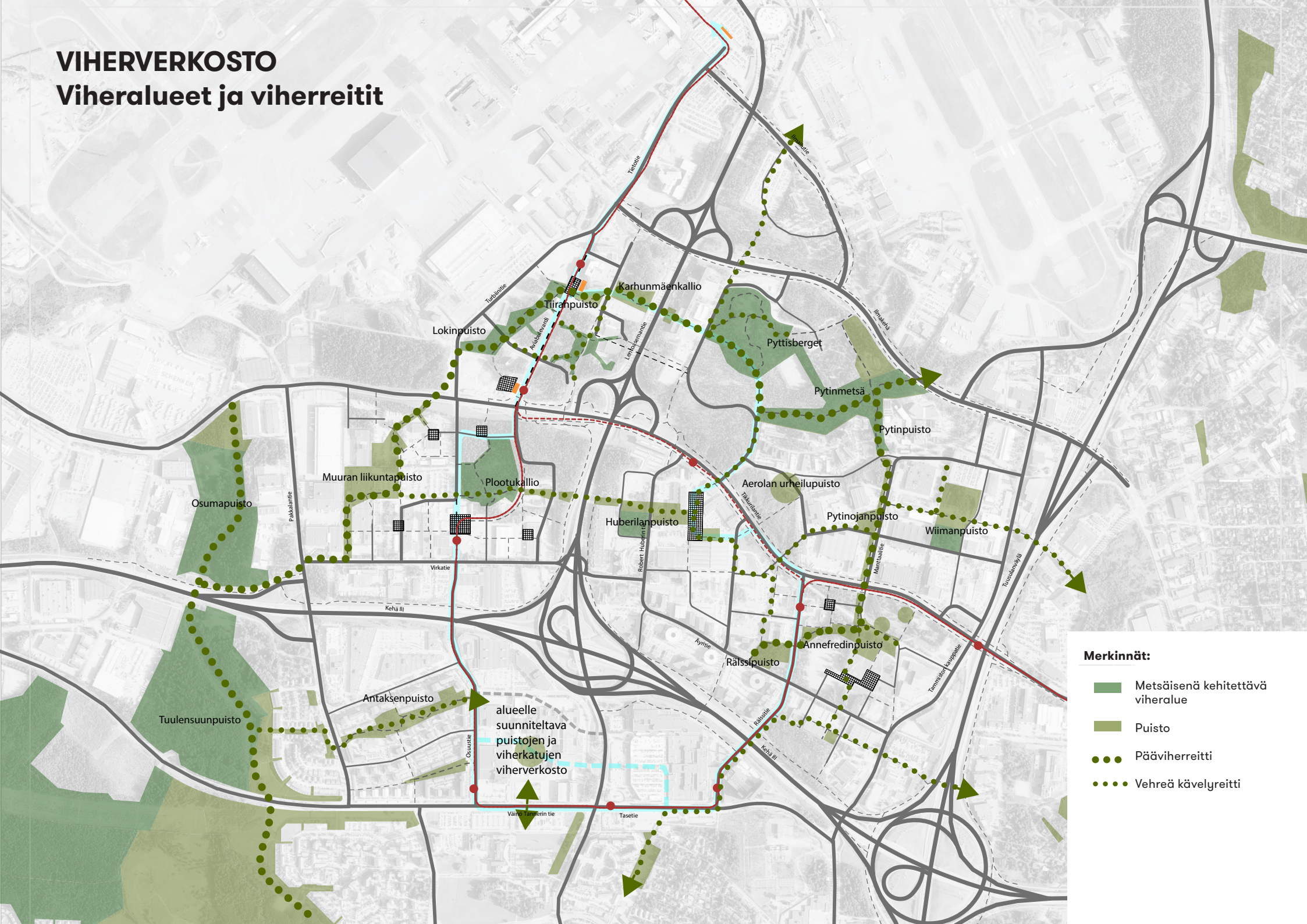
Metsät, virkistys- ja muut viheralueet nivotaan viherkatujen avulla verkostoksi ja sujuvina jatkuviksi reiteiksi. Yhteydet asuinkortteleista metsiin ja purojen luo tehdään selkeiksi, runsaan vehreiksi ja riittävän leveiksi. Viheryhteyksiä korostetaan ja ne jatkuvat myös Krakanojalle, Tikkurilan suuntaan ja Pakkalaan. Siellä, missä puistoyhteyttä ei voida tehdä jatkuvana, tehdään kadusta ns. viherkatu niin, että kadulle tulee varsin puistomainen luonne.

Kuvat 123-124. Ekosysteemipalvelujen kannalta tärkeimmät paikat ovat linnustollisesti rikkaita ja kasvillisuudeltaan vanho- ja metsäalueita sekä puronvarsia, joissa yhdistyy sinivihreät ekosysteemipalvelut.

Kortteleiden vehreitä sisäpihoja sivuten voi kulkea myös puolijulkinen reitti.

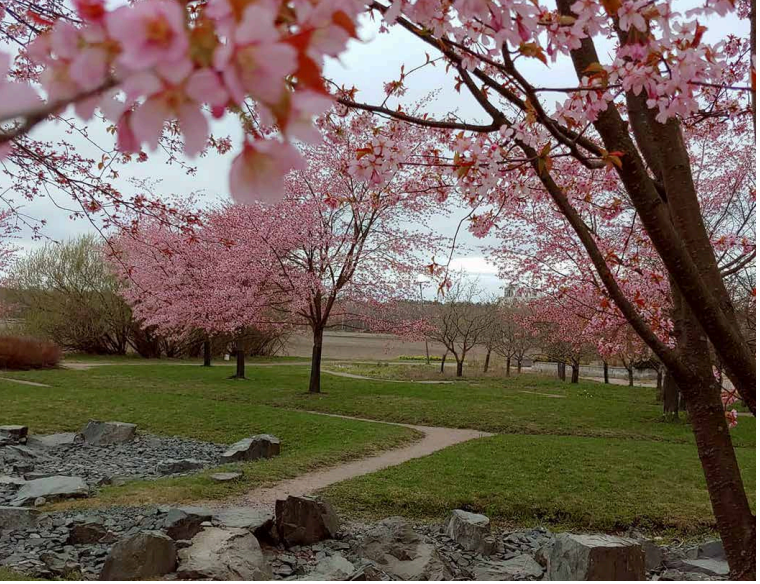
Aiempina vuosina laadittujen Aviapoliksen kaavarungon ja Veromiehen verkkojen pohjalta arvioidaan, että Veromiehessä viheralueita tulee olemaan vain noin 10 %. Siihen on laskettu mukaan metsät, rakennetut puistot, aukiot ja viherkadut. Selvää on, että viherympäristön eteen tulee tehdä paljon enemmän ja erityisesti rakennettavien viheraukioiden ja -katujen ekologiseen laatuun on kiinnitettävä huomiota suunnittelussa. Vantaan urbaaneilla alueilla viheralueiden osuus maapinta-alasta on Tikkurilassa 14 %, Martinlaaksossa 22 % ja Myyrmäessä 37 %. Aviapolikseen on tavoitteena suunnitella monimuotoinen ja luonnonmukaisuutta tukeva viherverkosto. Koska Aviapoliksen viheralueiden osuus on hyvin pieni verrattuna Vantaan muihin osiin, on tärkeä lisätä Aviapoliksen vehreyttä sekä julkisella että yksityisellä maalla lukuisilla taskupuistoilla, viherkaduilla ja runsaalla tonttien maavaraisella viherrakentamisella.

VIHERVERKOSTO
Viheralueet ja viherreitit



Merkinnät:

- Metsäisenä kehitettävä viheralue
- Puisto
- Päiväherreitti
- Vehreä kävelyreitti



3.3 VIHREÄN KAUPUNGIN SUUNNITTELUPE-RIAATTEET

3.3.1 Julkinen viherympäristö

Julkinen viherympäristö koostuu lähimetsistä, puistoista ja viherkaduista, kaduista ja vehreistä aukioista, jotka muodostavat viihtyisän kävely- ja virkistysympäristön. Koko julkinen ulkotila suunnitellaan kaupunkikuvallisena kokonaisuutena yhdessä julkisen taiteen kanssa.

Urbaanissa kaupunkivihreän suunnittelussa korostetaan monipuolista kasvi- ja puulajistoa sekä kukkivien puiden ja niittyjen runsautta pölyttäjähyönteisten sekä asukkaiden iloksi. Katu- ja puistopuiden lajivalinnoissa pyritään monimuotoisuuteen ns. Santamourin mallilla. Siinä suunnitellaan puulajisto yhdistelemällä kasvilajeja eri heimoista ja lajeista. Näin korostuu biologinen monimuotoisuus, kun osa puulajeista sietää ilmaston ääri-ilmiöitä paremmin tai yhteen puulajiin iskevä tauti ei tärvele kaikkea alueen puustoa. Virkistysmetsissä säilytetään puustoa ja muuta kasvillisuutta mahdollisimman paljon, mikä tukee hiilineutraalisuustavoitteita.

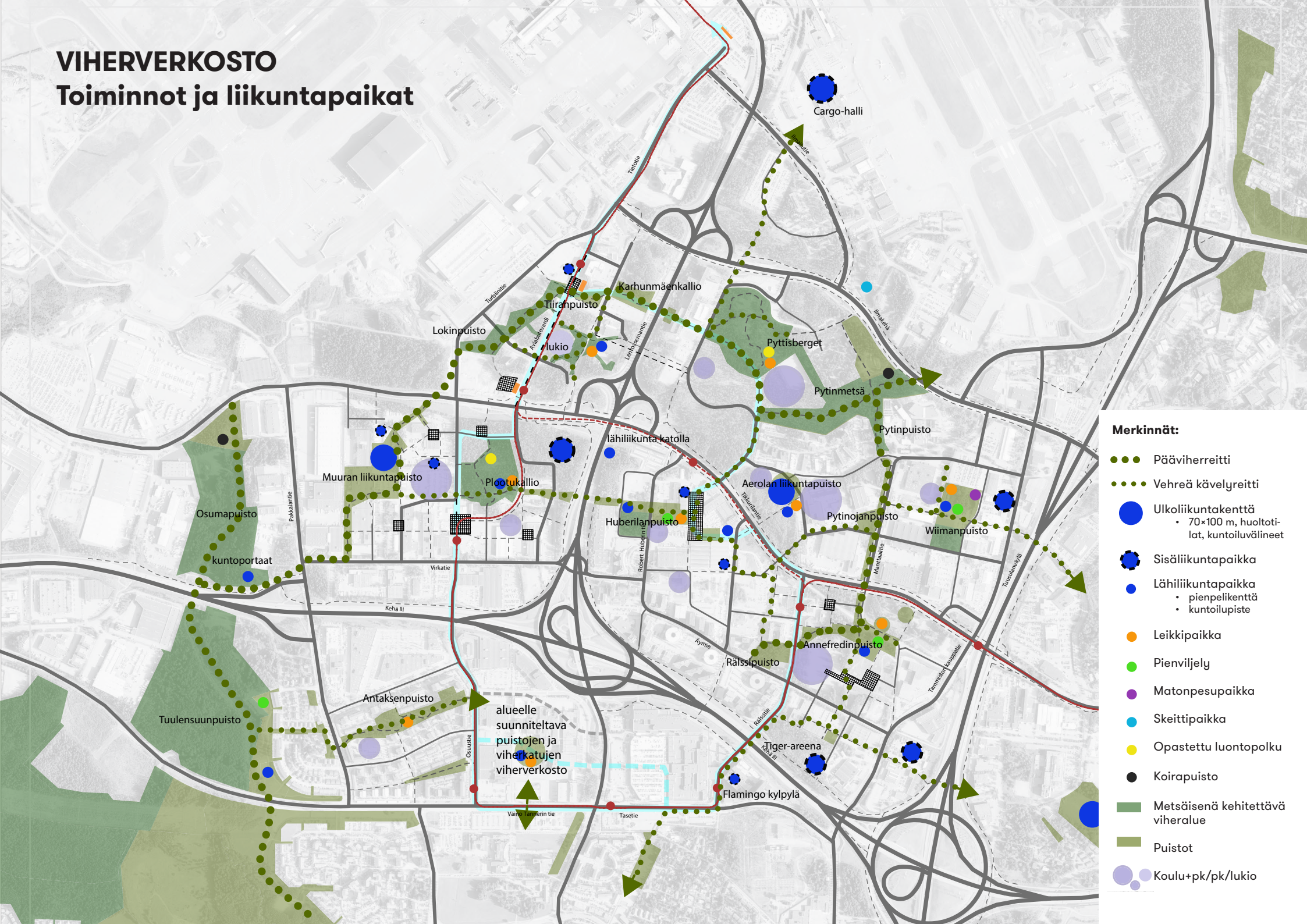
Puistot ja lähivirkistysalueet

Metsäisyys ja luonnonmukaisuus ovat tärkeimmät Veromiehen viherympäristön arvot, joita suunnittelussa korostetaan. Suurimmat säästettävät metsäalueet ovat Plootukallio ja Pyttisberget, joihin suunnitellaan kulultaan ohjattuja reittejä kalliokasvillisuuden suojelemiseksi ja luontopolkuja opasteineen. Metsän ominaispiirteitä tuodaan esille myös joidenkin aukioiden ja alueiden rakentamisessa, kuten esimerkiksi Aviapoliksen keskustassa ja Aerolassa. Virkistysreittien suunnittelussa on huomioitu Vantaan yleiskaavan 2020 ja ulkoilureittien tavoitesuunnitelman 2021 mukaiset reitit. Leikkipuistoja rakennetaan luonnonmukaisuuden teemalla, jolloin esim. leikkivälineet ovat puisia, ja olemassa olevaa puustoa säästetään.

Puistoja profiloidaan eri teemoilla erilaisiksi. Jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella tulee olla yksi toiminnallinen puisto. Suurempiin puistoihin sijoitetaan leikki- ja liikuntavälineitä ja -paikkoja. Muita puistoihin sijoittuvia toimintoja ovat esimerkiksi viljelylaatikot, matonpesu, koirapuistot, skeittaus ja grillipaikka (katso seuraavan sivun kartta toiminnoista ja liikuntapaikoista).

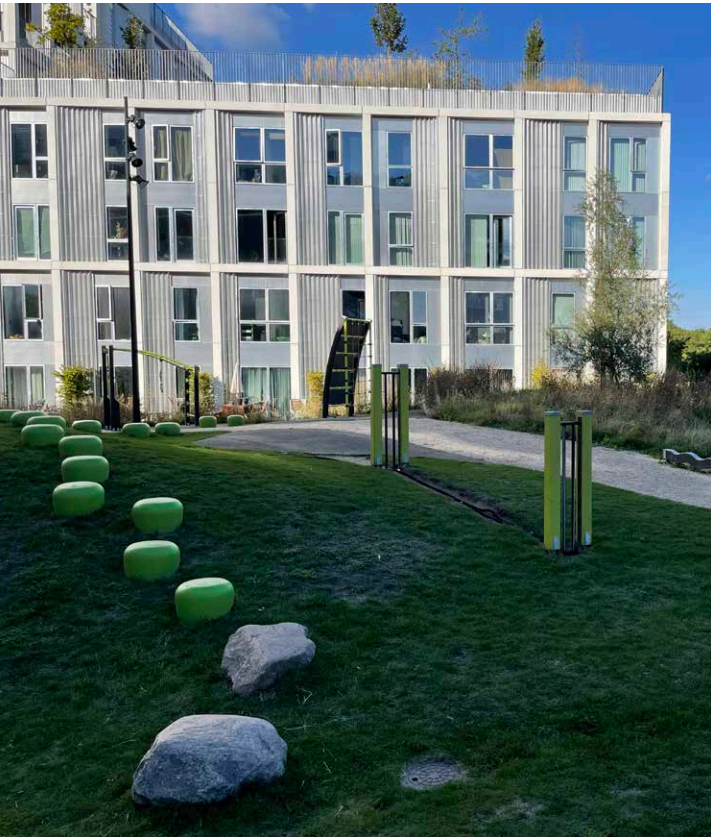
Kuvat 125-127. Puistot ja lähivirkistysalueet. Aviapoliksen puistoissa väriloistoa tuovat kukkivat puut ja kukkivat kasvit ja syysvärit.

VIHERVERKOSTO
Toiminnot ja liikuntapaikat



Merkinnät:

- Päiväherreitti
- Vehreä kävelyreitti
- Ulkoliikuntakenttä
  - 70×100 m, huoltotilat, kuntoiluvälineet
- Sisäliikuntapaikka
- Lähiliikuntapaikka
  - pienpelikenttä
  - kuntoilupiste
- Leikkipaikka
- Pienviljely
- Matonpesupaikka
- Skeittipaikka
- Opastettu luontopolku
- Koirapuisto
- Metsäisenä kehitettävä viheralue
- Puistot
- Koulu+pk/pk/lukio



Sivun ylävasemmalla olevalla kartalla on esitetty näkymien kannalta tärkeät kalliot tai jyrkänteet, jotka pyritään säilyttämään. Tavoitteena on valaista jyrkänteitä tai korostaa niitä taiteen keinoin. Jos niitä on louhittava kadun rakentamisen yhteydessä, se tulee tehdä kallion lohkeamistapa huomioiden ja porausjälkiä ei saa jäädä näkyviin kalliopintoihin.

Liikuntapaikat

Koulujen ulkoliikuntaa varten tulee varata riittävät urheilualueet molemmin puolin Lentoasemantietä. Koulujen tonteille varataan vähintään 40×60 m kokoinen pelikenttä alakoululaisten tarpeeseen. Yläkoululaisia ja 2.asteen opiskelijoita varteen vaadittavat isommat kentät (min. 50×100m) sijoitetaan puistoalueille Muuraan ja Aerolaan. Tavoitteena on saada Veromieheen ainakin yksi jalkapallokenttä, jonka koko on Palloliiton suositusten mukainen 105 × 68 m lisättynä 5-10 m suojavyöhykkeellä, jotta alueella voidaan järjestää virallisia otteluita. Muuran alueelle on suunniteltu koko aluetta palveleva liikuntapuisto, jonne tulevaisuudessa sijoitetaan myös pienempiä pelikenttiä (koripallo 28×15m, tennis 24×11m).

Veromieheen tulisi saada sijoitettua myös sisäliikuntahalleja. Niiden sijoittelussa tulee ottaa huomioon sujuvat ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Asemakaavaluonnoksessa on jo varauduttu Tiger-Areenan (salibandy, sähly) uuteen halliin. Muita sopivia suurempia sisäliikuntahallipaikkoja ovat

Kuvat 128-131. Ylhäällä vasemmalla: Veromiehen näkymien kannalta tärkeimmät kalliot ja jyrkänteet (kartalla mustalla vinoviivalla). Muissa kuvia esimerkkjeä urbaaneista liikuntapaikoista.

Muuran yleisömagneetin alue Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulmassa sekä lentokentän alueen vanha Cargo-halli. Etenkin yleisömagneetin alue on hyvin liikenteellisesti saavutettavissa kaikilla liikennevälineillä. Lisäksi vanhoihin säilytettäviin teollisuushalleihin Huberilassa ja Wiimassa voidaan sijoittaa pienempiä sisäliikuntatiloja.

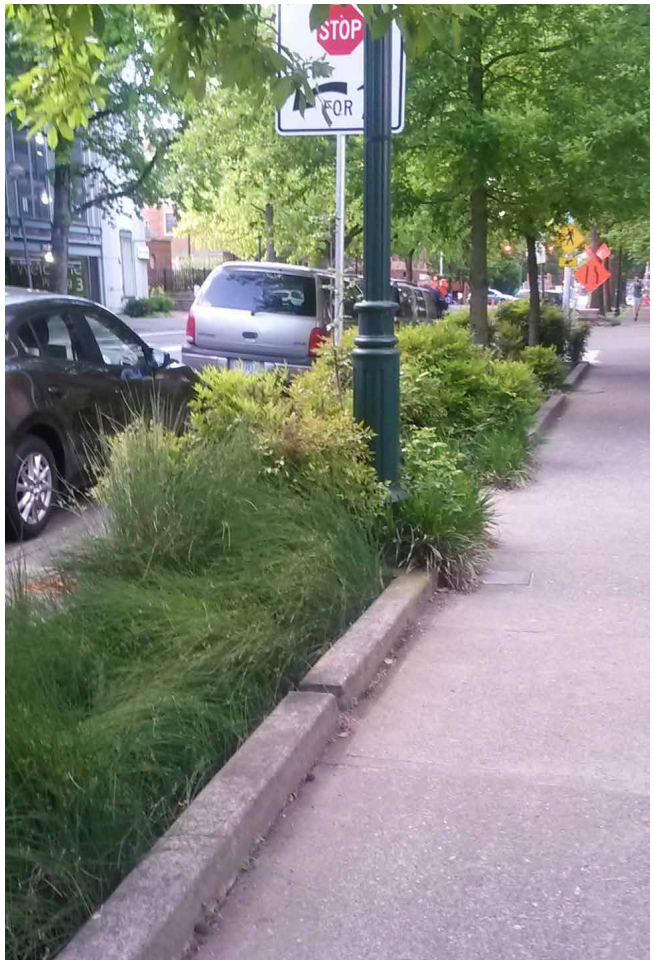
Puistoihin sijoitetaan asukkaita palvelevia useita lähiliikuntapaikkoja, kuten pieniä pelikenttiä tai ulkokuntoilupaikkoja. Lähiliikuntaan suunnitellaan myös urbaaneja vaihtoehtoja. Pysäköintitalojen katolle voidaan rakentaa lähiliikuntapaikkoja, joiden saavutettavuutta lisätään hissin sekä kuntoportaiden avulla. Pysäköintitalojen seiniä voidaan hyödyntää kiipeilyyn. Asuinalueille ja monitoimikortteleihin suunniteltaville aukioille sijoitetaan välineitä ja mahdollisuuksia tasapainoiluun, vaihtoehtoisiin kulkureitteihin sekä yhteisöllisyyteen vaikkapa pingispöytien avulla. Ilmakehän pohjoispuolelle esitetään skeittipaikka.

Viherkadut

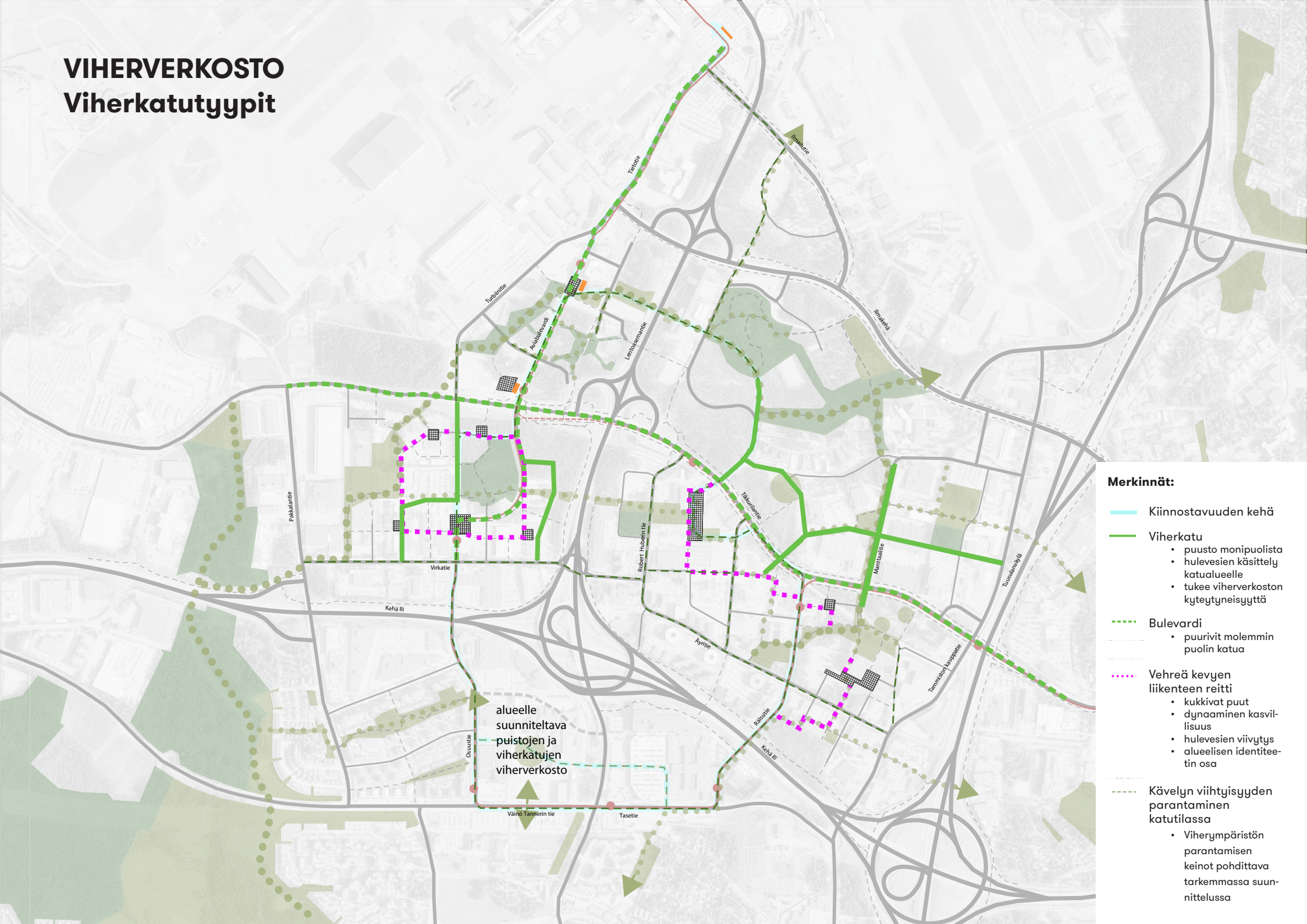
Viherkadut tukevat viherverkon kokonaisuutta. Ne tuovat tiiviiseen kaupunkikuvaan viihtyisyyttä ja kytkevät kasvillisuudellaan etäälle jääviä viheralueita ekologisesti toisiinsa.

Viherkaduille suunnitellaan monipuolinen puulajisto ja muulle kasvillisuudelle sekä hulevesien viivyttämiselle varataan tilaa. Viherkadun istutuskaistat vaihtelevat tavallisesta 4 metrin levyisestä puurivin

Kuvat 132-136. Viherkadut: esimerkkejä vehreistä viherkaduista, joissa hulevettä johdetaan ja viivytetään monilajisilla istutusalueilla.



VIHERVERKOSTO
Viherkatutyypit



Merkinnät:

- Kiinnostavuuden kehä
- Viherkatu
  - puusto monipuolista
  - hulevesien käsittely katualueelle
  - tukee viherverkoston kyteytyneisyyttä
- Bulevardi
  - puurivit molemmin puolin katua
- Vehreä kevyen liikenteen reitti
  - kukkivat puut
  - dynaaminen kasvillisuus
  - hulevesien viivytys
  - alueelisen identiteetin osa
- Kävelyn viihtyisyyden parantaminen katutilassa
  - Viherympäristön parantamisen keinot pohdittava tarkemmassa suunnittelussa

istutuskaistasta tai hulevesien viivytysalueesta 7-10 metrin levyiseen monimuotoiseen viherkaistaan, jossa voi kulkea myös vaihtoehtoisia kulkureittejä pitkospuineen tai sinne voidaan sijoittaa erilaisia toimintoja kuten juoksupolku, kuntoiluvälineitä tai penkkejä.

Viherkadun liikennenopeus on 30-40 km/h ja kadun kehittämisessä etusijalla on jalankulkijaystävällisyys. Katua reunustavien pihojen puiden lehvästöt saattavat ulottua kadun ylle. Veromiehen viherverkon jatkuvuutta tuetaan ja asukkaiden viihtyisyyttä kehitetään vehmaiden viherkatujen suunnittelun avulla. Runsas puusto on teemana kaikilla viherkaduilla, mutta teemat poikkeavat toisistaan. Rakennetaan kukkivien puiden ja kuntoilun reittejä sekä luonteeltaan erilaisia paikkoja korostamalla esim. luonnonmukaista hulevesien käsittelyä, puron solisevaa putousta, valaistua kallioseinämää tai taidekulmausta.

Muut kadut

Kaikille suunnittelualueen kaduille sovitetaan katupuita ja vehreyttä, kadunvarsipysäköintiä ja toimintoja toimiviksi kokonaisuuksiksi.

Katupuuriveillä korostetaan kadun tai katuosuuden kaupunkikuvallista merkitystä. Tikkurilantie, Muuranraitio ja Aviabulevardi toteutetaan bulevardeina siten, että kadun molemmin puolin on puurivit. Muille kaduille istutetaan puita monimuotoisesti ryhmitellen. Esimerkiksi Tietoteillä puistutuksilla lisätään kävely-ympäristön houkuttelevuutta. Kapeimmilla tonttikaduillakin varataan tilaa puille. Koko katu tai katuosuus on suunniteltava kaupunkikuvallisena kokonaisuutena. Katupuut eivät saa olla katusuunnittelun jakojäännöksinä paikoissa, joissa kadulle varattua tilaa on jäänyt satunnaisten puiden paikkojen verran.

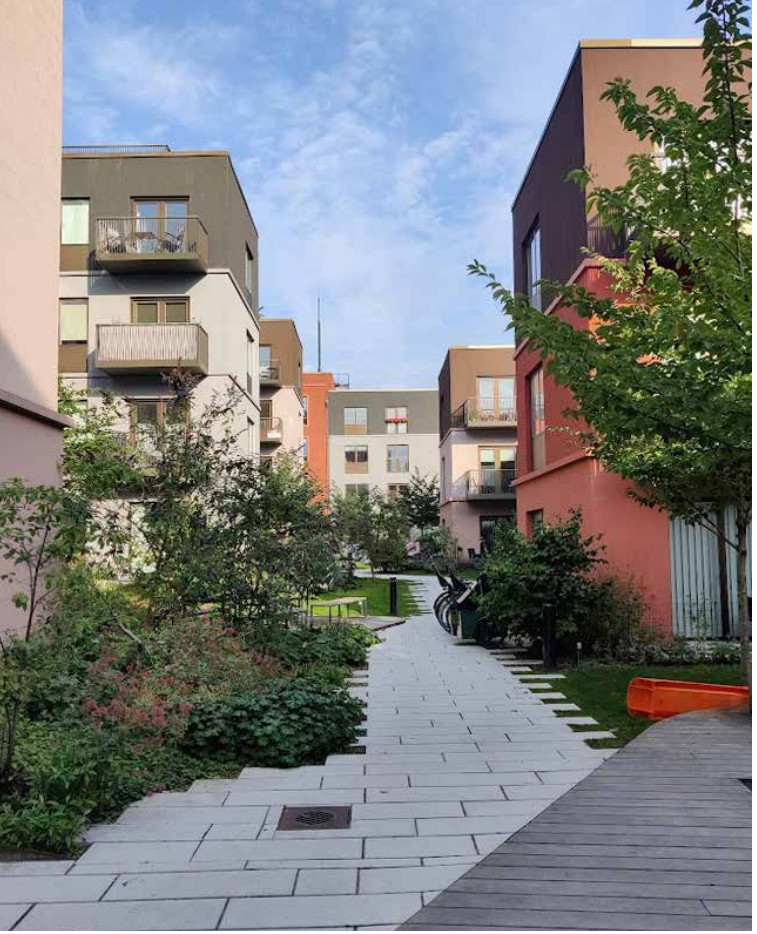
Aukiot

Kaupunkikuvallisesti aukiot ovat solmukohtia ja maamerkkejä. Ne liittyvät ympäröiviin rakennuksiin terassien ja sisäänkäyntien avulla. Jos aukion laidalla ei ole rakennusta rajaamassa aukiota tilaksi, voidaan puuriveillä ja pergolarakenteilla tehdä aukiolle rajaava ”seinä”. Aukion kaupunkikuvallista merkitystä voidaan korostaa kasvillisuudella, kuten esimerkiksi kookkailla vaahteroilla tai tammilla, pilvimäisesti kukkivilla kirsikkapuilla tai runsailla kukkaistutuksilla.

Aukiot ovat myös toiminnan paikkoja. Aukioiden kautta kuljetaan rakennuksiin tai aukioiden halki, niiden äärelle sijoittuvat usein joukkoliikennepysäkit tai -asemat. Aukiot toimivat myös paikkana oleskelulle, julkiselle taiteelle tai satunnaiselle esitykselle. Vihersuunnittelun tulee tukea liikkumisen reittejä ja aukion muita toimintoja.

Aukioilla tulee tavoitella houkuttelevuutta pysähtyä, viihtyä ja tavata ystäviä. Kasvillisuudella saadaan luotua varjoa ja tuulensuojaa, tuoksuja ja silmäniloa. Aukioita tulee profiloida omanlaisikseen erilaisilla kasvivalinnoilla ja rakenteilla. Niille voidaan rakentaa esimerkiksi katos pöytineen, penkkeineen ja pistokkeineen puhelimen latausta,

Kuvat 137-138. Aukiot. Esimerkkejä vehreistä aukioista.



satunnaista työskentelyä tai pop-up tapahtumaa varten. Tarvittava sähkö voidaan tuottaa aurinkopaneeleilla, jotka mieluiten sijoitetaan kasvikaton päälle.

3.3.2 Vehreys yksityisellä maalla

Yksityiselle maalle sijoittuvat taskupuistot, korttelipihat, työpaikkakortteleiden pihat, asuntokohtaiset pihat ovat tärkeitä asukkaille, työntekijöille ja alueen kehittyvälle imagolle. Mitä enemmän kasvillisuutta, viherkattoja, etenkin puita, sitä parempi paikallinen pienilmasto on. Vehreä, tai jopa metsäinen piha toimintoineen antaa mahdollisuuden asuin- ja työpaikkakorttelin yhteisöllisyyden kehittymiselle, kun sisäpiha tai taskupuisto toimii kohtaamispaikkana.

