

AVIAPOLIS-KAAVARUNKO



Tulin. Näin. Jäin.

Luonnos 5.8.2015

Kala 17.8.2015

Sisällysluettelo

1.	Johdanto	3	5.3.	Kehien kaupunki	23
2.	Suunnittelualue nyt	4	5.3.1.	Elinkeinojen kehä ympäröi sekoittunutta ydintä	23
2.1.	Alueen yleiskuvaus	4		Asuminen, työpaikat ja palvelut limittyvät	23
2.2.	Maisema, maaperä, viherrakenne ja luonto	6		Kahdenlaisia työpaikka-alueita	24
2.3.	Rakennettu ympäristö	8	5.3.2.	Viherkehä nivoo yhteen puistot, reitit ja pihat	26
2.3.1.	Rakennettu kulttuuriympäristö	9	5.3.3.	Liikkumisen uudet kehät	27
2.4.	Maanomistus	11		Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen	27
2.5.	Liikenne	11		Kävely	27
2.5.1.	Lentoliikenne	11		Pyöräily	28
2.5.2.	Tieliikenne	12		Joukkoliikenne	28
2.5.3.	Pysäköinti	12		Autoliikenne	28
2.5.4.	Joukkoliikenne	12		Pysäköinti	29
2.5.5.	Jalankulku ja pyöräily	13	5.3.4.	Kiinnostavuuden kehä yhdistää kaupan, palvelut ja laadun paikat	30
2.6.	Ympäristöhäiriöt	14		Kiinnostavuuden kehä	30
2.6.1.	Lento- ja tiemelu	14		Kauppaa alueellisissa solmukohdissa	31
2.6.2.	Vaarallisia aineita käsittelevät laitokset	15		Laadun paikat	31
3.	Suunnitelmat ja strategiat	15		Saavutettavat palvelut	31
3.1.	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	15		Destination Aviapolis	32
3.2.	Seudulliset ohjelmat ja suunnitelmat	16	6.	Kaavarunkokartta, merkinnät ja määräykset	32
3.2.1.	Maakuntaohjelma ja maakuntakaava	16	6.1.	Kaavarunkokartta	32
3.2.2.	Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma	17	6.2.	Merkinnät ja määräykset	33
3.3.	Kaupungin strategiat ja ohjelmat	18	7.	Kaavarunon laadinta	35
3.4.	Yleiskaava	18	8.	Vaikutusten arviointi	37
3.5.	Asemakaavatilanne & rakennuskielto	19	9.	Toteuttamissuunnitelma	38
4.	Visio ja tavoitteet	20	10.	Lähteet	38
5.	Suunnitelma	20			
5.1.	Käveltävä korttelikaupunki	20	LIITE 1.	Kaavarunon käyttötarkoitusten ja asemakaava-merkintöjen vastaavuudet	39
5.2.	Mitoituksen ja mittakaavan muutos	21			
	Korttelikoko pienenee	21			
	Tehokkuus kasvaa	21			
	Mitoitus osa-alueittain	21			
	Liiketilarave kasvaa	22			

