

052700

AVIAPOLIS

VEROMIEHEN VERKOT



MANDAWORKS

AVIAPOLIS

VEROMIEHEN VERKOT

Määrätietoisella suunnittelulla ja laadukkaalla rakentamisella rakennamme uutta kaupunkia.



Työhön ovat osallistuneet

Pentinmikko Anitta, Häsänen Merja, Crupi Lia, Ölander Carina, Rova Vuokko, Ekroos Elina, Holm S Jenni, Hulkko Tiina, Kauppinen Juuso, Keinänen Harri, Lukin Arja, Pajunen Jarmo, Ristimäki Veli-Pekka, Tasanko Pia-Elina, Tulonen Seija, Turunen Laura, Välimäki Eija, Kyytinen Anna, Haveri Samuli, Kettunen Mikko, Rusanen Leena, Sandström Mikko, Kaarna-Suomi Anne, Pasanen Emmi, Jokela Anu, Mellais Asta ja Vainio Mikko

Kuvat

Pentinmikko Anitta , Häsänen Merja, Crupi Lia, Anu Jokela, Mandaworks, Ramboll, Vantaan kuvapankki

Taitto

Rova Vuokko ja Tervo Kari

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	6	7. VEROMIEHEN LIKKUMISEN VERKKO	26
Aviapolis on haaste	6	Jalankulku	27
Haasteeseen vastataan	6	Pyöräily	29
Veromiehen verkot	6	Pyöräilyn pääreitit ja laatukäytävät	30
Oleellisinta on ihmisen mittakaava	6	Veromiehen nykyiset pyörätiet ja pyöräilyn tavoiteverkko	30
2. NYKYTILA	8	Joukkoliikenne	31
Liikennevirtojen solmukohdassa	8	Raitiotie	32
Luontoelementit ja teollinen rakennusperintö	10	Autoliikenne	33
Kaavatilanne ja rakennuskiellot	11	Liikkumisen tulevaisuus	36
3. TAVOITTEET	13	8. KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ	37
4. TYÖN KULKU	14	Kiinnostavuuden kehän suunnitteluperiaatteet	38
5. VEROMIEHEN PALVELUVERKKO	15	Kiinnostavuuden kehän erilaiset kaupunkiympäristöt	39
Koulut ja päiväkodit	16	9. YHTEENVETO	40
Kirjasto	17	10. JATKOT	40
Sosiaali- ja terveydenhuolto	17		
Kauppa	18		
Liikunta ja vapaa-aika	19		
6. VEROMIEHEN VIHERVERKKO	21		
Viheralueiden merkitys kaupungissa	22		
Veromiehen sini-viherrakenne nykyään	22		
Tavoitteet viheralueille	23		
Tulevan viherverkon rakenne, viherrakenteen osat	23		
Reitit ja yhteydet	24		
Viheralueiden palveluverkko ja mitoitus	24		

1. JOHDANTO

Aviapolis on haaste

Lentoliikenteen kasvu, Kehä III parantaminen sekä Kehäradan valmistuminen ovat luoneet Aviapolis -alueen tulevaisuudelle uudet ulottuvuudet. Helsingin seutu kasvaa tulevina vuosikymmeninä useilla sadoilla tuhansilla uusilla asukkailla sekä useilla sadoilla tuhansilla uusilla työpaikoilla. Aviapolis monipuolistuu ja kasvaa hurjemmin kuin pääkaupunkiseudun muut alueet. Alueen kansainväliset mahdollisuudet sekä jo alkanut kaupunkirakenteellinen ja -kuvallinen muutos ovat herättäneet laajaa mielenkiintoa.

Aviapolis nähdään Vantaan ja koko pääkaupunkiseudun tulevana keskuksena, joka ammentaa elinvoimaansa myös lentokentästä.

Haasteeseen vastataan

Vantaan kaupunki on kehittänyt Veromiehen aluetta osoittamalla vuoden 2007 yleiskaavassa teollisuuden ja varastoinnin rinnalle vaihtoehtoista maankäyttöä, joka käsitti myös asumista. Jatkona sille valmisteltiin Veromiehen kaupunginosaan Aviapolis-kaavarunko, joka valmistui 2016. Veromiehen kaupunkirakenne muuttuu logistiikkakaupungista asumisen, kaupankäynnin ja työnteon sekoittuneeksi kaupunkirakenteeksi. Sen vuoksi alueen infran rakenne sekä palvelurakenne uudistetaan lähes kokonaan.

Alueen maanomistajat ovat innolla ryhtyneet ideoimaan kiinteistöjensä tulevaisuutta, varsinkin asumispainotteisesti. Vantaan kaupunkisuunnittelussa on todettu, että on aika laatia kaavarunkoa tarkempi selvitys, jolla varmistetaan kaikilla tasoilla monipuolisesti sekoittunut kaupunkirakenne sekä viihtyisä ja turvallinen ympäristö. Vantaalle sekä koko pääkaupunkiseudulle rakentuvat uudet asuntoalueet ovat suuri mahdollisuus ”luoda uutta kaupunkia”, jossa kaikilla ihmisillä on hyvä olla. Ihmiset ovat kaupungin moottori ja voimavara.

Veromiehen verkot

Tämä selvitys, ”Veromiehen verkot”, on seuraava vaihe kaavarungosta eteenpäin. Aviapoliksen kaavarungon mukaisesti uusitaan ja täydennetään liikkumisen verkostoja eri kulkumuodoille, rakennetaan puistonauhojen ja vedenhallinnan sini-viherverkosto sekä määritellään lähipalveluiden paikat kaupunkirakennetta tukevaksi verkostoksi.

Selvityksessä määritellään tarvittavat tilavaraukset ja mitoitukset eri palveluille, puistoille, katutypeille ja muille yleisille, maankäytöllisille ratkaisuille, jotka täytyy asemakaavoituksessa ottaa huomioon. Alueelle suunnitellaan mm. uusia liikennejärjestelmiä, kuten pikaraitiotietä sekä muita, monipuolisia liikkumismuotoja.

Oleellisinta on ihmisen mittakaava

Sini-viher-, palvelu- ja liikkumisen verkkoja on työstetty eri toimialojen välisissä työpajoissa edellä mainitussa järjestyksessä. Alustavasti määrittelimme kartalle palvelutarpeet ja sen jälkeen selvitimme niiden edellyttämää liikenneverkkoa. Joka työvaiheessa oli mahdollista tarkistaa eri toimintojen sijainteja. Näin saimme kaikki osallistujat tietoisiksi toistemme tavoitteista ja sidottua ne yhteen yhteisiksi tavoitteiksemme. Verkostotyötä on täydennetty kaavarungossa esitetyn ”kiinnostavuuden kehän” pohdintoilla.

Työhön ovat osallistuneet Vantaan maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö (kaupunkisuunnittelu, kuntatekniikan keskus, tilakeskus), sivistystoimi (varhaiskasvatus, liikuntapalvelut, kaupunginkirjasto, kulttuuripalvelut) sosiaali- ja terveystoimi sekä kaupungin ulkopuolinen toimija LiCon-AT (valaistus) alikonsultteineen. Työ tehtiin syksyn 2017 aikana.

”Veromiehen verkot” -työryhmä

Vantaalla helmikuussa 2018



2. NYKYTILA

Veromies on yksi Aviapoliksen suuralueen (38 km²) kuudesta kaupunginosasta. Alueen pinta-ala on noin 3,5 km². Pinta-alaltaan Veromies vastaa keskikokoisen kaupungin keskusta-aluetta.

Vuoden 2017 alussa Veromiehessä asui 485 asukasta, joista useimmat vuokralla (n. 90 %) kerrostalossa. Koska asukasmäärä on näin pieni, lähimmät palvelut löytyvät pääosin vasta Jumbon kauppakeskuksesta, reilun kilometrin päästä.

Työpaikkoja vuoden 2014 lopussa Veromiehessä oli 12 303 kpl. Aviapoliksen suuralueella työpaikkamäärän lisäys vuodesta 2005 vuoteen 2014 on ollut Vantaalla ylivoimaisesti suurin, 6 960 työpaikkaa. Aviapoliksen osuus koko kaupungin työpaikkamäärän kasvusta oli 55 %.

Hallien ja suurten väylien automaisema on alkanut uudistua näkyvästi Kehä III:n varresta, johon sijoittuvat merkittävimmät kaupalliset toimijat sekä toimistokeskittymät. Teoreettisesti tarkasteltuna alueella on tilaa n. 250 perinteiselle kaupunkikorttelille, jotka ovat kooltaan yhden logistiikkahallin luokkaa. Alue on pääasiallisesti vielä varastoinnin ja logistiikan aluetta, pääosin yksityisten omistamaa maata. Kaupungin maanomistus on alueella vähäinen.

Liikennevirtojen solmukohdassa

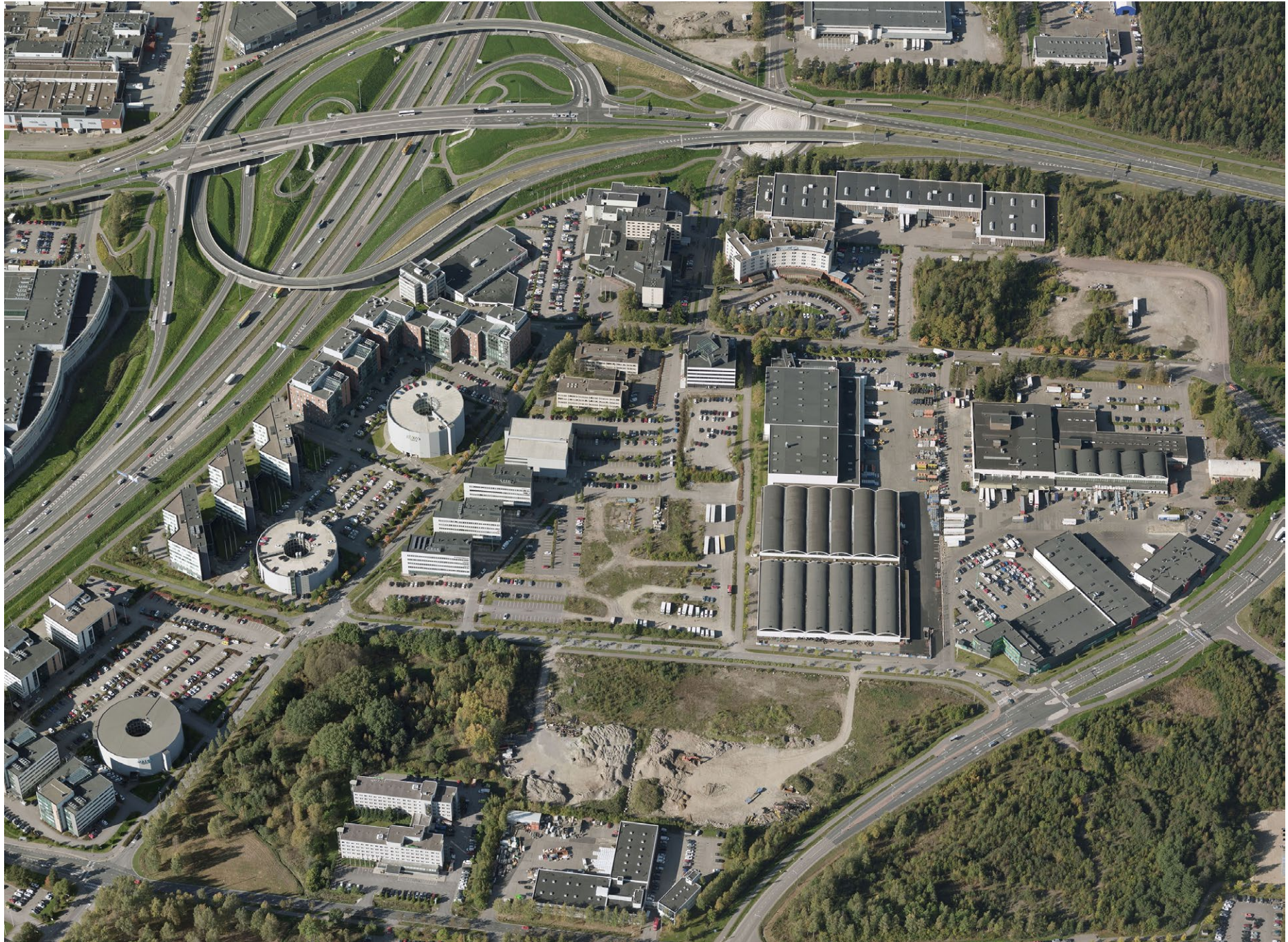
Veromies sijoittuu paikkaan, jossa kohtaavat niin lentoliikenne, suuret väylät, rautatie ja paikalliset tiet. Sijainti tarjoaa oivalliset yhteydet maailmalle, sisämaahan ja koko pääkaupunkiseudulle, mutta Veromiehen viihtyisyyden ja eri osien yhdistettävyyden kannalta ne ovat myös haaste.

Vaikka kansainvälinen Helsinki-Vantaan lentokenttä rajaa Veromiestä kahdelta sivulta, ei lentomelu haittaa alueen kehitystä. Lentokentän matkustajamäärän odotetaan tänä vuonna olevan lähes 20 miljoonaa. Terminaalia laajennetaan ja palveluja lisätään. Myös lentokentän ja Aviapoliksen asemien välinen alue suunnitellaan kaupunkimaiseksi.

Veromiestä sivuaa myös kansainvälisestikin merkittävä Eurooppatie E18 (Kehä III), joka yhdistää Suomen kaikki merkittävät pääväylät ja on myös tärkein yhteys lentokentälle. Lisäksi tien itäpäässä sijaitsee Vuosaaren satama, joka on Suomen suurin kappaletavara- ja suuryksikköliikenteen satama. Alueen itäreunalla sijaitsee Tuusulanväylä, joka on toinen tärkeä yhteys lentokentälle ja tärkeimpiä yhteyksiä Helsingin keskustaan. Kummankin väylän arkiliikennemäärä Veromiehen kohdalla on yli 80 000 ajon/vrk.

Kehäradan avaaminen vuonna 2015 yhdisti Veromiehen laajempaan pääkaupunkiseudun kokonaisuuteen sekä kotimaan muihin rautatiekaupunkeihin. Aviapolis sai oman rautatieasemansa, jonka yhteyteen rakennetaan myös paikallisbussien terminaali.

Kehä III:n pohjoispuolelle on vaarassa muodostua neljä Lentoasemantien ja Tikkurilantien erottamaa ”saarta”, jollei osia saada liitettyä toimivalla tavalla toisiinsa. Väylä uudistuksia toteutettaessa ei vielä ollut visiota, millaiseksi Veromiehen aluetta halutaan kehittää.