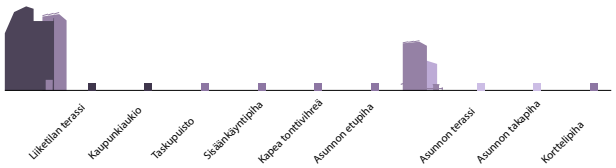
Pihoista tulee suunnitella vehreitä ja viihtyisiä, sekä pääosin maanvaraisia. Sisäpihan riittävää vehreyttä tarkastellaan vihertehokkuuslaskurin avulla. Varjoisuus tutkitaan viitesuunnitelmaa laadittaessa. Jos piha on pieni ja varjoisa tai käyttäjiä on paljon, voidaan tarvittaessa suunnitella lisää aurinkoista oleskelutilaa katoille. Maanvarainen piha takaa monimuotoisen ja ilmastoviisaan suunnittelun. Puut kasvavat maavaraisina kookkaiksi, hulevesien viivytys ja ohjaus pihan kasvillisuuden käyttöön onnistuu, pihalla voidaan säästää alkuperäistä kasvillisuutta ja kalliota sekä samalla vältetään kansipihojen tiheä korjaustarve.

Kuvat 139-142. Vehreitä sisäpihoja, pihan osana äilytettyä kalliota ja puustoa sekä esimerkki maantasoasunnon etupuutarhasta.

Kasvikattojen hyötynä on mm. niiden lämpöä tasaava vaikutus: kesähelteillä kasvikatto vähentää alapuolisen tilan jäähdytystarvetta ja talvella lämmitystarvetta, mikä säästää energiaa. Kasvikatoilla voidaan tukea monimuotoisen ympäristön rakentumista sekä hulevesien hallintaa ja edistää viidennen julkisivun kehittymistä alueellisen identiteetin osana. Kokonaistavoitteena on maailman vihrein lentokenttäkaupunki.

Kadun ja rakennuksen välisen alueen käyttöön kehitetään uusia mahdollisuuksia. Vehreyttä katutilaan saadaan varaamalla tilaa istutuksille rakennuksen ja kadun väliin tai maantasoasuntojen etupuutarhoilla. Korttelilla voi kadun varressa olla asukkaiden käytössä pieni viheralue, joka näkyy kävelyreitille ja tuo vehreyttä kaupunkitilaan.

Istutettaville puille määritellään asemakaavassa minimikoko ja varmistetaan riittävän kasvun edellytykset maaperässä ja kasvutilana.



Kuva 143. Vihertilojen luonne julkisesta puolijulkiseen ja yksityiseen (julkinen tila= tumma lila, puolijulkinen tila= lila, yksityinen =vaalea lila.)

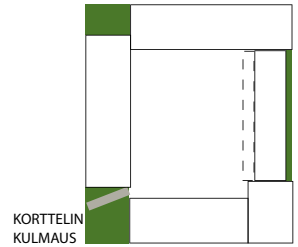
Vihertehokkuus

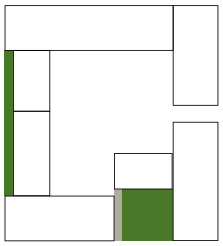
Vihertehokkuus on laskentamalli, jolla luodaan luonnon monimuotoisuutta edistäviä ja viihtyisiä korttelipihoja. Kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia ja viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita. Viherkatot luovat kukkivia niittyjä ja parantavat rakennusten energiatehokkuutta. Vehreät pihat tuovat viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä tuottavat ekosysteemipalveluita. Nämä edistävät osaltaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuusmenetelmällä varmistetaan riittävä kasvullinen ja läpäisevä pinta-ala tonteilla. Tämän merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja sen vaikutusten hillitsemisessä korostuu kaupunkien tiivistyessä.

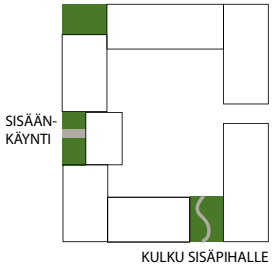
Olemassa olevaa puustoa tulee säästää, jos sille on suotuisa elintila jatkossakin. Puusto vähentää tuulisuutta ja luo pihoista viihtyisiä, vaikka muu pihan kasvillisuus olisi vasta istutettua. Annefredin

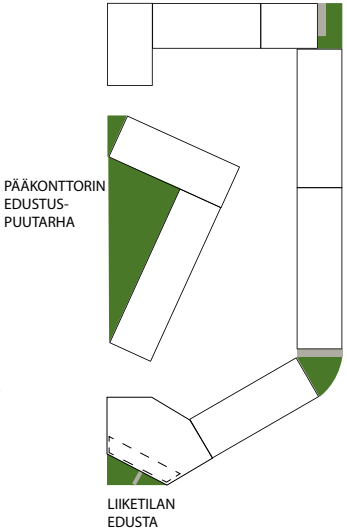
ALUEEN KÄYTTÖTARKOITUS	VIHERKERROIN
Asuinrakennusten korttelialue (A, AK, AP...)	1,0
Palvelurakennusten ja toimistojen korttelialueet (P, PL, KT, KTY)	0,9
Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YH, YU...)	1,0
Keskustatoimintojen ja liikerakennusten korttelialueet (C, K, KL)	0,9
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T, TV, TY)	0,6
Autopaikkojen korttelialueet (LPA)	jyvitys osaksi korttelia (tai 0,6)

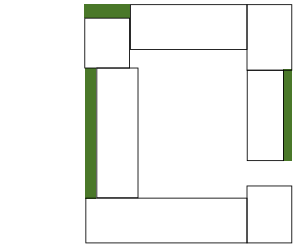
Kuva 144. Aviapoliksen alueellä käytettävät viherkertoimet käyttötarkoituksen mukaan.











asemakaava-alueelle on suunniteltu luonnonmukaisia metsäpihoja, joissa metsäisyys kehittyy vähitellen niitystä metsän sukkessioprosessia mukaillen.

Vihertehokkuuslaskelma tehdään asemakaavan yhteydessä alustavasta pihasuunnitelmasta. Rakennusluvan yhteydessä laskelma tarkistetaan lopullisen pihasuunnitelman mukaisesti. Edellisen sivun kuvassa 144 on esitetty Aviapoliksen korttelialuekohtaisesti tavoiteltavat viherkertoimet.

Taskupuistot

Taskupuistolla tarkoitetaan korttelialueeseen kuuluvaa, istutettavaa alueen osaa, joka on yleisesti käytettävissä. Taskupuistossa on istutuksia ja esimerkiksi penkki ja valaisin. Taskupuisto tarjoaa jalankulkijalle rauhallisen paikan levähtää, istahtaa ja vaikkapa soittaa puhelun. Tavoitteena on sijoittaa taskupuistoja jalankulkijan reittien varrelle.

Taskupuistoilla saadaan katukuvasta vehreämpi, rytmitetään kävelyreittiä ja luodaan Aviapolikseen omanlaistaan kaupunkikuvaa. Kortteleihin tulee rakentaa taskupuisto, ellei kortteli rajaudu puisto- tai virkistysalueeseen. Ne sijoittuvat kortteleiden kulmauksiin tai laidoille antamaan korttelille omaleimaisen ilmeen. Taskupuistona voi toimia myös sisääntulopiha tai kadun varressa oleva istutusalue polkuineen. Työpaikkakortteleissa taskupuistona voi olla pieni aukio puineen tai korttelin sisäpiha, jonne voi mennä lounaspiknikille tai työskentelemään.

Kuvat 145 -148. Taskupuistot. Valokuvia sekä kaavio erilaisista taskupuistoista ja tonttivihreästä.

Siellä voi olla kalusteita, kuten katos pöytineen ja latauspistokkeineen.

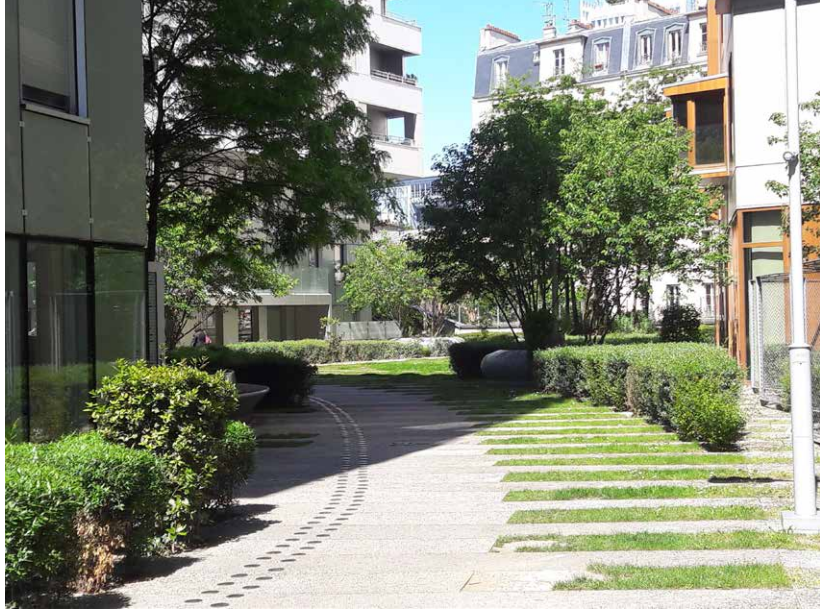
Kunkin taskupuiston suunnittelussa huomioidaan paikan luonne niin kasvien kasvuympäristönä ja ihmisten sosiaalisena kohtaamispaikkana kuin tontin rajautumisena katutilaan. Katoilta johdettuja hulevesiä voidaan viivyttää taskupuistoissa ohjaamalla vedet kasveille. Kasvillisuutena tulee suosia ensisijaisesti kukkivia puita, pensaita ja aluskasveja. Parasta on, jos taskupuistossa on mahdollisuus säilyttää olemassa olevia puita, kalliota, suuria kiviä tai aluskasvillisuutta.

Pihojen vehreyden maksimointi

Aviapoliksessa tavoitellaan kaikista korttelipihoista mahdollisimman vehreitä ja pääosin maanvaraisia. Maanvarainen piha takaa kasvillisuudelle ja etenkin puille hyvät elinmahdollisuudet. Varastotiloja ei saa pääsääntöisesti sijoittaa sisäpihalle erillisrakennuksina, koska se vie tilaa viherympäristöltä. Keskitetty pysäköinti yhteisiin pysäköintitaloihin ja omaehtoinen pelastautuminen vähentävät pihan kiveämisen ja kovan pinnan tarvetta. Suunnittelussa pyritään sijoittamaan liikuntaesteisten ja lyhytaikaisen huollon ja kotihoidon pysäköintipaikat ulko-ovien läheisyyteen tai viereisille kaduille.

Asunnoista pelastautuminen järjestetään omaehtoisen pelastautumisen periaatteiden mukaisesti. Yleisille katualueille ei varata tilaa pelastusauton

Kuvat 149-153. Kortteleiden sisäpihoja.



nostopaikoille, eikä niitä saa sijoittaa korttelipihoille. Poistumis- ja varateiden suunnitteluratkaisut perustuvat PKS-ravan ohjeisiin. Kun pihoilla onnistutaan välttämään pelastusautojen nostopaikkojen tarve muilla pelastusratkaisuilla, saadaan vehreästä käyttöpihasta laajempi ja viihtyisämpi.

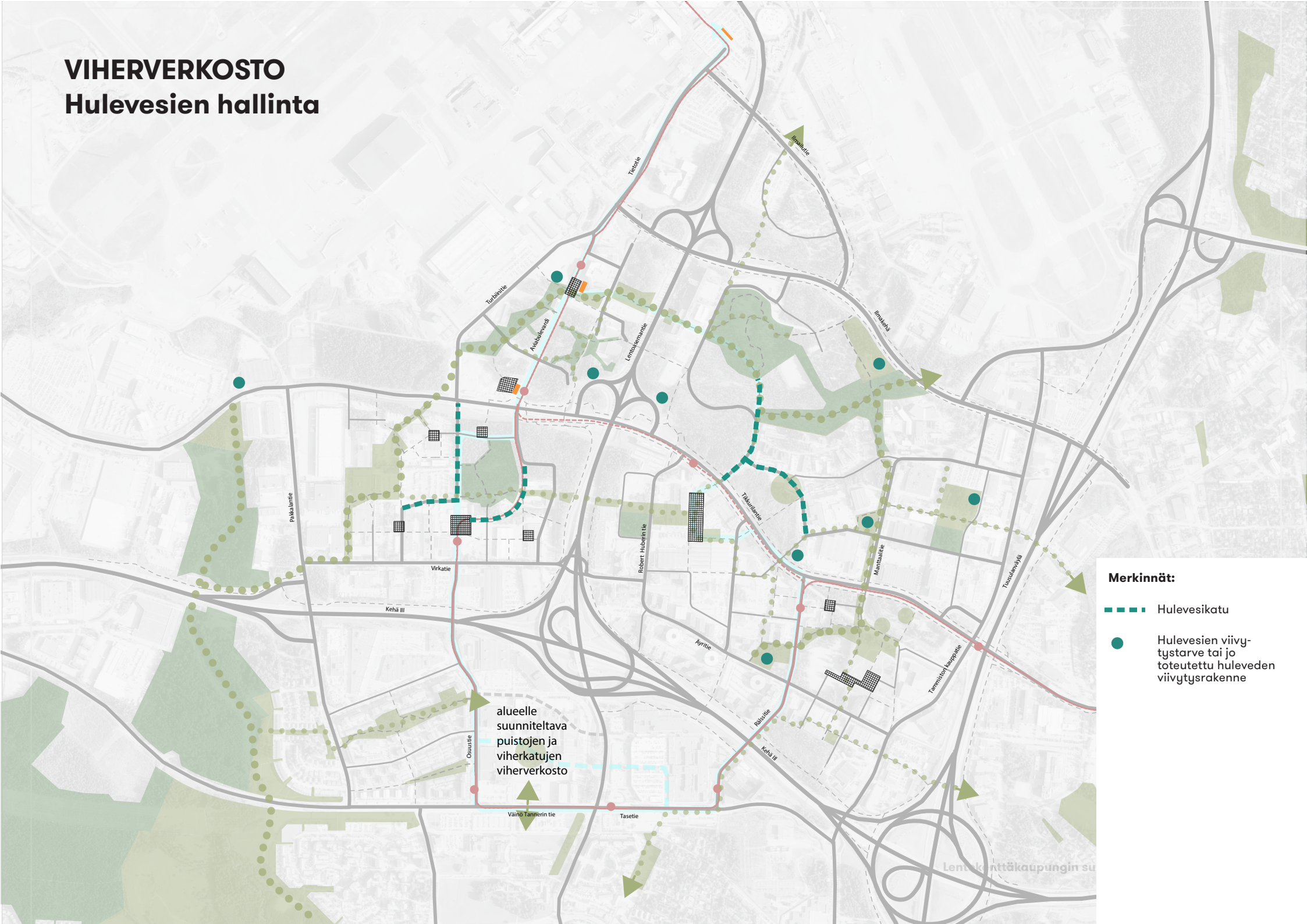
3.3.4 Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinta järjestetään ensisijaisesti maanpinnalla hulevesipainanteina niin kortteleissa kuin katualueilla. Kallioperäisillä alueilla Aerolassa ja Aviapoliksen keskustan alueella tarvitaan alueellisia viivytysalueita. Hulevesien luonnonmukaisilla hallintaratkaisuilla saadaan monimuotoisempaa kasvillisuutta mm. sadepuutarhoina sekä paremmin voivia puita ja muita kasveja. Viherkaduilla hulevedet johdetaan maanpinnalla istutuskaistoille toteutettaviin viivytys- ja biosuodatusrakenteisiin, mikä lisää osaltaan katuympäristön monimuotoisuutta ja vehreyttä. Viereisellä kartalla on esitetty tärkeimmät hulevesikadut sekä tarvittavia ja jo toteutettuja huleveden viivytysrakenteita.

Korttelialueilla maanvaraisista hulevesien hallintajärjestelmistä voidaan kehittää kauniita ja kiinnostavia pihan aiheita vesipintoineen ja kasveineen. Helteiden yleistyessä pienenkin vesiaiheen läheisyys virkistää. Hulevesien käsittelytarvetta voidaan vähentää kasvikatoilla, jotka ovat ensisijaisen tärkeitä mm. rankkasateiden hulevesivirtaaman hidastajina.

Kuvat 154-159. Hulevesien hallinta. Esimerkkejä erilaisista hulevesien viivtysratkaisuista.

VIHERVERKOSTO
Hulevesien hallinta



Merkinnät:

- Hulevesikatu
- Hulevesien viivytystarve tai jo toteutettu huleveden viivytysrakenne

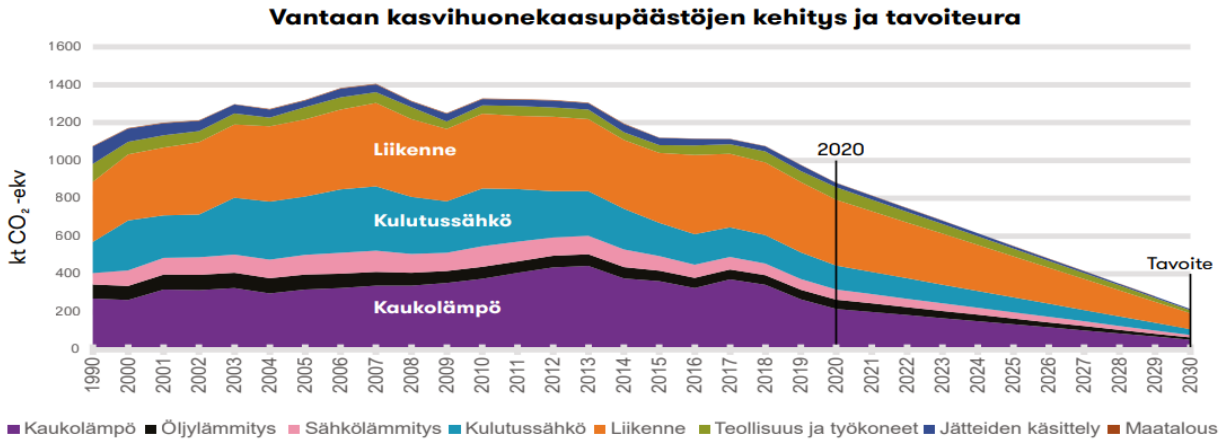
4 RESURSSIVIISAS KAUPUNKI

Kohti hiilineutraalisuutta!

Hiilineutraalisuus on osa kestävän kaupungin toimia, joilla taistellaan ilmastonmuutosta vastaan ja joilla taataan tuleville sukupolville hyvä tulevaisuus. Hiilineutraalisuuteen tähtäävät toimet ovat esimerkki vastuullisen kaupungin toiminnasta. Aviapoliksen toteutuksessa kehitetään sekä noudatetaan hiilineutraalin kaupunkisuunnittelun periaatteita. Tässä luvussa esitellään toimia hiilineutraalisuustoimien edistämiseksi maankäytössä.

4.1 TAVOITTEET

Aviapoliksen alueen suunnittelun yhtenä perustana on ilmastonmuutoksen huomioiminen ja hiilineutraalisuustavoitteen saavuttaminen osana Vantaan kaupungin hiilineutraali 2030 tavoitetta. Hiilineutraalisuus tarkoittaa tilannetta, jossa tuotetut hiilidioksidipäästöt ovat tasapainossa hiilinielujen sitoman hiilidioksidipäästöjen kanssa. Hiilineutraalisuus on laaja aihe ja sen vaikutukset koskevat myös muita kestävän kehityksen osa-alueita ekologisen kestävyyden lisäksi kuten taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä.



Kuva 160. Vantaan kasvihuonepäästöjen kehitys ja tavoiteura (Ympäristövastuuraportti 2020-2021, Vantaan kaupunki)

Hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi on hyödynnettävä saatavilla olevia maankäyttöpolitiikan työkaluja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä.

Vantaa on asettanut vuonna 2017 tavoitteekseen hiilineutraalisuuden vuoteen 2030 mennessä, mikä on kunnianhimoinen tavoite. Siihen pääsemiseksi Vantaalla on ryhdytty erilaisiin toimenpiteisiin maankäytön ohjaustoimilla, raportointien ja selvitysten laatimisella sekä julkisen ja yksityisen toimijain välisellä yhteistyöllä.

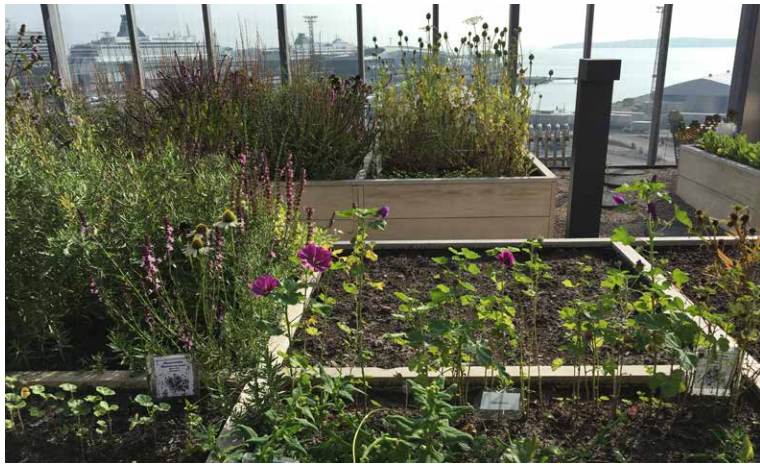
Vantaan ympäristövastuuraportin (2021) mukaan Vantaan kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2020 olivat noin 10 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2019. Hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi Vantaan kaupungin täytyisi vähentää päästöjä 80 prosenttia sekä kompensoida jäljelle jäävät 20 prosenttia muilla menetelmillä kuten investoimalla vähähiilisiin projekteihin Vantaan ulkopuolella. Kaupungin rooli ilmastonmuutoksen hillinnässä on suuri, sillä kaupunki voi vaikuttaa suurimpiin päästöjä aiheuttaviin tekijöihin kuten rakentamisen ohjaukseen ja energiajärjestelmään. Kaupungin maankäyttöpoliittisten työkalujen vaikutusmahdollisuudet hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi vaihtelevat projektin

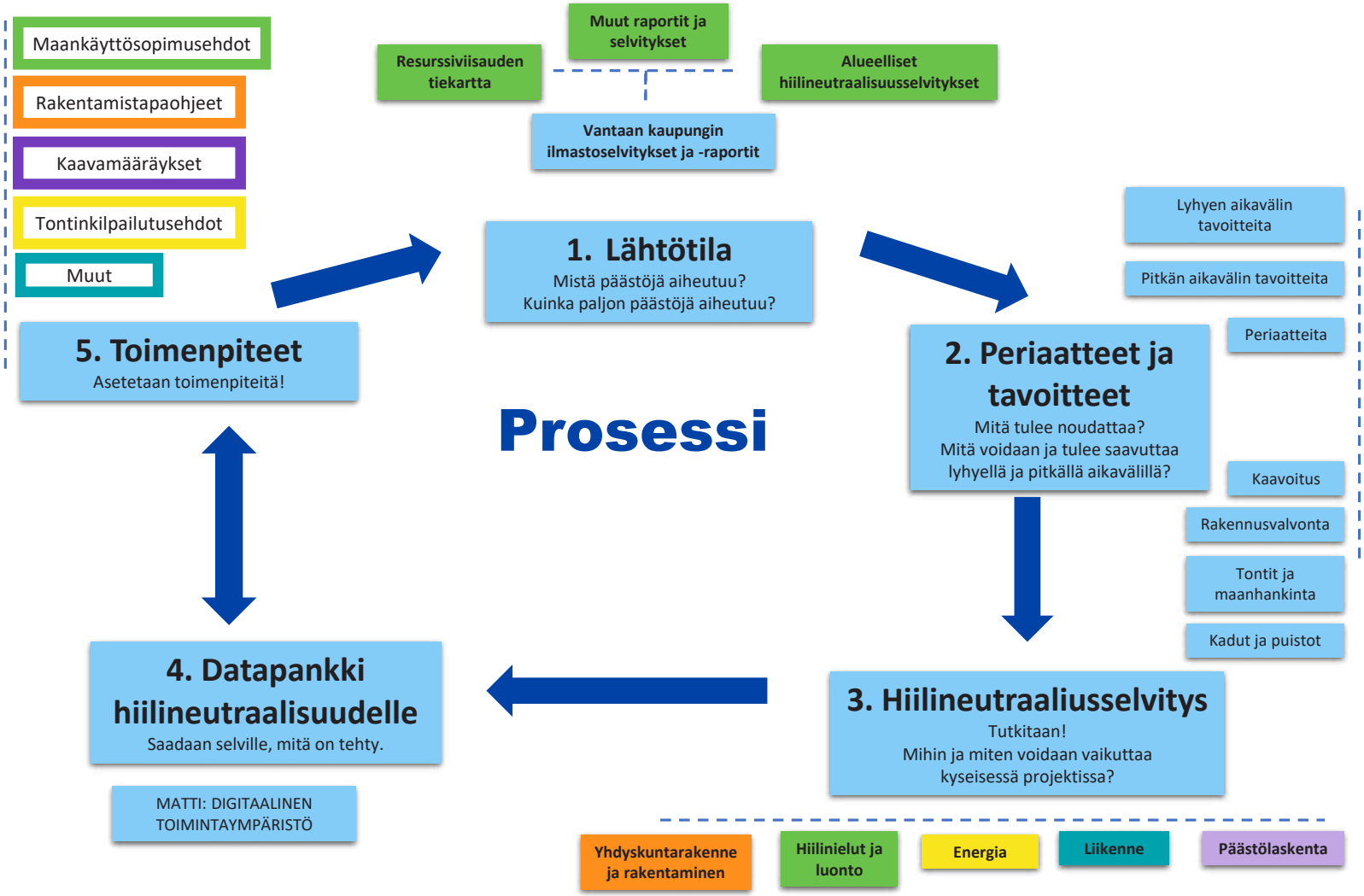
elinkaaren aikana. Mitä myöhäisemmäksi jätetään vaikutusten huomioiminen, sen pienemmäksi jäävät vaikutusmahdollisuudet. Siksi on tärkeää huomioida hiilineutraalisuuden pyrkiminen jo projektin elinkaaren alussa.

Resurssiviisaan kaupungin suunnittelun tavoitteena on yksinkertaistaa hiilineutraalisuuden huomioimista asemakaavoituksessa, pitää hiilineutraalisuuttaa edistävät toimenpiteet ajan tasalla sekä edistää hiilineutraalisuutta yhteistyöllä. Koska hiilineutraalisuus liittyy moneen alaan ja aihepiiriin, on yhteistyö kukin alan asiantuntijoiden kesken erittäin tärkeää hiilineutraalisuuden edistämisen ja kaavan sujuvan etenemisen vuoksi. Yhteistyötä tehdään sekä kaupungin asiantuntijoiden että maanomistajien, konsulttien tai muiden tahojen kanssa.

Hiilineutraalisuusasioita viedään Aviapoliksen kaavahankkeissa eteenpäin yhteistyössä ja sujuvasti kaavan jokaisessa vaiheessa. Hyvän strategian avulla yhtenäistetään hankkeen tavoitteet kaupungin tavoitteiden kanssa mahdollisimman hyvin. Seuraavaksi esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästäisiin asemakaavoituksen osalta.

Kuvat 161-166. Resurssiviisas kaupunki. Aurinkopaneelien monipuolinen käyttö, puurakentaminen, pyöräilyn ja pyöräpysäköinnin edistäminen, sähköautojen lataamismahdollisuudet ja viherkatot näkyvät resurssiviisaan kaupungin suunnittelussa ja kaupunkikuvassa.





Kuva 167. Hiilineutraalisuusprosessi ja sen osa-alueet kaavahan kkeissa.

4.2 HIILINEUTRAALISUUS KAAVOITUSPROSESSIN OSANA

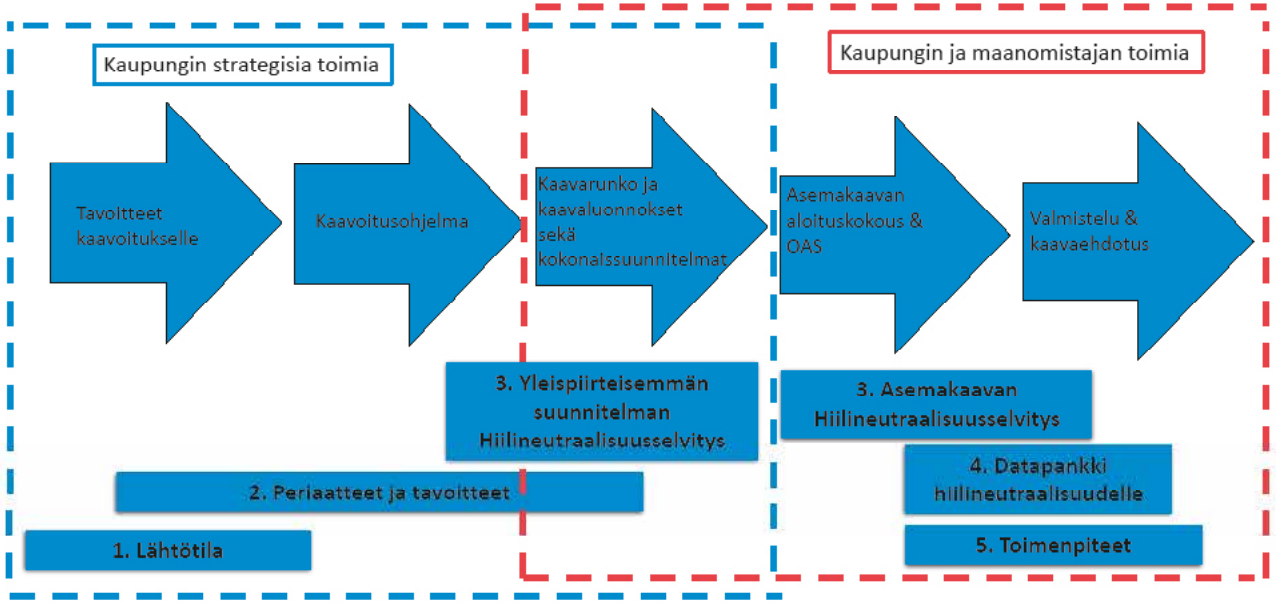
Vantaalla on kaavoitusta varten kehitetty toimintamalli hiilineutraalisuuden edistämiseksi ja korostamiseksi. Se koostuu seuraavista osista: lähtötila, periaatteet ja tavoitteet, hiilineutraalisuusselvitys, datapankki ja toimenpiteet. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa keskitytään erityisesti osiin, jotka koskevat kaupunkia ja muita maanomistajia. Edellisen sivun kuva x kertoo prosessin vaiheista.

Hiilineutraalisuusprosessi on laadittu yhteensopivaksi kaavoitusprosessin kanssa (kuva x). Kaupunki on kartoittanut sekä kaupunkitasolla että alueellisesti 1) lähtötilan, jossa selvitetään esimerkiksi, mistä eri tekijöistä ja kuinka paljon päästöjä aiheutuu sekä tunnistetaan ne kohdat, joihin voidaan vaikuttaa. Kaavatöiden aikana hahmotetaan esitetyn lähtötilan pohjalta 2) noudatettavat periaatteet sekä pitkän ja lyhyen aikavälin tavoitteet.

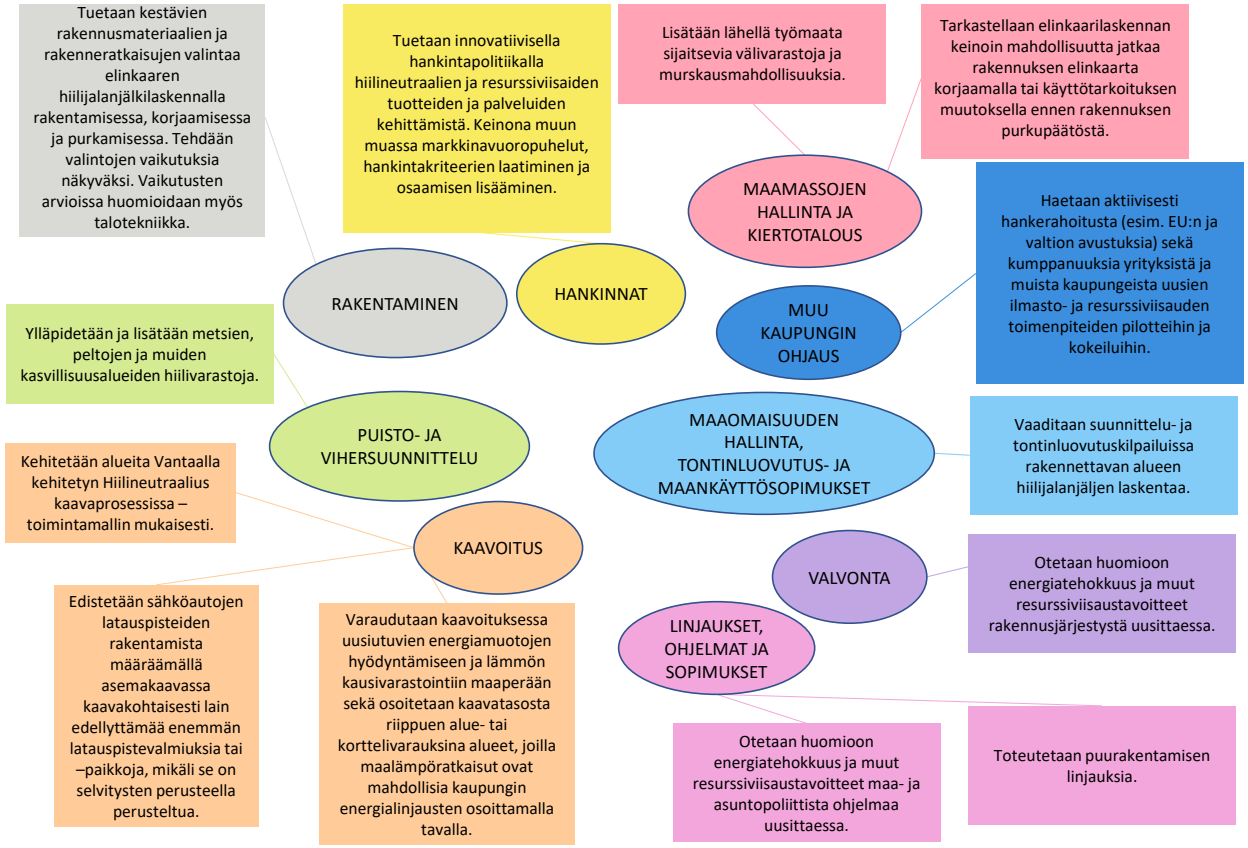
Isompien kokonaissuunnitelmien kuten kaavarungon kohdalla kaupunki arvioi 3) yleispiirteisemmän tason hiilineutraaliusselvityksen tarpeen ja tarkkuuden. Asemakaavaa laadittaessa hiilineutraalisuusselvitys on aina osa prosessia, mikä todetaan asemakaavan aloituskokouksessa.