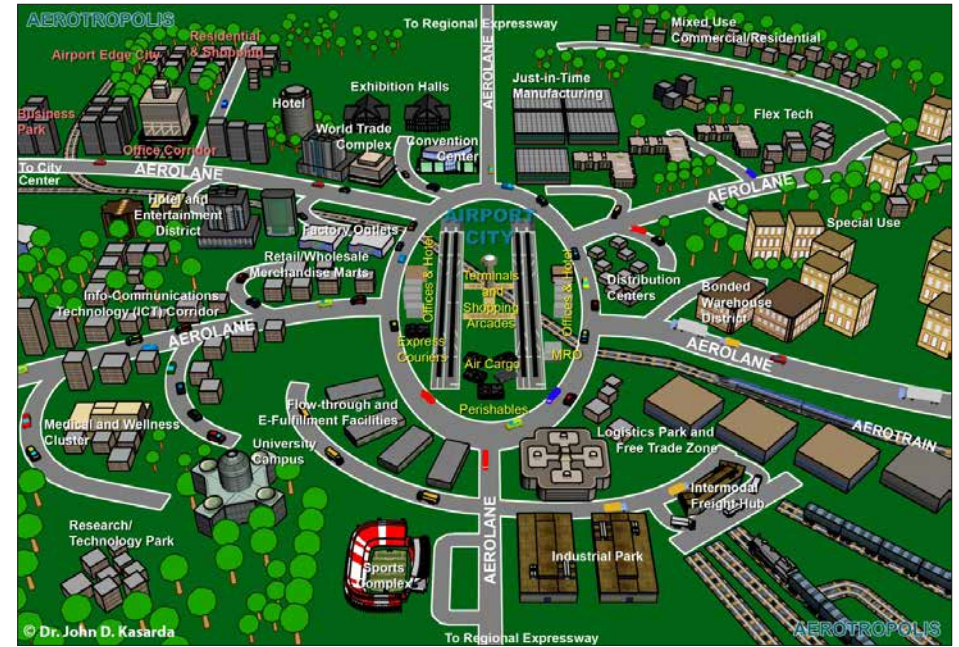
1. Johdanto

Aviapolis on seudun voimakkaimmin kasvava kansainvälinen työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Aviapoliksen keskus rakentuu tulevana vuosikymmeninä lentoaseman viereen, Kehäradan uuden Aviapolis-aseman ja Pakkalan keskuksen yhteyteen Veromieheen.

Kasvun ja kehittymisen varmistamiseksi alueelle laaditaan yhteistyössä alueen toimijoiden ja kaupungin eri toimialojen kanssa yleiskaavaa täsmentävä, asemakaavoitusta ja hankkeita ohjaava kaavarunko. Kaavarungon hyväksyy kaupunginvaltuusto.

Kaavarungon visio ”houkutteleva ja kestävä mahdollisuuksien lentokenttäkaupunki, joka elää ympäri vuorokauden” sekä työtä ohjaavat kuusi tavoitetta hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 18.8.2015. Tavoitteista suunnittelutyössä merkittävimmäksi on noussut käveltävä korttelikaupunki. Aviapolis mahdollistaa 60 000 uuden työpaikan sijoittumisen sekä elämisen ja asumisen kaupunginosan 20 000 vantaalaiselle.

Kaavarungosta on nyt koossa luonnos, minkä pohjalta vuorovaikutteinen prosessi yhteisen tahtotilan määrittelystä vielä jatkuu. Kaavarunko ohjaa tulevaa, mutta antaa myös joustoa uusille ideoille, mitä emme vielä osaa edes arvata. Alue on suuri ja rakentuu kauan. Uusi ja roso mahtuvat rinnakkain antaen Aviapolikselle sen ihan ikioman ilmeen. Aviapoliksessa on lupa irrotella ja tehdä asioita erilailla. Samalla on tärkeää heti alusta asti tehdä hyvää ympäristöä, koska mielikuva alueesta luodaan ensimmäisillä suunnitelmilla ja hankkeilla. Ei hukata tätä ainutlaatuista mahdollisuutta!