Luontoelementit ja teollinen rakennusperintö

Alueen vanhin rakennuskanta muodostuu 1950 – 1970 -luvun modernin rakennusperinnön helmistä: Huberin halleista ja konepajasta, Auramo Oy:stä, Wihuri Yhtymästä ja Aerolasta. Nämä rakennukset pyritään ehdottomasti säilyttämään.

Metsäisistä mäistä ja puroympäristöistä tehdään alueen tärkeimmät viherympäristöt. Merkittävimmät luontokohteet ovat 56 metriin kohoavat Pyttisberget ja Plootukallio. Pyttisbergetin itäpuolella virtaavassa Pytinojassa on pieni koskiosuus, jonka äärellä voi kuulla veden solinaa. Pytinoja liittyy Manttaalitien mutkassa Palo-ojaan ja jatkuu Kirkonkylän-oja-nimisenä Keravanjokeen. Alueen länsilaidalla, yli 55 dB:n lentomelun alueella, on Vantaanjokeen virtaava Krakanoja.

Pääosa alueen asemakaavoista on vanhentuneita, sillä ne ovat ajalta, jolloin aluetta kaavailtiin logistiikan, varastoinnin ja teollisuuden tyyssijaksi. Myös alueen vesihuoltoverkko on näiden asemakaavojen ajalta ja uusimisen tarpeessa. Suuri osa alueen pinta-alasta on joko hallien tai asfaltin peittämää, mikä aiheuttaa paikoin tulvimisvaaran.



Kaavatilanne ja rakennuskiellot

Viime vuosina maanomistajien kiinnostus alueidensa maankäytön muuttamiseen on kovasti kiihtynyt. Todettiin, ettei voimassa oleva yleiskaava pysty vastaamaan heränneeseen tarpeeseen, minkä vuoksi Veromieheen laadittiin Aviapoliksen kaavarunko. Uuden yleiskaavan on määrä valmistua vuonna 2020.

Yleiskaava

Alueella on voimassa kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava. Alue on määritelty pääosin työpaikkarakentamiseen ja erityisesti työvoimavaltaisiksi työpaikka-alueiksi. Lentoasemantien itäpuolella on sallittu myös asuminen. Teollisuus- ja varastoalueita on alueen länsi- ja koillislaidoilla. Pyttisberget on virkistysaluetta, joka liittyy kaupungin muihin virkistysalueisiin ulkoilureittien välityksellä.

Aviapoliksen kaavarunko

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Aviapoliksen kaavarungon 18.4.2016 alueen jatkosuunnittelun pohjaksi.

Autojen ehdoilla toimivasta alueesta tehdään käveltävän kokoinen kaupunki, missä voi viihtyä ja viipyä. Kaupunkirakenteen tulee sallia niin asumista, palveluja, työpaikkoja kuin viheralueita. Tavoitteena on oikea, kulttuurisesti ja ekologisesti kestävä kaupunki, joka tapahtumillaan ja toiminnoillaan vetää ihmisiä puoleensa. Kestävät ja innovatiiviset liikkumisratkaisut ja kulkumuodot ovat avainasemassa. Alueelle muuttaa 20 000 uutta asukasta ja syntyy 40 000 – 60 000 työpaikkaa. Odotetaan, että erityisesti lentokentän läheisyyttä hyödyntävät ja tarvitsevat asettuisivat Veromieheen.

Rakennusten ja niiden välisten tilojen mitoituksella vaikutetaan siihen, miten miellyttäväksi ja viihtyisiksi kaupunkitilat koetaan. Aviapoliksen juna-asema ja Jumbo yhdistyvät ns. kiinnostavuuden kehällä; reitillä, jonka varrelle sijoittuvat tärkeimmät palvelut, koulut ja viheralueet, ja joka on miellyttävä kulkea ja kiinnostava koko matkaltaan. Korttelin sivun pituudeksi määriteltiin 100-150 metriä.

Asemakaavat

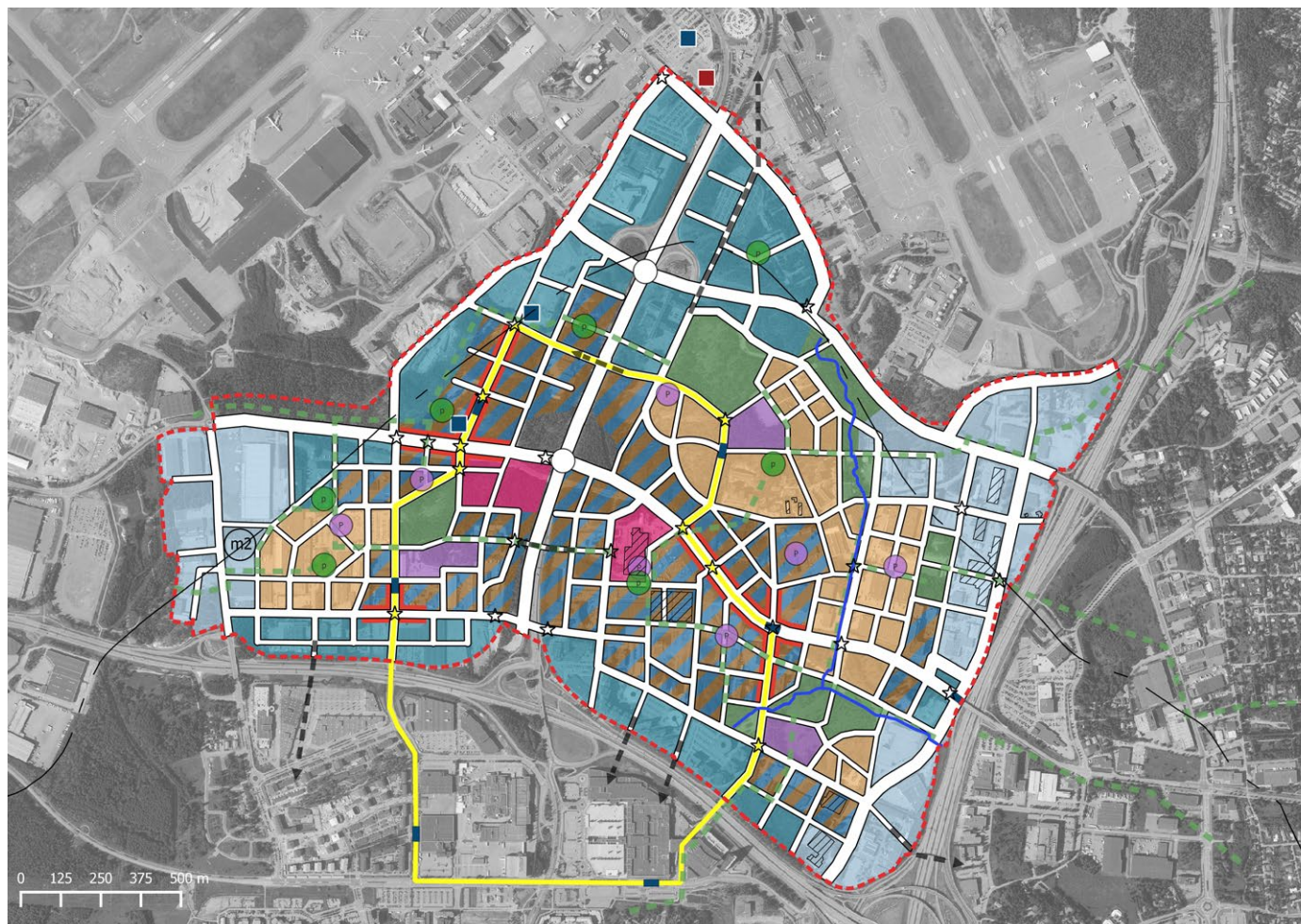
Veromiehessä on käynnissä lukuisia asemakaavatöitä. Suunnitteluun haetaan uusia ratkaisuja mm. arkkitehtuurikilpailuilla. Aviapolis Urban Blocks, kansainvälinen ideakilpailu v 2017, tuotti tuleviin asemakaavahankkeisiin uusia ratkaisuja ja ideoita.

Perintötien ensimmäisissä asemakaavahakkeissa testattiin kaavarungon asuntokortteleiden ratkaisuperiaatteita. Seuraavissa asemakaavoissa luodaan myös uutta liikkumisen ja palveluiden verkostoa. Esim. Huberin hallien rooli alueen palveluiden ja kaupunkielämän keskuksena tulee ratkaistavaksi. Veromiehen verkot -työ on edellytys alueen asemakaavoituksen jatkamiselle.

Rakennuskiellot

Veromiehen kaupunginosan pinta-alasta on yli 25 % asetettu rakennuskieltoon asemakaavan muuttamista varten.

Kaupunki haluaa toimenpiteellä varmistaa uuden kaavarungon mukaisen maankäytön toteutumisen.



Merkinnät ja määräykset

- Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue
- Asumisvaltainen, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue
- Intensiivinen työpaikka-alue
- Työpaikka-alue
- Palvelujen alue
- Yleisömagneetti
- Virkistysalue
- Vahva kaupallinen julkisivu
- Kiinnostavuuden kehä
- Korttelipuisto
- Viheryhteys
- Liikkumisen yhteys
- Eritasoliittymä
- Runkolinjapysäkki
- Kehäradan sisäänkäynti
- Mahdollinen lentoradan asema
- Yhteystarve
- Kehitettävä puroympäristö
- Varaus palveluille
- Suunnittelualue
- Kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennus
- Laadun paikka
- Lentomeluvyöhyke 2

3. TAVOITTEET

Kaavoituksen tehtävä on varmistaa Veromiehen alueen kehittyminen toimivana ja kansainvälisenä lentokenttäkaupunkina. Aluetta kehitetään myös pääkaupunkiseudun merkittävimpanä työpaikka-alueena. Työn keskeinen tavoite on myös varmistaa Veromiehen asukkaille ja työntekijöille päivittäiset liikkumisen mahdollisuudet, jotta he voivat liikkua turvalisesti ja viihtyisästi jalan, pyörällä tai julkisilla kulkuvälineillä. Samalla varmistetaan, että kaupat, päiväkodit, kirjasto, puistot, pysäkit ja muut palvelut ovat kävelymatkan päässä tai lähellä kotia. Verkot linkittävät eri toimintoja ja yhdistävät palvelut ja palvelujen käyttäjät.

Koska Veromiehen verkot -työtä on tehty yhdessä eri toimialojen kesken, on työn taustaksi koottu laaja tietopohja. Kaikille osallistuneille on syntynyt vahva käsitys kokonaisuudesta ja näin on saatu myös arvokasta materiaalia tulevien asemakaavaratkaisujen ja muiden suunnitelmien taustaksi. Työssä on tunnistettu erityiset paikat, kuten lentokentän alueet, Huberin hallien ympäristö, Aviapolis-aseman seutu sekä kaavarungon määrittämät laadun paikat.



Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015, linjaa keinot kaupungin kehittämiseksi:

- Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa.
- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Teemme asemanseuduista toimivia ja satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyörän mahdollisuuksia.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja tuomme sen kaupunkikeskustoihin.
- Lisäämme keskustoihin toimivia ja elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja.
- Korostamme keskeisten väylien ja ratojen arkkitehtuuria ja viherrakentamisen laatua.
- Lisäämme katuestetiikkaa katupuilla ja valaistuksella.
- Toteutamme liikennemuotojen uutta tilanjakoa.
- Varmistamme pyöräilyn laatuikäytävien toteutumisen.
- Uudistamme keskustojen pysäköintijärjestelyt esteettisesti korkeatasoisiksi.
- Käytämme ylimitoitettuja katutiloja eri liikennemuotojen, hulevesien tai ympäristötaiteen järjestelyissä.
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.

4. TYÖN KULKU

Tämä työ määrittelee palvelujen laadut ja paikat, puistot ja niitä yhdistävät sini-viherreitit, katuverkon ja katutilatyypitykset. Verkollinen tarkastelu tavoittelee kohtuullista korttelikokoa ja erityisiä kaupunkirakenteellisia ratkaisuja, joilla kaupunkitilan laatu varmistetaan. Kiinnostavuuden kehällä on erityinen rooli, sillä sen varrelle tai välittömään läheisyyteen sijoittuvat koulut, suurimmat puistot, kaupalliset palvelut, useimmat päiväkodit, liikuntapaikat, joukkoliikenteen runkolinjapysäkit sekä ns. yleisömagneetit. Se toimii koko alueen yhdistävänä helminauhana.