Asemakaavan 3) hiilineutraalisuusselvitys laaditaan aloituskokouksessa esille tuotujen tavoitteiden pohjalta. Selvitys voidaan tehdä viitesuunnitelman valmistettua tai sitä voidaan käyttää jo suunnittelun aikana esimerkiksi eri vaihtoehtotarkastelussa. Sen pohjalta laaditut hiilineutraalisuutta koskevat 5) toimenpiteet, kuten asemakaavamääräykset, tallennetaan päivittyvään 4) hiilineutraalisuuden datapankkiin, jota hyödynnetään Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustyön kehittämisessä sekä tulevissa kaavahankkeissa.

Tämä prosessi on yhteneväinen kaupungin muun ekologisesti kestävän toiminnan kanssa ja tukee sitä. Tämä toimintamalli ei ole riippuvainen lakimuutoksista, sillä toimintamallin mukainen ohjaavuus ei sitoudu tietynlaiseen tekniseen tai teknologiseen ratkaisuun. Päinvastoin tämä toimintamalli auttaa kaavahankkeessa toimimaan määrätietoisesti ja noudattamaan selvityksessä esiin tulleita seikkoja.



Kuva 168. Hiilineutraalisuusprosessi osana kaavoitusta.



Kuva 169. Esimerkkejä ”Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet” -työssä esitellyistä toimenpiteistä.

4.2.1 Lähtötila sekä periaatteet ja tavoitteet

Hiilineutraalisuuden lähtötilaa määritellään laajempien aluekohtaisten ilmastoselvitysten ja -raporttien avulla (esimerkiksi ympäristökeskuksen laatimat Resurssiviisauden tiekartta, Ympäristövastuuraportti ja Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet selvitys). Raportteja ja selvityksiä päivitetään tarvittaessa, jotta pysytään ajan tasalla niistä teemoista ja aiheista, joihin tulee vaikuttaa. Lähtökohtien pohjalta laaditaan kaupungin strategisia tavoitteita ja periaatteita.

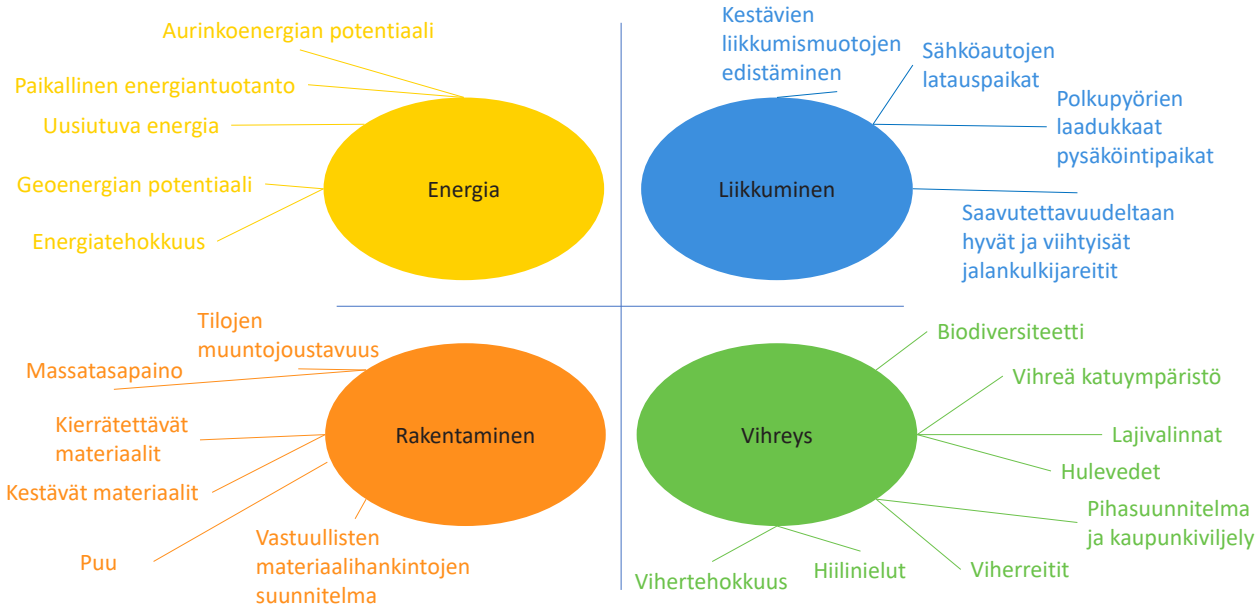
Periaatteet ja tavoitteet voidaan jakaa pitkälle ja lyhyelle aikavälille. Esimerkiksi Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet selvityksessä on listattu kaupungin keskeisimpiä ilmastotoimenpiteitä toteutettavaksi valtuustokauden 2021–2025 aikana. Näitä periaatteita ja toimenpiteitä voidaan hyödyntää maankäyttöpolitiikassa hiilineutraalisuuden ja resurssiviisauden edistämiseksi. Kuvassa xxxx on esitetty eri teemoja ja esimerkkejä vastaavista toimenpiteistä ja ohjauskeinoista (lähde: ”Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet”).

Kyseistä periaatetta on sovellettu myös kaavaluonnoksiin. Vieressä oleva kuva 168 esittelee Muuran (kaavanumero 052600, kaupunginhallitus 5.9.2022) asemakaavaluonnoksen yhteydessä maanomistajille esitettyä hiilineutraaliuden tavoitteisiin ja periaatteisiin liittyvää keinovalikoimaa. Tämän tarkoituksena on tuoda esille aikaisessa vaiheessa, mihin asioihin kiinnitetään erityistä huomiota asemakaavan laadinnassa.

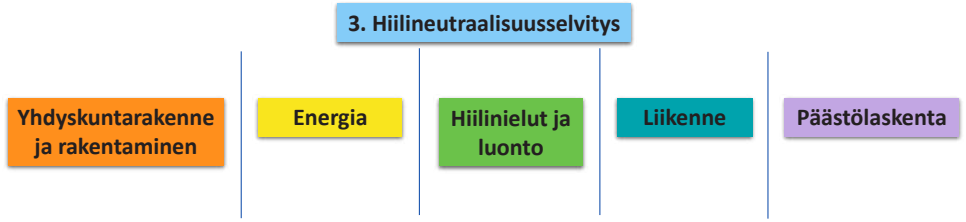
4.2.2 Hiilineutraalisuusselvitys

Hiilineutraalisuusselvityksiä on kahdenlaisia. Yleispiirteisempi hiilineutraalisuusselvitys voidaan laatia kaavarungon ja kaavaluonnoksen sekä kokonaissuunnitelmien yhteydessä. Tarkempi asemakaavan hiilineutraalisuusselvitys puolestaan tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä.

Maanomistaja teettää hankekohtaisen hiilineutraalisuusselvityksen, jossa tarkastellaan hiilineutraaliuuteen vaikuttavia asioita kuten muun muassa yhdyskuntarakennetta ja rakentamista, energiaa, hiilinieluja ja luontoa, liikennettä ja päästölaskentaa. Tavoitteena on tunnistaa selvityksen avulla, millä keinoin voidaan kyseisessä hankkeessa edistää hiilineutraalisuutta. Hiilineutraalisuusselvitys laaditaan toistaiseksi vapaamuotoisena, mutta jatkossa on tarkoituksena kehittää tälle kaupunkia koskeva ohjeistus. Hiilineutraalisuusselvityksen sisältö määritellään hankekohtaisesti yhdessä kaupungin eri toimijoiden kanssa. Valmiin selvityksen pohjalta tunnistetaan



Kuva 170. Muuran suunnittelun aikana esitelty keinovalikoima noudatettavista periaatteista ja tavoitteista.



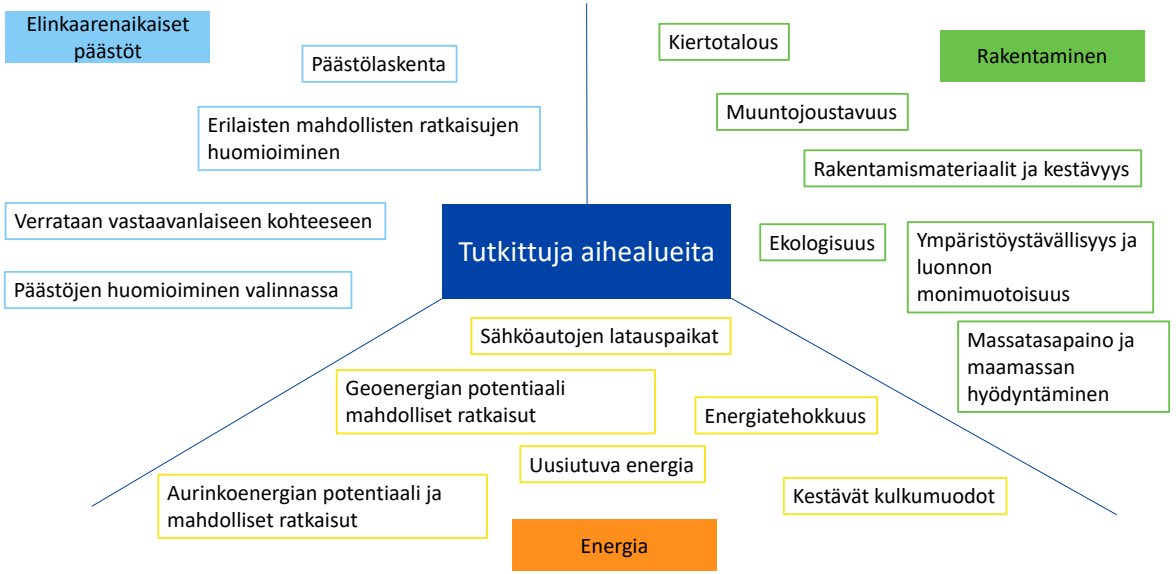
Kuva 171. Hahmotelma hiilineutraalisuusselvityksen sisällöstä. Nämä ovat tähän mennessä suosituimpia teemoja.

toimenpiteet, joilla kyseisessä hankkeessa voidaan edistää hiilineutraalisuutta ja laaditaan tarvittavia asemakaavamääräyksiä ja päätetään muista toimenpiteistä. Hiilineutraalisuusselvitys tukee kaikkien päästölaskureiden käyttöä. Alla oleva kuva x kertoo tähän mennessä huomioituja teemoja hiilineutraaliusselvityksessä.

Esimerkkinä case Mondo

Asemakaavamuutoksessa Mondo (kaavanumero 002371) pilotoitiin hiilineutraalisuusselvityksen laatimista. Selvityksessä tarkastelun lähtökohtana oli rakennusten elinkaarenaikaiset päästöt, johon sisältyvät rakentamisesta aiheutuvat päästöt sekä liikenteen, viherrakentamisen ja ekologisuuden sekä energian päästövaikutukset. Elinkaarenaikaisten päästöjen tarkastelussa hyödynnettiin päästölaskentaa ja vertailtiin projektia markkinaehtoisesti samankaltaisen kohteen kanssa. Rakentamisessa huomioitiin rakennusmateriaalit ja niiden kestävyys, ympäristöystävällisyys ja luonnon monimuotoisuus, liikenteen kestävyys, massatasapaino ja maamassan hyödyntäminen, kiertotalous, tilojen muuntojoustavuus sekä ekologisuus. Energian osalta on otettu huomioon uusiutuvan energian hyödyntämispotentiaali, energiatehokkuus, sähköautojen latauspaikat sekä muut kestävät kulkumuodot.

Mondon hiilineutraalisuusselvityksen toteuttamisessa edettiin seuraavasti:



Kuva 172. Mondossa tutkitut aihealueet, 2020.

1. Sovittiin maanomistajan kanssa, että hiilineutraalisuusselvitys tehdään pilottina tähän kohteeseen.

2. Selvitettiin kaupungin sisäisesti, mitä selvityksen tulisi sisältää ja keskusteltiin näistä maanomistajan ja konsultin kanssa.

3. Ryhdyttiin toteuttamaan selvitystä ja käytiin selvitykseen liittyviä teemapalavereja.
4. Kommentoitiin hiilineutraalisuusselvityksen alustavaa versiota.

5. Käytiin palaveri lopullisesta hiilineutraalisuusselvityksestä ja pohdittiin yhdessä kaavamääräyksiä ja muita toimenpiteitä hiilineutraalisuusselvityksen pohjalta.

Hiilineutraalisuusselvityksen pohjalta Mondon kaavaan laadittiin muun muassa seuraavia määräyksiä:

”Pysäköintilaitoksessa tulee varata vähintään 5 % paikoista sähköauton latauspisteille. Pysäköintilaitoksessa tulee toteuttaa latauspistevalmius vähintään 30 prosenttiin pysäköintipaikoista.”

”Toimistorakennuksissa tulee toteuttaa vähintään B-energiatehokkuusluokan keskiarvoa parempi energiatehokkuus. Energiatehokkuusluku varmistetaan rakennusluvan yhteydessä.”

”Rakentamisessa tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja kuten kierrätettyjä materiaaleja. Julkisivujen päämateriaalien tulee olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia sekä kierrätettäviä. Tästä on esitettävä perustelut rakennusluvan yhteydessä”

4.2.3 Datapankki ja toimenpiteet

Hiilineutraalisuusselvitykset ja datapankki auttavat pysymään ajan tasalla toteutettavien toimenpiteiden kuten kaavamääräysten suhteen. Hiilineutraalisuusselvityksen avulla huomioidut ilmastotoimenpiteet ovat merkityksellisiä eri vaiheessa hankkeen elinkaarta. Osa huomioitavista ilmastotoimenpiteistä saattaa olla ajankohtaisia vasta myöhemmin, kun hanke on jo toteutettu ja jopa elinkaarensa loppusuoralla. Ilmastotoimenpiteitä asetetaan projektin toteutettavuutta huomioiden niin, että ei estetä ajansaatossa ilmastoystävällisempien toimenpiteiden toteutuminen, mutta kuitenkin niin, että pyritään hiilineutraalisuustavoitteeseen hankkeessa.

Hiilineutraalisuuselvityksien pohjalta tunnistetut toimenpiteet, kuten hiilineutraalisuutta koskevat asemakaavamääräykset ja maankäyttösopimusehdot kootaan datapankkiin, jotta niitä voidaan käyttää apuna uusissa hankkeissa. Datapankki auttaa pysymään määräyksien ja muiden toimenpiteiden suhteen ajan tasalla samalla, kun teknologia ja muut ratkaisutavat kehittyvät. Näin vältytään käyttämästä esimerkiksi vanhentuneita kaavamääräyksiä. Ei ole olemassa universaalia ilmastotoimenpidettä, joka toimisi jokaisessa hankkeessa vaan hiilineutraalisuuteen tähtääviä mahdollisuuksia tulee tutkia hankekohtaisen hiilineutraalisuuselvityksen avulla. Kaavahankkeen valmistuttua kaavasta vastaava toimittaa toimenpiteet datapankkiin. Datapankkia kehitetään digitaaliseen toimintaympäristöön MATTI:n. Selostukseen selostetaan ja kaavakarttaan määrätään ”Hiilineutraalisuus” -otsikon alla hiilineutraalisuustoimenpiteistä.

Kuvat 173-175. Resurssiviisas kaupunki. Hiilineutraalia rakentamista Kööpenhamista, viljelyä ja sähköpyöriä.

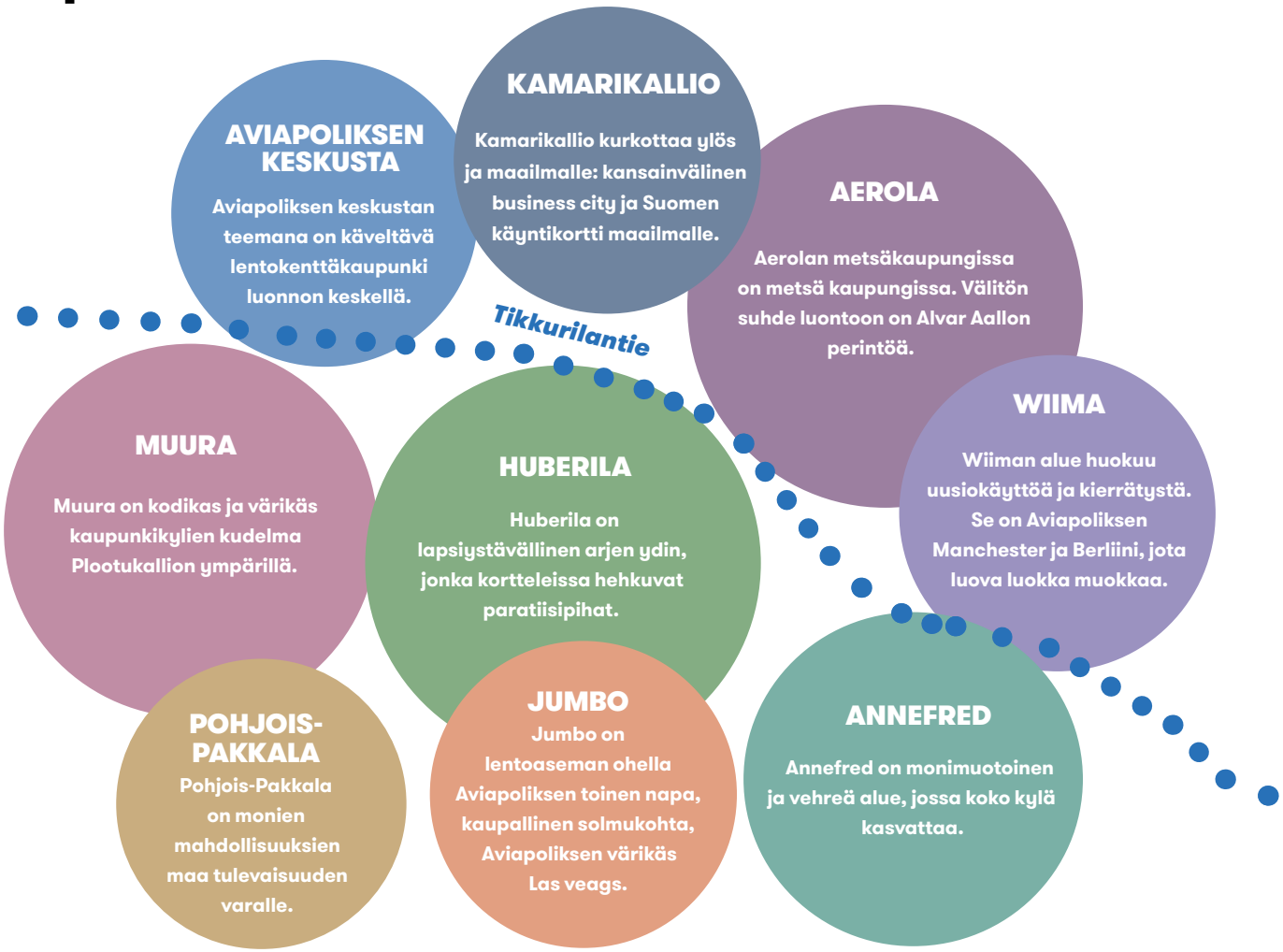
Kiehtova kaupunki

Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet

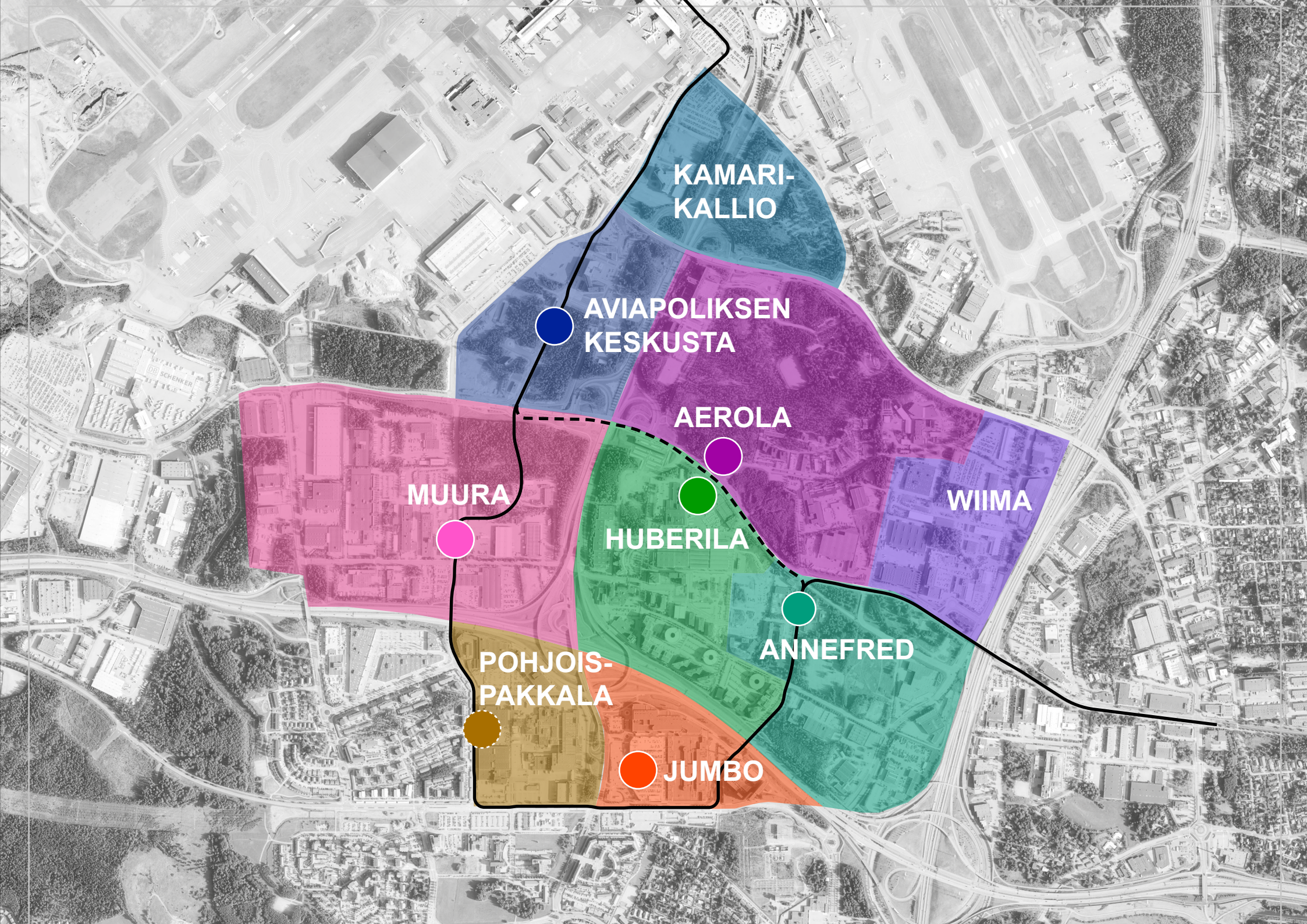
Kaupungista saadaan kiehtova muun muassa siten, että sen eri osille kehitetään omaleimainen ja tunnistettava ilmeensä. Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan luontaisia lähtökohtia kehitetään kunkin osa-alueen erityisiksi piirteiksi, mitä jatkosuunnittelussa vahvistetaan.

Tässä liitteessä esitellään osa-alueet ja niiden suunnitteluperiaatteet. Osa-alueiden lisäksi on käsitelty myös Tikkurilantietä, Lentokenttäkaupunkia ja koko Vantaata halkovaa katua, jonka luonne vähitellen muuttuu väylämäisestä tiestä kaupunkikeskustan aktiiviseksi ja kiinnostavaksi pääkaduksi. Maailmalta ja viitesuunnitelmista poimitut esimerkkikuvat havainnollistavat osa-alueiden luonnetta.

Eri osa-alueet on esitetty seuraavan sivun kartalla. Värillisillä ympyröillä on osoitettu osa-alueiden aluekeskusten sijainteja. Eri osa-alueille sijoittuvat palvelut löytyvät tarkemmin osiosta 2 Käveltävä kaupunki (s. 29).



Kuva 1. Lentokenttäkaupungin osa-alueiden monimuotoinen kokonaisuus.


KAMARI-
KALLIO
AVIAPOLIKSEN
KESKUSTA
AEROLA
MUURA
HUBERILA
WIIMA
ANNEFRED
POHJOIS-
PAKKALA
JUMBO

Kamarikallio

Kamarikallio kurkottaa ylös ja maailmalle. Kamarikallio on monipuolinen työpaikka-alue kävelymatkan päässä lentoasemalta, kansainvälinen business city ja Suomen käyntikortti maailmalle.

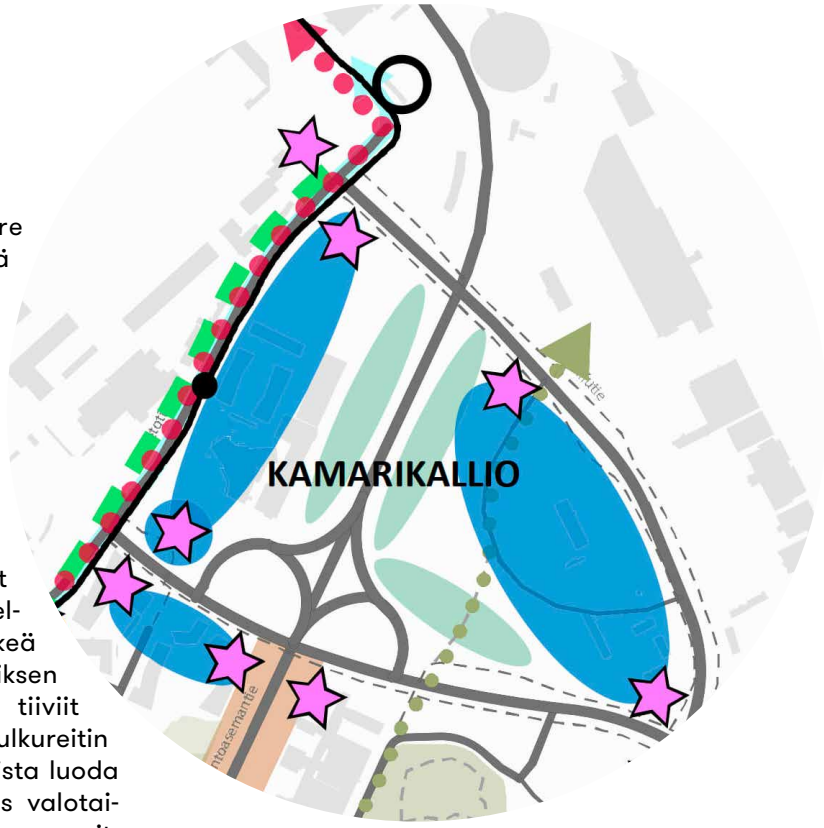
Elävä kaupunki

Kamarikallio rakentuu kansainväliseksi, tulevaisuuden työpaikka-alueeksi. Suunnittelussa painotetaan työntekijöiden hyvinvointia ja työskentelyn joustavuutta. Kamarikallion työpaikat liittyvät pääasiassa lentokenttään etenkin Lentoasemantien itäpuolella, jossa voi kehittää toimitalojen kokonaisuuden, jonka ytimen halki kulkee jalankulun ja pyöräilyn reitti. Osassa em. korttelia voi toimia myös arjen jakelulogistiikkaa palveleva yritys. Jalankulkuyhteyksien tulee olla miellyttäviä mm. kohti lentokentän eteläistä juna-asemaa.

Tietotie on vilkas yhteys, josta luodaan sujuva ja miellyttävä reitti lentoaseman ja Aviapoliksen keskustan välille. Tietotie on myös kiinnostavuuden kehän jatke lentoasemalle. Sen varressa on katutilaan avautuvia kivijalkatiloja sekä viherrakentamisella luotua viihtyisyyttä. Tietotien itälaidalla voi olla useitakin hotelleja kivijalkaan sijoittuvine ravintoloineen ja muine palveluineen. Tien kummassakin päässä, jokseenkin lähellä juna-asemia, on sopivat paikat yleisöä palveleville toiminnoille, esimerkiksi liikunnalle tai kulttuurille. Tietotien länsilaidalla on lentokenttää palvelevia toimintoja.

Kaupunkikuva

Korttelirakenteen oleellisin piirre Kamarikallion alueella on se, että kävelijän lähiympäristössä on inhimillinen mittakaava. Se saadaan sekä rakennusten maantasokerroksen jäsentelyllä että sen erilaisilla, ulos avautuvilla toiminnoilla, mutta myös liikkumisympäristön käsittelyllä ja istutuksilla. On tärkeää noudattaa ”20 metrin periaatetta”: kävelijän reitillä on keskimäärin 20 metrin välein jotain ”kivaa ja kaunista”, visuaalisia ärsykkeitä, jotka houkuttavat kävelemään ja tekevät siirtymisestä miellyttävän. Tämä on ensiarvoisen tärkeä Tietotiellä, josta tehdään yksi Aviapoliksen kauneimmista kaduista istuttamalla tiiviit puurivit tien itälaidalla kulkevan jalankulkureitin molemmin puolin. Tietotielle on mahdollista luoda näyttävyyttä ja elämyksellisyyttä myös valotaiteella tai jouluvalaistuksella. Ympäristön suunnittelussa on otettava huomioon myös Ilmailutien ja Tietotien risteyksestä avautuva näkymä kohti lentoterminaalin lentokoneita. Japan Airlinesinkin kone tuntuu olevan ihan vieressä!



Kuva 2. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Kamarikallion kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

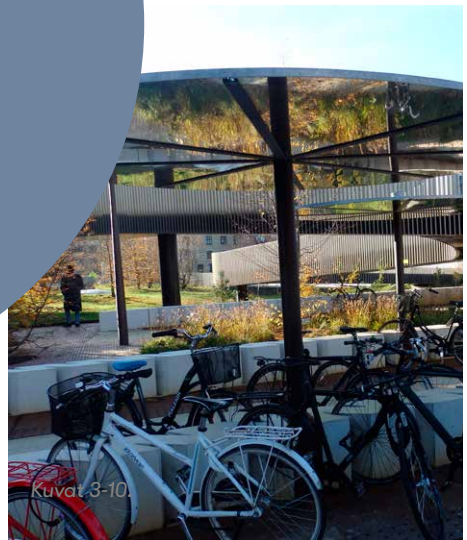
Arkkitehtuuri on futuristista, kokeellista, ennennäkemätöntä ja skandinaavista. Rakennusten korkeudet ovat vaihtelevia, mutta myös kohtalaisen korkeita, mikä näin lähellä lentokenttää tarkoittaa enintään noin kahtatoista kerrosta. Tämä on paikka, jossa rakennusten silueteilla voi ja tulee hullutella; pillipiiparien alue, joka herättää lentokoneesta poistuvan uteliaisuuden ja saa hänet seuraamaan. Vähintään pitkien näkymien päätteinä kortteleiden kulmissa ja Lentoasemantien ramppisilmukoiden äärellä tulee olla laadukasta ”Kamarikallion arkkitehtuuria”. Julkisivujen materiaalit ja värit ovat pääosin kotoisin ilmailusta; sileää pintaa, metallia ja lasia. Ihmisen lähellä, mm. maantasokerroksessa, tulee kuitenkin käyttää ns. lämpimämpiä materiaaleja kuten puuta.

Kaupunkivihreä

Suomalainen luonto luo kiinnostavan kontrastin futuristiselle kaupungille. Jo pitkään on Lentoasemantien molemmin puolin säilytetty suomalaista metsää lentokentältä Kehä III:lle asti suomalaisuuden ikonina. Sitä vaalitaan edelleen kohtalaisen leveänä ja tiheänä vyöhykkeenä Ilmailutien ja Ilmakehän välillä lähes 400 metrin matkalla. Työpaikkakortteleissa tuodaan suomalaista luontoa esille säästämällä nykyistä puustoa ja kallioita sekä istuttamalla toimistojen keskelle vehreät toimistopuistot kallioita säästäen.

Asiasanat:

Portti maailmalle
Ilmailu
Kokeellisuus
Siluetit
Aviapoliksen kaunein katu



Kuvat 3-10.

Aviapoliksen keskusta

Aviapoliksen keskustan teemana on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä sen viitesuunnitelman mukaan, jonka teki C.F Möller Architects vuonna 2018. Suunnitelman keskeiset periaatteet tulevat esiin keskustan joka kolkalla.

Elävä kaupunki

Juna-aseman ympärille, joukkoliikenteen solmukohtaan rakentuu urbaani ja tehokas keskusta. Tämä kaupallinen keskus käsittää mm. työpaikkoja, palveluja, tapahtumapaikkoja, asumista, lukion ja kulttuuria. Keskukseen pyritään saamaan päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita, asukastiloja ja ehkä myös kirjasto ja kulttuuri- ja terveyspalveluita. Palvelut sijoittuvat näkyville paikoille, etenkin kivijalkatiloihin, pääasiassa Aviabulevardin varrelle, joka on urbaanein osa kiinnostavuuden kehää. Toimitilat sijoittuvat suurten väylien varteen Lentoasemantien, Ilmakehän ja Turbiinitien varteen. Turbiinitien varteen varataan tilaa lentokenttää palveleville toiminnoille. Aviapoliksen keskustassa on myös kohtalaisen paljon asumista sekä asuinkortteleiden vieressä keskeiset puistoalueet toimintoineen.