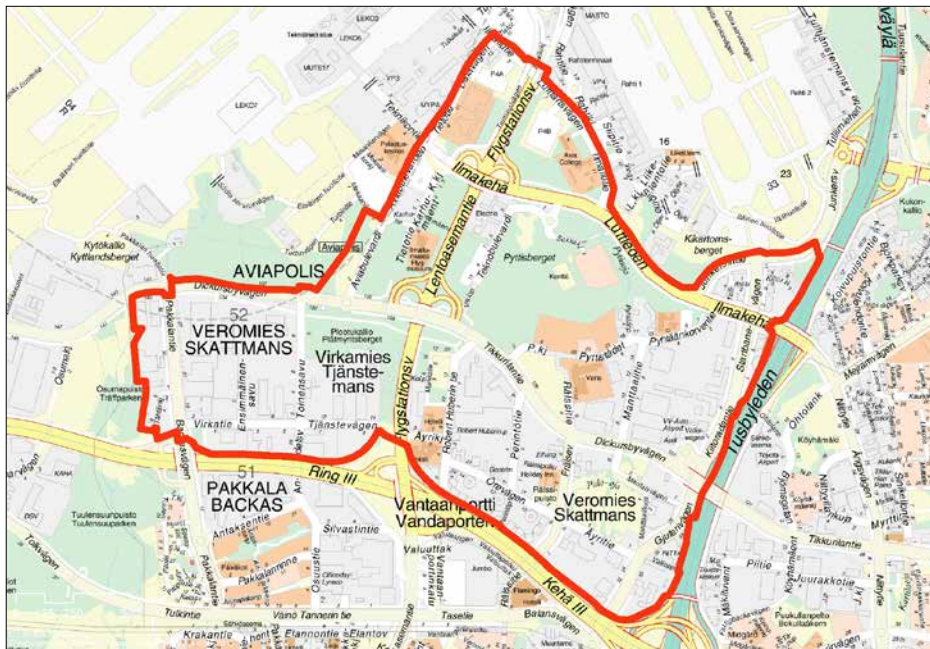
Kuva 1. Kaavio Aerotropoliksen toimintojen sijoittumisesta. Aivan kuten perinteisen metropolin ytimenä on kaupungin keskusta ja sen ympärillä kehätiet ja lähiöt, on Aerotropoliksen ytimenä lentokenttäkaupunki, siitä lähtevine väylineen ja lentokentän läheisyyttä hyödyntävine toimijoineen ja asuinalueineen.

Aviapoliksen kehitys liittyy globaalisti tunnistettuun Aerotropolis-ilmiöön. Tällä tarkoitetaan lentokentän ympärille kehittyvää monipuolista lentokenttäkaupunkia, jonka taloudellisena moottorina toimii lentokenttä. Aerotropolis-käsitteen kehittäneen professori John D. Kasardan mukaan, samaan tapaan kuin nykyiset keskustat ovat kehittyneet vilkkaiden rautatieasemien ympärille, kehittyvät tulevaisuuden urbaanit keskusta-alueet vilkkaiden lentoasemien ympärille. Helsinki-Vantaan lentokenttä on listattu maailman lentokenttäkaupunkien (Airport City) ja Aerotropolisten joukkoon. Pohjoismaisista lentokentistä myös Tukholman Arlanda ja Oslon Gardermoen ovat merkittävien Aerotropolisten joukossa.

2. Suunnittelualue nyt

2.1. Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueena on Veromiehen kaupunginosa, jota rajaa idässä Tuusulanväylä, etelässä Kehä III, idässä Osumapuisto ja pohjoisessa lentokenttäalue. Suunnittelualue on kooltaan noin 3,5 km² mikä vastaa laajaa Tikkurilan keskustaa, neljäsosaa Helsingin kantakaupungista tai lähes koko Leppävaaran aluetta.