Kaupunkirakennetta tutkittiin:

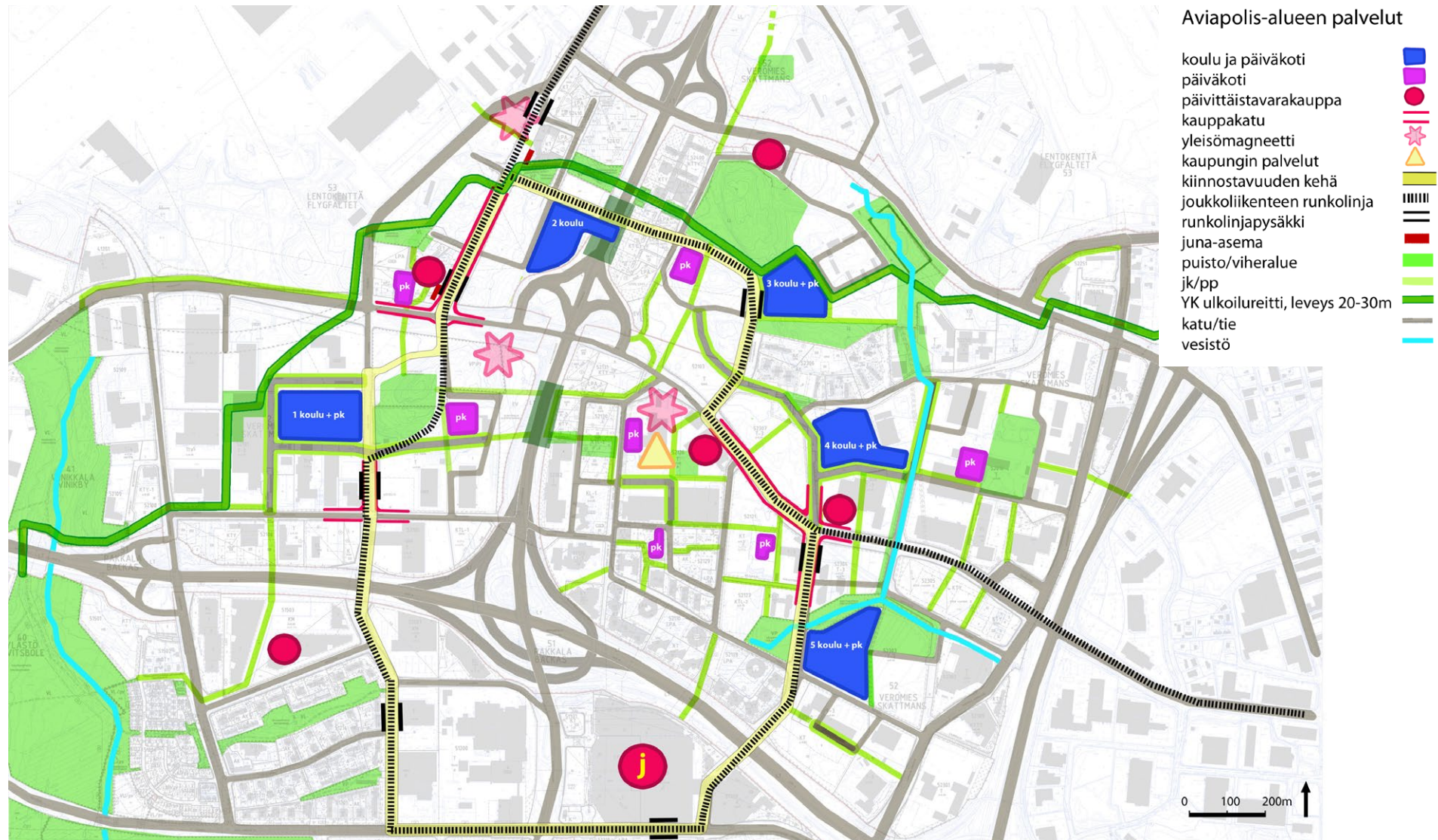
- palvelut, niiden laajuus ja paikat = palveluverkko
- sini- viheryhteyksien laatu ja määrä, liittyminen toisiinsa ja yhteydet viheralueisiin = viherverkko
- pyöräilyn, jalankulun, autoliikenteen ja koko liikkumisen verkko niin, että alue kehittyy käveltävänä ja pyöräiltävänä kaupunkiympäristönä. Älykäs pysäköinti alueen palveluna ja uudet kehittyvät joukkoliikennepalvelut = liikkumisen verkko

Työ tarkoittaa kaavarungossa esitettyjä yhteystarpeita ja työstää ratkaisuja mm. kehittämällä urbaanin viherkadun, löytämällä uusia koulun paikkoja, ideoimalla Lentoasemantien ylityskansia sekä uuden yleisömagneetin paikan.

Samalla työstettiin Veromiehen taiteen konseptia ja valaistuksen roolia. Valaistuksesta ja taiteesta luodaan omat ohjelmansa ja suunnitelmansa. Katutilatyössä on laadittu myös omat strategiakortit. Alueella on käynnissä myös Smart & Clean -projekti, jossa tutkitaan alueen hulevesiratkaisuja ja liikkumisen uusia tapoja.



5. VEROMIEHEN PALVELUVERKKKO



Veromiehen palveluiden verkko rakentuu alkuvaiheessa kaupungin itsensä tuottamista palveluista sekä tavoiteltavista, kaupalle varattavista alueista. Tämän lisäksi kauppaa tullaan toteuttamaan hybridirakentamisena kivijalkatiloihin sekä pysäköintilaitosten yhteyteen.

	KÄYTTÖTARKOITUS	TONTIN KOKO	SIJAINTI JA LISÄTIEDOT
1	suomalainen koulu ja päiväkot	tontti 35 000 m ²	Toisensavun länsipuolella
2	lukio / kansainvälinen koulu ja päiväkot	tontti 20 000 m ²	Aviapolis-asema - kv-koululla ja -päiväkodilla yhteinen keittiö - ensin pienhiukkaset ja melu selvitettävä - lukiolle hyvä paikka toimia - hybridirakennuksia: myös muita toimijoita
3	kansainvälinen / suomalainen koulu ja päiväkot	tontti 35 000 m ²	Aerola
4	suomalainen koulu ja päiväkot / lukio	tontti 35 000 m ²	Varia - lukio voisi olla myös Tikkurilantien varressa ns. Leinon valun tontilla (ei kartalla) - melu ja pienhiukkaset selvitettävä - nuorisotila - tarve v. 2026
5	suomalainen koulu ja päiväkot	tontti 35 000 m ²	Atomi, Rälssitien itäpuolella - alakoulu ja päiväkot, varaus yläkoululle - tarve 2022
6	päiväkot	tontti 8 000 m ²	Plootukallion luona
7	päiväkot	tontti 8 000 m ²	Aerolassa
8	päiväkot	tontti 6 100 m ²	Huberin hallit
9	päiväkot	tontti 6 100 m ²	Manttaalitien itäpuolella
10	päiväkot, yksityinen	koko vaihtelee	Aviapolis-asemalla
11	päiväkot, yksityinen	koko vaihtelee	Perintökujan palvelutalossa
12	päiväkot, yksityinen	koko vaihtelee	Perintötien itäpuolella

Koulut ja päiväkodit

Koulu- ja päiväkotitonttien ohjeellinen mitoitus on esitetty taulukossa. Numerointi vastaa kartan numerointia.

Tonttien alat ovat rakentamiskelpoista pinta-alaa. Tontin on oltava suurempi, jos tontilla on heikoista pohjaolosuhteista, mäkisestä maastosta tms. aiheutuvia, vaikeasti rakennettavia alueita. Mitoitus sisältää pysäköinti- ja hulevesialueet. Mikäli urheilukenttä on vieressä, voi yhtenäiskoulun tontista vähentää 7 200 m², jolloin tontti on 27 800 m². Lukion tontti on pienempi, n. 20 000 m² (Tikkurilan lukion tontin kokoluokkaa). Melu- ja pienhiukkaset on tarvittaessa selvitettävä.

Tarkentuneiden kouluverkkotarpeiden mukaan Veromiehen 20 000 asukkaan tavoite edellyttää neljää koulua, minkä lisäksi saattaa olla tarvetta kansainväliselle koululle ja/tai lukiolle. Kartalla varaudumme viiteen laajaan koulun paikkaan, mikä on kaksi enemmän kuin Aviapoliksen kaavarungossa. Ammatillisen koulutuksen tarpeita ei Veromiehen verkot -työn yhteydessä arvioitu.

Lukiolle tai korkeakoululle hyvä paikka on juna-aseman tai raitiovaunupyssäkin vieressä. Lukio voi sijaita hybridirakennuksessa, jossa on sellaisten toimijoiden tiloja, joita lukio-opetus voi hyödyntää – ja toisinpäin: toimijoita, jotka hyötyvät opiskelijaresursseista.

Kaupunkimainen rakentaminen edellyttää keskusta-alueilla tehokkaampaa maankäyttöä ja tiiviissä kaupunkirakenteessa tuleekin varautua sijoittamaan opetus- ja päiväkotihankkeita myös muuhun kaupunkirakenteeseen. Muidenkin koulujen kohdalla voidaan tapauskohtaisesti arvioida eri toimintojen lomittamista toisiinsa, esimerkiksi koulun pihan ja puiston kesken, ja sijoittamista koulun tiloja useampaa kerrokseen, jolloin varsinaisen koulun tontti voi olla joko pienempi tai tehokkaammin käytetty. Veromiehen verkot -kartalla on esitetty koulujen ja päiväkotien tonttien koot kaupungilla käytettyjen mitoitusavoitteiden kokoisina.

Kirjasto

Tutkimusten mukaan Suomessa yleisen kirjaston tuotto sijoitetulle pääomalle on n. 400 %. Kirjaston tulos syntyy vain käytön myötä: mitä vilkkaampi paikka, sitä enemmän käyttöä ja tuloksia. Lähialueen väestöpohjan on oltava riittävä, mielellään yli 10 000 asukasta.

Kirjastoon pitää voida liittää mielikuvia vauraudesta ja onnistumisesta, muuten esim. nuoret ja nuoret aikuiset jäävät pois. Sijainti ei voi olla päiväkodin, koulun tai nuorisotilan vieressä metsän laidassa. Kirjasto lähietäisyydellä nostaa asunnon arvoa saman verran kuin tulisija asunnossa, tuhat euroa. Tästä syystä kirjastoa ei ole helppo lakkauttaa. Ihanne-etäisyys kirjastoon on alle kaksi kilometriä. Kirjastoa käytetään poikkeuksetta kauppakeskusten markkinoinnin ankkuriyhteytenä. Kirjasto houkuttelee asukkaita ja yrityksiä vapaamuotoisiin tapaamisiin ja neuvottelujen pitämiseen.

Kirjastolla tulisi olla mahdollisimman keskeinen sijainti katutasossa selaisessa paikassa, minne on järkevää rakentaa esim. lähikauppa, johon tullaan myös jalan ja polkupyörällä, ei vain autolla. Ihannetapauksessa käytetään samoja kaupallisia arviointimenetelmiä kuin lähikauppojenkin suhteen. Vaikka kirjaston läheisyys on asukkaille tärkeä, kirjasto asuinrakennuksen pohjakerroksessa tuottaa asukkaille häiriötä (liikenne, melu, häiriökäyttäytyminen). Kirjaston kokotarve on noin 800 k-m², yksitasoisena ratkaisuna.

Veromiehen alueella kirjastolle sopiva paikka on Huberin hallien yhteydessä etenkin, jos lähelle sijoittuu myös päivittäistavarakauppa. Sijoittuminen vanhaan teollisuushalliin käy.

Sosiaali- ja terveydenhuolto

Väestömäärän nopeampi kasvu Kivistössä vaatii terveyspalvelujen lisäämistä: Kivistön terveysaseman 1. vaiheeksi on suunniteltu v. 2020 lopussa valmistuvasta kauppakeskuksesta vuokrattava toimitila. Tavoitteena on myös hyvinvointikeskuksen toteuttaminen Kivistön kauppakeskuksen viereiselle tontille. Myös Aviapoliksen alueelle tarvitaan väestömäärän kasvuun perustuen tonttivarauksia tulevaisuuden tarpeita varten. Tarkempaa määrittelyä tarpeesta ei ole vielä tehty. Veromiehen Huberin korttelialueelle tarvitaan kivijalkatila perhekeskustyyppistä toimintaa varten.

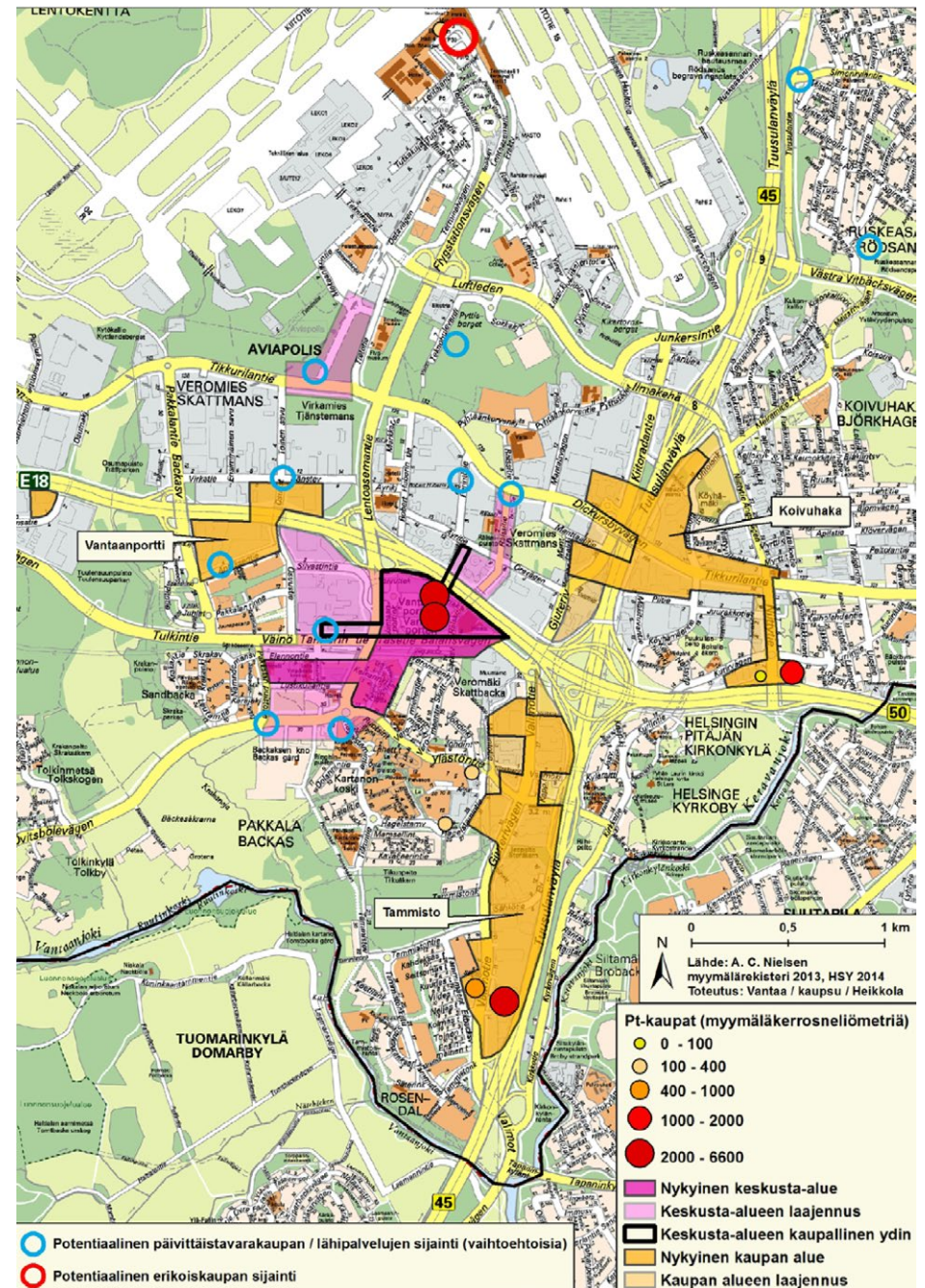


Kauppa

Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040 osoittaa Veromieheen viisi potentiaalista päivittäistavarakaupan / lähipalvelujen vaihtoehtoista sijaintia sekä kaksi keskusta-alueen laajennusta.