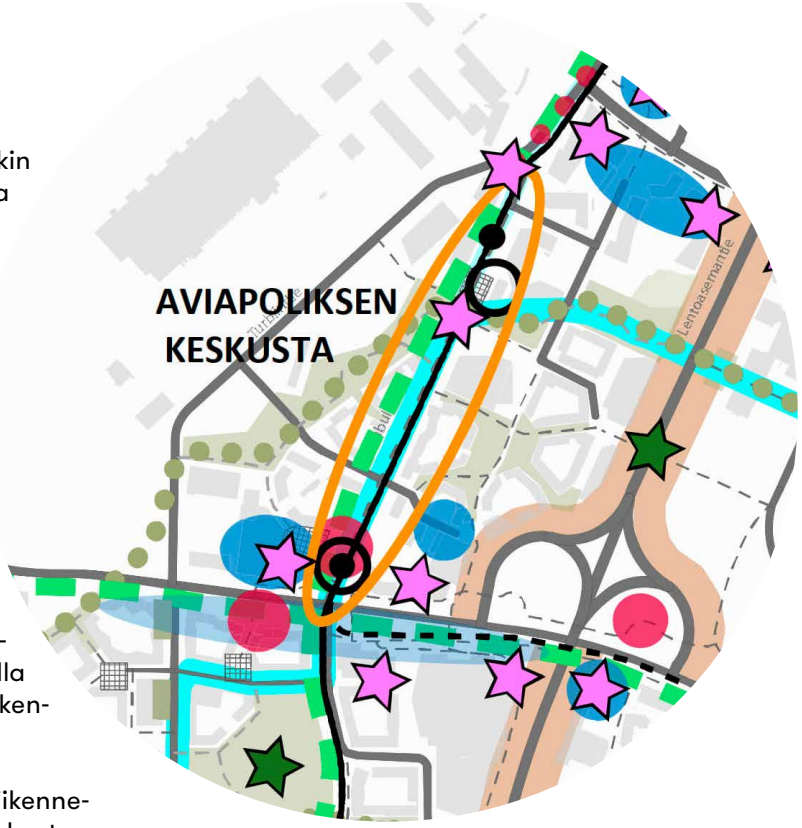
Kaupunkikuva

Kaupunkirakenne koostuu liikenteen melulta suojaavista umpikortteleista, ydinpuistosta, kortteleita ja puistoalueita yhdistävistä jalankulun reiteistä sekä Aviabulevardin ”palveluakselista”. Asuinvaltaisten kortteleiden ja Turbiinitien välissä on vihervyöhyke. Varaudutaan vähintäänkin uuteen, joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn siltaan tai jopa laajempaan kansirakenteeseen Lentoasemantien yli.

Aviabulevardi ja Tietotie ovat se punainen lanka, pääkävelyreitti, joka yhdistää Aviapoliksen keskustan lentoasemaan ja on osa ns. kiinnostavuuden kehää. Aviabulevardi on alueen kaupunkirakenteellinen ydin, jonka varrella ovat niin yksityiset kuin julkiset palvelut. ”20 metrin sääntö” on Aviabulevardilla elintärkeä. Laadun paikkoja ovat tärkeiden tai pitkien näkymien päätteet, risteykset sekä asemarakennusten lähialueet ja jalankulkijoiden kiintokohdat. Valomainokset saavat olla runsaita Aviapoliksen eteläisen asemarakennuksen lähellä.

Koska Aviapoliksen keskusta on suuriin liikenneväyliin nähden syrjässä, on suositeltavaa rakentaa kauemmas näkyviä rakennuksia juuri aseman läheisyyteen Tikkurilantien ja Aviabulevardin risteyksen luo sekä Ilmakehän ja Turbiinitien risteyksen lähelle. Korkeimmat rakennukset voivat Tikkurilantien varrella olla n. 15-16-kerroksisia ja Ilmakehän lähellä n. 13-kerroksisia. Asumiseen painottuvan alueen kerrosluvut ovat maltillisia, keskimäärin 5-6 kerrosta, mutta kaupunkikuvallisesti tärkeissä kohdissa voi olla korkeampiakin rakennuksia tai niiden osia.

Rakennusten kattomuotojen ja kerroslukujen tulee vaihdella. Lentoasemantien varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.



Kuva 11. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Aviapoliksen keskustan kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

Arkkitehtuurin ja käytettävien materiaalien tulee olla korkealaatuisia ja edustaa parasta osaamista. Kalliota käytetään osana kaupunkikuvaa. Myös rakennusten väritys pohjautuu alueen kallioperän väreihin. Julkisivumateriaalina käytetään pääasiassa kiviaineisia materiaaleja.

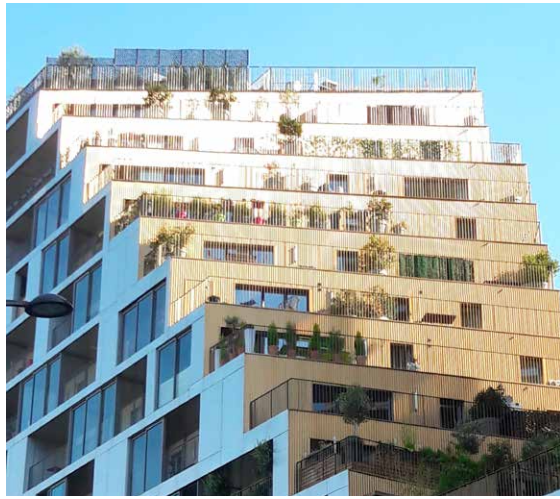
Toimitilarakentamisessa voi käyttää lisäksi metallia ja lasia viitteenä lentokentän läheisyydestä. Pysäköintilaitosten sijoittumisilla alueen laidoille estetään liikennemelun leviämistä muualle alueelle. Aviapoliksen keskustassa pysäköintilaitokset ovat arkkitehtuuriltaan selvästi ”WAU” kuten toteutunut kullanvärinen pysäköintitalo Turbiinitien varressa tai Karhumäentien varteen suunnitteilla oleva, kalliomaisemaan sulautuva pysäköintilaitos. Väestönsuojat voidaan toteuttaa keskitetysti ja hyödyntää liikuntatiloina esimerkiksi pysäköintitalojen yhteydessä.

Asiasanat:

Ydin
Kaupungin vilinä
Syke
Kalliot
Metsäisyys

Kaupunkivihreä

Kallioita, siirtolohkareita sekä metsäpuustoa tulee säilyttää korttelialueilla. Metsäisyyttä tulee korostaa myös uusilla istutuksilla ja kasvivalinnoilla katualueillakin. Alueen halki kulkevaa puistonauhaa Pyttisbergetiltä Karhumäenkallion kautta Tiiranpuistoon ja edelleen Lokinpuistoon ja Plootukalliolle tulee vahvistaa niin kaupunkikuvallisena elementtinä kuin elinvoimaisena viheraiheena siten, että metsää ja kallioperän muotoja ja korkotasoja säästetään ja otetaan suunnittelussa huomioon. Kun kallioleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Lopuksi kalliokohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle. Aviabulevardi istutetaan bulevardiksi kaksin puurivein.



Kuvat 12-18.

Muura

Muura on kodikas ja värikäs kaupunkikylien kudelma Plootukallion ympärillä.

Elävä kaupunki

Muuran koulu, päiväkodit, liikuntakenttä, puistoakseli ja Muuranaukio muodostavat alueen ytimen, jossa on lähipalveluita, viihtyisiä ulkona olemisen paikkoja ja monimuotoista luontoa. Ytimeen sijoittuu myös kaupallisia palveluita, kuten päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita, sekä asukastiloja, ehkä myös seurakunnan tiloja tai terveyspalveluita. Tilat sijoittuvat etenkin rakennusten kivijalkaan. Kiinnostavuuden kehä kulkee Kehä III:n alituksen jälkeen Muuranaukiolle ja Toistasavua pohjoiseen ja kääntyy sitten asuntokadulle ja jatkaa kohti Aviabulevardia. Mielenkiintoisia tiloja ja paikkoja sekä katseenkestäviä kohokohtia tulee sijoittaa etenkin tämän reitin varrelle. Asuinkorttelit ryhmittyvät omaleimaisiksi kaupunkikyliksi, joiden keskellä aukiot ovat houkuttelevia arkielämän kohtaamispaikkoja.

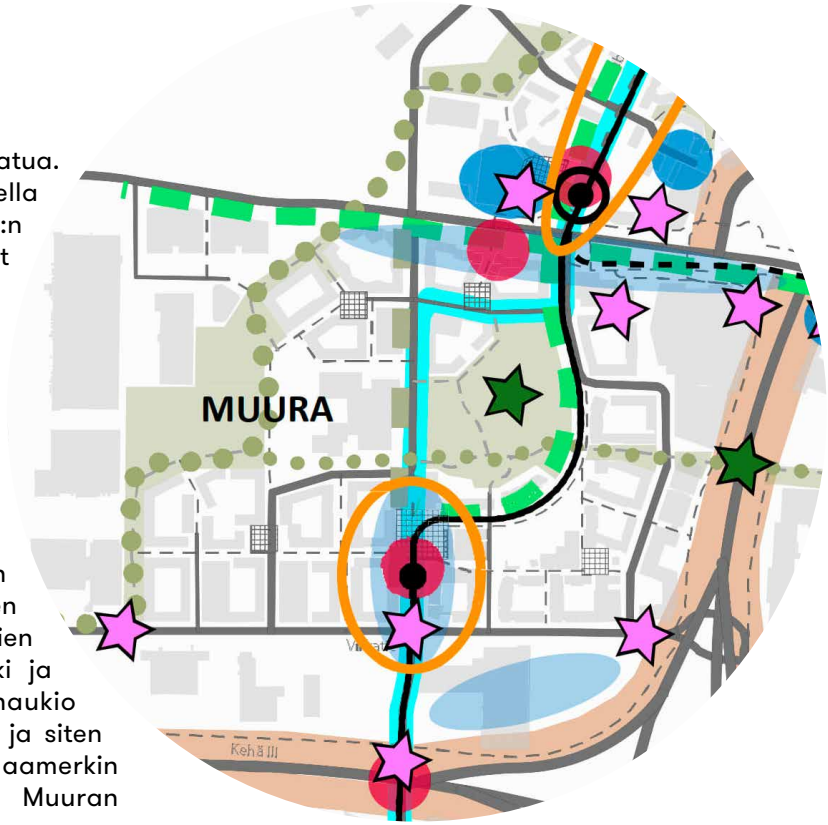
Muuran halki kulkee merkittävät ulkoilureittiyhteydet Aviapoliksen keskuksen sekä Huberilan suunnista kohti Krakanojan viheralueita ja Pakkalaa. Niille varataan riittävän leveät viherreitit koko matkalle.

Lentoasemantien varteen sijoittuu toimitiloja tiiviiksi ja kaupunkimaiseksi rakennusrintamaksi. Tikkurilantien eritasoristeyksen luo varataan paikka suurta yleisöä palvelevaa, jopa seudullista hanketta, kuten liikunta- tai kulttuurihanketta varten. Kehä III:n varteen sijoittuu myös työpaikkarakennusten tiivis rintama, joilta myös edellytetään merkittävää arkkitehtonista ja kaupunkikuvallista laatua. Pakkalantien varsi on lentomelualueella ja helposti saavutettavissa Kehä III:n suunnasta, minkä vuoksi nykyisen kaltaiset logistiset toiminnot soveltuvat sinne hyvin.

Kaupunkikuva

Laadun paikat ovat Virkatien molemmissa päissä osoittamassa rauhallisemman liikenteen ja kaupunkialueen alkamista Kehä III:lta tultaessa. Ne, samoin kuin laadun paikat niin Kehä III:n alikulun kohdalla kuin Tikkurilantien varressakin, muistuttavat jalankulkijoiden ympäristön tärkeydestä. Lentoasemantien varrella uusi puistosilta on maamerkki ja tärkeän virkistysreitin osa. Muuranaukio ratikkapysäkkeineen on Muuran keskus ja siten laadukkaan rakentamisen ja myös maamerkin paikka. Kivijalkatiloja on pääasiassa Muuran keskustassa sekä kaupunkikylien aukioilla.

Korkein rakentaminen, jopa 16 kerrosta, voi sijoittua Tikkurilantien tuntumaan osoittamaan Aviapoliksen juna-aseman sijaintia. Kehä III:n varrella rakennusten sopii olla pääsääntöisesti kahdeksasta kymmeneen kerrosta korkeita siten, että suurimmat kerrosluvut sijoittuvat Lentoasemantien risteyksen tuntumaan. Koska Muuran alue muutoin on pääasiassa asuinaluetta, sen keskimääräiset kerrosluvut ovat asuinympäristössä miellyttävät viidestä seitsemään kerrosta. Lentoasemantien ja Kehä III:n varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.



Kuva 19. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Muuran kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

Muuran arkkitehtuuri peilaa Kartanonkosken kaupunkikuvaa julkisivujen värikkyyden ja materiaalien sekä harjakattojen osalta. Muuran värikkyys pohjautuu vuodenaikateemoihin ja rakennusten ilme on moderni ja mittakaava suurempi. Kaupunkikuvassa korostuvat värikkyys, leikkisyys ja kodikkuus.

Kaupunkivihreä

Vihernauha Huberilan alueelta jatkuu puistosiltaa pitkin Muuraan ja Plootukallion kautta kohti Krakanojan viheraluetta. Vihernauha koostuu eriluonteisista viheralueista ja sen jatkuvuutta korostetaan myös katutilan vehreydellä. Plootukallio metsineen säilytetään mahdollisimman laajana ja sitä kehitetään keskeiseksi viher- ja virkistysalueeksi siten, että kallion lakialue säilytetään ennallaan ja kulkureittejä ohjataan kasvillisuuden säilyttämiseksi. Metsäisyyttä korostetaan lasten leikkipaikkojen, kuntoilualueiden ja muiden toiminnallisten alueiden suunnittelussa ja toteutuksessa. Kun kallioleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Kallioleikkaukset vaativat turvallisuussyistä aitoja, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa laadukkaasti ja maastoon luontevasti sovittaen. Lopuksi kallio-kohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle.

Ratikan reitti istutetaan bulevardiksi kaksin puurivein Aviabulevardin jatkeeksi Virkatielle asti. Myös Tikkurilantie pyritään istuttamaan bulevardiksi lukuisista risteyksistä huolimatta. Muuran kylä-aukiot yhdistetään jalankulkureitillä, jota myötäilee tunnistettava, esimerkiksi kukkivien puiden rivi.

Asiasanat:

Kylä
kaupungissa
Värikkyys
Vuodenajat
Kotiovet

Huberila

Huberila on lapsiystävällinen arjen ydin, jonka kortteleissa hehkuvat paratiisipihat.

Elävä kaupunki

Huberilaan on helppo tulla joka puolelta Veromiestä. Vanhoista Huberin halleista sopisi muotoilla julkisia kaupunkitiloja ja ihmisten kohtaamisen paikkoja arjen keskelle. Laaja kävelyalue, päiväkoti ja peli- ja leikkikentät ovat turvallinen ympäristö lapsille ja nuorille. Huberilaan pyritään saamaan myös päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita ja ravintoloita, asukastiloja ehkä myös kirjasto, seurakunnan tiloja tai terveyspalveluita. Kulttuuritilojen sijoittumiseen Huberila on oivallinen. Palvelutilat ovat monin paikoin katutilaan avautuvia kivijalkatiloja varsinkin kiinnostavuuden kehän varrella, joka kulkee Huberin halleilta kohti Aerolaa sekä Tikkurilantielle ja Rälssitielle. Huberilan alueella erilaisten palveluiden lisäksi työpaikat ovat toimistoja, hotelleja ja muita vastaavia toimitiloja pääasiassa Kehä III:n ja Lentoasemantien varressa.

Kaupunkikuva

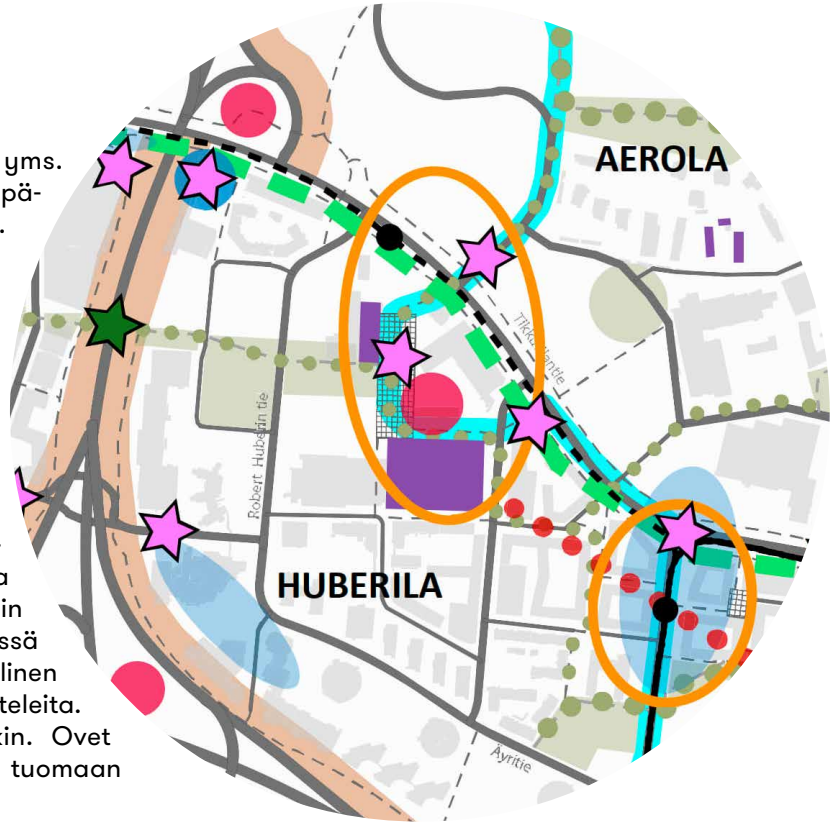
Alueen ydin on Huberin hallien luona. Muut laadun paikat ovat tärkeiden ja pitkien näkymien päätteenä sekä risteyksissä. Esimerkiksi Äyrikujalla autoilijalle kerrotaan ympäristön kielellä saapumisesta hitaamman liikkumisen alueelle. Pitkien näkymien merkittävä pääte on Rälssitien ja Tikkurilantien risteyksessä. Tikkurilantie on osa kiinnostavuuden kehää. Rakennusten kivijalka on kahden kerroksen korkuinen Tikkurilantielle päin ja se avautuu tien suuntaan liiketiloina, asukastiloina yms. Vähintään 20 metrin välein kävelijän ympäristössä tulee olla jotain kivaa ja kaunista.

Uudisrakennuksia sijoitettaessa on pidettävä huoli, että hallit edelleen näkyvät ympäröiville kaduille, etenkin Tikkurilantielle, joka kulkee koko Veromiehen alueen läpi. Korkein rakentaminen sijoittuu Lentoasemantien kulmaan. Kehä III:n varressa on melumuurimaisesti noin kahdeksankerroksista rakentamista. Hieman peruskorkeutta korkeampaa rakentamista on myös Tikkurilantien varrella. Muutoin kerrosluku on viidestä kuuteen, jotta tässä arjen ja asumisen ytimessä säilyy inhimillinen mittakaava. Asuinkorttelit ovat umpikortteleita. Kattomuodot ovat vaihtelevia, villejäkin. Ovet avataan kadulle päin, puita istutetaan tuomaan varjoa.

Lentoasemantien ja Kehä III:n varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.

Arkkitehtuuri

Huberin vanhat kaarihallit säilytetään. Tiili, betoni, corten-teräs, metalli, keraaminen laatta sekä muut teollisuuteen viittaavat materiaalit tuovat katukuvaan rosoa teollisuushistorian identiteettiä, kun taas sisäpihan vaaleilla ja heleillä väreillä luodaan kodikkuutta ja iloisuutta. Vaaleiden hallien ympäristöön rakennetaan julkisivuiltaan tummia rakennuksia, jotta hallien vaaleus korostuu.



Kuva 29. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Huberilan kohdalta. (kts.sivu 19)

Kaupunkivihreä

Luonto rakennetaan Huberilaan. Alueen kautta kulkee merkittävä ulkoilureittiyhteys Aerolasta ja edelleen Lentoasemantien yli kohti Muuraa. Sille täytyy varata riittävästi tilaa koko matkalle. Reitin varrella tulee olla myös puistoalueita. Alueen ytimenä kaarihallien luona on urbaani ja vehreä aukiomainen puistikko, joka liittyy Veromiehen viherkehään puistonauhoin, viherkaduin ja puistosillan avulla. Siitä rakennetaan luontoa mukaileva, pikku

metsäpuisto siten, että hallit edelleen näkyvät. Toteutuksessa voidaan hyödyntää lähialueelta tulevaa maaperää, jota aktivoidaan lehtikarikkeella ja lahopuun aineksella. Markkatien varrella metsäinen alue pääosin säilytetään suurine puineen. Vehreää ympäristöä jatketaan vihreinä tilasarjoina Muuraan, viherkatuna Aerolaan ja taskupuistojen rytmittämänä reittinä Annefredin suuntaan. Nämä yhteydet ovat merkittäviä alueellisia kävely- ja virkistysreittejä. Asuinpihoilla on runsaasti vihreää ja kukkivia kasveja. Taskupuistot, sisäpihat ja katuvihreä ovat hyvin merkittäviä alueellisen hulevesien säätelylle. Tikkurilantie on luonteeltaan bulevardimainen.

Asiasanat:

Teollisuushistoria
Kaupunkikulttuuri
Uudistuminen
Paratiisipihat
Arjen ydin

Kuvat 30-36.

Annefred

Annefred on monimuotoinen ja vehreä alue, jossa koko kylä kasvattaa.

Elävä kaupunki

Koulun, ratikkapysäkin ja puistojen ympärille syntyy Annefredin elämän keskus, missä yhdistyvät oppiminen, liikunta, kauppa ja virkistys. Tänne, kiinnostavuuden kehän reitille, pyritään saamaan päivittäistavarakauppa, liiketiloja, kahviloita, ravintoloita ja asukastiloja. Myös asuinkortteleiden välissä olevien aukioiden varsille katutasoon tulee aukiolle avautuvia julkisia ja puolijulkisia tiloja. Ratikkapysäkin molemmin puolin on vilkkaan toiminnan paikka palveluineen.

Kehä III:n ja Tuusulanväylän varteen sijoittuvat työpaikka-alueet, jotka muodostavat tiivistä rakennusrintamaa. Tammiston kauppatien itäpuolella työpaikat voivat olla tuotantoa ja logistiikkaakin niin arkkitehtuuriltaan kuin lähiympäristöltäänkin laadukkaasti toteutettuna. Tuusulanväylän eritasoristeyksen kulmassa rakentamiselta edellytetään varsin suurta ja näyttävää laatua. Eritasojen ”spagettiristeykseen” sopisi sellainenkin hanke, joka voitaisiin jalostaa myös nähtävyydeksi ja näköalapaikaksi - tai laskettelumäeksi kuten voimalaitos Kööpenhaminassa. Tikkurilantien varressa työpaikat ovat kaupunkiympäristöön sopivia, pienipiirteisempiä toimitiloja.

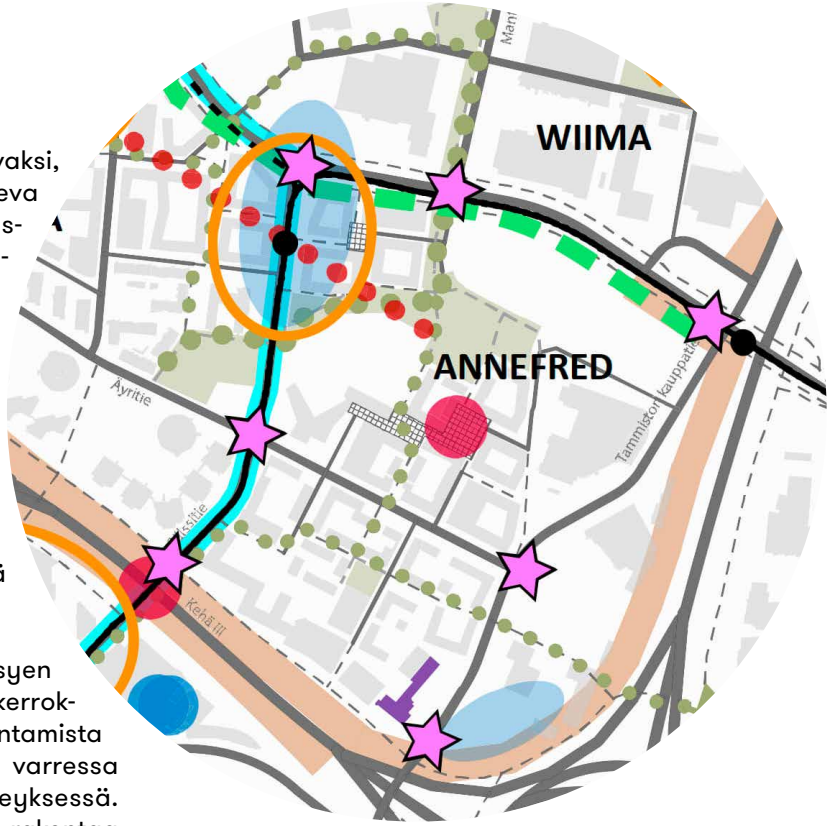
Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Äyritien päästä, Tuusulanväylän yli, kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää on todettu jo Aviapoliksen kaavarungossa. Reitti on tehtävä sujuvaksi, jotta Veromiehen asukkaita lähellä oleva keskiaikainen harmaakivikirkko ympäristöineen saadaan veromiesläistenkin kävelylenkkien piiriin.

Kaupunkikuva

Kaupunkikuvan elementtejä ovat umpikorttelit, pikku aukiot, monimuotoinen arkkitehtuuri ja vivahteikkaat puistot, joita koulun piha visuaalisesti jatkaa. Taide nivotaan näkyväksi osaksi kaupunkikuvaa ja asukkaiden jokapäiväistä elämää.

Rakennusten mittakaava vaihtelee pysyen suhteellisen matalana, keskimäärin 5-6-kerroksisena. Peruskorkeutta korkeampaa rakentamista voi olla risteyksissä ja Tuusulanväylän varressa sekä Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä. Tuusulanväylän ja Kehä III:n varteen tulee rakentaa muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.

Laadun paikkoja ovat näkymän pääte Tuusulanväylän sillan päässä, Tikkurilantien varrella saavuttaessa idän suunnasta; Tikkurilantien ja Pytinojan risteämäkohta korostamassa viherverkoston jatkuvuutta; Tikkurilantien ja Rälssitien risteys aluekeskuksena; Rälssitien ja Äyritien kulma ja siihen rakentuva koulu ensinäkymänä Kehä III:n alituksen jälkeen; Kehä III:n alikulku tärkeänä linkkinä Pakkalaan; Äyritien ja Tammiston kauppatien risteys sekä maamerkkinä Tuusulanväylän ja Kehä III:n kulma.



Kuva 37. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Annefredin kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

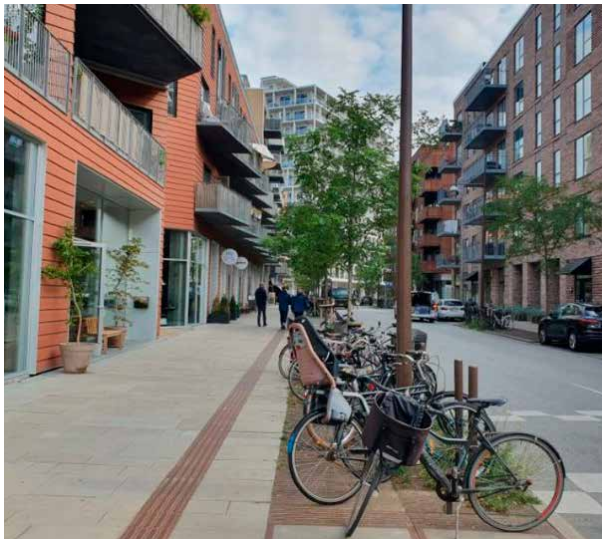
Rakennusten värit pohjautuvat entiseen peltomaisemaan ja niityn väreihin sekä teollisuushistorian punatiileen. Julkisivumateriaalit ovat pääasiassa puuta, tiiltä ja rappausta. Kattomuodot ja -materiaalit ovat vaihtelevia. Auramon punatiilinen toimistotalo säilyy muistumana alueen teollisuushistoriasta.

Kaupunkivihreä

Annefredinpuisto ja Rälssipuisto ovat alueen tärkeimmät viheralueet monipuolisine toimintoineen ja kasvillisuuksineen. Pytinoja ojanvarressa kulkevine polkuineen risteää Tikkurilantien kanssa ja johtaa Annefredinpuistoon osana Veromiehen viherverkostoa. Viheryhteys jatkuu Äyritien eteläpuolelle ja edelleen Kehä III:n alikulkuun. Asuinpihat ovat vehmaita, monilajisia ja metsäisiä. Tikkurilantie on bulevardi.

Asiasanat:

Oppiminen
Niitty
Kotiinpaluu
Lentäminen



Aerola

Aerolan metsäkaupungissa on metsä kaupungissa. Välitön suhde luontoon on Alvar Aallon suunnittelun perintöä.

Elävä kaupunki

Aerola tarjoaa asukkailleen helposti saavutettavat palvelut: koulun ja urheilukentät sekä monipuoliset ulkoilumahdollisuudet upeassa luonnossa. Niistä voi koko perhe helposti nauttia. Kiinnostavuuden kehällä on Aerolassa metsäinen ja rauhallinen luonne. Aerolaan johtaa ympäröiviltä alueita monia ulkoilureittejä, joille tulee varata riittävästi tilaa. Reittien runsas kasvillisuus on tärkeää. Laajempi liikuntapuisto kenttineen sijoittuu Aerolan eteläosaan paikkaan, missä se palvelee hyvin myös lähialueiden kouluja.

Kaupalliset palvelut sijoittuvat Tikkurilantien ratikkapysäkkivarauksen lähelle. Aerolan ”pienkeskus” tukeutuu Annefredin ja Huberilan palveluihin muodostaen Tikkurilantielle Rälssitien ja Robert Huberin tien välisestä osasta varsin laajan keskustamaisen alueen. Lentoasemantien ja Ilmakehän varteen sekä alueen itäosaan sijoittuvat toimistojen ja muiden toimitilojen työpaikka-alueet.

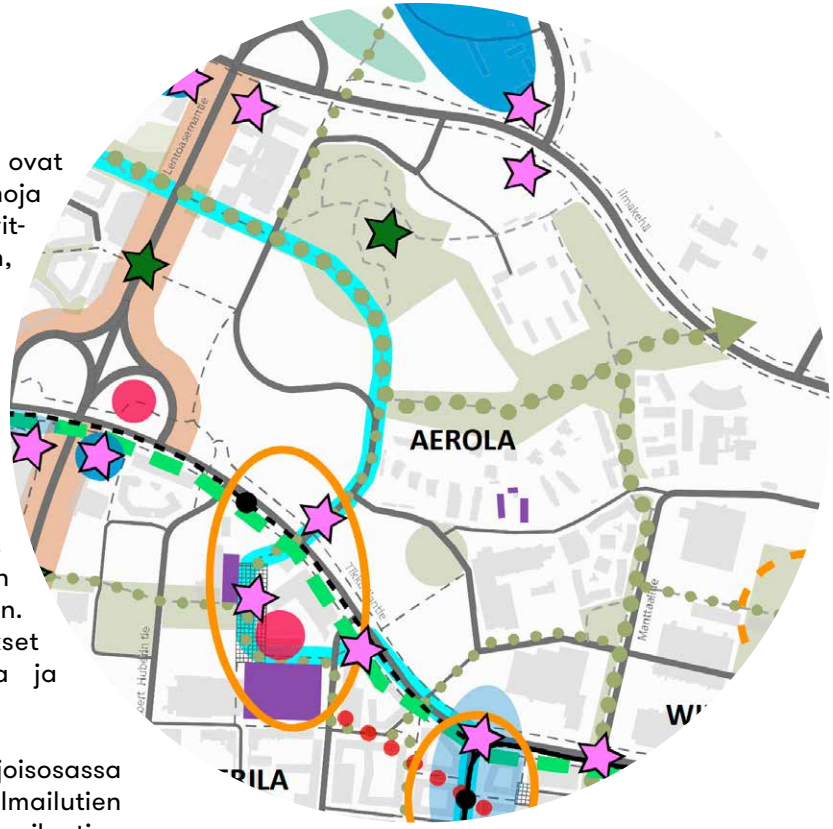
Kaupunkikuva ja korttelirakenne

Metsäisellä alueella korttelit ovat suuria. Katujen varret ovat tiivistä kaupunkia, kun taas kortteleiden pihat ovat laajoja, kallioisia salametsiä, jotka täytyy löytää, tai vehreitä sisäpihoja viljelymahdollisuuksineen. Kadulle on ovia ja ikkunoita, palveluita ja asukastiloja. Sisäpihat ovat puoliyksityisiä oleskelun ja leikin maailmoja ja nuotiopaikkoja. Rakentamisen sovittaminen kallioiseen metsämaastoon, maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa.

Rakennusten mittakaava vaihtelee pysyen suhteellisen matalana, keskimäärin 5-6-kerroksisena. Tikkurilantien varrella voi olla korkeampiakin rakennuksia niin, että niiden välissä on myös matalampia osia. Tikkurilantielle päin kivijalka on kahden kerroksen korkuinen. Lentoasemantien varressa rakennukset muodostavat tärkeää kaupunkikuvaa ja sijoittuvat mahdollisimman lähelle tietä.

Laadun paikkoja on Technopoliksen pohjoisosassa lentoasemanäkymän päätteenä sekä Ilmailutien päätteenä Ilmakehän eteläpuolella, Tikkurilantien ratikkapysäkkivarauksen ja Aerolan aluekeskuksen kohdalla sekä Lentoasemantien päätenäkyminä ramppien lähellä. Laadulla ei tarkoiteta korkeaa, vaan vaikuttavaa.

Kiinnostavuuden kehä kulkee Aerolan halki kovin erilaisissa ympäristöissä, mitä tulee suunnittelussa korostaa. Kiinnostavuuden kehä halkoo kaupunkimaista Technopolista, sujahtaa Pyttisbergetin metsään ja johtaa lopulta kulttuuriympäristöön Huberin halleille. Kiinnostavuuden kehällä tulee täälläkin olla vähintään 20 metrin välein kävelijän ympäristössä jotain kivaa ja kaunista, mikä voi metsäosuudella olla kauniita puita ja kukkivia



Kuva 44. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Aerolan kohdalta. (kts.sivu 19)

pensaita ja muita luonnonelementtejä sekä esimerkiksi ötökkähotelleja.