Veromiehen palveluverkkoihin näistä esitetään kolme sijaintia, joita täydennetään kaavarungon mukaisilla ”kaupallisilla kaduilla”, jotka liittyvät nykyisiin kaupan alueisiin.

Päivittäistavarakaupalle sopivia paikkoja ovat Aviapolis-aseman alue, Tikkurilantien ja Perintötien risteys sekä Tikkurilantien ja Rälssitien risteys. Kaupallista toimintaa sijoittuu lisäksi Rälssitien, Tikkurilantien, Toisensavun ja Aviabulevardin varteen ns. kiinnostavuuden kehälle.



Liikunta ja vapaa-aika



Arkiliikunta

Veromiehen alueen liikuntamahdollisuudet, -ympäristöt, ja reitit ovat osana tarkastelua. Arjen aktiivisuus levittäytyy kaikkialle. Kaupunkiympäristöllä on ratkaiseva merkitys siinä, miten hyvin, turvallisesti, terveellisesti ja sujuvasti arjessamme liikumme. Alueen liikuntaympäristöjä pyritään kehittämään suosimalla kävelyä, pyöräilyä ja vapaa-ajan liikkumista muun päivittäisen arkiliikkumisen lisäksi. Ulkoiluympäristöt sijoittuvat koti- ja koulupiiriin, työmatkoille ja vapaa-ajanviettoon. Veromiehen verkotarkastelussa keskitytään sekä kaupungin että yksityisen palvelutarjoajan mahdollisuuksiin alueella.

Koulujen, päiväkotien ja asuntojen pihat ovat lähiliikunnan merkittävimmät paikat. Koulut sijoittuvat viheralueiden ja -reittien tuntumaan, minkä lisäksi koulujen ja päiväkotien mitoituksessa on varauduttu riittäviin sisäliikuntatiloihin, pihatiloihin ja ulkokenttiin.

Hyötyliikunta on arkiliikuntaa

Jalankulun ja pyöräilyn reitit sekä lähiliikunnan paikat ja sujuvat kulkuyhteydet on pyrittävä ratkaisemaan osana korttelisuunnitelmaa ja liikkumisen verkkoa. Asuinkortteleiden mitoituksessa ja asuntosuunnittelussa on osoitettava lähiliikunnan paikat ja mahdollisuudet. Tilaa ja paikkoja toiminnalle tulisi löytyä myös asuinkortteleiden yhteistiloista.

Lähiliikuntaa

Lähiliikuntamahdollisuuksia etistään tulevaisuudessa myös talojen katoilta ja kevyenliikenteen reittien varsilta. Alueelle toteutettavien viherkatujen yhteyteen voi sijoittaa myös esim. kuntoilupaikkoja. Mm. virtuaaliliikunta ja virtuaalipalvelut tulevat lisääntymään tulevaisuudessa.

Tervetysliikuntaan sisältyy arkiliikunta, hyötyliikunta ja kuntoliikunta

Ulkoilureitit, kuntoradat ja kevyenliikenteen väylät tulee määritellä siten, että myös sujuvat yhteydet alueen ulkopuolisille pääulkoilureiteille ja valtakunnallisille reiteille toteutuvat ympäri vuoden. Alueen hotellivieraat, tulevat asukkaat ja lentoaseman stop-over -matkailijat tarvitsevat raittiin ilman ja hiljaisuuden kokemuksia sekä ulkoliikuntaan sopivia reittejä.

Urheiluseuroille ja yksityisille liikuntapalvelutarjoajille on luotava toimintaedellytykset alueella. Koulujen yhteydessä olevat liikuntasalit ovat osana laajempaa liikuntapaikkojen verkkoa.

Alueella on paljon vanhaa kiinteistökantaa, jonka tulevaa käyttöä tulee miettiä. Suunnitelmassa on varauduttu alueen suojeltavien kohteiden; Huberin hallien sekä Wiiman ja Auramon kiinteistöjen, jatkokäyttöön ja kehittämiseen mm. liikuntatiloina.

Veromiehen lenkit

Veromieheen suunnitellaan asukkaille, työntekijöille ja hotelliasiakkaille eripituisia, kuntoiluun sopivia juoksulenkejä. Reittien pintamateriaali on juoksuun sopiva. (kuvassa esimerkki hotelleja yhdistävästä juoksulenkestä)



jk/pp

YK ulkoilureitti, leveys 20-30m

jalankulun yhteystarve

puisto/viheralue

viherkatu

kiinnostavuuden kehä

0 100 200m

Viheralueiden merkitys kaupungissa

Koko kaupungin mittakaavassa kaupunkirakenteen tiivistäminen olemassa olevien liikenneyhteyksien solmukohdissa on järkevää myös viheralueiden näkökulmasta. Kun kaupunkirakennetta tiivistetään laajentamisen sijaan, luodaan mahdollisuuksia laajojen, yhtenäisten viheralueiden säilymiselle pirstoutumattomina. Rakentamispaine kohdistuu kuitenkin yhä enemmän viheralueille.

Viheralueet tulee huomioida oleellisena kaupunkirakenteen osana. Tiivistyvässä, kerrostaloasutukseen perustuvassa kaupungissa sekä julkiset että yksityiset ulkotilat, eli puistot, aukiot ja pihat toimivat elinympäristön jatkeena. Asukkaille on turvattava kooltaan riittävät ja laadukkaat viheralueet lähellä kotia. Viheralueet ja niiden väliset yhteydet tukevat virkistystä ja arkiliikuntaa sekä tarjoavat psyykkisiä ja fyysisiä terveyshyötyjä.

Tutkimuksissa on todettu liiallisen etäisyyden vähentävän viheralueiden käyttöä, eli viheralueiden tulee olla saavutettavissa mieluiten kävellessä tai polkupyörällä. Toisaalta suunnittelussa huomioidaan myös yhteydet ja saavutettavuus laajempiin, kauempana sijaitseviin viheraluekokonaisuuksiin.

Viheralueet tarjoavat myös ekologistia ja ilmastollisia hyötyjä, jotka ilmenevät esimerkiksi ekosysteemipalveluiden muodossa. Viheralueet tarjoavat lajistolle ekologistia yhteyksiä ja elinympäristöjä, minkä lisäksi ne vaikuttavat mm. hulevesien hallintaan ja pienilmaston parantamiseen.

Veromiehen sini-viheralueen nykyään

Veromiehen viheralueiden lähtökohta on varsin erilainen kuin useimmilla muilla Vantaan alueilla. Veromiehen alue on paikoin kovinkin raskaasti rakennettu, mutta paikoin luonto on edelleen vahvasti esillä. Laajat logistiikka-alueet ja autoilun ehdoilla mitoitettu rakennettu ympäristö ovat synnyttäneet asfalttikenttien ja leveiden katujen verkoston. Rakentaminen on monin paikoin pirstonut eheitä maastonmuotoja. Kasvullista maata alueen pinta-alasta on yhteensä 44 %.



On todettu, että asukkaat voivat paremmin, ovat terveempiä ja kokevat alueen viihtyisämpänä, kun he oleskelevat luonnossa tai toimivat siellä aktiivisesti, esimerkiksi puutarhatöitä tehden. Luontokokemukset, etenkin metsäntuntu, tarjoavat myös elvyttäviä kokemuksia, kuten lievittävät stressiä. Jopa pelkästään ikkunasta näkyvällä kasvillisuudella on näitä samoja vaikutuksia.

Luonnossa on huomioitava sekä elollisten että elottomien osien luomat arvot. Paikallisesti merkittävimpiä luontokohteita ovat mäkiset metsä-alueet Pyttisberget ja Plootukallio, alueella virtaavat ojat Pytinoja ja Palo-oja, Pytinojassa virtaava pieni koski sekä geologisesti arvokkaat kohteet. Viheralueiden virkistyskäytön kehittämisen mahdollisuudet vaihtelevat alueiden ominaispiirteiden mukaan. Esimerkiksi kallioiset mäet ovat hyvin kulutusherkkiä, mikä tulee ottaa huomioon mm. reittilinjauksin.

Suunniteltujen ja asemakaavoitettujen viheralueiden määrä on vähäinen. Viheralueilta ei ole toimivia yhteyksiä aluetta ympäröiviin viheraluekokonaisuuksiin, eikä alueella kulje virkistys- tai kuntoilureittejä. Kirkonkylänojan laskuoja, Pytinoja, on vesilain mukainen puro. Pytinoja sinällään luo mahdollisuuden hulevesien paikalliseen hallintaan ja toisaalta johtamiseen alueelta, mutta sen ongelmana on kuitenkin vähäinen vietto ja vesimäärien suuret vaihtelut. Alueen länsipuolella virtaa Krakanoja.

Laajat rakennetut ja päällystetyt pinnat aiheuttavat merkittäviä hulevesien hallintaongelmia, jopa tulvimista, minkä vuoksi kasvullisen pinnan määrään ja laatuun on kiinnitettävä huomiota aluetta kehitettäessä. Lisääntyvät hulevesimäärät tulee imeyttää maastoon, mutta huonosti imevä savimaa ja vanha hulevesiverkosto ovat tavoitteelle haasteellinen lähtökohta.



Tavoitteet viheralueille

Veromiehen viheralueita tulee kehittää kunnianhimoisesti, sillä puistoille tulee kysyntää ja käyttöä asukasmäärän lisääntyessä. Viheralueiden tulee muodostaa toimiva verkosto alueen sisällä, mutta niiden tulee myös kytkeytyä alueen ulkopuolella oleviin laajempiin virkistysalueisiin. Viheralueet tukeutuvat maisemarakenteeseen, jonka metsäiset mäet ja purokäytävät luovat luonnollisen lähtökohdan verkoston kehittämiseksi. Viheralueet tehdään laadukkaiksi virkistys- ja kaupunkikuvan paikoiksi, jotka toimivat myös ekologisina yhteyksinä ja ekosysteemipalveluiden tarjoajina. Viheralueiden suunnittelua, mitoitusta ja saavutettavuutta ohjaa Vantaan viheralueohjelma.

Tulevan viherverkon rakenne, viherrakenteen osat

Paikoin viherrakenne on rakennettava täysin uudestaan. **Kun pyritään vihreään ilmeeseen, on kaikki vihreä arvokasta.** Veromiehen viherverkko rakentuu useiden elementtien muodostamana kokonaisuutena. Viherverkon erilaisia tasoja ovat esimerkiksi puistot, viheryhteydet, korttelipihat, kaupunkiaukiot ja liikennealueiden vihreät osat. Puistojen taso jakautuu puistoverkoston rungon muodostaviin isoihin puistoihin, niitä täydentäviin korttelipuistoihin ja vielä lisäksi pieniin taskupuistoihin. Viheryhteydet ovat kaupunkirakenteessa kulkevia kevyenliikenteen reittejä, viherkatuja ja viherkansia.

Viherverkosto perustuu alueella oleviin luontoelementteihin ja -aiheisiin. Viherverkon luonnollinen runko tukeutuu maisemarakenteeseen ja sen peruselementit ovat mäkialueet ja purot. Korkeimmat kallioiset mäet, **Pyttisberget ja Plootukallio**, säilytetään hienovaraisen rakentamattomina, ja niiden kulutusherkkää ympäristöä suojataan ohjaamalla kulkua ulkoilureiteille. **Pytinoja** otetaan paremmin esiin Mantaalitie kaupunkikuvassa liittämällä sen varrelle puistovyöhyke ja korostamalla pientä koskipaikkaa Pyhtäänkorventien pohjoispuolella. Puro huomioidaan myös Mantaalitie varren katutilassa. **Wihurin teollisuusrakennusten** lähelle kehitetään kaiken ikäisille arjen toimintojen puisto viljelypalstoineen, matonpesupaikkoineen, leikkipuistoineen ja skeittipaikkoineen. **Rälssitien varteen**, Atomi-monitoimitalon yhteyteen sijoittuu toimintapuisto, johon kuuluu myös hulevesien hallintaan liittyvä tulva-allas.

Reitit ja yhteydet

Puistot ja palveluiden paikat, etenkin koulut ja päiväkodit, yhdistyvät ulkoilureittien ja pikku puistikoiden sarjoin verkostoksi, jota täydennetään lisäksi ns. viherkaduilla. Viherkadut ovat tonttikatuja, joilla katuvihreän määrä on suuri, jalankulku on pääosassa ja ajonopeudet ovat alhaisia. Katuvihreää ovat puut ja muu katukasvillisuus, hulevesiratkaisut sekä katutilaan kurotteleva pihakasvillisuus.

Kaupunkirakenteellista yhteyttä Lentoasemantien yli parannetaan viherkansilla Tikkurilantien eritasoliittymän molemmin puolin. Seudullinen ulkoilureittiyhteys Tuulensuunpuiston ja edelleen Keskuspuiston suuntaan osoitetaan Pakkalantien sillan ja Osuustien alikulun puoliväliin. Kehä III:n ylittävä silta johtaa Äyritieltä Jumboon. Yhteyksiä tulee kehittää Koivuhaan kautta Kylmänojan varren viheralueisiin sekä myös Osumapuistoon. Viheralueille luodaan toimiva reittiverkosto ulkoilua ja kuntoilua varten.

Viheryhteydet toimivat sopivissa paikoissa myös ekologisina yhteyksinä. Ekologista laatua voi parantaa myös kasvillisuusvalinnoilla, esimerkiksi luomalla niittyjä tai suunniteltuja joutomaita liikennealueiden viherkaistoille.

Viheralueiden palveluverkko ja mitoitus

Veromiehen alue ei voi tukeutua alueen ulkopuolisiin viheralueiden palveluihin, vaan sen on itse tuotettava palveluita asukkaidensa lähellä. Alueelle tehdään kattava viheralueiden palveluverkosto. Palveluverkosto perustuu toimivaan reitistöön ja riittävän kokoiisiin viheralueisiin. Viheralueille perustettavia palveluita ovat esimerkiksi ulkoilureitit, levähdyspaikat, leikkipaikat, toimintapuistot, skeittipaikat, koirapuistot, kentät, matonpesupaikat ja kaupunkiviljelypalstat. Ulkoilureittien varsille voidaan perustaa ulkoliikuntapaikkoja ja metsäiselle alueelle esimerkiksi frisbeegolfrata.

Viheralueet tulee määritellä riittävän kokoisina suunniteltujen toimintojen mukaan. Osa palveluista, kuten leikkipaikat ja pelikentät, voivat sijaita myös päiväkotien ja koulujen tonteilla. Viheryhteyksien varsille luodaan kohtaamiseen tarkoitettuja laadunpaikkoja.

Mitoitustarpeet eri palveluille Vantaan viheralueohjelman 2011-2020 mukaan:

PALVELU:	PINTA-ALA:	SAAVUTETTAVUUS:	VEROMIEHEEN SUUNNITELTU:
Puistoleikkipaikka	0,3 - 0,6 ha	0,5 - 0,6 km	4 kpl
Toimintapuisto	1 - 2 ha	2 km	2 kpl
Puistoskeittipaikka	0,1 - 0,2 ha	2 km (etäisyys asutuksesta min. 100 m)	2 kpl
Koira-aitaus	0,3 - 0,5 ha	1,5 km	2 kpl
Puisto- tai pallo-kenttä	0,1 - 1 ha	ei määritely	4 kpl
Matonpesupaikka	0,1 ha	ei määritely	1 kpl
Kaupunkiviljelypalsta	0,2 ha	ei määritely	3 kpl



Ympäristön laatu ja identiteetti

Viheralueilla pyritään korkeaan laatuun niin toimintojen kuin ylläpidon osalta, sillä viheralueiden rooli Veromiehen kaupunkirakenteessa on todella tärkeä.

Puistoja profiloidaan sekä toimintojen että paikan ominaispiirteiden avulla. Plootukallion ja Pyttisbergetin luonnontilainen metsäisyys säilytetään, ja toiminnot suunnitellaan sitä kunnioittaen. Wihurinpuistosta tehdään aktiivinen paikka. Pytinojan varren puistoissa sekä Manttaali- ja Rälssipuistossa vedestä tehdään identiteettitekijä. Ammennetaan myös paikallishistoriasta ja paikan hengestä esimerkiksi siten, että Manttaali- ja Rälssipuisto hoidetaan avoimena maisemana, muistutuksena alueen maataloushistoriasta.

Profiloimalla viheralueita ja tuomalla niiden ominaispiirteitä esiin voidaan vaikuttaa asukkaiden paikkaidentiteetin syntyyn. Erilaisilla kokemuksellisen osallistamisen keinoilla asukkaat pääsevät uudella tavalla tarkastelemaan ympäristönsä toimintaa, käyttämään digitaalisia palveluita ja tiedon visualisointia esimerkiksi Manttaalipuiston hulevesien hallinnassa.

Viherkerroin, viherkatu

Piha-alueiden vihreää ohjataan Vantaan kaupunkisuunnittelussa viherkerrointyökalun avulla, ja sitä tullaan hyödyntämään myös Veromiehen tonteilla. Viherkerrointyökalun avulla kehitetään tapaa rakentaa pihaympäristöjä kaupungeissa, ja sen tavoitteena on muodostaa sosiaalisia, ilmastonmuutokseen sopeutuneita, vehreitä ja viihtyisiä pihoja tiivistävään kaupunkirakenteeseen. Viherkertoimen on tarkoitus toimia kaupunkisuunnittelijoille työkaluna, minkä avulla varmistetaan tonttien riittävä viherpinta-ala.

Vantaalla on vuodesta 2015 lähtien ollut käytössä viherkerroinlaskuri, joka on muokattu Ilkka-hankkeen laskurista Vantaan tarpeet huomioiden. Kerrostaloalueiden tonteilla tavoitteellinen viherkerroinluku on 0,8.

Viherkerroin määrittää erilaisten elementtien määrää. Elementtien painotukset on määritelty neljään luokkaan: ekologisuus, toiminnallisuus, maisema-arvo ja kunnossapito. Viherkertoimella ohjataan esimerkiksi läpäisemättömien ja läpäisevien pinnoitteiden määrää, kasvillisuuden

säilyttämistä ja istuttamista, hulevesien hallintaa ja käsittelyä sekä erilaisten erikoiselementtien käyttöä, kuten niittyjen, viljelylaatikoiden tai terassien perustamista.

Viherkertoimen käyttö soveltuu hyvin uusille ja täydennysrakennettaville asuinalueille. Kaupungin tiivistyminen on paremmin perusteltavissa, kun samalla hillitään ilmastonmuutosta uusilla suunnitteluratkaisuilla. Viherkertoimen käyttö auttaa kaavoitusvaiheessa huomioimaan esimerkiksi puuston ja muun luonnontilaisen alueen muuttuviin olosuhteisiin sopeutumiseen vaatiman ajan. Viherkertoimen tavoitetasoa voi olla kuitenkin vaikea saavuttaa keskustamaisen asumisen alueilla.

Veromiehen alueella viherkerrointyökalua testataan myös katuvihreän määrän suunnittelussa. Katuvihreä lasketaan omana kokonaisuutenaan ilman tonttivihreää, koska kadut ovat kaupungin omistuksessa ja tontit yksityisiä. Tulee kuitenkin huomioida, että paikoittain nämä voivat tukea toisiaan. Veromiehen alueelle on suunnitteilla myös ns. viherkatuja, jotka ovat tonttikatuja, joiden suunnittelussa on erityisesti kiinnitetty huomiota kadun vihreään ilmeeseen.



7. VEROMIEHEN LIIKKUMISEN VERKKO

Aviapolis-alueen liikenneverkko

pääkatu 1
pääkatu 2
kokoojakuu
tonttikatu
viherkatu
kiinnostavuuden kehä
joukkoliikenteen runkolinja
runkolinjapysäkki
juna-asema
puisto/viheralue
vesistö



Yhteistyö maankäytön, palveluverkon ja liikennejärjestelmän kehittämisessä on oleellista, kun suunnitellaan kestävää kaupunkirakennetta. Liikkumistarvetta ja fyysistä kaupunkiympäristöä (maankäyttöä) ei voi erottaa toisistaan. Yhdyskunta- ja palvelurakenteen kehitystä tulee ohjata määrätietoisesti. Näin hillitään liikkumistarpeen kasvua ja lisätään joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukykyä. Veromiehen verkot -työssä liikkumisen verkkoa tarkasteltiin rinnan palveluverkon ja viherverkon kanssa ja tarvittaessa kutakin verkkoa tarkistettiin.

Liikennejärjestelmän tulee olla ymmärrettävä, looginen, jatkuva ja helpokäyttöinen kaikkien kulkutapojen osalta. Liikenteen aiheuttamia haittoja vähennetään korkeatasoisilla suunnitteluratkaisuilla sekä ohjaamalla liikennettä kestäviin kulkutapoihin. Kävelylle ja pyöräilylle tarjotaan jatkuvat, korkeatasoiset pääyhteydet, turvalliset lähiraitit ja toimivat keskustajärjestelyt. Joukkoliikenteen osalta tavoitteena on nopeudeltaan ja vuorotarjonnaltaan kilpailukykyinen runkoverkko, jossa yhdistyy kumipyörä-, raide- ja lentoliikenne. Asukkaiden on mahdollista tulla toimeen yhdellä autolla tai jopa ilman autoa. Liikkumisen verkon tärkeä ja monimuotoinen osa on ns. kiinnostavuuden kehä, jota kehitetään varsinkin jalankulkijan liikkumisympäristönä.

Veromiehen alueen toteutuneet ratkaisut asettavat haasteita. Aviapoliksen juna-asema sijoittuu alueen reunalle. Toisaalta alueen tärkeimmät kaupalliset palvelut ovat toisaalla, kauppakeskus Jumbossa. Aluetta kokoavat joukkoliikennematkaisu on kehitettävä kaikkien saataville. Riittävän tiheet ja laadukkaat jalankulun ja pyöräilyn reitit helpottavat arjen liikkumista. Isojen liikenneväylien jakavaa vaikutusta tulee vähentää, jotta pääsemme lähemmäs ”käveltävän korttelikaupungin” ihannetta.

Alueen pysäköintijärjestelyt kehitetään älykkäästi laitoksiin ja suunnitelmissa varaudutaan kaikkiin liikkumisen tapoihin ja järjestelyihin. Alueelle valmistellaan erillinen pysäköintisuunnitelma.

Jalankulku

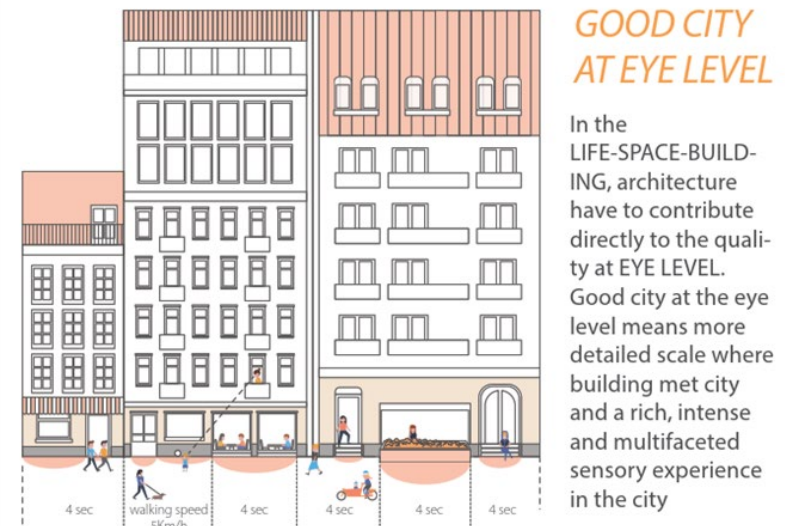
Aviapoliksen kaavarungon kantavana ajatuksena on tehdä käveltävää korttelikaupunkia. Sillä tarkoitetaan liikkumisen verkon osalta sitä, että kävely-yhteyksiä on perinteisen kaupunkimitoituksen mukaisesti noin 100-150 metrin välein. Kävely-yhteydet ovat joko julkisia puistoreittejä,

jalankulun ja pyöräilyn katuja ja jalkakäytäviä tai korttelin läpi johtavia puolijulkisia yhteyksiä.

Uuden Veromiehen suunnittelussa punaisena lankana on ”jalankulkijat ensin” -periaate:

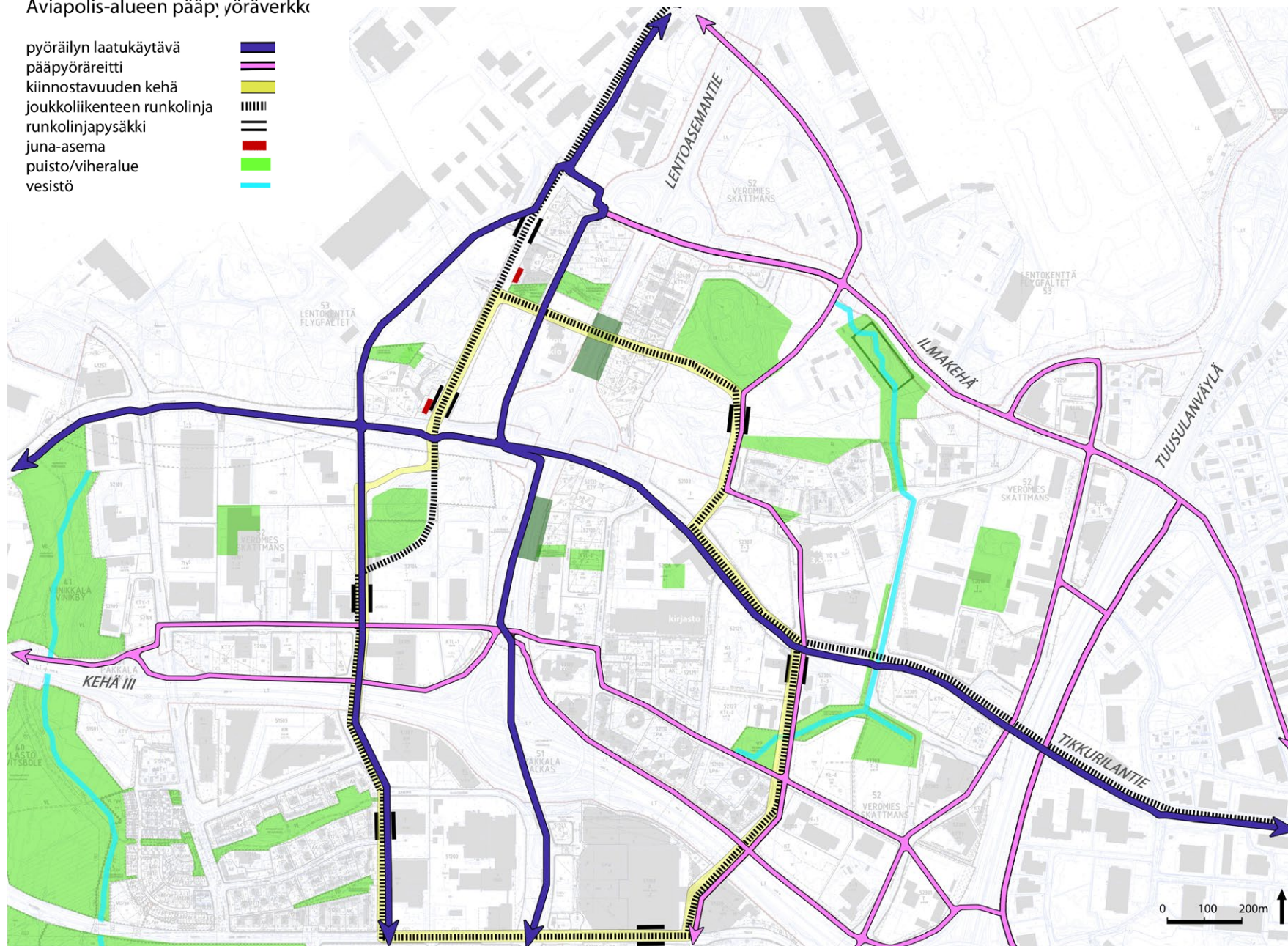
- Katutiloista tehdään ihmisen mittakaavaisia. Otetaan huomioon, että jalankulkijan nopeus on n. 5 km/h. Tällöin visuaalisia ärsykeitä, ts. jotain uutta katseltavaa, pitää olla riittävän tiuhaan.
- Jalankulkijan ympäristön tulee olla miellyttävää, ei liian meluisaa. Siellä tulee olla myös penkkejä ja varjostavia puita.
- Tehdään käveltäviä naapurustokokonaisuuksia ja jatkuvia kävely-yhteyksiä naapurustojen ympäri ja läpi.
- Joukkoliikenteen käyttäjä on myös kävelijä. Pysäkkiympäristöistä tehdään paikkoja, joissa on jotain muutakin, kuten esimerkiksi koulu ja/tai kauppa. Pysäkeillä odotusaikakin on laadukasta aikaa, kun suojana on katos ja varjostavia puita.