Arkkitehtuuri

Metsäiseen kaupunki-ilmeeseen kuuluu, että Aerola on puurakentamisen alue. Luonnonkivi voi olla osana julkisivua. Väritys pohjautuu puiden ja kivien väriskaalaan. Rakennuksissa on harjakatot tai kasvikatot. Alvar Aallon suunnittelemat Aerolan talot

ovat alueen valkoisena hohtava helmi. Myös Aerolan eteläosa toteutetaan ilmeeltään metsäisenä.

Kaupunkivihreä

Pyttisbergetin kallio ja metsä on Veromiehen tärkein metsäalue Muuran Plootukallion ohella. Metsä ja kalliot antavat Aerolalle luonteen. Niitä säilytetään mahdollisimman laajalti virkistysalueina, mutta myös kortteleissa siten, että metsää, kallioperän muotoja ja korkotasoja säästetään. Jos kallioleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Lopuksi kalliokohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle. Pyttisberget ja Pytinoja ovat ulkoilureitin ja viherkehän osia. Metsässä voi kävelyreitin varrella tai siitä hieman syrjässäkin olla yleinen grillikatos ja laavu, pitkospuita kosteikkoalueella tai hiljaisuuden paikka. Aerolaan eteläosaan toteutetaan vehreä liikuntapuisto. Asuntokadut ovat osin viherkatuja. Asuntokatujen ja Teknobulevardin katupuut edustavat kotimaisia puulajeja (esim. mänty, tammi, pihlaja). Tikkurilantie on bulevardi.

Asiasanat:

Metsäkaupunki
Puurakentaminen
Metsä
Seikkailu
Suhde luontoon

Kuvat 45-51

Wiima

Wiiman alue huokuu uusiokäyttöä ja kierrätystä. Se on Aviapoliksen Manchester ja Berliini, jota luova luokka muokkaa.

Elävä kaupunki

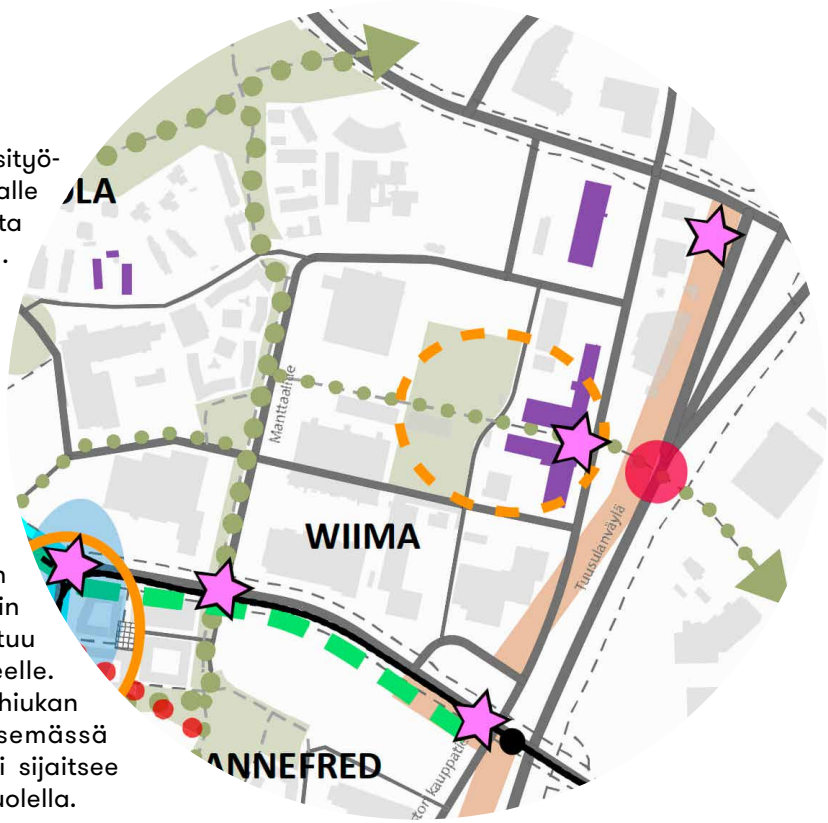
Alueen metsiköstä ja lammesta tulee puistokeidas asuinkortteleiden ja vanhojen teollisuusrakennusten väliin. Sen ympäristössä ihmiset tapaavat arjen askareissa: matonpesupaikalla, kasvimaalla, leikkipaikalla, päiväkodissa, käsityöpajoissa, myyjäisissä. Tämä ”aluekeskus” ei ole liian fiini, vaan rosoisempi tekemisen paikka. Alueen halki idästä länteen kulkee tärkeä ulkoilureittiyhteys, joka tulee Tikkurilan suunnasta Wiiman alueelle Tuusulanväylän alikulusta. Reitistä tulee tehdä turvallinen ja houkutteleva kulkea. Reitin kohokohtana ovat vanhat, teollisuuden punatiilirakennukset sekä alueen keskelle sijoittuva puistikko, joista aluekeskus muodostuu.

Alueen työpaikat sijoittuvat Ilmakehän ja Kiitoradantien varteen. Vanhoihin punatiilirakennuksiin sopii hyvin kulttuuritiloja tai pajatyyppisiä työtiloja ja ateljeetiloja Kaapelitehtaan tyyliin. Muutoin näille alueille voi hyvin sijoittua myös tuotanto- ja logistiikkatiloja, sillä ne ovat jokseenkin hyvin saavutettavissa Tuusulanväylältä eivätkä aiheuta läpiajoliikennettä Veromiehen muihin osiin.

Kaupunkikuva

Laadun paikka on Kiitoradantien varressa olevien punatiilirakennusten välissä, missä on miellyttävää, ihmisenkokoista mittakaavaa vaikkapa käsityöpajojen ja pienyritysten lomaan sijoittuvalle kahvilalle. Paikka myös ohjaa jalankulkijoita ja pyöräilijöitä Tuusulanväylän alikulkuun. Tikkurilantien varressa laadun paikka on merkitsemässä ”porttia” Aviapoliksen alueelle sekä Pytinojan puistoakselin liittymistä Annefredinpuistoon. Ilmakehän varressa on myös merkittävä ”portin” paikka.

Uudisrakennukset ovat tasakorkeasti viisikerroksisia, mikä tukee miellyttävää asuinalueen mittakaavaa. Tuusulanväylän varressa voi olla hiukan korkeampiakin rakennuksia siten, että niistä muodostuu muurimainen melusuoja muulle alueelle. Tikkurilantien sillan luona voi myös olla hiukan korkeampaa rakentamista merkitsemässä saapumista Aviapolikseen. ”Portin” pari sijaitsee Annefredin alueella, Tikkurilantien eteläpuolella.



Kuva 52. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Wiiman kohdalta. (kts.sivu 19)

Arkkitehtuuri

Alueen arkkitehtuurissa ja ympäristörakentamisessa näkyy teollisuushistoria. Punatiiliset teollisuusrakennukset säilytetään. Osa muista teollisuus- ja hallirakennuksia suositellaan uusiokäytettäviksi esimerkiksi pysäköinti- tai harrastustiloina. Rakennusten kattomuotona on pääosin harjakatto. Tasakattojen tulee olla pääasiassa kasvikattoja tai terasseja.

Julkisivumateriaalit ja -värit ovat tiiltä, corten-terästä, metallia, ruosteen sävyjä. Uudisrakennuksissa käytetään muita kuin punatiilen sävyjä. Asuinrakennuksissa voidaan käyttää myös rappausta.

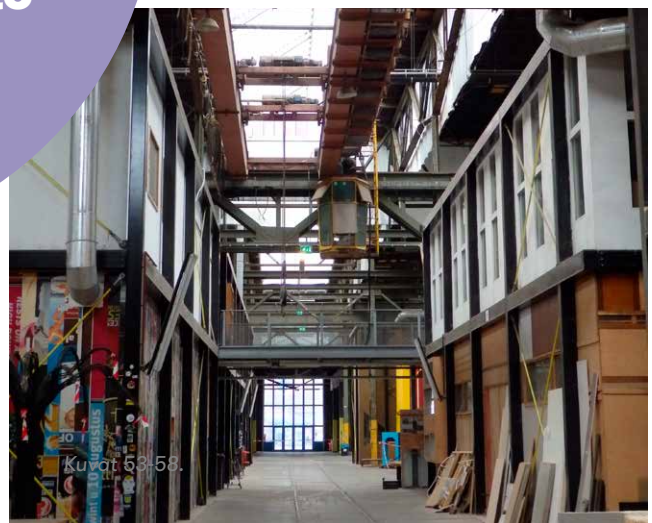
Kaupunkivihreä

Lammikko ja pikku metsikkö säilytetään mahdollisimman laajalti ja kehitetään puistoksi, jossa on tilaa myös eläimille, etenkin hyönteisille ja pönttöpesijöille. Puisto liitetään viherverkostoon ja Manttaalitien varteen vihreällä ja vehmaalla

jalankulun ja pyöräilyn yhteydellä, joko puistolla tai ns. viherkadulla. Manttaalitiellä ja Tikkurilantiellä on bulevardin puurivit.

Asiasanat:

Kierrätys
Rosoisuus
Luovuus
Teollisuuden perintö



Kuvat 53-58.

Jumbo

Jumbo on lentoaseman ohella Aviapoliksen toinen napa, kaupallinen solmukohta, Aviapoliksen värikäs Las Vegas.

Elävä kaupunki

Kauppakeskuksen asiakkaat tulevat ympäri pääkaupunkiseutua ja hotelli- ja kylpylävieraat kauempaakin. Ratikka ja Aviapoliksen kehittyminen parantavat Jumbon saavutettavuutta joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. Jumbo ja Flamingo ovat hybridi, jotka tarjoavat kattavat kaupalliset palvelut sekä elämyksiä ja pakoa arjen harmaudesta. Varsinkin katutasossa tulee olla tiloja, jotka vetävät jalankulkijoita puoleensa. Katutalon tiloja tulee sijoittaa sopivasti kiinnostavuuden kehän varrelle Rälssitielle ja Tasetielle.

Kaupunkikuva

Alueen identiteetti tiivistyy kauppakadun varrelle, rakennusten sisälle. Kauppakeskuksella on jättimittakaava, mutta jalankulkijan liikkumisympäristöstä tulee tehdä miellyttävä ja turvallinen myös rakennuksen ulkopuolella.

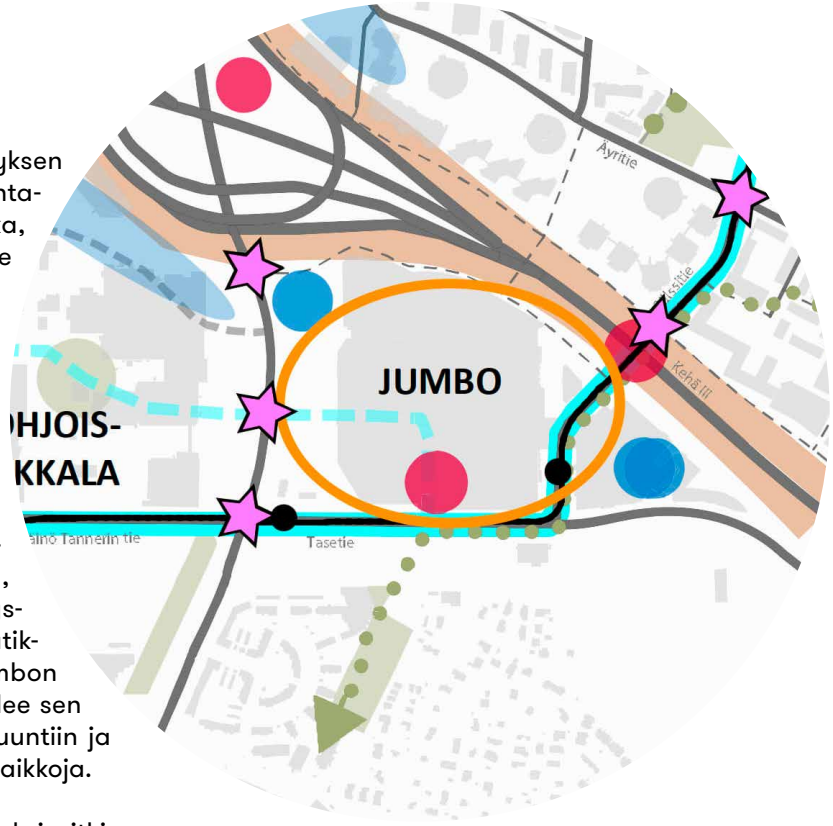
Korkean rakentamisen paikat ovat Kehä III:n varrella ja varsinkin Lentoasemantien risteyksessä, missä korkealla rakentamisella saadaan näyttävyyttä Kehä III:lle päin. Nykyinen suuri Jumbon ja Flamingon rakennuskokonaisuus tarjoaa lähialueelle suojaa liikenteen melulta. Eritasoristeyksen jokaisessa kulmassa on vähintään kohtalaisen korkean rakentamisen paikka, millä osoitetaan jo kaukaa lentokentälle kulkevan risteys. Korkeiden rakennusten yläosien tulee olla sopivia kulttuurimaiseman taustaksi Haltialan, Ylästön ja Backaksen suunnasta katsottaessa.

Laadun paikat sijoittuvat kiinnostavuuden kehän varrelle. Laadun paikkoja on Rälssitiellä Kehä III:n alituksessa, Kehä III:n rampin laidalla kertomassa ajonopeuden muuttumisesta, sekä kohdassa, jossa on potentiaalinen jalankulun ylityspaikka kohti Pohjois-Pakkalaa, sekä ratikkapysäkkien ympäristöissä. Koska Jumbon kortteli on Veromiehen ”toinen napa”, tulee sen olla toteutukseltaan laadukas kaikkiin suuntiin ja muodostaa katumiljööseen laadukkaita paikkoja.

Kiinnostavuuden kehä kulkee ainakin aluksi pitkin nykyistä katuverkkoa: Rälssitie – Tasetie – Väinö Tannerin tie – Osuustie. Myöhemmässä vaiheessa reitti voi kulkea myös kauppakeskuksen läpi, Lentoasemantien yli ja teollisuuden väistyttyä uuden Pohjois-Pakkalan alueen halki.

Arkkitehtuuri

Arkkitehtuuri on villiä ja vapaata. Kattomuotojen tulee olla silhuetiltaan ympäristöstään poikkeavia. Julkisivumateriaalit ja -värit voivat olla mitä vain! Valomainokset voivat olla runsaita.



Kuva 59. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Jumbon kohdalta. (kts.sivu 19)

Kaupunkivihreä

Ympäröiville kaduille tulee istuttaa mahdollisimman paljon puita tai tilan puutteen vuoksi köynnösseiniä varsinkin jalankulkijan ympäristöön. Korttelissa, varsinkin jalankulkijan reiteillä, tulee olla kasvillisuutta. Viherkeidas kauppakeskuksen sisällä tai pihalla olisi piste jiin päälle!

Asiasanat:

Villi ja Vapaa
Solmukohta
Kaupallisuus

Pohjois-Pakkala

Monien mahdollisuuksien maa, jonka tarkemmasta sisällöstä on syytä järjestää arkkitehtuurikilpailu sitten, kun teollinen toiminta poistuu.

Elävä kaupunki

Alueella on lähtökohtiensa vuoksi mahdollisuuksia kehittyä kaupunkirakenteeltaan varsin monipuoliseksi ympäristöksi, jossa on työpaikkoja, asumista, virkistystä, kulttuuritiloja ja muita palveluita. Ratikkapysäkit ovat alueen laidoilla Osuustiellä sekä Lentoasemantien ja Tasetien risteyksessä.

Kiinnostavuuden kehällä on Pohjois-Pakkalassa kaksi vaihtoehtoista reittiä: alkuvaiheessa nykyinen katuverkko Väinö Tannerin tiellä ja Osuustiellä tarjoaa edellytykset kiinnostavuuden rakentumiselle, mutta myöhemmin reitti voi kulkea alueen halki suoraan Jumbolta Osuustielle ratikkapysäkille.

Kehä III:n varteen tulee rakennukset sijoittaa tiiviiksi rintamaksi. Toimitilat sopivat tähän hyvin. Alue tarvitsee myös keskeisen puiston.

Kaupunkikuva

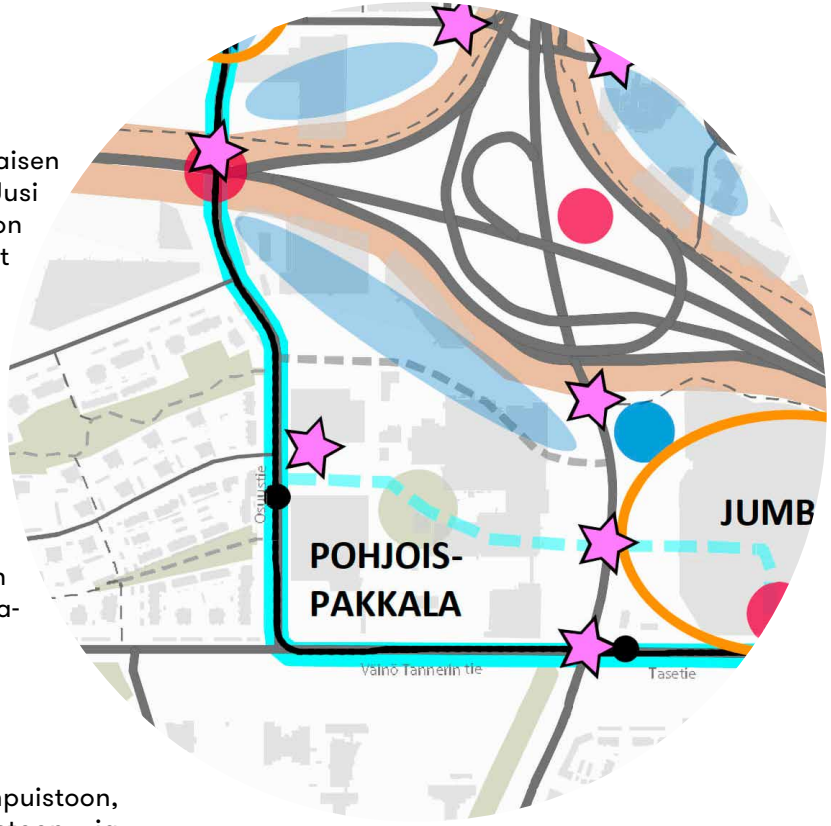
Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat työpaikkarakentamisen paikkoja. Kohtalaisen korkealla ja muurimaisella rakentamisella saadaan meluestettä asuinalueen suojaksi. ”Muurista” voi nousta korkeampiakin osia, joiden tulee olla arkkitehtuuriltaan näyttäviä.

Asuminen sijoittuu luontevasti muurimaisen työpaikkarakentamisen katveeseen. Uusi puisto on alueen henkireikä, jolta on kulkemaan houkuttavat, vehreät yhteydet muihin lähipuistoihin ja ratikkapysäkille. Puistoreitti voi jatkua kauppakatuna Jumbon puolelle.

Laadun paikkoja on Kehä III:n alitus, josta tulee kehittää kulkemista johdatteleva paikka esimerkiksi erityisen valaistuksen ja värien keinoin; Kehä III:n ramppien laidalla risteyksen lounaiskulman kiinnekohtana; Lentoasemantien varressa Jumboa vastapäätä sekä ratikkapysäkkien ympäristöt.

Kaupunkivihreä

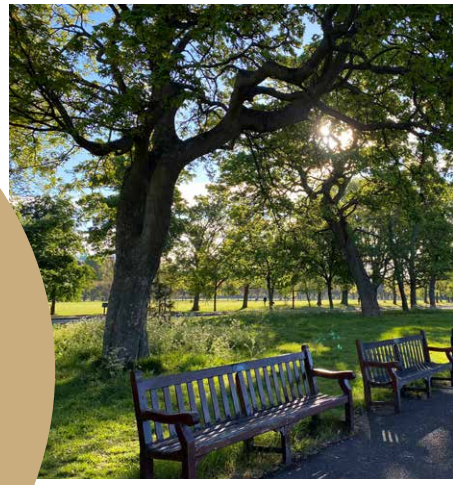
Alueen uusi puisto liittyy Juunspakanpuistoon, Antaksenpuistoon ja Tuulensuunpuistoon ja johdattaa Lentoasemantien yli Jumbon suuntaan. Osuustiellä, Väinö Tannerin tiellä ja alueen uudella pääkadulla on katupuurivit.

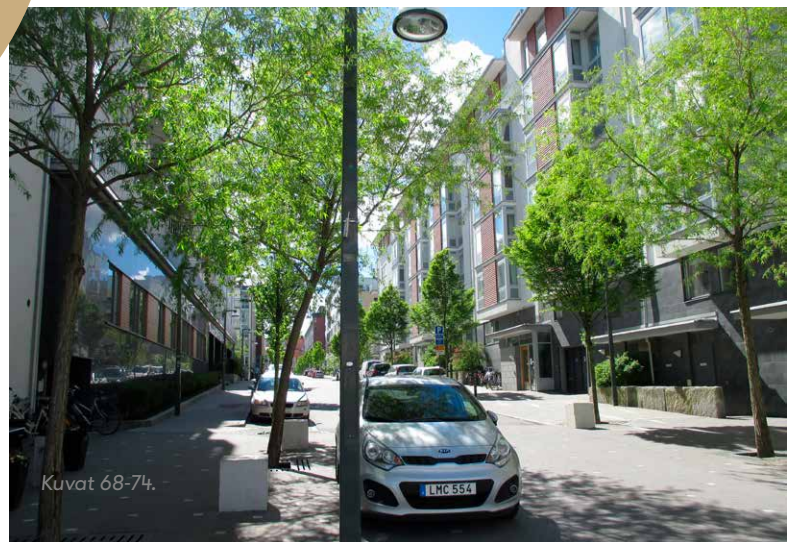


Kuva 67. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Pohjois-Pakkalan kohdalta. (kts.sivu 19)

Asiasanat:

Tulevaisuus
Monipuolisuus
Arkkitehtikilpailu





Kuvat 68-74.

Tikkurilantie

Matka erilaisten maisemien halki.

Elävä kaupunki

Tikkurilantie on Veromiehen asuinalueita halkova ja sivuava päätie, jolla liikenteen nopeuksia hillitään ja jalankulkijan liikkumisympäristöä korostetaan myös kaupunkirakenteellisin ja -kuvallisin keinoin. Kadulla on eriluonteisia jaksoja, mikä ylläpitää kulkijan mielenkiintoa. Kadulta avautuu näkymiä kortteleihin, puistoihin ja identiteettirakennuksille.

Vantaan ratikka on suunniteltu kulkemaan osin Tikkurilantietä sekä risteämään sen kanssa. Varaudutaan siihen, että ratikalla saattaa olla myös Helsinkiin suuntautuva linjaus, joka kulkisi Tikkurilantiellä Aviabulevardin ja Rälssitien välillä ja jolla olisi pysäkki tällä välillä. Tikkurilantien varrelle sijoittuu katutilaan avautuvia kivijalkatiloja etenkin ratikkapysäkkien läheisyyteen. Osa Tikkurilantiestä kuuluu kiinnostavuuden kehään, mikä on otettava huomioon myös katusuunnittelussa riittävinä tilavaruksina sekä asemakaavoissa toimintojen määrittelyssä ja sijoittelussa.

Kaupunkikuva

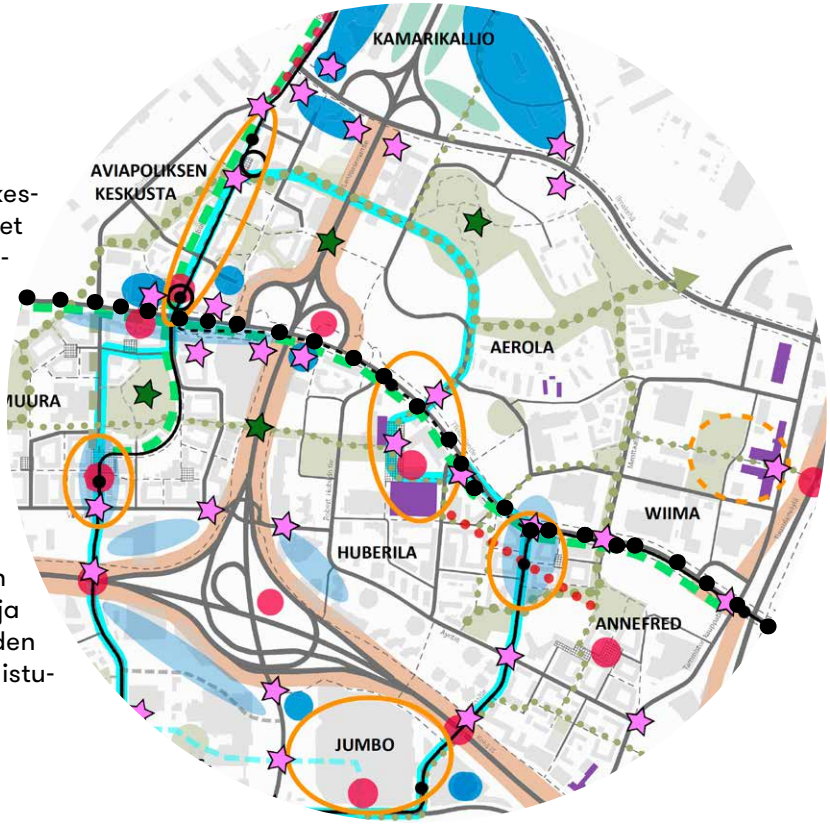
Tikkurilantiellä on koko matkan Tuusulanväylältä Pakkalantielle puurivit tien molemmin puolin ajoradan tai ratikkalinjan ja jalankulun ja pyörätien raitin välissä, mikä antaa tielle sen bulevardimaisen pääkatuilmeen. Paikoissa, joissa puita ei voi istuttaa, esimerkiksi toteutuneen tilanpuutteen vuoksi, istutettava puu on syytä korvata muulla viherrakenteella.

Annefredin, Huberilan ja Aerolan aluekeskuksen kohdalla kahden kerroksen korkuiset kivijalat ja arkadit muodostavat keskustamaista ilmettä kiinnostavuuden kehälle. Noin 20 metrin välein on jotain kivaa ja kaunista. Paikalliskeskustat näkyvät tielle ja niitä korostetaan näkyvimmillä rakennuksilla, laadukkuudella ja historian esiin tuomisella. Huberin hallit näkyvät Tikkurilantielle ja tuovat tien kulkijalle häivähdyksen historiaa.

Tikkurilantien varrella on myös laadun paikkoja; kaupunkikuvallisia korostuksia ja toiminnallisia solmukohtia, kiinnostavuuden kehän ja Pytinojan risteämä, erityisiä istutuksia tai kalusteita.

Kaupunkivihreä

Tikkurilantiellä on keskustamaisten jaksojen lisäksi myös vihreitä jaksoja. Tiellä itsellään on bulevardin puurivit, mutta siltä avautuu myös näkymiä laajempiin puistoihin: Krakanojalle, Muuran alueen puistoihin, Huberilaan, Pytinojalle ja Annefredinpuistoon. Tikkurilantien katupuurivien puulaji voi vaihdella sen mukaan, kun ympäristö vaihtuu. Näin Tikkurilantietä kulkeva voi kokea matkaavansa erilaisten maisemien halki.



Kuva 75. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta. Tikkurilantie korostettu kartalta mustalla pistepalloviivalla. (kts.sivu 19)

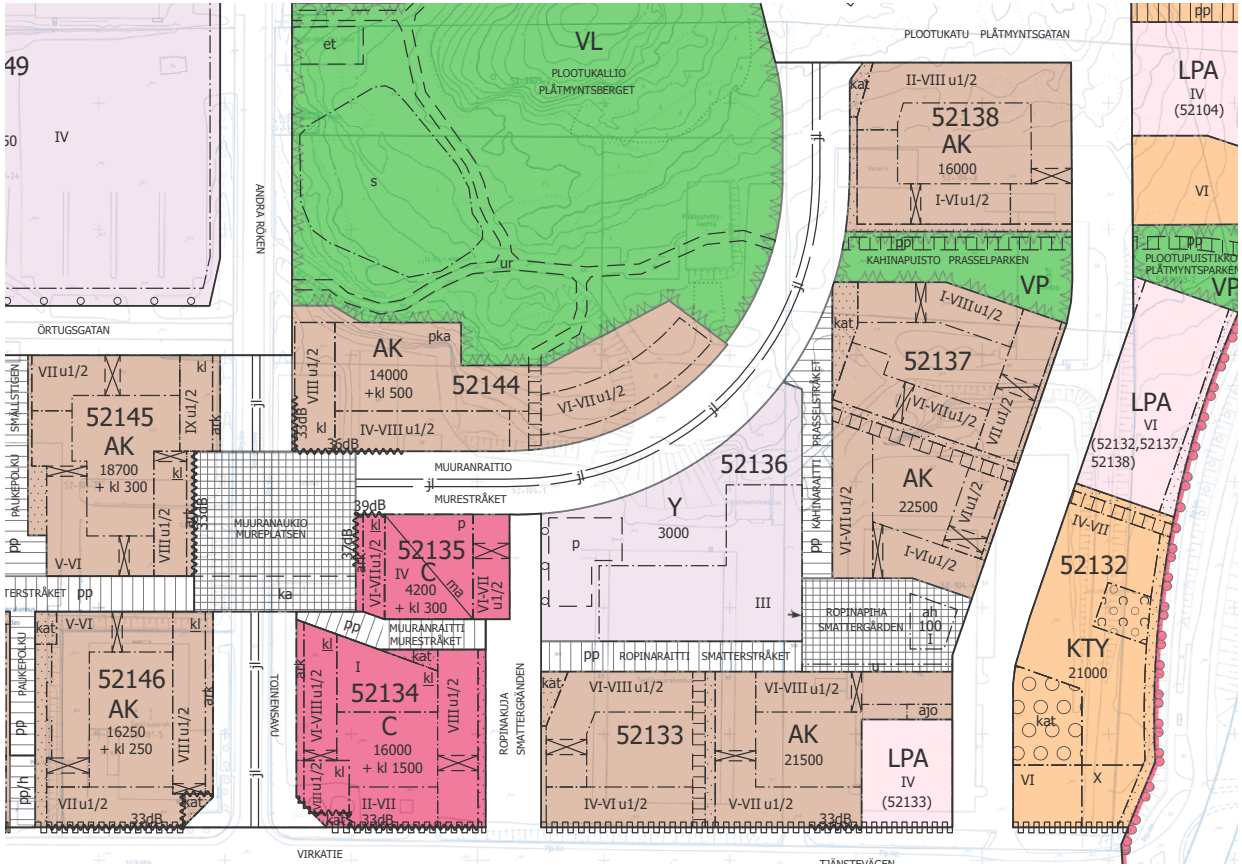
Asiasanat:

Bulevardi
Maisema
Rytmi
Vaihtelevuus

Asemakaavamääräykset

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden pohjalta on laadittu ja koottu kokoelma asemakaavamääräyksiä käytettäväksi tulevissa asemakaavamuutoksissa Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueilla. Maanomistajia tullaan näin kohtelemaan tasapuolisesti myös asemakaavamuutosten osalta, kun samoja määräyksiä käytetään tapauskohtaisesti ja kuhunkin asiayhteyteen soveltaen kaikissa kaavoissa.



Kuva 1. Ote Muuran kaavaluonnoksesta (kaavanumero 052600, kh 5.9.2022), jossa on käytetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden yhteisiä uusia aluemerkintöjä (joustavampaa KTY-merkintää sekä taskupuistomerkintää kat eri tavoin).

LIITE 2

Aluemerkinnät

Toimitilarakennusten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja, majoitustiloja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta tuotantotilaa sekä palvelu-, kulttuuri-, liikunta- ja opetustiloja sekä edellä mainittuihin pääkäyttötarkoituksiin ja asumiseen liittyviä varastotiloja.

Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue. Alue tulee rakentaa julkisena tai puolijulkisena puistomaisena tilana eli taskupuistona.

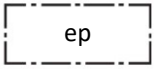
Taskupuistoon tulee sijoittaa [puu, penkki ja kukkia].

Taskupuisto tulee rajata katualueesta kiveyksellä. Alue tulee suunnitella kokonaisuudessaan läpäisevin pinnoittein.

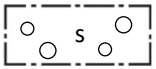
Taskupuistoon tulee istuttaa kukkivia puita ja pensaita sekä aluetta on kehitettävä pölyttäjien elinympäristönä.

Taskupuistoon tulee istuttaa riittävän kokoisina taimina kookkaiksi kasvavia puita sekä kerroksellisesti kasvavia pensaita.

Taskupuistoon tulee olla pääsy julkisesta tilasta.



Maantasoasunnon pääsisäänkäyntiin liittyvä etupuutarha.



Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

(+ täsmennys:) Avokalliot tulee säilyttää. Aluetta tulee kehittää valtaosin luonnontilaisena alueena.

Asemakaavamääräykset

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.

Noin 20 metrin välein tulee rakennuksen julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.

Asunnot eivät saa avautua vain julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso asunnossa (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Kamarikallio, Aviapoliksen keskus, Muura:

Suunnittelussa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.

Rakennusoikeus

Asukkaiden yhteistiloja ja varastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Yhteistiloiksi ei lasketa varastoja.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m2 saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m2/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

> *Käytetään piha-/pelastautumismääräyksen kanssa:*
> *Pihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.*

Korttelialueelle tulee rakentaa vähintään x k-m2 asukkaiden yhteistiloja: pesuloita ja kuivatustiloja, vapaa-ajantiloja ja talosaunoja.

TAI

Korttelialueella tulee asukkaiden yhteiskäyttötiloja; yhteistiloja; pesuloita ja kuivatustiloja, kerho- ja harrastetiloja ja talosaunoja, varten käyttää vähintään se määrä, joka vastaa 10:tä prosenttia rakennusoikeudesta.