Kävely-yhteys ei näin ole pelkkä välimatka eri kohteiden välillä, vaan elämyksellinen reitti, jonka varrella on aukioita, puistoja, penkkejä, taidetta sekä paikkoja, joihin poiketa, ja kohteita, joita katsoa. Alueen toiminnot heijastuvat kävelytilan mitoitukseen. Ympäristön tulee tukea käveltävyyttä ja pyöräiltävyyttä, mikä puolestaan edistää terveyttä. Liikkumis ympäristön turvallisuus on avainasemassa.



Aviapolis-alueen pääpyöräverkko

pyöräilyn laatuikävä
pääpyöräreitti
kiinnostavuuden kehä
joukkoliikenteen runkolinja
runkolinjapysäkki
juna-asema
puisto/viheralue
vesistö



Pyöräily

Suunnittelussa varmistetaan, että pyöräily-yhteydet jatkuvat töihin, kouluun ja palveluihin kaikenikäisille ja kaiken kuntoisille. Suuri osa Veromieheen asettuvista asukkaista ja toimijoista on enintään vain noin 3 km:n etäisyydellä lentoaseman terminaalista. Pienin matkatavaroin matkustavat sekä lentokentän työntekijät pääsevät kentälle polkupyörillä, kun pyöräilyn olosuhteet ovat suotuisat, ts. pyöräreitti on juoheva ja laadukas.

Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa VALO:ssa on viisi liikkumisaluetta (Myyrmäki-Martinlaakso, Kivistö, Pakkala, Tikkurila -Korso, Tikkurila-Hakunila), joista keskuksissa ja kestävän liikkumisen alueilla tarjotaan pyöräilylle parhaat edellytykset. Keskuksien välillä on nopea ja sujuva pyöräillä laatureittejä pitkin.

Liikenneviraston ohjeen 11/2014 mukaan pyöräilyn reitit luokitellaan toiminnallisesti pää-, alue- ja paikallisverkkoon. Pääverkosta on lisäksi erotettu pyöräilyn laatuikäväverkosto, joka ilmentää pyöräilyverkon korkeinta laatua.

Pääverkko

- yhdistää aluekeskukset kaupunkikeskukseen,
- kuljettaa pyöräilyn valtavirrat sujuvasti merkittävimpien, liikennettä synnyttävien toimintojen ja palvelujen äärelle.
- Pyöräreittien väli tiheästi rakennetuilla alueilla on 500 – 1000 m, sormimallisissa tai harvaan rakennetuilla alueilla 2 – 3 km.

Alueverkko

- yhdistää peruspalvelut omaavat alueet paikallis- ja kaupunkikeskuksiin.
- yhdistää paikalliskeskuksia toisiinsa.

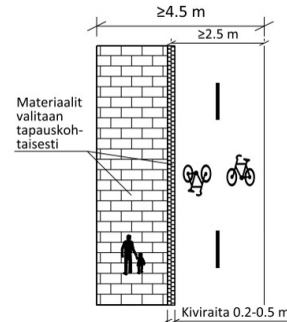
Paikallisverkko

- yhdistää vailla palveluja olevat alueet pää- ja aluereitteihin.
- sisältää keskusten ja asuinalueiden sisäiset yhteydet.

Pyöräilyväylän tyyppejä ovat sekaliikenne, yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, yksisuuntainen pyörätie, kaksisuuntainen pyörätie ja pyöräkaista. Pyöräilyväylän tyyppi ja tarkemmat mitoitusperiaatteet valitaan pyöräilyverkon toiminnallisen luokan, nopeusrajoituksen ja liikennemäärän mukaan.

Pyöräilyverkon laatutasotavoitteet:

- Huomioidaan uudiskohteissa ja kaavatyössä
- Ensisijainen vaihtoehto parannuskohteissa
- Jalkakäytävän leveys tarkistetaan erikseen

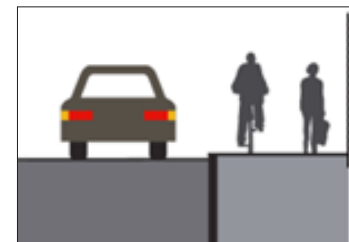


Kaksisuuntainen eroteltu pyörätie- ja jalkakäytävä 4,5 m, josta pyöräilylle varataan tilaa 2,25-2,5 metriä

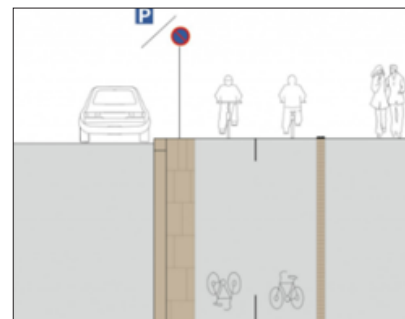
- Huomioidaan uudiskohteissa ja kaavatyössä
- Ensisijainen vaihtoehto parannuskohteissa
- Jalkakäytävän leveys tarkistetaan erikseen



Yksisuuntainen pyörätie 1,5 m – 2,0 m



Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä 4,0 – 4,5 m (maantieympäristö)



Pääreiteillä ja keskuksissa pääsääntöisesti pyöräily eroteltuna jalankulusta ja autoliikenteestä



Pyöräkaista 1,5 m – 2 m (1,75 m)

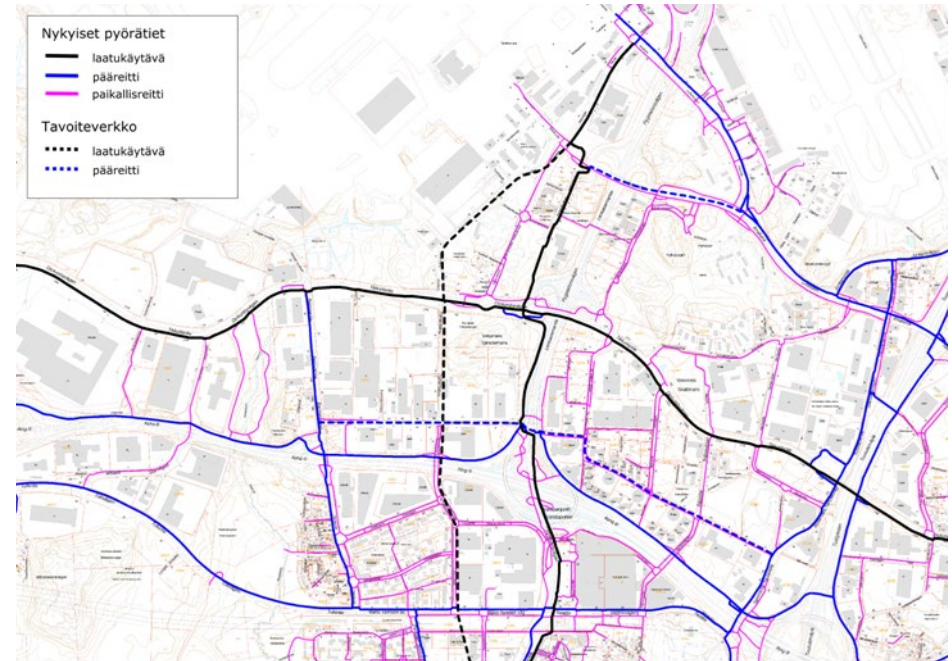
Pyöräilyn pääreitit ja laatukäytävät

Kehä III:n varrella kulkevalle pyöräilyn pääreitille osoitetaan vaihtoehtoinen linjaus Äyritietä ja Virkatietä pitkin, missä liikenteen pienhiukkasten määrä on pienempi. Lentokentän suuntaan osoitetaan pyöräilyn pääreitit kahdesta suunnasta: sekä Ilmakehää ja Ilmailutietä pitkin idästä että Turbiinitietä, Karhumäentietä ja Tietotietä pitkin etelästä.

Vantaalle toteutetaan pyöräilyn laatukäytäviä vaiheittain, joista ensimmäisen vaihe (2020) tehdään nykyverkkoa kunnostamalla. Toinen vaihe (2035) sisältää kokonaan uusia rakennettavia pyörätieosuuksia.

Laatukäytäväverkon 2020-tavoitteissa reitti kulkee itä-länsisuunnassa Tikkurilantietä pitkin Tikkurilasta Kivistöön ja pohjois-eteläsuuntaan on yhteys lentoasemalta Tammistoon. Vuoden 2035-tavoitteissa pohjois-eteläsuunnan linjaus kulkee Tammistosta lentoasemalle reittiä Osuustie – Toinensavu – Turbiinitie – Tietotie pitkin.

Veromiehen nykyiset pyörätiet ja pyöräilyn tavoiteverkko



Elävä kaupunkiympäristö yhdistää kaikki liikkumisen tavat

Joukkoliikenne

Veromiehen aluetta kehitetään erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksi- en varaan. Aluetta palvelee Kehäradan Aviapolis-asema, joka yhdistää alueen pääkaupunkiseutuun ja yhdellä vaihdolla Tikkurilassa tai Pasilas- sa muuhun Suomeen. Aseman kupeeseen toteutetaan bussiterminaali, josta on lyhyt kävelymatka aseman sisäänkäynnille.

Junayhteyden lisäksi aluetta palvelemaan on suunniteltu raitiotie (Mel- lunmäki – Tikkurila – Lentoasema), joka toteutuessaan muodostaa erittäin vahvan runkoyhteyden Itä-Vantaan suuntaan. Ennen raitiotien mahdolli- sta toteutumista, alueella tulee liikennöimään HSL:n runkolinja 570 välillä Aviapolis – Tikkurila – Mellunmäki. Tämän lisäksi alueella liikennöi useita eri bussilinjoja eri puolille Vantaata ja muuta pääkaupunkiseutua.

Bussiliikenne keskittyy tietyille kaduille, joille pystytään luomaan hyvät yhteydet ja tiheät vuorovälit. Toisaalta tämä aiheuttaa pidempiä kävely- matkoja pysäkeiltä kohteisiin, jotka eivät sijaitse joukkoliikenteen käyttä- mien katujen varrella.

Pysäkkien välittömään läheisyyteen sijoittuvat sellaiset toiminnot, jot- ka suoraan hyötyvät kävelijävirroista: kaupalliset ja julkiset palvelut, työpaikkaintensiivisimmät toimijat ja tiivein asuntorakentaminen. Tällä tavoin kaduille saadaan kulkijoita ja kaupunkielämää.

Pysäkit mitoitetaan pääsääntöisesti kahdelle telibussille. Suunnittelussa huomioidaan joukkoliikenteen informaatiotarpeet ja lisäksi pysäkeille voi- daan toteuttaa uusia älykkäitä ratkaisuja.

HSL:n lippujärjestelmä on uudistumassa. Jatkossa matkalippujen hin- nat tulevat perustumaan nykyisten kuntarajojen sijasta vyöhykemalliin. Uudessa mallissa Vantaa jakautuu Kehä III:n kohdalta vyöhykkeisiin B ja C. Tähän kohtaan piirtyy siis maksualueen raja, mikä saattaa vaikuttaa halukkuuteen matkustaa joukkoliikenteellä Kehä III:n yli erityisesti etelän suunnasta.



Selite:

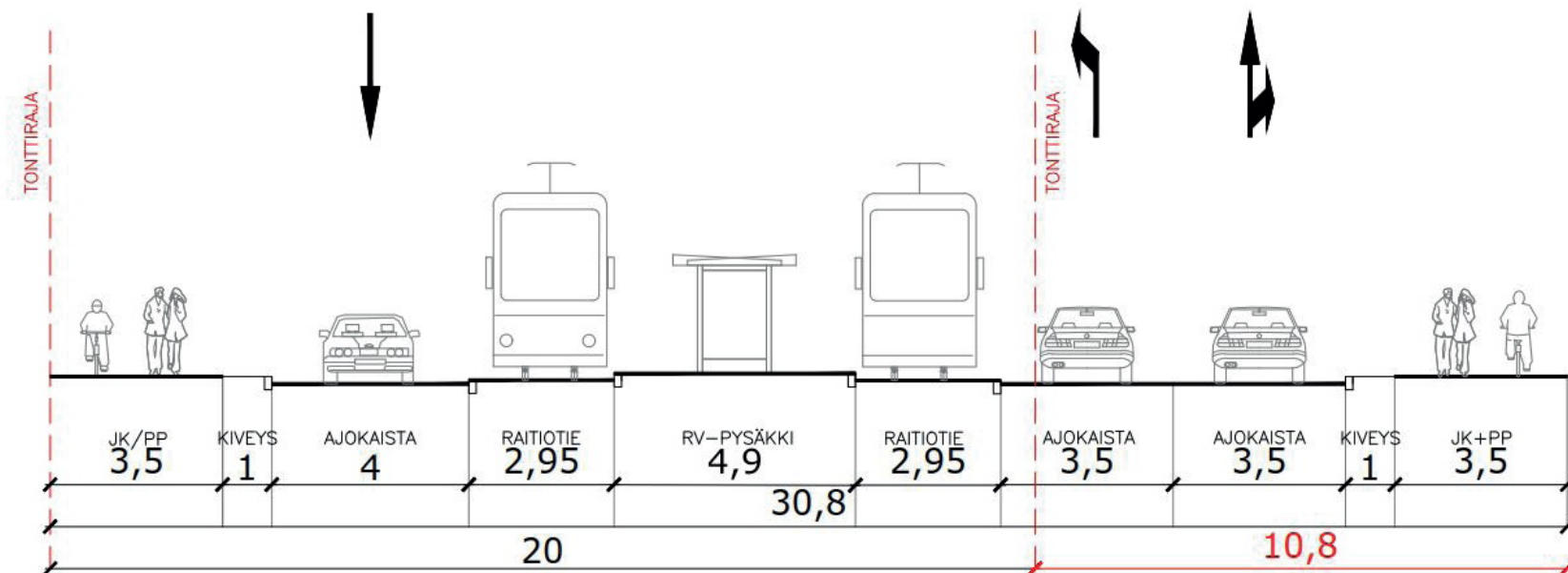
- Pikaraitiotien linjaus
- Pikaraitiotien pysäkit
- Nykyiset bussilinjat
- Bussipysäkit
- Kehärata
- ≡ Asemat

Veromiehen nykyiset bussireitit ja -pysäkit, kehärata ja tulevaisuuden raitiotielinja pysäkkeineen

Raitiotie

Vantaan Raide-Jokeri 3 -nimellä kulkevaa raitiotietä on suunniteltu bus-sirunkolinja 570 jälkeen toteutettavaksi joukkoliikenteen seuraavaksi tasoksi. Sen reitti on Veromiehen alueella monin paikoin sama kuin bus-sirunkolinjalla. Raitiotien alustava yleissuunnitelma on valmistunut helmikuussa 2018. Tämän jälkeen aloitetaan yleissuunnitelman teko, joka valmistuu vuoden 2019 loppuun mennessä. Veromieheen tulisi ensivaiheessa kolme raitiotiepysäkkiä: Tikkurilantien ja Rälssitien risteykseen, Toisen savun ja Virkatien risteykseen sekä Aviapolis-aseman joukkoliikenneterminaalin yhteyteen. Toisessa vaiheessa uusia pysäkkejä saattaisi lisäksi tulla Aviapolis-aseman pohjoisen sisäänkäynnin eteläpuolelle sekä Pyttisbergetin kaakkoispuolelle. Jokaisen pysäkin lähelle sijoittuu koulu sekä muita palveluja.

Raitiotien pysäkin pituus on 45 metriä käytettäväksi ajatellun vaunun pituuden mukaan, mutta suunnittelussa varaudutaan myös kahden 30 metrin vaunun käyttöön varaamalla pysäkkien kohdalle 60 metriä pysäkkialuea. Tämän lisäksi pysäkkilaitureiden päihin tulevat luiskat ja mahdolliset suojatiet voivat lisätä pysäkkialueen pituutta noin 15 metrillä. Pysäkkilaitureiden leveys on 3,5 metriä sivulaitureina ja 4,9 metriä keskilaiturina.



Autoliikenne

Alueen autoliikenneverkko on hierarkinen ja jäsennelty. Katujen tarkemmat poikkileikkaukset määritellään jatkosuunnittelun yhteydessä ja ne noudattavat pääosin Vantaan tekeillä olevaa kaupunkitilaohjetta. Tämän työn yhteydessä on kuitenkin ideoitu katutilan jäsentelyä eri katutyypeissä.

Päätie

Alueen päätiet ovat vilkkaita valtakunnallista ja seudullista liikennettä välittäviä väyliä. Näitä ovat Kehä III, Lentoasemantie ja Tuusulanväylä. Nopeusrajoitukset 80-100 km/h.

Pääkatu

Pääkadulla ei tässä viitata hallinnolliseen luokitukseen, vaan pääkaduiksi on merkitty väylät, joilla nopeusrajoitus on alempi kuin pääteillä ja liikenne koostuu suuremmaksi osaksi paikallisesta ja seudullisesta liikenteestä. Liikennettä ohjataan osin liikennevaloilla. Alueen pääkatuja ovat Tikkurilantie (pl. väli Turbiinitiestä Kiitoradantielle), Tammiston kauppatie, Kiitoradantie, Turbiinitie, Tietotie, Ilmakehä ja Junkersintie. Tällä alueella erikoiskuljetusreitti kulkee pitkin pääkatuverkkoa (Tikkurilantie-Turbiinitie-Ilmakehä). Nopeusrajoitukset 50-60 km/h.

Kokoojakatu

Kokoojakadut välittävät paikallista ja osin kaupunginosien välistä liikennettä. Liikennemäärät ja nopeudet ovat alempia kuin pääteillä ja -kaduilla. Veromiehen kokoojakatuja ovat mm. Teknobulevardi + uusi jatke Tikkurilantielle asti, Tikkurilantie Turbiinitien ja Kiitoradantien välissä, Pakkalantie Veromiehessä, Virkatie, Äyritie ja Äyrikuja, Robert Huberintie, Rälssitie Tikkurilantiestä etelään, Manttaalitie osin sekä uusia katuja Manttaalitien ja Kiitoradantien välissä. Nopeusrajoitukset 40-50 km/h.

Tonttikatu

Tonttikadut ovat kadun varren tonttien liikennettä palvelevia katuja, joiden nopeusrajoitus on 30-40 km/h. Mitoitus perustuu nopeuden pitämiseen alhaisena rakenteellisin keinoin. Tonttikatujen sijainti ja määrä ratkeaa asemakaavoituksen yhteydessä.

Viherkatu

Veromiehen katuverkon osana on myös ns. viherkatu eli autoilla läpiajettava tonttikatu, jonka ilme on hyvin vihreä. Katualueella on varattu tilaa hulevesien käsittelylle, puille ja muille istutuksille. Rakennusten, etenkin asuntojen, etupihat avautuvat kadulle päin, mistä tulee katumaisemaan lisävihreyttä. Pyöräily voi olla ajoradalla. Kadun varrella on pysäköintipaikkoja. Katu on luonteeltaan kiireetön, jalankulkua ja oleskelua edistävä sekä myös osa viherverkostoa. Puut, viherpainanteet, istutusalueet ja muu vihreä infrastruktuuri lisäävät asukkaiden viihtymistä, parantavat ilmanlaatua ja edesauttavat kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Portland, Oregon, USA, on edelläkävijä ”green street” -konseptin kehittämissä. Esimerkiksi Jyväskylään on tehty suunnitelma Puutarhakadulle Portlandin mallin mukaisesti hulevesien hallinnasta katualueilla vihreän infrastruktuurin keinoin.



Veromiehen viherkatuja ovat: Rälssitie Tikkurilantiestä pohjoiseen + uusi jatke Teknobulevardin uudelle jatkeelle, uusi katu Manttaalitien ja Rälssitien viherkadun välissä, uusi katu Huberilan alueella sekä uusia katuja Toisensavun koulun ja Plootukallion ympäristössä.

Muut katutyypit

Olemassa oleva lainsäädäntö tuntee myös pihakadun ja kävelykadun, joilla vähäinen autoliikenne on sallittua. Näiden suunnittelu on aina yksilöllistä ja lainsäädäntö asettaa katutyypeille tietyn reunaehtot.



Pysäköinti

Veromieheen tulee 20 000 asukasta ja jopa 60 000 työpaikkaa, mikä tarkoittaa kerrosalaa asunnoille noin 0,9 milj. k-m² ja työpaikoille noin 2,1 milj. k-m². Riippuen käytettävästä pysäköintinormista tulee alueelle perinteisin ratkaisuin jopa 20 000 – 50 000 pysäköintipaikkaa, joiden hintalappuna olisi 450 – 1 100 milj. euroa.

Optimoimalla pysäköintipaikkojen määrää voidaan kustannuksia alen-
taa. Tulee varautua joustavin ratkaisuin myös siihen, että pysäköinnin
suhteellinen määrä vähenee, vaikka liikenne kasvaa. Ainakin osan pysä-
köintipaikoista tulee olla muuntojoustavia.

Pysäköintilaitoksen optimikoko on 500 – 700 autopaikkaa, kun vuoro-
taiskäyttöä tehokkaasti hyödyntävän laitoksen minimikoko on 400 paik-
kaa. Jos pysäköintilaitoksen keskimääräinen koko olisi 600 paikkaa, tulisi
laitoksia olla 27 kappaletta.

Aviapoliksen kaavarungon mukaan pysäköintitalojen tulee olla arkkiteh-
tuuriltaan merkittäviä, jopa alueen identiteettitekiäjiä; WAU-rakennuksia.
Edellä esitetyn kokoisina pysäköintitalot ovat isoja kokonaisuuksia, joilla
on suuri vaikutus kaupunkikuvaan, viihtyisyyteen ja kaupunkielämään.

Pysäköintitaloa ei voida enää ajatella pelkästään autojen säilytyspaik-
kana, vaan monikäyttöisenä rakennuksena, jossa on paljon muutakin
kuin autoja: polkupyöriä, asukas- ja harrastustiloja, liiketiloja, kattopuu-
tarhoja, asuntojakin. Pysäköintitalo on yhtälö, jossa tekijöinä ovat mm.
arkkitehtoninen laatu, taloudellisuus, monikäyttöisyys, elinkaariajattelu
ja uusiokäyttö.

Koska mm. käveltävyys ja pyöräiltävyys ovat niitä laatutekiäjiä, joilla
Veromiestä muokataan, tulee myös pyörien pysäköinti ja säilytys järjes-
tää sujuvaksi ja riittäväksi. Pyöräpysäköinnin turvallisuus on myös rat-
kaistava, sillä ilkeältä on erityisesti työmatkapyöräilyä rajoittava tekijä.



Pysäköinnin tavoitteet Aviapoliksen
kaavarungon vision ja suunnittelu-
tavoitteiden pohjalta.

Liikkumisen tulevaisuus

Aviapoliksen alue toimii jo nyt testausalustana monille uusille liikkumiskäytöksille ja teknologiakokeiluille. Tärkeintä on ymmärtää, että tulevaisuuden liikkumiskäytöksillä on vaikutuksia ja kytköksiä koko yhteiskuntaan, ei ainoastaan liikenteeseen ja logistiikkaan. Jo pelkästään autonomisilla autoilla on valtavasti vaikutuksia yhteiskunnan eri alueilla.



”Aivan kaikki muuttuu autonomisten autojen myötä”
Viereinen tulevaisuuden visiointi, Henry Tirri, tietojen
käsittelytieteen professori, Kauppalehti 2017

- Autonomisen autoilun yleistyessä kaupunkeihin tulee lisää parkkitilaa
- Parkkisakotulot romahtavat
- Monien sijaintinsa vuoksi arvokkaiden kiinteistöjen arvo laskee, koska paikasta toiseen on helpompi liikkua
- Onnettomuuksia tapahtuu jopa 90 prosenttia vähemmän kuin nyt
- Nykyisille vakuutusmaksuille ei enää ole perusteita
- Elinluovutuksille tulee korvaavia keinoja, koska esimerkiksi Yhdysvalloissa 25 prosenttia elinluovutuksista tulee liikenneonnettomuuksiin joutuneilta
- Toisaalta, autoja tulee olemaan enemmän ja niillä ajetaan jopa enemmän kilometrejä kuin nykyään
- Myös logistiikka ja tavaroiden, ja esimerkiksi ruuan, kuljetus kasvavat
- Mediankulutus autoissa kasvaa, mikä on hyvä uutinen mediataloille
- Hotelleja ei tarvita samalla tavalla, koska ajon aikana autossa voi yöpyä
- Autonkorjauskulut per auto romahtavat, koska sähkömoottoreissa ei ole niin paljon huollettavia kohteita
- Renkaiden tapaiset kulutusosat kuluvat entisellään
- Autoalan liiketoimintamallit muuttuvat radikaalisti
- Autosta rahan saaminen myymällä muuttuu hankalammaksi
- Auton valmistaminen ei ole hyvä bisnes tulevaisuudessa, mutta erilaiset autopalvelut kyllä
- (Elektroniikan) komponenttivalmistajat voittavat, koska autoista tulee uusi suuri piirikomponentteja tarvitseva alue
- Olennaisin huomio on, että autosta tulee merkittävin IoT-”päätelaitte”
- Yksi ainoa teillä liikkuva auto kerää sensoreillaan ja mittareillaan 4000 gigabittiä dataa vuorokaudessa” – mihin kaikkeen sitä voi käyttää?
- Fyysinen digitalisoituu, näin on tapahtunut jo musiikille, kirjoille ja elokuvalla
- Juuri nyt bitit syövät liikkuvuutta ja tämä murros tulee olemaan suurempi kuin luulemme
- Fyysisen esineen, kuten auton, luonne muuttuu, kun siihen laitetaan sensoreita ja tietokoneita, ja kun sen käytöstä voidaan muuttaa

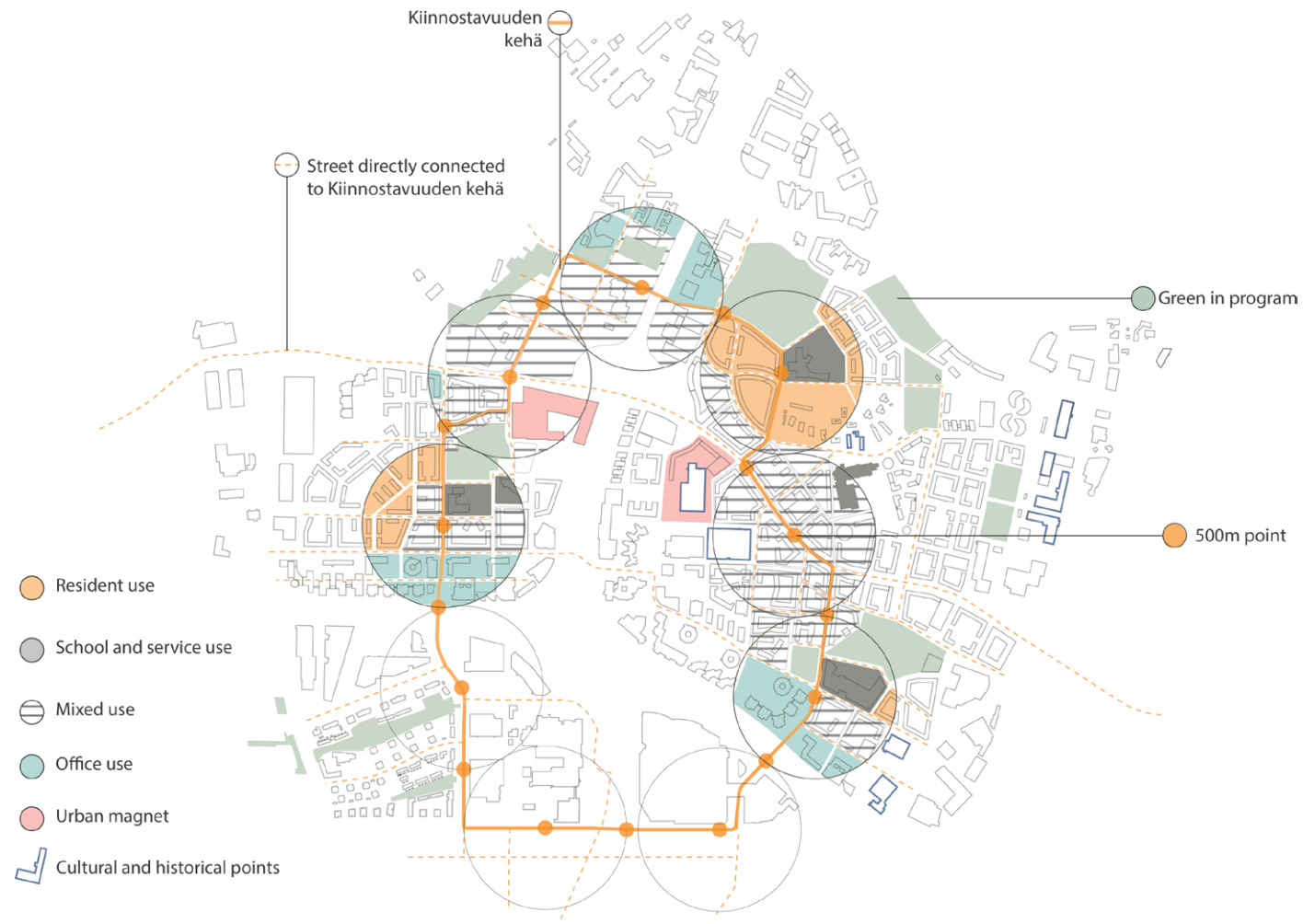
8. KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ

Veromiehen alueella on olemassa kaksi kiinnostavaa napaa: Avia-polis-asema ja Jumbo-Flamingo. Niiden etäisyys toisistaan on linnuntietä n. 1,4 km ja katuverkkoa pitkin n. 2 km. Aviapoliksen kaavarungossa nämä navat yhdistettiin ns. kiinnostavuuden kehällä, alati hereillä olevalla kaupunkimaisella reitillä, jonka varrelle sijoittuvat tärkeimmät julkiset palvelut, suurimmat puistot, joukkoliikenteen runkolinjan pysäkit, rakennusten kivijalkoihin sijoittuvat liiketilat sekä ns. laadun paikat.