Kivijalkakerrokseen tulee sijoittaa asumista palvelevia kerho- ja harrastetiloja, pesuloita ja/tai liike-, toimisto- ja palvelutiloja vähintään x k-m² kadunvarren pohjakerroksen alasta / [60] % maantasojulkisivun osuudesta.

Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa vähintään se määrä, joka vastaa [1,5] %:a rakennusoikeudesta.

[Tikkurilantien varressa] kivijalkakerrokseen tulee rakentaa vähintään x k-m2 liiketilaa. Liiketilan tulee olla jaettavissa useampaan osaan, joihin jokaiseen on suora kulkuyhteys kadulta.

Liiketilat tulee suunnitella siten, että niitä voidaan tarvittaessa yhdistää ja jakaa. MATTI

Korttelit

Korttelin ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä tulee laatia koko korttelin laajuinen suunnitelma rakentumisen vaiheistuksesta ja tarvittaessa väliaikaisesta käytöstä. Suunnitelmaa päivitetään tarvittaessa seuraavien rakennuslupien yhteydessä.

Jokaisesta korttelista tulee korttelin ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä laatia kokonaissuunnitelma, jossa on alustavasti esitelty [kattomuotojen ja kivijalkatoimintojen sijoittuminen], pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma. (Näiden suunnitelmien tulee olla rakennustapaohjeessa määriteltyjen konseptien mukaisia ja toteutuksien kortteleittain erilaisia.)

Kortteleiden tulee olla pääosin umpikortteleita, joissa rakennukset ovat korttelin sivun pituudelta kiinni toisissaan.

Kunkin korttelijulkisivun on pääasiassa muodostuttava useamman kuin kahden rakennuksen julkisivusta.

[Korttelin kaupunkikuvallisesti merkittävä kohta] tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja/tai ympäristörakentamisen keinoin.

TAI

Korttelin X kulmaa Y- ja Z-katujen risteyksessä tulee korostaa alueen maamerkkinä arkkitehtuurin keinoin.

Rakennuksen pääsisäänkäynnit tulee sijoittaa kadun tai jalankulkureittien puolelle. Asuinrakennuksen porrashuoneen sisäänkäynti tulee sijoittaa myös pihan puolelle.

Maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja. Huoneistoihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta tai toissijaisesti korttelipihalta.

Asukkaiden yhteiset saunatilat tulee sijoittaa ylimpään kerrokseen. Ne saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

TAI

Silloin, kun asukkaiden yhteiset saunatilat sijoitetaan ylimpään kerrokseen, ne saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

Asukkaiden yhteistilojen; pesuloiden ja kerho- ja harrastustilojen, tulee sijoittua ensisijaisesti maantasokerrokseen jalankulkureittien varsille. Yhteistiloja saa käyttää asukkaiden työtiloina.

TAI

Asukkaiden yhteistilat; pesulat ja kerho- ja harrastustilat, tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Tilojen tulee avautua pääosin jalankulkureittien suuntaan.

Ravintolat tulee sijoittaa rakennuksen katutasoon.

Kadun varrella olevan rakennuksen julkisivun ja toimintojen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkijan sääsuoja katoksin tai arkadein.

Lastaus-, jäte- ja huoltotilat tulee sijoittaa rakennukseen. Ulkovarastointia ei sallita.

Rakennukset

Julkisivut

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen, värityksen (ja materiaalien) tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Saman rakennuksen kerrosluvultaan erilaiset osat tulee käsitellä kuin ne olisivat erillisiä rakennuksia.

Rakennuksen kaupunkikuvallisesti tärkeissä, kadun puoleisissa ja kadulle näkyvissä julkisivuissa ei sallita näkyviä elementtisaumoja. Muilta osin elementtisaumat tulee häivyttää sauman sijoituksen tai julkisivun pintarakenteen avulla.

Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Asuintalossa pääty- ja kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan.

Katujulkisivujen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma.

Puurunkoisten rakennusten julkisivujen päämateriaalin tulee olla puu.

Piharakennusten ja -rakenteiden tulee sopia korttelin rakennusten arkkitehtuuriin.

Kivijalka ja sen lähiympäristö

Kadun varrelle maantasoon tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin; materiaaleilla, väreillä ja rakennusosilla, ja joka avautuu suurin ikkunoin ja ovin kadulle ja/tai jalankulkureittien suuntaan.

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin; katosten, sisäänvetojen ja näyttävien ovien avulla, sekä valaistuksella.

Sisäänkäyntien yhteyteen tulee suunnitella laadukas ja viihtyisä ulkotila.

X-tien ja Y-kadun varrella olevista maantasokerroksen tiloista vähintään [80] % tulee olla liike- ja myymälätiloiksi soveltuvia tiloja, joiden katujulkisivu tulee tehdä näyteikkunajulkisivuna.

Kortteliin X / Aukion äärelle sijoittuvat kivijalkojen liiketilat tulee suunnitella ravintolakäyttöön soveltuviksi, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa.

Kadun/aukion varressa kivijalkakerroksen tulee olla [vähintään 4] m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma.

Asuinkortteleissa: vähintään 4 m
Keskustakortteleissa: vähintään on 5 m
Kaupunkikuvallisesti merkittävissä korostettavissa kohdissa: 6 m.

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että [x-] tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa useampaan osaan.

Kadun varrella asukkaiden yhteistilojen tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön.

Kivijalkakerroksessa asuinhuoneen yksityisyys tulee turvata esim. istutuksilla, sisäänvedetyillä terasseilla tai siten, että asuinhuoneen lattia on vähintään 0,5 m viereisen katutason pintaa ylempänä.

Kivijalkakerroksen tulee erottua muusta julkisivusta siten, että kävely-ympäristöstä tulee visuaalisesti monimuotoinen ja laadukas.

Kivijalkakerroksen julkisivusta tulee vähintään [75] % olla ikkunapintaa /näyteikkunajulkisivua.

[Muutoin] kivijalkakerroksen julkisivussa tulee suosia luonnonmukaisia materiaaleja ja lämpimiä sävyjä jalankulkureittien varrella.

[XX-kadun puolella] julkisivu tulee rakentaa arkadina tai arkadimaisena parvekejulkisivuna, jonka vapaa syvyys on vähintään 3 metriä ja korkeus vähintään 4 metriä / 5 metriä.

TAI

[XX-kadun] varrella korttelijulkisivulle tulee jalankulkijan sääsuojaksi toteuttaa joko arkadia tai arkadia ja katosta.

Arkadin ja katoksen vapaan leveyden tulee olla vähintään 3 metriä ja korkeuden vähintään 5 metriä.

Arkadin ja katoksen tulee olla läpikuljettava ja kadun tasossa.

Parvekkeet

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke tai viherhuone kadun tai aukion puolelta lukien kolmannesta kerroksesta ylöspäin.

TAI

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone.

Kiinnostavuuden kehän ”urbaani syke” -jakso: Aviabulevardi, Huberila - Annefred, Muuran keskus, Jumbon ympäristö

Kadun ja aukion puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai antaa sisäänvedettyjen parvekkeiden vaikutelma. Aukioiden ja X-kadun varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

Ulokeparvekkeita sallitaan kadun ja aukion puolella vain yksittäisinä ja kaupunkikuvallisesti perusteltuina.

Katot

Tasakattojen tulee olla pääosin niittykattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Kylmät rakennukset ja rakennelmat tulee toteuttaa kasvikattoisina.

[Tontille X] on [asuin]rakennuksen ylimpään kerrokseen rakennettava kattoterassi asukkaiden käyttöön. Kattoterassille saa rakentaa katoksia ja pergoloita.

Katolle sijoitettavat energian tuotantoon tarkoitetut tekniset laitteet ja varusteet on suunniteltava osaksi rakennuksen kattomaisemaa ja arkkitehtuuria.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Kamarikallio:

[Ilmakehän pohjoispuolella] rakennuksissa, joiden kerrosluku on vähintään X, kattomuodon ja/tai rakennuksen silhuetin tulee olla näyttävä ja suorakulmaisesta muodosta poikkeava.

[Ilmakehän pohjoispuolella] maantasokerroksen julkisivuissa tulee käyttää puuta jalankulkureittien varrella.

[Ilmakehän pohjoispuolella] rakennusten julkisivumateriaalin ja -värityksen tulee pohjautua ilmailuun.

Aviapoliksen keskusta:

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] kattopintojen tulee olla värikkäitä. Vähintäänkin viereisten kortteleiden/rakennusten kattojen tulee olla eri väriset, lukuun ottamatta kasvikattoja ja kattoterasseja.

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] kussakin korttelissa tulee olla vaihtelevia kattomuotoja ja räystäslinjan korkoja.

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] rakennusten julkisivujen päämateriaalin tulee olla pääasiassa kiviaineinen ja värityksen tulee pohjautua lähiympäristön kallioiden väreihin.

Toimitilarakentamisessa sallitaan myös ilmailuun liittyvät julkisivumateriaalit ja -värit.

Muura:

Alueella kaupunkitilaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto.

Kortteliin tulee laatia koko korttelia koskeva värisuunnitelma ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Värisuunnitelman tulee perustua vuodenaikojen kiertoon asemakaavan erillisenä liitteenä olevan Muuran konseptin mukaisesti.

Asuinrakennusten ullakolle saa rakentaa asuintiloja kerrosluvun estämättä. Asuinrakennusten vesikatto tulee rakentaa niin, että ullakolle voidaan rakentaa asuintiloja.

Huberila:

Kadun puolella julkisivumateriaalin tulee olla [pääasiassa] tiiltä, betonia, corten-terästä, metallia, keraamista laattaa ja/tai muuta teollisuuteen viittaavaa materiaalia. Rappausta sallitaan vain asuinrakennuksissa.

Kadun puolella julkisivujen tulee olla väritykseltään tummia ja maanläheisiä.

Sisäpihan puoleisten julkisivujen värisävyjen tulee olla vaaleita.

Annefred:

Kortteleiden julkisivujen tulee olla yleisilmeeltään vaaleita ja luonnonläheisiä. Julkisivuja voi rytmittää ja korostaa paikoin tummemmilla sävyillä ja punatiilellä. Julkisivumateriaaleja tulee käyttää monipuolisesti.

Rakennusten värityksen tulee pohjautua niittykasvien sekä punatiilen väreihin.

Rakennusten kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa.

Aerola:

[Aerolan alueella (Lentoasemantien, Ilmakehän, Manttaalitien ja Tikkurilantien rajaamalla alueella)] rakennusten värityksen tulee pohjautua alueen metsän ja kallioiden väreihin. Teknobulevardiin ja Ilmakehään rajautuvien kortteleiden toimitilarakentamisessa sallitaan myös ilmailuun liittyvät julkisivumateriaalit ja -värit.

Asuinrakennusten tulee olla pääosin puurakenteisia ja julkisivujen tulee olla puuta.

Asuinrakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

Lentoasemantien ja Teknobulevardin välisellä alueella tulee olla vaihtelevia kattomuotoja ja räystäslinjan korkoja.

Koulun pihan tulee olla kadulle päin vehreä ja se tulee rajata katua vasten puilla ja/tai suuriksi kasvavilla pensailla.

Wiima:

Julkisivumateriaalien ja -värien tulee olla tiiltä, corten-terästä, ruosteen sävyistä betonia ja/tai muuta teollisuuteen viittaavaa materiaalia ja väriä. Rappausta sallitaan vain asuinrakennuksissa.

Uudisrakennusten julkisivujen päämateriaali ei saa olla punatiiltä.

Rakennusten kattomuodon tulee olla pääasiassa harjakatto. Tasakattojen tulee olla pääasiassa kasvikattoja tai terasseja.

Jumbo:

Alueen valomainokset tulee suunnitella ja toteuttaa näyttävästi ja korkeatasoisesti. Valomainoksista tulee laatia kokonaissuunnitelma ja hyväksyttää se rakennuslupaviranomaisella ennen toteutusta.

Maantasokerroksen julkisivuissa tulee käyttää puuta tai keraamista materiaalia jalankulkureittien varrella.

Pysäköintilaitokset

Pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan näyttävä.

TAI

Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuria vastaaviksi.

Pysäköintilaitoksen julkisivumateriaalien ja -värityksen tulee noudattaa alueen materiaali- ja väriperiaatetta.

Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan.

Etelään ja länteen suuntautuvilla sekä asukkaiden pihaa rajaavilla pysäköintilaitoksen julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä muut tarvittavat rakenteet.

Pysäköintilaitoksen kivijalkaan, jalankulkureittien varrelle, tulee sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistilo-

ja tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja sekä muita, liikkumista ja jakamistaloutta palvelevia liike- ja palvelutiloja, ja/tai muodostaa kivijalasta visuaalisin keinoin mielenkiintoinen.

Pysäköintilaitoksen kivijalkaan ja katolle saa sijoittaa ravintoloita, kahviloita sekä myymälä-, palvelu- ja liikuntatiloja.

Pysäköintilaitoksen ylimmän kerroksen alasta tulee vähintään [80] % olla kasvikattoa ja/tai asukkaiden oleskelua ja liikuntaa palvelevia toimintoja. Katolle saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja laitteita.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään x [arvo seuraavan taulukon mukaisesti].

ALUEEN KÄYTTÖTARKOITUS	VIHERKERROIN
Asuinrakennusten korttelialue (A, AK, AP...)	1,0
Palvelurakennusten ja toimistojen korttelialueet (P, PL, KT, KTY)	0,9
Yleisten rakennusten korttelialueet (Y, YL, YH, YU...)	1,0
Keskustatoimintojen ja liikerakennusten korttelialueet (C, K, KL)	0,9
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet (T, TV, TY)	0,6
Autopaikkojen korttelialueet (LPA)	jyvitys osaksi korttelia (tai 0,6)

LPA-korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,6 ja/tai jyvitettynä niiden kortteleiden kesken, joiden autopaikat sijaitsevat kyseisellä korttelialueella.

Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Kadun tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.

[Asukkaiden yhteistilojen] sisäänkäyntien yhteydessä/ Korttelin rajalla tulee julkinen tila erottaa yksityisestä tilasta istutuksin, tasoeroin, sisäänvedoin, materiaalimuutoksin ja/tai rakentein.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit.

Sisäpihan puolella asuntokohtaisilta pihoilta ja terasseilta tulee olla kulku korttelipihalle.

Jalankulkureittiin tai yleiseen alueeseen rajautuvat asuintontin osat, joihin ei tule rakennusta, tulee istuttaa monimuotoisiksi ja rajata jalankulkureittejä tai yleisiä alueita vasten pensasaidoin, puurakenteisin aidoin tai [luonnonkivi]muurein.

Korttelin piha-alue tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta. Pihan tulee olla pääosin maanvarainen. Tonttien välisille rajoille ei saa rakentaa aitaa.

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla

ja lajivalinnoilla / infra-RYL:n mukaisilla kasvualustoilla.

Istutettavien taimien tulee olla pääosin kotimaisia.

Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.

Korttelialueen tai sen osan asfaltoiminen on kielletty.

TAI

Kulkureiteillä ja pysäköintialueella tulee käyttää läpäiseviä pinnoitteita. Asfaltointia saa käyttää ainoastaan ajoreiteillä.

Sisäpihalle ei saa sijoittaa pysäköintiä eikä pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja. käytetään paloporrasmääräyksen kanssa

Säilytettäväksi osoitetut [tai muuten identifioidut] piha-alueen osat on rakennustöiden ajaksi aidattava, [eikä niille saa läjittää louhetta tai rakennustarvikkeita, eikä siellä saa olla työmaa-aikaisia rakennelmia tai kulkureittejä].

Tontin avokalliot tulee säilyttää ja suunnitella osaksi leikki- ja oleskelualueita.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Etupuutarhat /asuntokohtaiset sisääntulopihat

Maantasokerroksen asunnoilla tulee kadun puolella olla asuntokohtaiset sisääntulopihat tai sisäänvedetyt, lasitetut parvekkeet.

Asuntokohtaiset sisääntulopihat tulee [rakentaa viihtyisiksi oleskelupihoiksi ja] rajata katualueesta viherrakentamisen keinoin tai rakentein.

Kamarikallio:

[Ilmakehän pohjoispuolella] pihan suunnittelussa tulee hyödyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, siirtolohkareita ja kallioita.

Aviapoliksen keskusta:

[Aviapoliksen keskustan alueella (Ilmakehän, Lentoasemantien, Tikkurilantien ja Turbiinitien rajaamalla alueella)] pihan suunnittelussa tulee hyödyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, siirtolohkareita ja kallioita.

Aerola:

Pihan suunnittelussa tulee hyödyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, kosteikkoja, siirtolohkareita ja kallioita.

Hulevedet

Korttelialueella on viivytettävä hulevesiä. Rakennuslupaa varten tulee laatia [koko korttelin yhteinen] hulevesisuunnitelma sekä suunnitelma työaikaisten hulevesien käsittelystä. Hulevesisuunnitelma tulee hyväksyttää kaupungilla.

Hulevesien hallinta voidaan järjestää tonttijaosta riippumatta.

Hulevesien viivytystilavuuden tulee olla 1 m3/100 m2 vettä läpäisemätöntä pintaa kohden.

Hulevesien viivytys tulee sovittaa kallioisena säilytettävään maisemaan.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikat tulee sijoittaa sateelta suojattuun ja lukittuun tilaan.

Varastot, viherhuoneet ja yhteistilat eivät mitoita auto- ja polkupyöräpaikkoja eivätkä väestönsuojia.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta, mahdollistaa uusiutuvan energian tuotanto tontilla sekä osoittaa pyrkimys hiilineutraaliuteen. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. (esimerkkimääräys)

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Pysäköintilaitoksessa tulee vähintään x % paikoista varata sähköauton latauspisteille. Latauspistevalmius tulee toteuttaa vähintään x prosenttiin pysäköintipaikoista. (esimerkkimääräys)

Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun, uusiutuvan energian avulla. (esimerkkimääräys)

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä. (esimerkkimääräys)

Toimistorakennuksissa tulee toteuttaa vähintään [x]-energiatehokkuusluokan keskiarvoa parempi energiatehokkuus. Energiatehokkuusluku varmistetaan rakennusluvan yhteydessä. (esimerkkimääräys)

Väliaikaisuus

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Veromiehen ja Pakkalan pohjoisosan kaupunkirakenne uudistuu hitaasti. Eteen tulee montaa kertaa tilanne, jossa rakennustyömaan vieressä asutaan ja toimitaan tai valmiiden kortteleiden vieressä on joutomaata. Saatetaan tarvita tilapäisiä melusuojauksia. Koska alue rakentuu vaiheittain, tarvitaan viihtyisiä, väliaikaisia paikkoja ”liimaksi” valmiiden kaupunkipalasten väliin. Jos suurempi hanke rakentuu vuosien saatossa kortteli kerrallaan, voisi rakentamista vielä odottavalle osalle järjestää maisemallista tai toiminnallista väliaikaisuutta.

Väliaikaiskäytöllä on monia hyötyjä. Sillä voidaan lisätä alueen kiinnostavuutta ja turvallisuuden tunnetta. Hetkiin sidottu, yllätyksellinen tilankäyttö ja tapahtumallisuus lisäävät asukkaiden viihtyvyyttä, houkuttavat vierailijoita ja toimivat matkailuvalttina. Samalla syntyy uutta elävää kaupunkiympäristöä, jossa on ajallista kerrostuneisuutta. Väliaikaiskäyttäjät tuovat vuokratuloja. Väliaikaistilat tarjoavat luovan talouden ponnahduslautoja, jotka tarjoavat pienille nouseville yrittäjille halvalla tiloja. Tilan käyttö nostaa sen arvoa, tyhjillään oleva rapistuu nopeammin kuin käytössä oleva. Kaupunkikulttuuri, jonka kehittymistä väliaikaiskäyttö tukee, on nousemassa metropolialueen yhteiseksi vetovoimatekijäksi.

Aviabulevardin varrelle kaupunki toteuttaa ”Aviapolis X” -infopaviljongin, jossa esitellään alueen hankkeita ja järjestetään tapahtumia. Väliaikaistiloja voidaan järjestää myös olemassa oleviin teollisuusrakennuksiin. Mallia voidaan ottaa esimerkiksi Amsterdamista, missä on entinen telakka-alue NDSM, josta monet taiteilijat, käsityöläiset ja pienyrittäjät ovat löytäneet edullisen työskentelytilan ja luoneet eloisan yhteisön ja joka on siten kehittynyt paikalliseksi vierailuvetonaulaksi. Esimerkiksi Huberin halleihin voisi kehitellä vastaavaa tilapäistoimintaa, joka voisi ajan saatossa kehittyä paikalliskeskukseksi. Toinen tällainen gallerioiden ja taideverstaiden paikka voisi olla Wiiman vanhat punatiilirakennukset, jos niiden nykytoiminta hiipuu. Kehityksen keskellä, osana kaupunkihistoriallista evoluutiota kaiken ei tarvitse – eikä pidäkään – olla uutta ja siloteltua. Särmä saa näkyä.

Väliaikaista toimintaa kesäkaudella voisi olla esimerkiksi pop-up-paikka Aviapolis Beach chillailupaikkoineen, konsertteineen, pelikenttineen ja kahviloineen kuten Paris Plages´n hiekkarantaelämä Seinen varrella, keskellä kaupunkia. Uima-allas voidaan korvata paikallisemmin vesipaljuilla, saunakylällä, kioskilla ja liikkuvalla ruokarekalla. Tällainen toiminnallinen tilapäisyys voi houkutella paikalle muitakin kuin alueen asukkaita, mutta se voi lähteä rakentamaan myös yhteisöllisyyttä ja naapurustoa uusien asukkainen kesken. Yksinkertaisimmillaan väliaikaisratkaisuina taiteella koristetut rakennussuoja-aidat kertovat lähitienoon kehityksestä tai asukkaita ilahdutetaan kaupunkiviljelylaatikoilla tai auringonkukkaniityllä.

Kuvat 1-6. Väliaikaisuus.Ylhäällä vasemmalla Paris Plages, ylhäällä oikealla Amsterdamin NDSM, keskellä Turun tapahtumamatto (vapaasti käytettävä kaupunkitila taphtumille),alakuvissa esimerkkejä valotaiteesta, työmaa-aidasta ja esittävästä taiteesta.

Nettikysely

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Aviapoliksen lentokenttäkaupungista halutaan vehreä, viihtyisä ja ihmisen kokoinen.

Vantaan kaupunki toteutti keväällä 2020 nettikyselyn, jolla kartoitettiin asukkaiden ja muiden alueella toimivien näkemyksiä Veromiehen kaupunginosan ja Pakkalan pohjoisosien kehittämisestä. Kyselyn tuloksia hyödynnetään tekeillä olevassa Aviapoliksen asemakaavoituksen teematyössä, jossa tutkitaan mm. kaupunkivihreää, kävely-ympäristöä ja alueen kaupunkikuvaa. Teematyö luo pohjaa tuleville asemakaavamuutoksille.

Kyselyyn saatiin 284 vastausta kaikista ikäryhmistä. Vastaajista suurin osa oli 30–64 -vuotiaita (76 %). Hieman alle viidesosa oli 19–29-vuotiaita. Nuoriso ja seniori-ikäisiä oli huomattavasti vähemmän. Naiset (noin 2/3 vastaajista) vastasivat kyselyyn enemmän kuin miehet (noin 1/3 vastaajista). Suurin osa kysymykseen vastanneista puhui äidinkielenä Suomea (95 %). Suomenkielisten lisäksi kyselyyn vastasi äidinkielenään ruotsia (2%) tai muunkielisiä (3%). 60 % vastaajista ilmoitti asuvansa Aviapoliksen suuralueella. Vastaajilla oli myös paljon muita erilaisia kytköksiä Aviapolikseen.

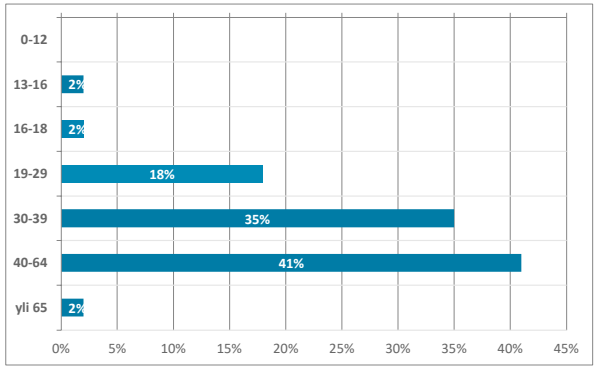
Alueen vehreys ja vastapainona kaupunkimaisuus tulivat esille vastaajien mielikuvissa tulevaisuuden lentokenttäkaupungista. Aviapolis nähtiin erityisesti vihreänä metsäkaupunkina ja työpaikka-alueena sekä monimuotoisena kaupunkikeskustana, jossa myös vanhaa rakennuskantaa on suojeltu. Lähialueen asukkaiden vastauksissa luonnon läsnäolo rakennetussa ympäristössä korostui. Arkkitehtuurin toivottiin näyttäytyvän mittakaavaltaan inhimillisenä ja monimuotoisena vaihtelevine kattomuotoineen. Veromies-Pakkalan viheralueita tulisi vastaajien mukaan suunnitella erityisesti luonnon monimuotoisuuden ja ekologisuuden lähtökohdista.

Tulevaisuuden lentokenttäkaupunkia kuvailtiin muun muassa vihreänä keitaana maailmaan, porttina mahdollisuuksiin, ’Sky Citynä’ ja kotina maailman äärellä. Lähes puolet vastaajista olisi kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan. Lähialueiden asukkaista halukkaista oli lähes kaksi kolmasosaa. Vetovoimatekijöinä nähtiin esimerkiksi alueen keskeinen sijainti ja liikenneyhteydet, kansainvälinen imago ja uutuuden viehätys. Toisaalta lentokentän melutilanne ja alueen keskeneräisyys mietitytti vastaajia.

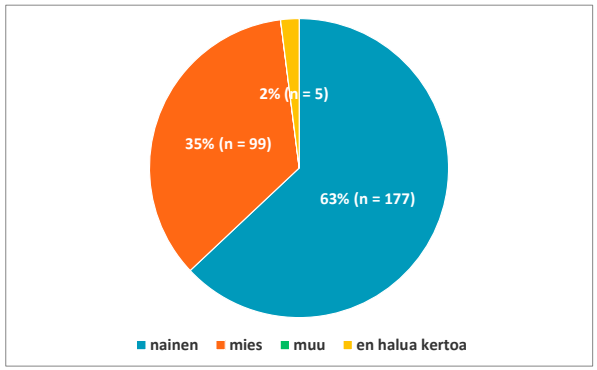
Tässä liittessä esitellään kooste kyselyn tuloksista.

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

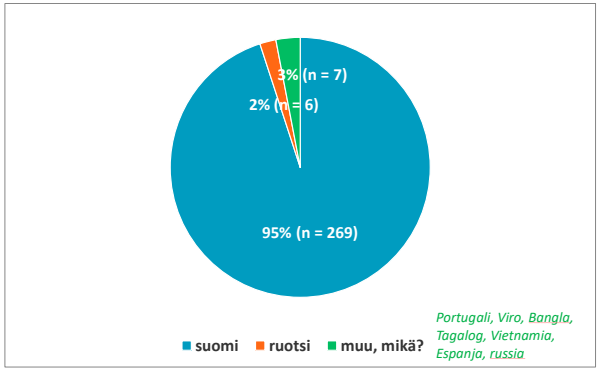
1. Ikä



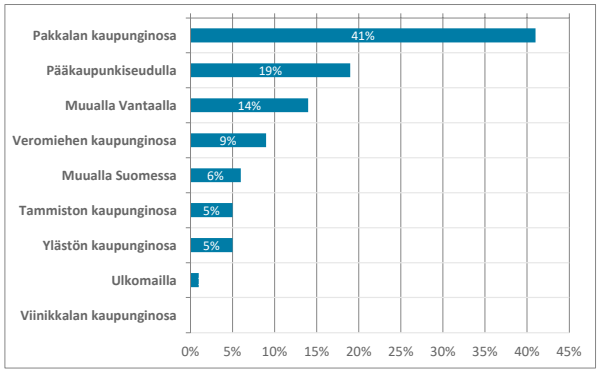
2. Sukupuoli



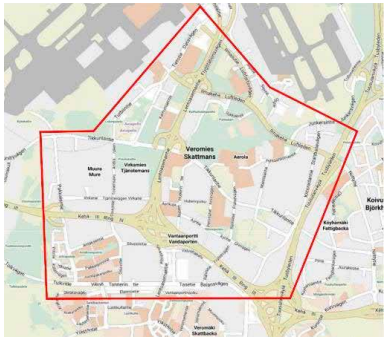
3. Äidinkieli

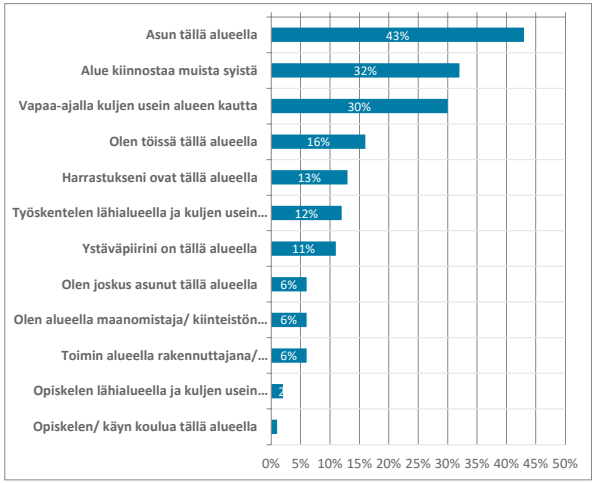


4. Asuinpaikka



5. Miten kartalla rajattu Veromies-Pakkalan alue liittyy sinuun? (voi rastittaa enemmän kuin yhdenkohdan)



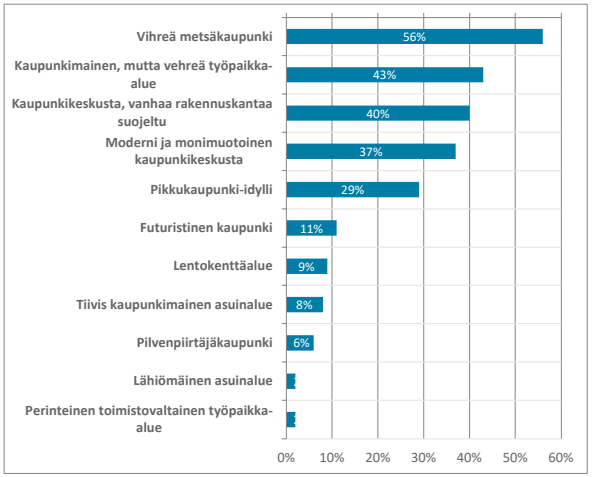


MIELIKUVAT TULEVAISUUDEN LENTOKENTTÄKAUPUNGISTA

Veromies-Pakkalan alueelle rakentuu Aviapoliksen lentokenttäkaupunki. Lentoaseman läheisyyteen suunnitellaan uutta kaupunkiympäristöä asuinkortteleineen, puistoineen ja työpaikkoineen. Aviapolis luo lentokentältä saavuttaessa ensimmäisen mielikuvan Suomesta.

6. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

Vastaajien määrä: 279, valittujen vastausten lukumäärä: 678



vihreä metsäkaupunki

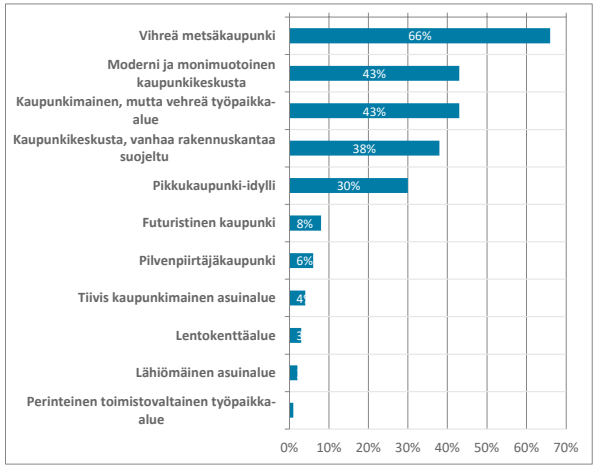
Kaupunkimainen, mutta vehreä työpaikka-alue

moderni ja monimuotoinen kaupunkikeskusta

kaupunkikeskusta, vanhaa rakennuskantaa suojeltu

6a. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

(alueella asuvat: Pakkala, Veromies, Ylästö, Tammisto) Vastaajien määrä: 120



vihreä metsäkaupunki

moderni ja monimuotoinen kaupunkikeskusta

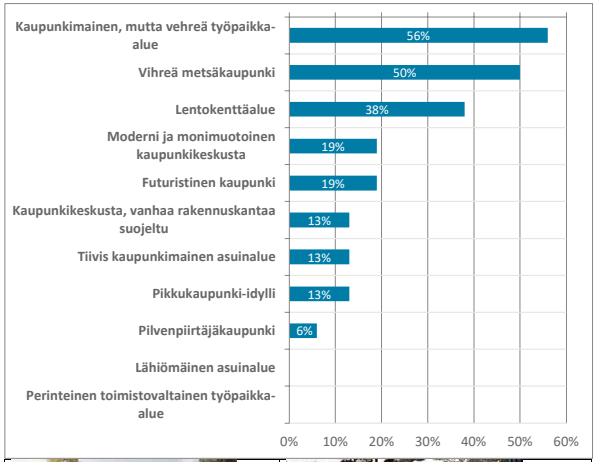
Kaupunkimainen, mutta vehreä työpaikka-alue

kaupunkikeskusta, vanhaa rakennuskantaa suojeltu

6b. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

(rakennuttajat, kiinteistökehittäjät)

Vastaajien määrä: 16



Kaupunkimainen, mutta vehreä työpaikka-alue

vihreä metsäkaupunki

Lentokenttäalue

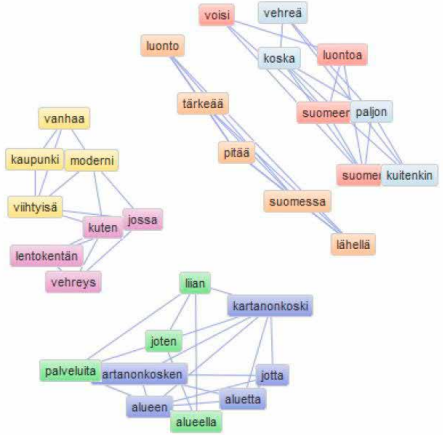
moderni ja monimuotoinen kaupunkikeskusta

7. Miksi juuri nämä kuvat edustavat parhaiten mielikuvaasi lentokenttäkaupungista? (kaikki vastaajat)

Poimintoja vastauksista:

- *Tykkään tiiviisti rakennetusta kaupunkiympäristöstä, mutta tärkeää on myös lähellä olevat puistoalueet ja ulkoilumahdollisuudet.*
- *Modernin ja perinteen yhdistäminen tärkeää, asukkaiden viihtyvyyden kannalta vihreys tärkeää ja hienoa, että Suomessa on mahdollista säilyttää luonto näin lähellä kenttää.*
- *Asutuksen lisäksi tulisi olla monipuoliset palvelut, kulttuuri tarjontaa, kahviloita, ravintoloita, kauppoja katu tasossa.*
- *Like myself I believe many people living in Aviapolis work at the airport. That means 3-shift with unstable shifts and many working days in a row. During free days I can't even think about going to Hki center cuz I am too tired and just wanna do something around Aviapolis. It would be nice to have a modern and live center here with different things to do and places to visit.*
- *Moderni, vihreä, keskustamainen kaupunki*

Sanakartta



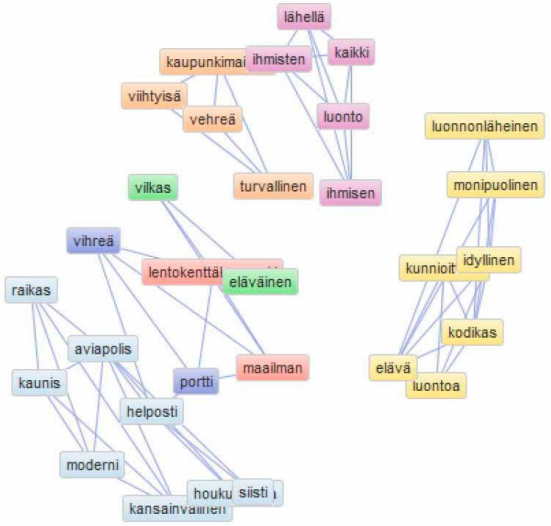
8. Millä sanoilla (nimi, adjektiivi tms.) kuvaisit tulevaisuuden lentokenttäkaupunkia? Voit keksiä myös nasevan iskulauseen!