Kiinnostavuuden kehä liittyy toisiinsa kaupunkirakenteen osat, jotka suuret väylät; Kehä III, Lentoasemantie ja Tikkurilantie, erottavat.

Kiinnostavuuden kehä on fyysiseltä ympäristöltään ja toiminnoiltaan monimuotoisuudessaan niin kiinnostava ja viihtyisä, että sitä pitkin mielellään kulkee myös kävellen - ja samalla viettää aikaa ja nauttii Aviapoliksen tunnelmasta.

Tässä on tarkasteltu kiinnostavuuden kehää pääasiassa siltä osin kuin se sijaitsee Veromiehen alueella.



Kiinnostavuuden kehän suunnitteluperiaatteet:

1. Luodaan erilaisten kokemusten sarja. Kun reitille sijoittuu erilaisia paikkoja, joissa on erilaisia tunnelmia ja tapahtumia, on reitti mielenkiintoinen ja kuljettava matka tuntuu lyhyemmältä.



2. Suunnitellaan kaikki jalankulkijan näkökulmasta käsin. Vain jalan tai pyörällä kulkien voi kohdata toisia ihmisiä ja poiketa helposti vaikkapa kivijalkakahvilaan. On tervettä edistävää, kun ympäristö tukee omin lihasvoimin liikkumista.



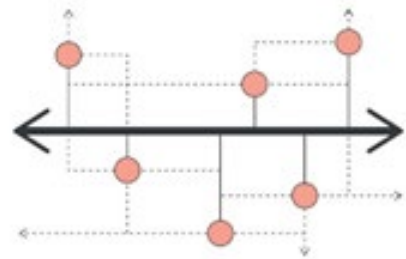
3. Houkutellaan ihmisiä katutilaan viettämään aikaa ja tapaamaan toisiaan. Palvelut ja joukkoliikennepysäkit sijoitetaan toistensa lähelle. Rakennusten kivijalkoihin rakennetaan liike- ja harrastus-tiloja. Varustetaan katutilat viihtyisiksi, sateelta ja paah-teelta suojaisiin istuskelupaikoin, valaisimin ja istutuksin.



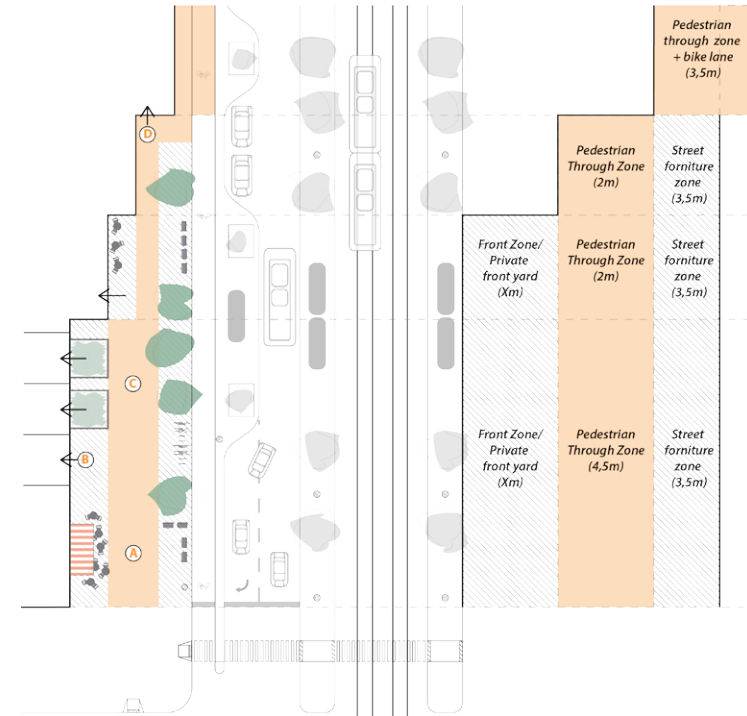
4. Tehdään kadun ja kiinteistön rajapinnoista eloisia. Maantasokerroksen toiminnot liukuvat katutilaan ja katuelämä sekoittuu rakennuksen sisään. Julkisivussa on katoksia, sisään-käyntisyvennyksiä, runsaasti ovia ja ikkunoita. Kaikki on ihmisen mittakaa-vaista.



5. Nivotaan kadut ja julkiset tilat verkostoksi. Kiinnostavuuden kehä leikkaa alueen sisäisiä verkostoja, joiden risteämäkohdat - etenkin jalankulun risteämät - kiinnostavuuden kehällä ovat tärkeitä solmuja.



Uusi konsepti: FLEX ZONE - kadun joustotila



A. Jalankulkualue. Leveys vaihtelee tarpeen mukaan: ihmisiä kokoavissa paikoissa enemmän tilaa oleskeluun ja hengailuun, hiljaisemmillä jaksoilla vähemmän. Jalankulun ja ajoradan välissä on vyöhyke, jossa on viihtyisyyttä edistäviä asioita: penkkejä, puita, kukkia, pyöräpaikkoja, kioskeja ...

B. Sisäänkäynti. Kaikki sisäänkäynnit kadun puolella, jotta yksityinen ja julkinen elämä kohtaavat.

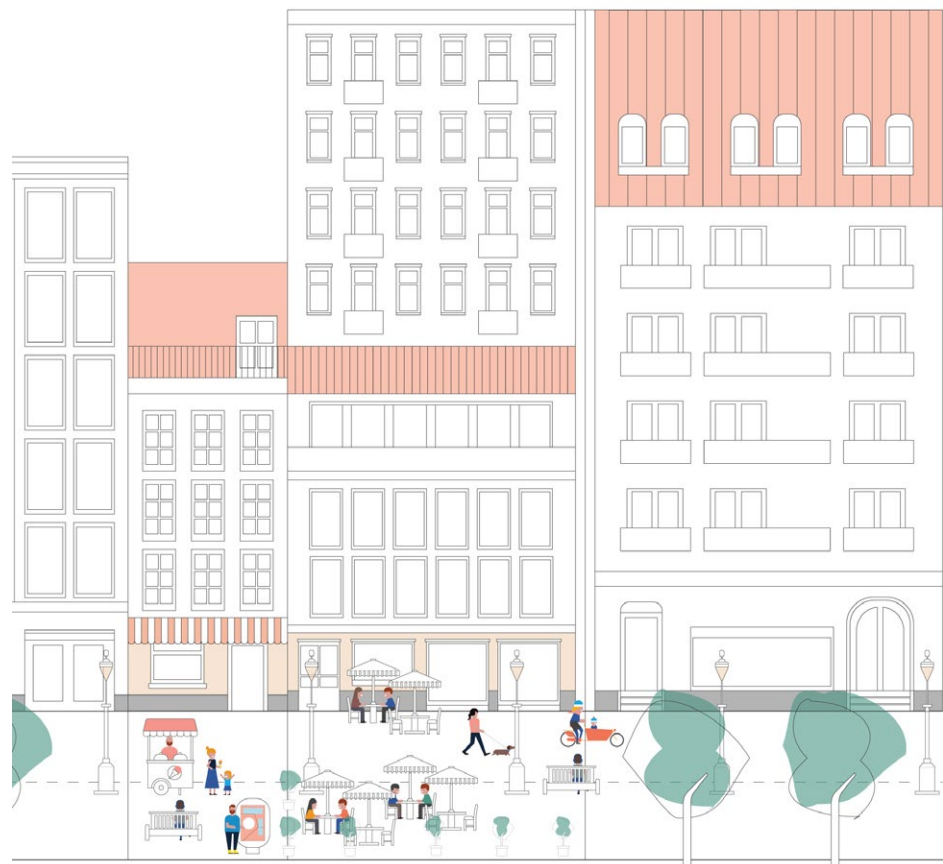
C. Etupihat. Maantasokerrokset ovat mahdollisimman aktiivisia ja liittyvät suoraan julkiseen tilaan: etupihoja, kahviloita, terasseja, parvekkeita. Suojaa liikenteeltä antavat lisäksi katupuut ja taskupuistot etupihan kohdalla.

D. Suojaisat nurkat. Rakennusten suojaisat nurkat luovat katu-maisemaan rytmiä ja miellyttäviä oleskelupaikkoja

Kiinnostavuuden kehän erilaiset kaupunkiympäristöt

Monipuoliset toiminnot luovat kiinnostavuuden kehän varrelle hyvin erilaisia paikkoja ja kaupunkiympäristöjä, mikä rytmittää reitistä kiinnostavan. Reitillä siirrytään tunnelmasta toiseen.

KATU	PAIKAN LUONNE	TAVOITELTAVA TUNNELMA	FYYSINEN YMPÄRISTÖ
KEHÄ III:N ALITUS	tiivis, ahdas	viihtyisyyttä, turvallisuutta	valot, värit, materiaalit
TOINENSAVU	urbaani syke	arjen kaupunki, palvelut lähellä	palvelut, liikkeet, koulu, "kaapeli", asuntoja, flex zone, valaistus
PLOOTUKATU	rauhallinen	kodikkuus	asuntoja, pienpalveluja, pikkuaukiot, asukastilat
STUDIO-BULEVARDI	urbaani syke	tyylikkyys, edustavuus, säpinä	yleisömagneetti, väenpaljoudet, kahvilat, terrassit, [studioalan] liikkeitä
AVIABULEVARDI	urbaani syke	keskustamainen, viihtyisä, yllätyksellinen, monimuotoinen	JL-terminaali, monipuolisuus, "jotain ennen kuulumatonta", shared space -katu, tapahtumat
KARHUMÄENPORTTI	rauhallinen	vehreä, viihtyisä	kansiympäristö
"PYTTISKATU"	metsäidylli	"kaupunki metsässä, metsä kaupungissa"	asuntoja, metsäiset aukiot, tiivis katutila
PYHTÄÄNKALLIONTIE	rauhallinen	"kaupunki metsässä, metsä kaupungissa"	asuntoja, metsäiset aukiot, tiivis katutila
TIKKURILANTIE	urbaani syke	keskustamainen, monipuolinen	bulevardi, flex zone, valaistus
RÄLSSITIE	urbaani syke	keskustamainen, monipuolinen liikkuminen; jl, pp, jk, huolto ja saatto (koulu+pk), taksit (hotelli). Ei yksityisautoja?	Koulu, pk, toimintapuisto, palvelut, liikkeet, asunmista, hotelli, flex zone, asukastilat, kahvilat, taskupuistot, valaistus
KEHÄ III:N ALITUS	tiivis, ahdas	yhdistää kaupallisia alueita	valot, värit, materiaalit



9. YHTEENVETO

Veromiehen tulevaisuus

Veromies tulee olemaan 20 000 asukkaan ja 60 000 työntekijän elinympäristö. Nyt suunnittelemme Vantaan uutta keskustaa, ja rakennamme kaupunkia tulevalle sadalle vuodelle, seuraaville sukupolville. Sillä on loistavat edellytykset menestyä, jos näin halutaan. Veromies on mahdollisuuksien kaupunki.

Tulevaisuuden kaupungissamme on elämisen laatua. Kansainvälisen lentokentän vieressä tämän on oltava aistittavissa. Liikkumisen ja liikenteen tilat ovat meidän kaikkien yhteistä tilaa: ne tulee toteuttaa laadukkaasti jokaisen liikkujan näkökulmasta. Veromiehen verkot varmistavat kaupunginsa inhimillisen ja terveellisen ympäristön asua ja liikkua. Tulevaisuuden kaupunki on verkottunut kaupunki.

Veromiehen verkot -työn toteutuksella

1. Veromiehen alueelle luodaan viihtyisä, monipuolinen, turvallinen ja toimiva liikkumisen ja palveluiden verkko,
2. Veromies saa vihreän ilmeen ja kattavan jalankulkuverkon,
3. rakennamme tulevaisuudessa lähes kaikki alueen kadut uudestaan,
4. yhdistämme Lentoasemantien molemmat puolet ylikulkukansilla,
5. palveluverkko rakentuu alueelle asuntorakentamisen myötä ja tukee tasapainoista aluerakennetta,
6. vahvistamme julkisen liikenteen tulevaisuuden, jossa koko alue tukeutuu raitiotiehen,
7. kehitämme uusia pysäköintinormeja ja tuemme yhtiöitettävän laitospysäköinnin toteuttamista.

Tämä edellyttää kaupungilta määrätietoista toimintaa ja halukkuutta investoida Veromiehen verkostoihin. Veromiehen alueen katutilat mitoitetaan uusin periaattein.

10. JATKOT

Työ jatkuu

1. Veromiehen alueelle laaditaan liikennesuunnitelma, joka testaa tässä työssä laaditun verkon toimivuuden.
2. Tikkurila-Lentoasema -raitiotieverkon yleissuunnitelma laaditaan.
3. Tarkempi raitiotiesuunnitelma, pilotointi toteutetaan Toisen savun ja Rälssitien osalta.
4. Veromiehen alueelle laaditaan alueellinen pysäköintisuunnitelma.
5. Vantaan uusi katutilaohje valmistuu ja sitä täydennetään mm. uusien raitiotieratkaisujen mukaan.
6. Veromiehen alueelle laaditaan valaistussuunnitelma.
7. Veromieheen laaditaan nimistösuunnitelma.
8. Veromiehen alueella laaditaan ja otetaan käyttöön taiteen suunnitelmat.
9. Veromiehen maa- ja purkumassojen massatasapaino ja kierrättämisen mahdollisuudet selvitetään.
10. Laatukriteerit alueen julkisille tiloille