Poimintoja vastauksista:

- Sky city
- Ilmava niin maalla, kuin ilmassa
- Keidas maailmaan!
- Vantastic Vantaa!
- Flying finn!
- Aviahappi, Aviakeskus, kuudes Aisti
- Vihreä keidas, josta pääsет helposti maailman ääriin.
- Koti maailman äärellä.
- Lentokenttäkaupunki on kunnianhimoinen, taidokkaasti toteutettu, ei betonibrutalistinen eikä lasinen vaan harvinaisuus uudisalueiden arkkitehtuurin joukossa, lämmin ja kaunis
- Lennokas, Lento city, Lentävä. Lennolle jne.
- Kiitävä, moderni, nasta mesta, Aviapolis-pois et halua!
- Veromies tietää mistä maksaa Veromies lähtee lentoon Veroille vastinetta
- Tätä aluetta ei tarvitse hävetä ulkomaalaisten vierailijoiden edessä!
- Portti mahdollisuuksiin
- Katso kaupunkia! Tunne elävä kaupunki, kuule sen äänet, näe sen kauneus. Näe ihmiset ja heidän kädenjälkensä. Jää hetkeksi ja anna kaupungin huolehtia itsestäsi.
- Poikkeava, pieni-suuri kaupunki, miksi mennä kauas, kun voit jäädä lähelle?
- Lentola: "sitä on ilmassa"
- Lennokkaasti kotiin. Vehreä, viihtyisä, yhteisömäinen, aktiivinen.
- Suomalainen näyteikkuna, aito elävä elinympäristö
- Nice and easy for my lovely family, cosiest of all.
- Jotain vanhaa, jotain uutta, jotain sinistä ja jotain lainattua kuin morsian.
- Wau-Vantaa, futuconnection
- Lyhyempi matka maailmalle kuin Helsinkiin :)

Sanapilvi vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista:

Sanakartta vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista ja niiden yhteyksistä:

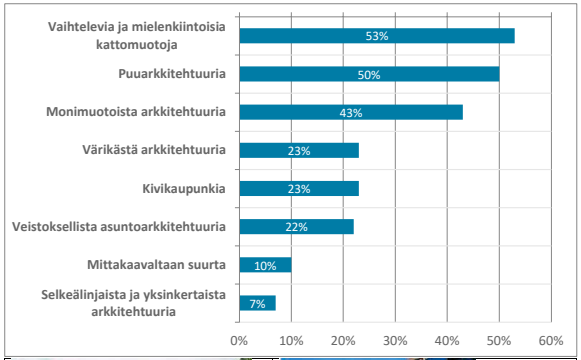


KOTI LENTOKENTTÄKAUPUNGISSA

Aviapoliksessa lentokenttä, juna-asemat, ratikka ja bussipysäkit ovat lähellä. Koko nykyinen maisema muuttuu toisenlaiseksi: Mitä tulevalta kaupunkiympäristöltä halutaan?

9. Minkälaista asuintaloarkkitehtuuria haluaisit Aviapolikseen? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 272, valittujen vastausten lukumäärä: 627



vaihtelevia ja mielenkiintoisia kattomuotoja

Puuarkkitehtuuria

Monimuotoista arkkitehtuuria

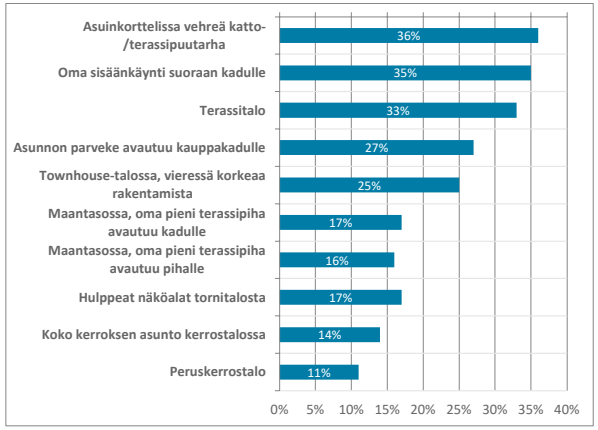
10. Kommentteja edelliseen kysymykseen arkkitehtuurista (esim. materiaalit, värit, korkeudet)

Poimintoja vastauksista:

- *Tiivistä kaupunkia, jossa on helppo liikkua. Modernia kaupunkia. Ei vanhaa lähiömeininkiä, vaan kaupunkimaista jossa kivijalassa palveluja.*
- *Kaikki kuvat näyttävät kauheilta, kaikki laatikoita, ikävän värisiä ja ahdistavia. Miksi harkitsette vain epäviihtyisän alueen rakentamista? Lähellä Pakkalaa on erinoimainen Kartanonkosken alue - ottaisitte mielummin siitä ja vanhasta Pakkalasta inspiraatiota, niin alueetkin sointuisivat paremmin yhteen.*
- *Puuta ja kiveä. Ei tylsää betonia....ottakaa esimerkkiä esim Kööpenhaminan lentokentän läheisten lähiöiden tyylistä!*
- *Maanläheisiä mutta kuitenkin erottuvia värejä, ei liian korkeita taloja jotta luonnonläheisyys säilyy.*
- *Pelkkä kivi luo kylmyyttä, puu ja muodot pehmentävät ulkoasua. En haluaisi asua perinteisessä lähiössä.*
- *Ei mitään modernismia. Inspiroitukaa Kartanonkoskesta ja rakentakaa autotonta ihmisen mittakaavan mukaista tiivistä kaupunkia.*
- *Värien käyttöä (klassisia valintoja) harmaan sijaan. Harja- ja mansardikattoja. Ei liian korkeita rakennuksia, yli 7 kerroksisia. Materiaaleina kivi, puu, rapattu pinta. Harmonisia, mielenkiintoisia, klassisia rakennuksia, jotka on tehty pitäen mielessä ihmisten kauneusmieltymykset. Ei moderneja, levottomia ikkunaratkaisuja ja näkyviä elementtilevyjä vaan rakennuksia jotka kestävät aikaa.*
- *Monimuotoisella arkkitehtuurilla voidaan edustaa Suomalaista arkkitehtuuria maailmalle paremmin kuin esimerkiksi monotonisella. Mittakaavaltaan suurella arkkitehtuurilla saadaan kasvatettua Aviapoliksen potentiaalia, kun sinne saadaan enemmän ihmisiä ja näin myös palveluita ja työpaikkoja.*

11. Missä haluaisit itse asua? Minkälainen asunto/asuinkortteli on sinulle mieluinen?Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 272, valittujen vastausten lukumäärä: 628



Asuinkorttelissa vehreä katto-/terassipuutarha	Oma sisäänkäynti suoraan kadulle
Terassitalo	asunnon parveke avautuu kauppakadulle
Townhouse-talossa, vieressä korkeaa rakentamista	

12. kommentteja edelliseen kysymykseen asuinpaikasta

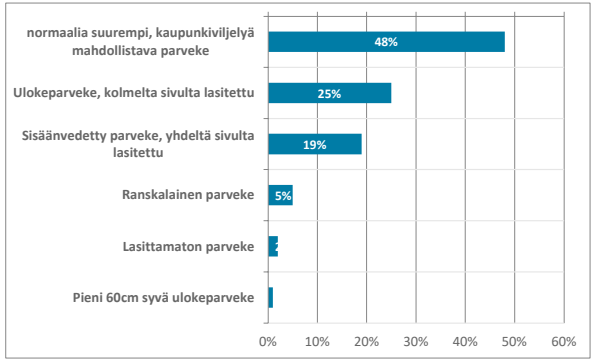
Poimintoja vastauksista:

- *Näkisin että alueittain voisi käyttää eri ratkaisuja riippuen paikasta, luonnon läheisyydestä, maanteiden ja veden läheisyydestä.*
- *Oma elintila myös tärkeää, takapiha oleellinen rivitaloissa*
- *Pienikin oma piha/terassi iso plussa*
- *Sekoitus kerrostalo, pientalo ja omakotitaloja.*
- *New York -tyyppinen katu isoine puineen olisi hieno ja Suomessa uutta. Mutta vihreys kunniaan, se lisää huomattavasti asumisviihtyvyyttä.*
- *Erilaisia taloja, kerros-, rivi- ja pienomakotitaloja sulassa sovussa samaan tyyliin rakennettuna.*
- *Kerrostalossa, missä parvekkeelta laajat näkymät luontoon tai ainakin taivaalle. Tai suojaisa alimman kerroksen asunto, missä oma pieni piha. Myös rivitalo kahdessa kerroksessa, mistä näkymät puistoon olisi ihana.*
- *Menee yli tavallisen palkansaajan budjetin haaveilla omasta kerroksesta.*
- *Mieluiten asuisin omakotitalossa/rivitalossa. Eli arvostan omaa tilaa ja rauhaa. Tämä toki terassitalossa voi toteutua.*
- *Pidän asumisesta maantasalla, siten tutustuu parhaiten naapureihin, tulee kylämäisyyttä. Pienellä pihalla saa purkaa puutarhanhoitoviettiä. Kerrostalokin sopii monelle. Katolla voisi tällöin olla asukkaille oma puutarha.*

Sanapilvi vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista:

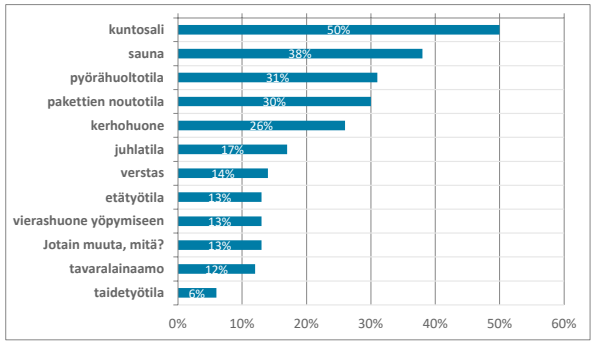
13. Mikä on mieluisin vaihtoehto kerrostaloasuntosi parvekkeeksi?

Vastaajien määrä: 279



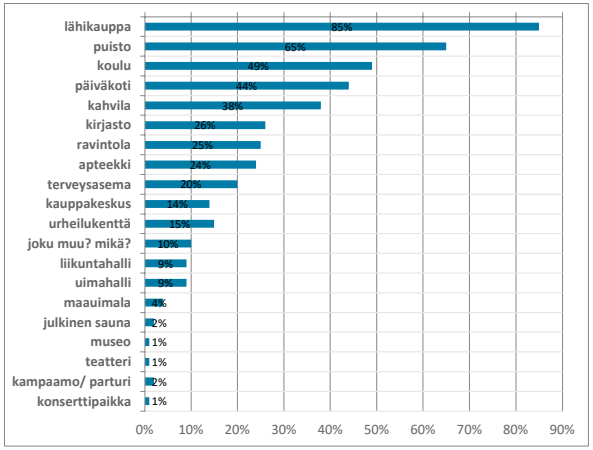
14. Millaisia asukkaiden yhteistiloja pidät itse tärkeänä saada asuinkortteliin? Valitse kolme tärkeintä

Vastaajien määrä: 280, valittujen vastausten lukumäärä: 733



15. Mitkä seuraavista palveluista on mielestäsi tärkeää olla kotoa kävelymatkan päässä? Valitse enintään 5 sinulle tärkeintä

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1253

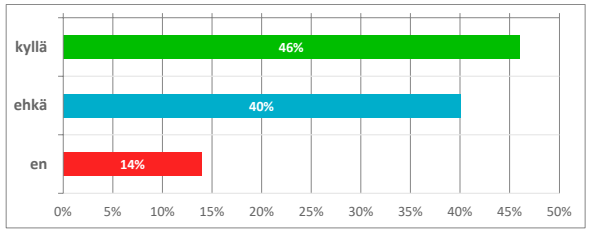


Jotain muuta, mitä?

- Ruokakauppojen noutopiste, grillauspaikka
- Lastenvaunuvarasto
- Vuokrattavia työtiloja joissa äänieristys (studio/harjoittelutila muusikoille)
- Baari
- Hyvät pysäköintitilat
- Lasten leikkihuone, asuimme vuosia ulkomailla, leikkikenttien lisäksi taloyhtiössä oli lasten leikkihuone, kooltaan hiukan naurusaarta pienempi
- Nuorisotalo joka olisi joka päivä auki jossa nuoret saa viettää turvallista vapaa-aikaa
- Autojen pesutila nettivarauksella
- Korttelipesula, pyykkien kuivaushuone
- Nykypäivän asuntojen pitäisi ottaa mallia amerikasta ja taloissa tulisi olla oma aula ja aulapalveloja. Kuntosali jossa järjestetään myös perheille vauva jumppaa jne.
- Sisäliikuntapaikka
- Jotain muuta, mitä? Sähköauton lautauspisteitä
- Auton pesutila/-halli
- viihtyisä oleskelutila pihaan, johon voi kokoontua vaikka grillaamaan
- asukastalo. Muuntojoustavat ulkotilat, joissa asukkaiden muuttuvat tarpeet voi huomioida.
- katettu puisto, "talvipuutarha"
- Yhteinen piha-alue, missä marjapensaita sekä hedelmäpuita.

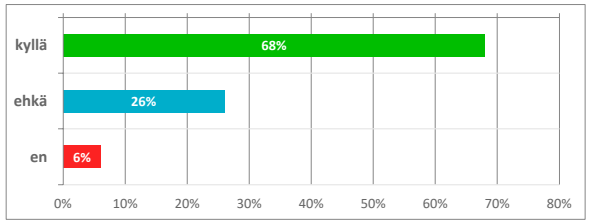
16. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan?

(kaikki vastaajat)



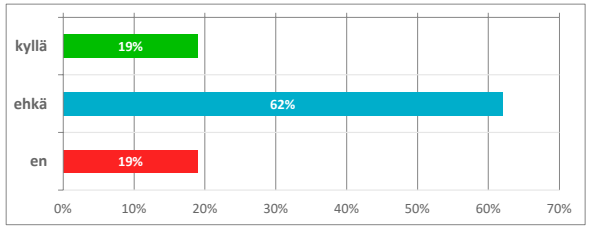
16a. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan?

(alueella asuvat: Pakkala, Veromies, Ylästö, Tammisto)



16b. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan?

(rakennuttajat, kiinteistökehittäjät)



17. Perustelut

KYLLÄ/ EHKÄ

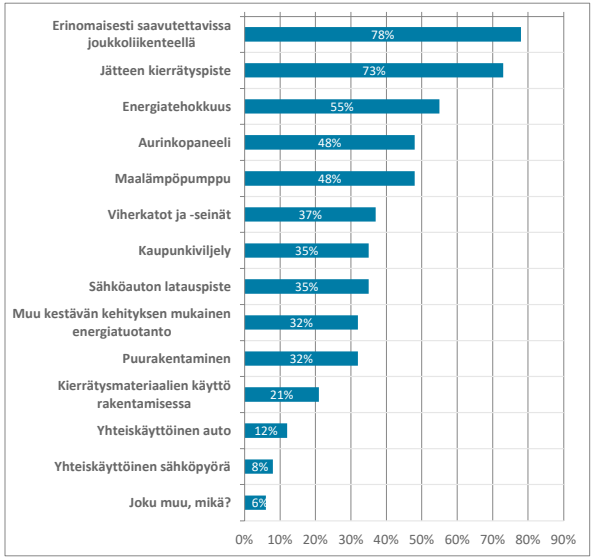
- *Hyvät liikenneyhteydet, kosmopoliittinen imago, alueen vetovoima, uutuus.*
- *Unelma olisi asua aviapoliksessa, josta pääsisi eri välineillä minne päin maailmaa tahansa, ilman omaa autoa, jota pidän rasitteena.*
- *Palvelut lähellä, helppo liikkuvuus ympäri pk-seutua ja toimiva julkinen liikenne.*
- *Jos alueesta tulee viihtyisä, muutan heti sillä toivoisin kovasti että meiltä löytyisi eurooppalaistyylistä asumista junaradan varrella.*
- *Jos alueesta tulee viihtyisä, muutan heti sillä toivoisin kovasti että meiltä löytyisi eurooppalaistyylistä asumista junaradan varrella.*
- *Koska nykyinen asuinpaikka ei ole ihanteellinen julkisen liikenteen kannalta, ja matkustelen aika usein ulkomaille.*

EI:

- *Koska liikaa melu häiriöitä (kehä3) ja Tikkurilantie, eikä luontoa lähellä. Siksi muutin pois sieltä. Eikä ainakaan vielä kauheen toimivat julkiset yhteydet.*
- *Lentokenttäkaupunki kuulostaa meluisalta, kaoottiselta, kalliilta paikalta, jonka kautta kulkee suuret ihmisvirrat eikä läheltä saa rauhaa ja luontoa.*
- *Tällä hetkellä alue todella tylsä, sekoitus teollisuusaluetta ja halvalla tyylillä rakennettuja kerrostaloja. Liikennemelu suurta, eikä Jumbon lisäksi muita palveluita. Tulevaisuus voi olla toinen.*
- *Lentokenttäkaupunki nimenä kuulostaa väärältä. Tuo lähinnä mieleen saasteet ja melun vaikka nämä eivät oikeasti aluetta koskisikaan.*
- *Minulla on omakotitalo muualla.*

18. Minkälaisia kestävän kehityksen ratkaisuja arvostat asunnon valinnassa? Voit valita vapaasti niin monta kuin koet itsellesi tärkeäksi.

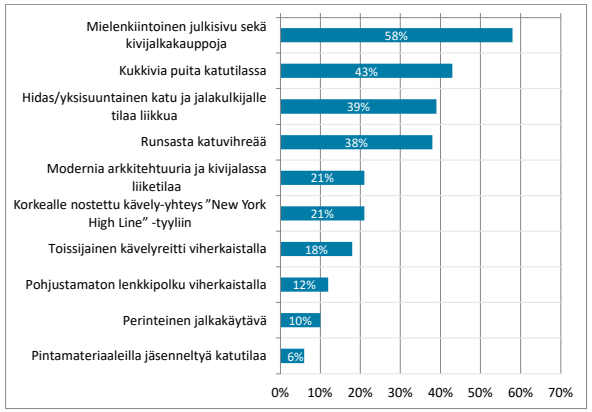
Vastaajien määrä: 281, valittujen vastausten lukumäärä: 1462



JULKINEN ULKOTILA

Julkisella ulkotilalla tarkoitetaan tässä esimerkiksi viheralueita, ulkoilureittejä, aukioita, torialueita, katualueita, ulkoliikuntapaikkoja ja leikkipaikkoja.

19. Millainen katu houkuttelee kävelemään? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi? Vastaajien määrä: 281, valittujen vastausten lukumäärä: 746



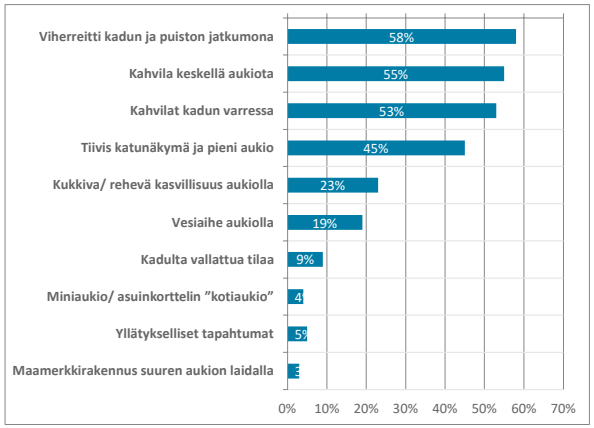
Mielenkiintoinen julkisivu ja kivijalkakauppoja

Kukkivia puita katutilassa

hidas/yksisuuntainen katu ja jalankulkijalle tilaa liikkua

runsasta katuvihreää

20. Millainen katuympäristö kutsuu viipymään ja istuskelemaan? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi? Vastaajien määrä: 280, valittujen vastausten lukumäärä: 763



viherreitti kadun ja puiston jatkumona

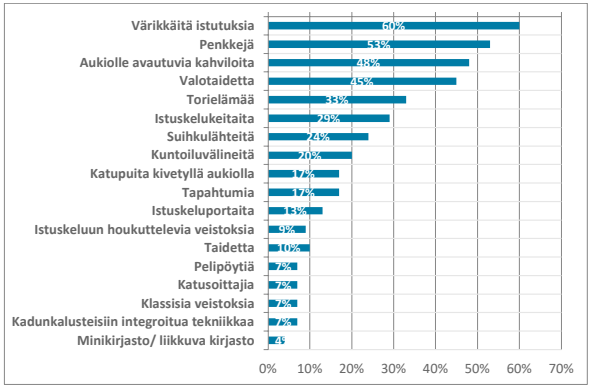
kahvila keskellä aukiota

Kahvilat kadun varressa

tiivis katunäkymä ja pieni aukio

21. Mitä asioita toivoisit aukioille/ toreille/ kaduille? Mitkä viisi näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1157



Aukiolle avautuvia kahviloita

Penkkejä

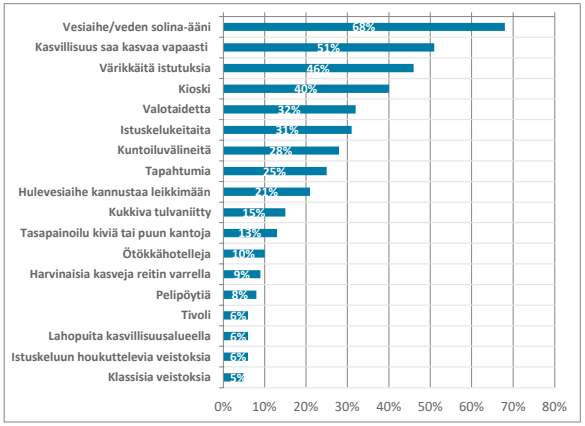
Värikkäitä istutuksia

Torielämää

Valotaidetta

22. Mitä asioita toivoisit puistoihin? Mitkä viisi näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 283, valittujen vastausten lukumäärä: 1186



vesiaihe/veden solina-ääni

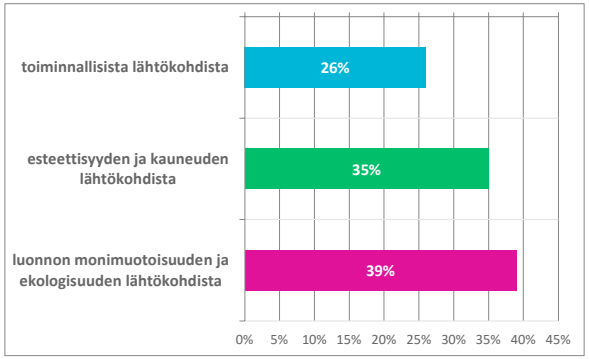
kasvillisuus saa kasvaa vapaasti

Värikkäitä istutuksia

Kioski

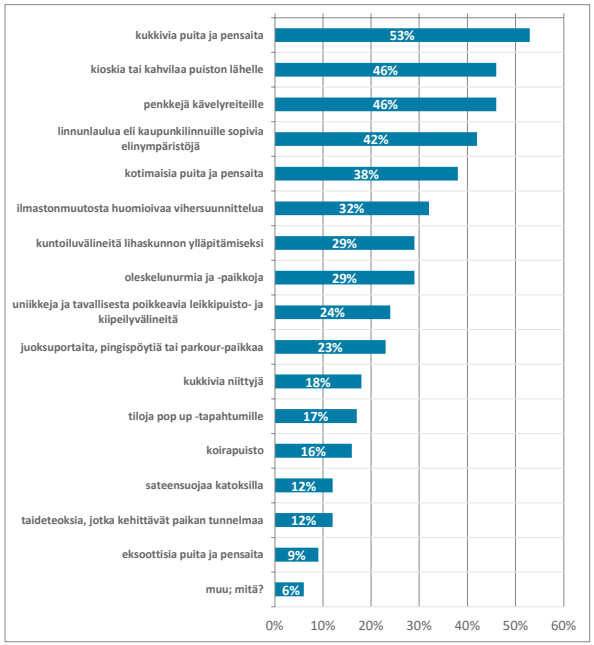
23. Mistä lähtökohdista Veromies-Pakkalan viheralueita tulisi ensisijaisesti suunnitella?

Vastaajien määrä: 281



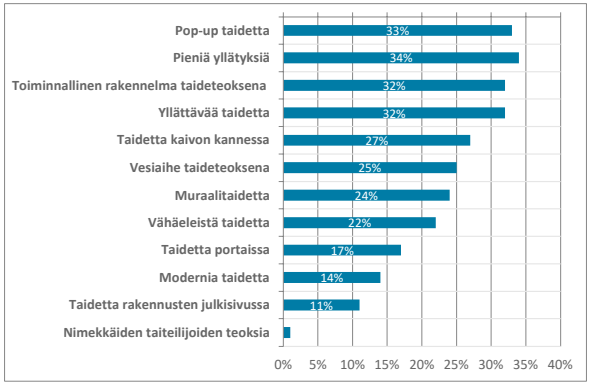
24. Mitä toivoisit uusilta puistoilta ja viheralueilta? Valitse enintään 5 sinulle tärkeintä

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1275



25. Miten taide voisi näkyä tulevaisuuden lentokenttäkaupungissa? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 279, valittujen vastausten lukumäärä: 756



Pop-up taidetta

Pieniä yllätyksiä

toiminnallinen rakennelma taideteoksena

Yllättävää taidetta

26. Mitä Aviapoliksen suunnittelussa tulisi erityisesti ottaa huomioon?

- *Alueen teollisuushistoria*
- *Historiallinen jatkuvuus - Vantaa on todella vanha asuinalue. Myös se, että kun alueella tulee olemaan paljon erilaisia ihmisiä, kaupungin ei pitäisi yrittää olla jotenkin erityinen, uniikki ja elämyksellinen, vaan tarjota ihan vaan hyvän paikan elää ihmisille, olla neutraali ja miellyttävä.*
- *Säästäkää metsät!!!*
- *Lentokentän historia ja uusi moderni kaupunkialue*
- *Nuorisolle ei ole alueella kunnollisia tiloja tai tekemistä. Lapsia on hirveästi ja koulut pullistelee. Nuoret tekevät tihutöitä jos heillä ei ole paikkaa missä olla jne. Kauppakeskus ei ole sellainen paikka. Ongelma vaatii pikaista ratkaisua. Pienet lapset on huomioitu mutta ei nuorisoa*
- *Suora kävely--ja pyöräilyreitti Jumbolta asemalle*
- *Kaupunkilainen ympäristö, joka houkuttelee ihmiset ulos kohtaamaan toisiaan.*
- *Ottakaa mallia esim Kartanonkoskesta.*
- *Ihmisten houkuteltavuus alueelle hengailemaan. Ihmiset viihtyisivät myös ulkona eivätkä vain kotona ja Jumbossa kuten usein näkee. Kahvilat, kirjastot, museot ja erilaiset ratkaisut ovat tärkeitä että ihmiset myös täällä tapaavat ihmisiä ja luovat kontakteja, projekteja ja tutustuvat toisiinsa ym.*
- *Kuntoportaat!!*
- *Lentomelun, teollisuuden, valtaväylien ja voimajohtojen alle/lähelle, johon ei pysty rakentamaan kaupunkia, tulisi sijoittaa mahdollisimman paljon kuntoreittejä, niin koirille sallittuja lenkkipolkuja kuin vaikkapa pururatoja. Koska tilaa kyllä on! Ja ihmiset haluavat liikkua, luonnossa.*
- *Kansainvälisyys. Lisäksi haluaisin keskusta alueen täysi autottomaksi. Parkkihalli tms yhteys mutta ei autoja kadulle. Kannustaa käyttämään jalkoja, pyöriä julkista liikennettä alueella.*
- *Vihreys, suuri kasvillisuus ja puusto. Vihreyden ja rauhan tuominen alueelle.*
- *Muutosta nykyiseen pysähtyneeseen laatikkoarkkitehtuuriin*

27. Jäikö jotain sanomatta? kerro vapaasti (muuttuiko mielikuvasi tulevaisuuden Aviapoliksesta tämän kyselyn perusteella?)

- *Ei muuttunut. Toivottavasti Veromiehen alueesta rakentuu toimiva ja kaunis ympäristö nykypäivän sekä tulevaisuusen tarpeisiin unohtamatta yksityisautoilua vaikka julkiset yhteydey ovatkin hyvät.*
- *On hyvä, jos Aviapoliksen lähiympäristöön panostetaan niin merkittävästi kuin kyselyn perusteella voisi päätellä.*
- *Toivottavasti aluetta suunnitellaan ihmiset, ei periaatteet edellä.*
- *Odotan hyvin suunniteltua, modernia kaupunginosaa, jossa voi elää uudella tavalla ilman omaa autoa. Palvelut ja luonto on lähellä, asunnot energiatehokkaita.*

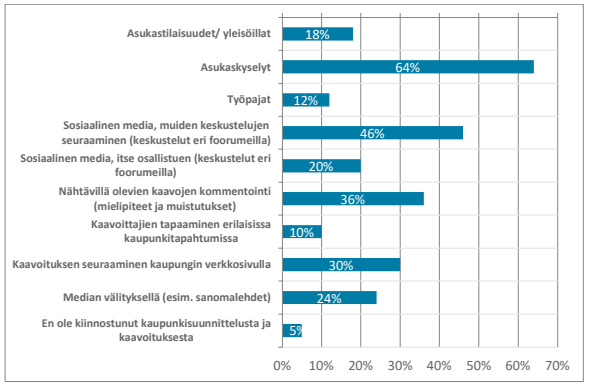
- *Tuli hyvä fiilis lukiessani alueelle tulevasta actionista. Pidin paikkaa jo hiukan tylsänä mutta tämä pelastaa esimerkiksi Veromiehen alueen täysin. Mahdollisuudet on moneen.*
- *Ehkä heräsi pieni toivo siitä, ettei alueesta tule betonikauhumöhkälettä.*
- *Ei, mutta high hopes, että tulee hieno ja erottuva paikka. Toiminnallinen, mutta kaunis ja kotoisa samalla.*
- *Vaikuttaa lupaavalta!*
- *Toivosin jos ratikka linja on tyyris, jotain kaupungin kattavaa kuljetus linjaa lentokentän ja aviapoliksen väliin, esim sähköbussi edes takaisin kartsusta jumbon, pakkalan ja aviapoliksen kautta kentälle.*
- *Muuttui, ihana kysely. :) Odotan innolla miltä tämä tulee näyttämään.*
- *Ottakaa mallia Kartanonkosken alueesta*

OSALLISTUMINEN VANTAALLA

Oletko kiinnostunut kaupunkisuunnittelusta? Jokaisella on oikeus osallistua ja siten vaikuttaa esimerkiksi oman asuinalueensa kehitykseen. Vantaan kaupungin yleis- ja asemakaavoitus järjestää yleisötilaisuuksia, kyselyitä ja työpajoja sekä on mukana sosiaalisessa mediassa ja eri tapahtumissa. Kaavoitusta voi seurata myös Vantaan kaupungin asemakaavoituksen verkkosivuilla (www.vantaa.fi/ajankohtaiset_kaavat).

28. Mikä osallistumisen tapa on sinulle mieluisa?

Vastaajien määrä: 266, valittujen vastausten lukumäärä: 705



Koonti mielipiteistä

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (OAS)

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ (selvitys nro 053100) tuli vireille 27.2.2020. Mielipiteet ja lausunnot suunnitteluperiaatteiden osallistumis- ja arviointisuunitelmasta pyydettiin 1.4.2020 mennessä. Niitä saatiin 9 kpl.Tämän lisäksi laadittiin erillinen nettikysely alueen asukkaille, maanomistajille, toimijoille ja muille kiinnostuneille. Kyselyn koonti on esitetty edellisessä liitteessä nro 4. Lisäksi koko prosessin ajan on järjestetty lukuisia yhteistyökokouksia, työpajoja ja esittelytilaisuuksia sekä kaupungin sisäisesti että alueen toimijoiden kanssa. Nähtävilläoloaikaan on tarkoitus järjestää työpaja sekä asukkaille että alueen maanomistajille ja toimijoille.

Mielipide 1: Vantaan Energia, Vantaan Energia Sähköverkot Oy 4.3.2020

Sähköverkko

Ei huomautettavaa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa olla vaikuttamassa alueen kehitystyössä sähkön jakeluverkon rakenteeseen ja sen vaatimiin varauksiin ja mitoituksiin. Tehokkaassa kaavoittamisessa tulee huomioida sähköverkon kehittäminen ja ottaa huomioon verkon tarpeet kaapeleiden putkitustarpeissa ja muuntamoiden tarvitsemat tilavaraukset kiinteistöjen alueella.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko

Ei huomautettavaa. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen

kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 2: Caruna 19.3.2020

Nykyinen sähkönjakeluverkko

Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. Punaisella viivalla on esitetty 110 kV johdot. Kaava-alueella kulkee 110 kV ilmajohtomme Tammisto-Tolkinnkylä (TM-TKY).

Johtoalueelle (johtovälillä TM-TKY johtoalue 12m + 2× 10m) ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia.
Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Voimajohtoalueella tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla rakennelma, rakennus, polku, tie tai katu, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi jo osoitettu kaavassa. Risteämälausunnossa esitetään annettua kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan tulee voimajohdon kannalta ottaa huomioon. Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen alueverkko@ caruna.fi.

Caruna Oy suosittelee asemakaavassa käytettävän ympäristöministeriön asetuksen mukaista merkintää nro 154 (johtoa varten varattu alueen osa). Johtoalue on hyvä yksilöidä käyttämällä tunnusta z = sähkölinja. Alueen leveyden olisi hyvä olla koko johtoalueen leveys.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Lausunto luonnos- ja ehdotusvaiheissa

Toivomme mahdollisuutta antaa lausunto myös luonnos- ja kaavaehdotusvaiheissa.

Muuta huomautettavaa
Meillä ei ole muuta huomautettavaa ko. osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 3: Newsec 24.3.2020

Kiinteisto Oy Vantaan Tikkurilantie 136:lla ei ole tarvetta asemakaavamuutokselle. Kiinteistössä vuokralaisena olevalla yrityksellä on voimassa pitkä vuokrasopimus. Nykyisen toiminnan mahdollisesti edellyttämät muutokset tulee sallia tulevaisuudessa.

Vaihtoehtoisesti tulee mahdollistaa kahden PT kaupan toiminta. Rakennuksen muoto ja – laajuus sekä rakenne sekä laaja pihaalue mahdollistavat tämän

luontevasti. Kiinteistön maa-alue tulee pitää yhtenäisenä ja sille tulee johtaa nykyinen leveä katu. Yhtenä suunnitteluperiaatteiden teemana on käveltävä kaupunki, mutta on syytä myös huomioida, että lentokentän läheisyydestä sekä monen kiinteistön nykyisestä käyttötarkoituksesta johtuen tavaralogistiikan tarpeetkin on huomioitava, mm. katualueita mitoitettaessa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 4: HSY 29.4.2020

Suunnittelualue on kaupungin mittavin kehityshanke tulevien vuosikymmenien aikana, ja HSY pitää hyvin tärkeänä kaupungin panostamista selvityksiin. Tällöin myös vesihuollon tarpeiden huomioimiselle on paremmat edellytykset, vuoropuhelun ollessa aktiivista.

HSY esitti lausunnossaan tätä työtä edeltäneen ”Aviapoliksen kaavarunko” -työn osalta, että alueelle on laadittava alueellinen vesihuollon yleissuunnitelma. Tämä nähtiin yhtenä tärkeänä työkaluna sen varmistamiselle, että HSY osaa varautua oikea-aikaisesti tulevien vuosien ja vuosikymmenten voimakkaaseen väestön ja työpaikkojen määrän kasvamiseen. Yleissuunnitelma laadittiin vuonna 2016, ja se osoitti, että alueelle on investoitava tulevaisuudessa hyvin voimakkaasti, jopa kymmeniä miljoonia euroja.
Alueelle on laadittu vuosien 2019-20 aikana myös HSY:n oma alueellinen vesihuollon esisuunnitelma.

Alueella on käynnissä tällä hetkellä jo useita yleis- ja rakennussuunnitteluhankkeita. HSY pitää tärkeänä, että vesihuolto infrastruktuurin elintärkeänä osana otetaan näkyvällä tavalla huomioon tässä kuten muissakin Aviapolista koskevissa selvityksissä.

Vastine

Vesihuollon tarpeet huomioidaan alueen kaavaluonnoksissa, asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa.

Mielipide 5: Vantaan kaupunginmuseo 31.03.2020

Kaupunginmuseo lausuu asiasta rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta. Teematyön tavoitteena on kirkastaa kaupunginosan imagoa ja identiteettiä. Työ on jaoteltu kolmeen osaan; kaupunkivihreän malli, käveltävä kaupunki ja kiehtova kaupunki. Näistä kahden viimeisen voidaan katsoa liittyvän tiukasti myös alueen historian esiin tuomiseen ja rakennetun kulttuuriperinnön suojelukysymyksiin. Museon näkökulmasta alueiden- identiteettien rakentamisessa on tärkeää huomioida historia ja nostaa sitä esiin.

Suunnittelualueen rakennuskantaa on tutkittu eri tasoisissa rakennetun kulttuuriympäristön tutkimuksissa. Vuosien 2002 laajassa inventoinnissa käytiin läpi koko Vantaan moderni rakennuskanta. Inventointi täydentyi 2006 tehdyllä modernin teollisen rakennusperinnön tutkimuksella. Nämä molemmat inventoinnit on päivitetty viime vuosina modernin rakennuskannan päivitysinventoinnin yhteydessä. Erillisenä sektori-inventointina tehtiin Veromiehen alueen teollisuuskohteiden tarkastelu (2014).

Inventointien perusteella saatiin selville alueen tärkeimmät rakennusperintökohteet. Näitä ovat teollisen rakennusperinnön osalta Huberin hallit, Auramon konttorirakennus sekä Wihurin tehdasalue. Lentokentän historiaan liittyy taas Alvar Aallon lentokonemekaanikoille suunnittelemat Aerolan rivitalot. Näistä kohteista vain Aerola on asemakaavassa suojeltu. Muidenkin

rakennusperintökohteiden suojelu tulee turvata asemakaavassa ja kohteet tulisi nostaa keskeisiksi identiteettikohteiksi alueiden suunnittelussa.

Rakennetun kulttuuriperinnön lisäksi alueella on paljon historiallisia merkityksiä, jotka eivät ole enää näkyvillä, mutta joilla voitaisiin rikastaa alueen identiteettiä. Veromiehen alueen keskiajalta periytyvä historia tarjoaa monia suunnitteluaiheita esimerkiksi nimistöön, julkisiin taideteoksiin, puistoihin tai muihin temaattisiin kokonaisuuksiin. Kaupunginmuseolta on mahdollisuus saada lisätietoa alueen eri osien historiasta selvitys tai kaavahankkeiden edetessä yksityiskohtaisempaan suunnitteluun.

Vastine

Historian esiin tuominen osa-alueiden identiteettien tekijänä on nostettu esiin myös Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa. Esitettyjen rakennusperintökohteiden suojelukysymykset ratkaistaan alueen vireille tulevissa asemakaavaluonnoksissa ja -muutoksissa. Auramon konttorirakennus on jo esitetty suojeltavaksi Grand Wing – Auramon asemakaavaluonnoksessa 053000.

Mielipide 6: Fingrid 31.3.2020

Suunnittelualueen eteläreunassa on useita Fingridin 400 kV voimajohtoja sekä Tammiston sähköasema (kuva 1). Alueella sijaitsee myös alueverkon voimajohtoja.

- Muistutamme suunnittelun lähtökohdaksi seuraavista asioista, jotka on otettava huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa voimajohdon läheisyydessä:

- Voimajohtoalueelle ei voida sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman erityistä lupaa. Em. rakenteet tai laitteet eivät pääsääntöisesti saa olla yli kaksi metriä korkeita. Rakennusrajoitusalue koskee maanpäällisiä ja maanalaisia rakennuksia.

- Voimajohtoalue ei sovellu varastointiin eikä lastaukseen.

- Pysäköintialueet on osoitettava ensisijaisesti johtoalueen ulkopuolelle mahdollisuuksien mukaan. Pysäköintialueen sijoittamiseen voimajohtoalueelle tulee pyytää Fingridin lupa. Mikäli Fingrid toteaa alueen pysäköintiin soveltuvaksi, toiminnan harjoittajan tulee tehdä pysäköintialueesta Fingridin kanssa yksityisoikeudellinen sopimus.

- Polttonesteen jakelua suunniteltaessa on otettava huomioon riittävä etäisyys ilmajohdoista. Fingrid suosittelee, että polttonesteen jakelua ei sijoiteta pylvään korkeutta vastaavaa etäisyyttä lähemmäksi. Polttonesteen jakelupaikka olisi hyvä osoittaa sitovasti rakennusalalla.

- Voimajohtoaukealle voidaan istuttaa ainoastaan puita tai pensaita, joiden luontainen kasvukorkeus ei ylitä 4 metriä. Myös reunavyöhykkeillä puuston kasvua rajoitetaan.

- Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta. Johdon omistajalla on oikeus pitää voimajohtonsa kyseisellä alueella ja oikeus ylläpitää ja huoltaa sitä.

- Teiden ja katujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon, mitä Liikenneviraston ohjeessa ”Sähkö- ja telejohdot ja maantiet” (2015) esitetään.

Voimajohdon rajoituksia maankäytölle käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maakäytön suunnittelussa, joka on ladattavissa Fingridin Internet-sivuilta https://www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/luvat-ja-lausunnot/ohjeitakaavoittajalle/.

Oppaasta saa lisätietoa asemakaavamerkinnöistä ja edellä käsitellyistä suunnittelukysymyksistä. Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, maanmuokkaustoimenpide, rakennelma tai

rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi osoitettu kaavassa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen Yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 7: Suomen luonnonsuojeluliitto 31.3.2020

Suomen luonnonsuojeluliiton Vantaan yhdistys on yhdessä SLL:n Uudenmaan piirin kanssa parantanut keväällä 2020 luontojärjestöjen tietopohjaa Aviapoliksen alueen eräiden säilyneiden metsien luontoarvoista. Tässä mielipiteessä tuodaan Vantaan kaupungin tietoon eräitä piirin suojeluasiantuntija Keijo Savolan 25.3.2020 maastokäynnin luontotyyppi- ja lajistoarvohavaintoja. Samalla kommentoidaan Aviapoliksen kaavoitukseen liittyviä ilmeisiä luontoselvitystarpeita sekä eräitä viherrakenteen säilyttämisen kannalta keskeisiä asioita, jotka on syytä huomioida myös Aviapoliksen teemat-selvityksessä sekä Vantaan yleiskaavan 2020 lopputyöstössä.

Alueen keskeisin viherrakenne vakavasti uhattuna

Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (Tolkinpuisto-Tuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.
Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle. Yhteys ei toimi enää hirvi- ja kauriseläinten liikkumisen kannalta (eikä sen ole liikenneturvallisuuden takia syytäkään toimia). Sillä on sen sijaan selvää merkitystä muun muassa sellaisen metsälajiston osalta (esim. neljänneksen Suomen metsälajeista muodostavat lahottajalajit), jotka pystyvät leviämään myös fyysisesti jonkin verran erillään olevien metsien välillä, kunhan metsälaikkujen etäisyys toisistaan ei kasva liian suureksi ja metsien luonnonsuojelubiologinen laatu säilyy riittävän korkeana. Jossakin määrin edelleen toimiva metsäinen yhteys selittänee myös liito-oravan löytymisen maaliskuussa 2020 Pyttisbergetin metsäalueen koillisosasta.

Alueen viheryhteyksistä

Aviapoliksen kaavarungon sivun 12 kartalla (Lähtökohtia viherrakenteelle) on osoitettu edellä mainittu tärkeä viheryhteys. Yhteyden sijoittaminen ja esitystapa eivät kuitenkaan ole kaikin puolin harkittua. Ilmailumuseon pohjoispuolisen alueen nyttemmin lähes loppuun asti toteutetun louhinnan jälkeen viheryhteyden toimivuuden kannalta erityisen tärkeäksi muuttuvat Aviabulevardin itä- ja länsipuoliset METSO-arvoja omaavat vanhat kangas- ja kalliometsät Ilmailumuseon länsipuolella. Luontoalueiden ekologisen kytkeytyneisyyden takia tällä alueella on tärkeää säästää nykyiset (noin 7 ha) vanhan metsän luonnehtimat alueet (Kuva 1).

Aviapoliksen alueen kaavoituksen luontotietopohja olematon

Järkevä ajankohta Aviapoliksen alueen metsäisten alueiden luontoarvojen selvittämiseksi olisi ollut vaihe, jossa tehtiin Aviapoliksen kaavarunkoa. Tietopuutteita ei kuitenkaan tässä vaiheessa korjattu ja mahdollisten merkittävien luontoarvojen puuttuminen kuitattiin kaavarungossa toteamuksella, jonka mukaan ”kaavarungon alueelta ei ole tunnettuja uhanalaisten eläinten tai kasvien esiintymiä”.

Kaavarungon vaikutusarvioinnissa todetaan puolestaan että ”kaavarungon toteuttaminen tulee vähentämään ja pirstomaan nykyisiä metsäisiä alueita. Metsälajien elinympäristöt vähenevät, mutta vaikutus koko kaupungin näkökulmasta on vähäinen, koska alue ei muodosta merkittävää ekologista yhteyttä ja lajisto on tavanomaista”.

Tuulensuunpuiston ja Pyttisbergetin välisen metsäisten alueiden ekologisen yhteyden toteaminen vähämerkitykselliseksi edustanee enemmän ”vantaalaista kaavarealismia” kuin objektiivista arviointia. Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.

Alueen lajiston toteaminen tavanomaiseksi ja uhanalaishavaintojen puuttumisen korostaminen on vastenmielistä tilanteessa, jossa ainoa 2010-luvulla selvitysalueella tehty luontotyyppi- tai lajistoselvitys on ilmeisesti Pytinojan vuoden 2014 sudenkorento- ja vesihyönteisselvitys.

Luontojärjestöillä ei ole tietoja myöskään aikaisemmista 2000-luvun luontotyyppi- ja lajistoselvityksistä hankealueelta. Tietopohja alueen luontotyyppi- ja lajistoarvoista vaikuttaisi olevan käytännössä olematon lukuun ottamatta Pytinojan sudenkorentoihin ja eräisiin vesihyönteisiin liittyvää havaintoaineistoa. Kaavoituksen minimiluontopohjaksi yhden ojaksi muokatun puron parin lajiryhmän selvitys on kovin kevyt ja rajoittunut. Ilman tehtyjä selvityksiä ei käytännössä myöskään kerry luontotietoja, mikä itsestäänselvyys tulisi Vantaan kaavoituksessa lopultakin tunnustaa ja lakata piiloutumasta sen taakse, että selvittämättömiltä kaava-alueilta ei tunneta arvokkaita luontokohteita tai uhanalaisten lajien esiintymiä.

Aviapoliksen metsäalueiden kaavoituksen jatkaminen ilman luontoselvityksiä on paitsi huonoa maankäytön suunnittelua myös juridisesti ongelmallista. Maankäyttö- ja rakennuslain selvitysvaatimuksia ei käytännössä liene mahdollista vuodesta ja kaavatasosta toiseen kiertää toteamalla ilman selvityksiä useiden neliökilometrien kokoisen alueen luonto niin tavanomaiseksi, että mitään luontoselvityksiä ei tarvita.

Muutaman tunnin maastokäynnillä maaliskuussa 2020 Pyttisbergetin alueelta paikallistettiin vaarantuneen liito-oravan elinalue sekä alueellisesti uhanalaisen pohjanrypykän (lahottajasieni) esiintymä. Samalla hankealueen keski- ja itäosan metsistä paikallistettiin noin 15 hehtaaria sellaisia luonnontilaisen kaltaisia ja melko lahopuustoisia kangas- kallio- ja korpimetsiä, joilla on ilmeistä potentiaalia toimia mm. uhanalaisten lahopuusienten ja -sammalten elinympäristönä. Alueella on myös useita metsikköjä, joissa on hyvää potentiaalia lahokaviosammalen esiintymiselle.

25.3.2020 maastokäynnille ei käyty Turbiinitien länsipuolisissa metsissä (8,0 ha), Plootukalliolla (9,2 ha), Pyttisbergetin metsään liittyvässä Pyhtäänkorvenkujan eteläpuolisessa metsässä (3,8 ha), Manttaalipuisto-Rälssinpuiston metsäisellä osalla (noin 3 ha) sekä hankealueen kaakkoisosan metsikössä Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksen kaakkoispuolella (noin 2,7 ha). On hyvin todennäköistä, että myös osalla näistä alueista esiintyy vastaavia metsäluontoarvoja, joita havaittiin Pyttisbergetin alueelta sekä Aviabulevardin ympäristön metsistä.

Hankealueelta maaliskuun 2020 maastokäynnillä todetuista luontokohteista

25.3.2020 maastokäynnillä hankealueen keski- ja itäosasta paikallistettiin noin 19 ha sellaisia metsäalueita, joilla on luonnonsuojelullista merkitystä jo tällä hetkellä arvokkaina metsinä (METSO I ja II-kriteerit täyttävät metsät), valtakunnallisesti tai alueellisesti uhanalaisten lajien todettuina tai hyvin potentiaalisina elinympäristöinä sekä uhanalaisten suoluontotyyppien kannalta.

Pyttisberget

Yli puolet maastokäynnillä havaituista arvokkaista luontokohteista sijoittuu Pyttisbergetin laajemmalle metsäiselle alueelle, joka on itsessään Aviapoliksen itäosan tärkein säilytettävä metsäalue jo pelkän kokonsa puolesta. Alueen kangas- ja lehtometsissä muutamia vuosia sitten tehdyt raskaat väljennys- ja suojuspuuhakkuut ovat heikentäneet merkittävästi metsäalueen kokonaisarvoa, mutta merkittäviä arvoja on tästä huolimatta säilynyt.

Maastokäynnin perusteella Pyttisbergetin metsäalueen nykyisiä ”luontoarvotihentymiä” edustavat:

1) Pyttisbergetin etelälounaisosan pienehkö kiinteistö (1,7 ha), jonka alueella on kartalla näkyvä pieni luonnontilainen nevakorpi sekä METSO I-luokan luonnontilaisen kaltaista vanhaa havusekametsää (kuva 2). Pääosa palstan metsistä on erittäin runsaslahopuustoista eli eri-ikäistä kuusi- ja mäntylahopuuta on pääosassa metsistä arviolta yli 30 kuutiometriä/ha. Palstan potentiaali uhanalaisen lahottajalajiston (kääväkkäät, lahokaviosammal) osalta on erittäin korkea, mistä kertovat osaltaan ilman varsinaista etsimistä havaitut pohjanrypykkä (RT) sekä ruostekääpä (vanhan metsän indikaattorilaji).

2) Varsinainen Pyttisbergetin kalliomäki sekä siitä etelää sijaitsevat erilliset pienet kalliomäet, jotka ovat säilyneet puustoltaan luonnontilaisen kaltaisina (yht. noin 5 ha).

3) Alueen koillisosan liito-oravavan elinpiiri (noin 4,4 ha) joka on osaltaan lehtoa, osin ruoho- ja lehtoturvekangasta ja osin lehtomaista kangasta. Pytinoja virtaa alueella. Pääosalla alueesta on tehty muutamia vuosia sitten melko raskas väljennys- ja suojuspuuhakkuu, joka on vaurioittanut pahasti monipuolisen reheväpuustoisen sekametsän luontoarvoja. Alueelle on tästä huolimatta jäänyt merkittävästi järeitä haapoja, muita liito-oravalle tärkeitä lehtipuita sekä vanhoja kuusia.

4) Pyttisbergetin keskiosan kalliopainannesuo on luoteisosaltaan (noin 0,8 ha) säilynyt hienona nevarämeen ja korpirämeen mosaiikkina, joskin tehdyissä hakkuissa on käsitelty myös suon reunaosia. Suoalueen keski- ja eteläosa on aikanaan kuivahtanut jo eteläpuolisen rakentamisen seurauksena, mutta alueella on silti säilynyt selvää soistuneisuutta ja korpisuutta. Tehdyistä harvennushakkuista huolimatta suon etelä- ja keskiosalla on siis hieman luontoarvoja. Arvoja täydentää eteläosan rakentamisen osin synnyttämä runsaslahopuustoinen kosteikko metsän etelälaidassa.

Aviabulevardin itä- ja länsipuoliset metsät

Tien ympärillä on säilynyt vanhapuustoisten tuoreiden ja kuivahkojen kankaiden sekä pienten kallionyppylöiden mosaiikki (noin 7 ha, kuva 1). Alueen metsät ovat etenkin Aviabulevardin itäpuolella rakenteeltaan luonnontilaisen kaltaisia havusekametsiä, joissa on kuusi- ja mäntylahopuuta näkyvästi (5-10 kuutiometriä/ha). Tien itäpuoliset metsät täyttävät pääosin METSO II-luokan karujen ja keskirehevien kangasmetsien kriteerit, pohjoisosan runsaslahopuustoinen metsikkö (kuva 3) täyttää hyvin METSO I luokan turvekankaan kriteerit. Aviabulevardin länsipuolella on METSO II-III-luokan tuoretta ja kuivahkoa kangasta, jota monipuolistavat pienet kalliomaat, kuivan kankaan laikut sekä pohjoisosan pieni kangaskorpipainanne. Lahopuuta on vähemmän kuin tien itäpuolella, mutta metsän rakenne on melko luonnonmukainen.

Pyttisbergetin alueen liito-orava

Maastokäynnillä paikallistettiin Pyttisbergetin metsäalueen koillisosasta liito-oravan asuttama ydinalue, jonka alueelta löydettiin kolme liito-oravan pipanapuuta sekä yksi kolohaapa (koordinaatit liitteessä 1).

Alueella on tehty 2010-luvulla laaja-alaisia vanhojen metsien väljennys- ja suojuspuuhakkuita, jotka ovat heikentäneet alueen kokonaisarvoa luontokohteena olennaisesti. Hakkuissa on säästetty sen verran paljon vanhoja haapoja, vanhempia kuusia sekä muita liito-oravan suosimia lehtipuita, että liito-orava pystynee edelleen alueella elämään. Lajille soveliaaksi arvioidun metsäalueen koko on noin 4,4 ha (kartta 1). Rajatun alueen kaakkoisosaa ei läpikäyty maastossa ja vastaavasti yksittäisiä järeitä haapoja näytti kasvavan myös rajauksen ulkopuolelle sen länsipuolella jäävien majoitusrakennusten välissä.

Jatkotoimenpiteet

Esitämme, että Vantaan kaupunki muuttaa Aviapoliksen kaavoituksen tavoitteita ja linjauksia nykyisiä säilyneitä metsiä ja niiden välisiä yhteyksiä vahvemmin säilyttäväksi. Muutoksen on syytä näkyä myös uuden yleiskaavan lopputyöstössä.

Esitämme lisäksi, että kaupunki teettää Aviapoliksen alueen metsissä vuonna 2020 asialliset luontotyyppitason luontoselvitykset, joissa selvitetään kattavasti alueella sijaitsevat merkittäviä luontoarvoja omaavat metsät

(METSO I ja II-metsät, uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyypit), alueen piensuot, metsälain 10 § kriteerit täyttävät kohteet sekä mahdolliset vesilain 11 § luontotyypit sekä luonnonsuojelulain 29 § luontotyypit.

Lajiston osalta on syytä selvityttää mahdolliset uhanalaisen ja vaateliaan lahottajalajiston kannalta keskeiset metsäalueet ja metsiköt, joiden paikallistus ja arvottaminen onnistuu esimerkiksi selvittämällä merkittävästi lahopuuta sisältävien metsikkökuvioiden ja metsäalueiden kääväkäslajistot sekä lahopuilla kasvavat sammalet (mukaan lukien lahokaviosammal).

Pyttisbergetin alueen liito-oravametsän todellinen laajuus on myös hyvä selvittää, kuten myös liito-oravan esiintyminen muilla laajemmilla hankealueen metsälaikuilla.

Lisäksi Vantaan ekologisten yhteyksien selvitystä on syytä täydentää Aviapoliksen osalta selvityksellä, jossa ymmärretään myös itälänsisuuntaisten ja osin katkeilevien eli ”askelkiviperiaatteella” toimivien yhteyksien arvo. Sama selvitys palvelee myös liito-oravan kulkuyhteyksien selvittämistä ja turvaamista.

Vastine

Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Tosi asia on, että kaupunginosa on luonnontilaiselta viherympäristöltään köyhä verrattuna muihin Vantaan asuinalueisiin. Suunnitteluperiaatteiden osiossa 3, Vihreä kaupunki, on tavoitteena parantaa tätä tilannetta, huomioon ottaen kuitenkin sekä uuden yleiskaavan että Aviapoliksen kaavarungon tavoitteet. Viheralueiden kytkeytyneisyyttä ja toiminnallisuutta on tutkittu karttatarkasteluin. Ratikan kaavarunkoa ja suunnitteluperiaatteita on laadittu rinnakkain ja ne perustuvat Aviapoliksen kaavarunkoon 2016. Suunnitteluperiaatteita on viety maankäytön ratkaisuihin ratikan kaavarungossa.

Riittävillä viheralueilla sekä vehreiden sisäpihojen ja katutilojen toteutuksella kohtuullistetaan läpäisemättömän maapinnan määrää. Säilyttämällä puustoa voidaan vähentää tuulisuutta ja paikallisilmaston äärevöitymistä sekä ylläpitää olemassa olevia ja toimivia ekosysteemejä.

Alueen vehreyttä lisätään vastapainona tehokkaalle yleiskaavan mukaiselle kaupunkirakentamiselle. Elävä ja vehreä viherrakenne muodostuu puistoista, viherreiteistä, aukioista, taskupuistoista ja kortteleiden vehreydestä. Keskitetty pysäköinti ja omaehtoiset pelastautumisratkaisut takaavat vehreät maanvaraiset korttelipihat. Kansipihoja vältetään. Katoille sen sijaan esitetään kattokasvillisuutta lisämahdollisuutena. Aviapoliksessa toteutetaan korkeampaa vihertehokkuusvaatimusta (1,0) asuinkortteleiden piha-alueille kuin muilla alueilla Vantaalla.

Julkisten ulkotilojen osalta kaupunkivihreän suunnitteluperiaatteissa esitetään mm. seuraavia keinoja aikaansaamaan vehreää ympäristöä: Viherreiteille ja aukioille mahdollistetaan dynaamisia kasvillisuusalueita, katualueille mahdollistetaan runsasta katupuustoa, laaja lajivalikoima ja kukkivia puita. Osa alueen kaduista rakennetaan viherkaduiksi.

Nykyistä metsää pyritään säilyttämään niin paljon kuin mahdollista. Tämä vaatii tarkkaa suunnittelua ja yhteistyötä eri tahoilta, sekä kaupungilta että yksityisiltä maanomistajilta. Aviapoliksen keskustan tekeillä olevassa kaavaluonnoksessa on esitetty yleiskaavan mukainen viheryhteys, jonka varrella molemmin puolin Aviabulevardia on myös säästetty metsäaluetta sekä puistoiksi että asuin- ja työpaikkakortteleiden sisäpihoiksi. Samalla periaatteella suunnitellaan myös Muuran ja Huberilan aluekokonaisuudet. Pyttisbergetin suuri alue on suureksi osaksi vielä rakentamatonta. Suunnitteluperiaatteissa siellä teemana on mm. puurakentaminen ja suuret vehreät pihat. Myös viheralueet tulee alueen kaavasuunnittelussa mitoittaa tarpeeksi suuriksi. Yleiskaavassa Veromiehen alueen viherrakenteen muodostumista on pyritty turvaamaan esittämällä alueelle useita virkistysalueyhteyksiä.

Uusien aluekokonaisuuksien suunnittelun alkaessa laaditaan alueilta myös tarvittavat luontoselvitykset, jos niitä ei ennestään ole.

Uuden yleiskaavan, ratikan kaavarungon sekä meneillään olevien kaavatöiden osana on laadittu lukuisia luontoselvityksiä.

Yleiskaavaan 2020 liittyy seuraavat selvitykset, jotka koskevat myös Aviapolista:

- Lahokaviosammal Vantaalla, esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma, 2020
- Selvitys puroluonnon täydennyskohteista yleiskaavaa 2020 varten, 2019
- Vantaan luontohyödyt, 2018
- Vantaan ekologiset yhteydet, 2018
- Vantaan viherrakenneselvitys, 2017

Vantaan ratikan ja sen kaavarungon työssä on laadittu vuosina 2020–2021 luontoselvityksiä, jotka yltävät Aviapoliksen alueelle. (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 114 s. + liitteet). Siinä on tutkittu muun muassa luontotyypit, liito-oravat ja lahokaviosammal.

Aviapoliksen keskuspuistoon kuuluu Krakanojan varressa Ylästöntien ja Tulkintien välisellä puro-osuudella sijaitseva Krakanpuiston luonnonsuojelualue, joka on rauhoitettu vuonna 2020. Krakanpuiston luonnonsuojelualueelle on laadittu hoito- ja käyttösuunnitelma (Ympäristösuunnittelu Enviro 2022), jonka päätarkoitus on kulun ohjaaminen alueella.

Vuonna 2022 Vantaalla on laadittu muutamien isojen metsäalueiden luontoselvityksiä (Faunatica Oy). Yksi selvitysalueista on Ylästön metsäalue sisältäen alueet Hakakorvesta Osumapuistoon (pinta-ala n. 150 ha), jolta selvitettiin luontotyypit ja linnusto. Luontoselvitykset raportteineen valmistuvat marraskuun 2022 lopussa.

Alla on lueteltu vielä julkaisemattomia 2000-luvulla tehtyjä, myös Aviapolista koskevia, luontoselvityksiä, joita on pyydettäessä voinut saada suoraan Vantaan ympäristökeskuksesta.

-
- 2017–2020 Lahokaviosammalinventoinnit
- 2004–2017, Alueellisia kääpäraportteja (n. 40 kpl)
- 2011, Aviapoliksen alueen kasvikartoitus
- 2014, Vantaan lentokenttäalueen ja Aviapoliksen sudenkorento- ja vesihyönteisselvitys
- 2019, Vantaan ekologiset yhteydet

Mielipide 8: Realia Management 1.4.2020

Työpaikka-alueen joukkoliikennepalveluja tulee kehittää merkittävästi nykyistä toimivammiksi ja nopeammin ainakin Tikkurilasta, Kehältä sekä Aviapolisin aseman suunnalta käyttäjiä palvelevaksi. Nykyisellään merkittävä osa alueella töissä käyvistä kulkee omalla autolla kokiessaan julkiset yhteydet liian hitaiksi tai kaukana oleviksi. Siitä seuraa jatkossa pysyvä ristiriita jalankulkualueen ja yksityisautoilla pääasiassa hoituvan työpaikkaliikenteen välille. Suora jalankulkuyhteys esimerkiksi kevyen liikenteen siltaa pitkin Robert Huberintien päästä Jumbon puolelle olisi myös tarpeellinen, Jumbon toimiessa pääasiallisena palveluja tarjoavana keskuksena.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty keinoja kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi ja selkiyttämiseksi.

Mielipide 9: Wihuri Oy 1.4.2020

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaiseen suunnittelualueeseen kuuluu teollisuusrakennusten kortteli 52018, jossa harjoitetaan laajaa korjaamo- ja varastotoimintaa. Korttelissa sijaitsevan kiinteistön 92-52-18-1 omistaa Wihuri Oy ja kiinteistön 92-52-18-3 puolestaan Kiinteistö Oy Manttaalitie 5-7. Alue on voimassa olevassa asemakaavassa pääosin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta ja yleiskaavassa pääosin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta (T) sekä työpaikka-aluetta (TP).

Kyseessä olevaan kaupunginosaan on 1950-luvulta lähtien aktiivisesti rakennettu yhtä Vantaan laajimmista työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueista ja perinteikkään teollisuusalueen yritykset työllistävätkin alueella tuhansia ihmisiä.

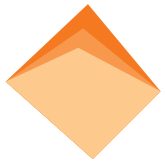
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ilmenee yleispiirteisesti kehityssuunta ja muuttaisi alueen perusolemusta. Elinkeinotoimintaan painottuva alueidenkäyttö pyritään- muuttamaan asuinkäyttöön ja sitä tukevaan palvelutoimintaan. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta eivät kuitenkaan ilmene ne maankäytölliset rajoitukset, jotka aiheutuvat Helsinki-Vantaan lentoaseman ympärivuorokautisesta ja jatkuvasta kehittyvästä toiminnasta.

Alueiden käytön suunnittelussa tulee huomioida olemassa oleva rakennettu teollisuusalue ja suunnitella asuinalueet ja niiden sijainti siten, että korttelissa 52018 harjoitettavan toiminnan jatkuminen mahdollistetaan ja turvataan näin nykyisenkaltaisen liiketoiminnan edellytykset alueella.

Wihuri Oy ei kuitenkaan sulje pois mahdollisuutta, että myös sen tontin osalta kiinteistöä kehitettäisiin uudelta pohjalta, mikä tarkoittaisi asemakaavan mukaisen aluevarauksen ja käyttötarkoituksen muutosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulemisvaiheessa tavoitteen asettaminen on kuitenkin ennenaikaista ja yhtiö katsookin, että asemakaavoituksen alkuvaiheessa tulee pitää avoimena sekä se mahdollisuus, että tontti säilyy nykykäytössä että mahdollinen kehittäminen toiseen käyttötarkoitukseen. Wihuri Oy tulee ilmoittamaan asemakaavalle asetettavan tavoitteensa hyvissä ajoin, jotta ne voidaan ottaa huomioon kaavaa valmisteltaessa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mielipiteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.



Vantaa
Aviapolis