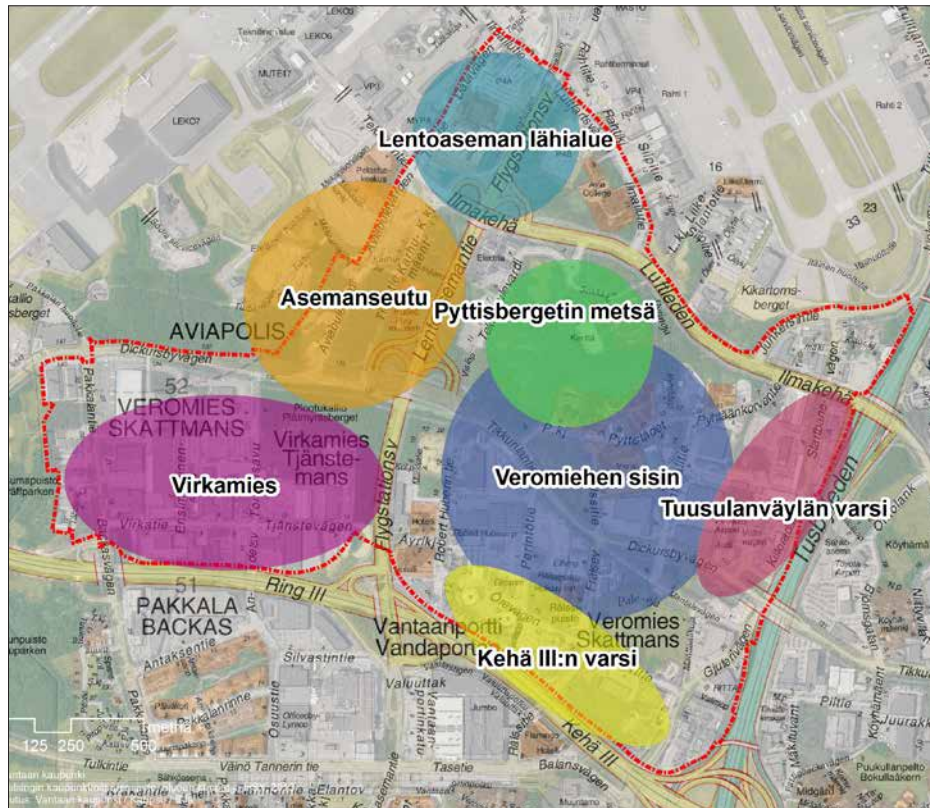


Kuva 2. Suunnittelualue.



Kuva 3. Suunnittelualue on kooltaan suuri, noin 3,5 km². Suunnittelualueen (1.) kokoa on havainnollistettu suhteessa Tikkurilaan (2.), Helsingin keskusta (3.) ja Leppävaaraan (4.).

Suunnittelualueelta erottuu selkeitä erityyppisiä kokonaisuuksia:



Kuva 4. Suunnittelualue koostuu monesta erilaisesta kokonaisuudesta.

Asemanseutu

Aviapolis-aseman eteläisen ja pohjoisen sisäänkäynnin kortteleissa rakentaminen on täydessä vauhdissa, vaikka maisema näyttääkin tällä hetkellä osin ”kuumaisemalta”, osin umpimetsältä. Alueelle rakennetaan hotelleja, toimistoja, asuntoja, palveluja ja puistoja. Joukkoliikenteen solmukohta, bussiterminaali, syntyy eteläisen sisäänkäynnin viereen. Aseman lähellä toimii myös Ilmailumuseo.

Virkamies

Lentoasemantien länsipuoli on pääasiassa suurten teollisuus-, logistiikka- ja varastohallien sekä laajojen asfalttipintojen maisemaa. Lähinnä Aviapoliksen asemaa on myös metsäinen viheralue. Virkamiehen länsi- ja luoteislaita on yli 55 dB:n lentomelun aluetta.

Pyttisbergetin metsä

Alueen korkein mäki on Pyttisberget, jonka ympärillä on metsää. Pyttisbergetin länsipuolella, Lentoasemantien varrella on Technopoliksen toimistokokonaisuus ja kävelysilta asemalle. Metsäalueen etelälaidalla ovat Veromiehen ainoat asuintalot, joista tunnetuimmat ovat Alvar Aallon suunnittelema.

Kehä III:n varsi

Kehä III:n varteen on rakennettu 2000-luvulla toimistorakennuksia, joissa on enimmäkseen kansainvälisiä yrityksiä. Alue on erittäin näkyvä ja helposti saatavuttava.

Tuusulanväylän varsi

Tuusulanväylän varrelle on sijoittunut pääasiassa teollisuutta ja varastotoimintaa, mistä kulttuurihistoriallisesti edustavimmat esimerkit ovat vanhat, punatiilit Auramon sekä Wihurin ja Wiiman rakennukset. Uudemman kerrostuman tuovat kansainvälisten autoliikkeiden liikerakennukset.

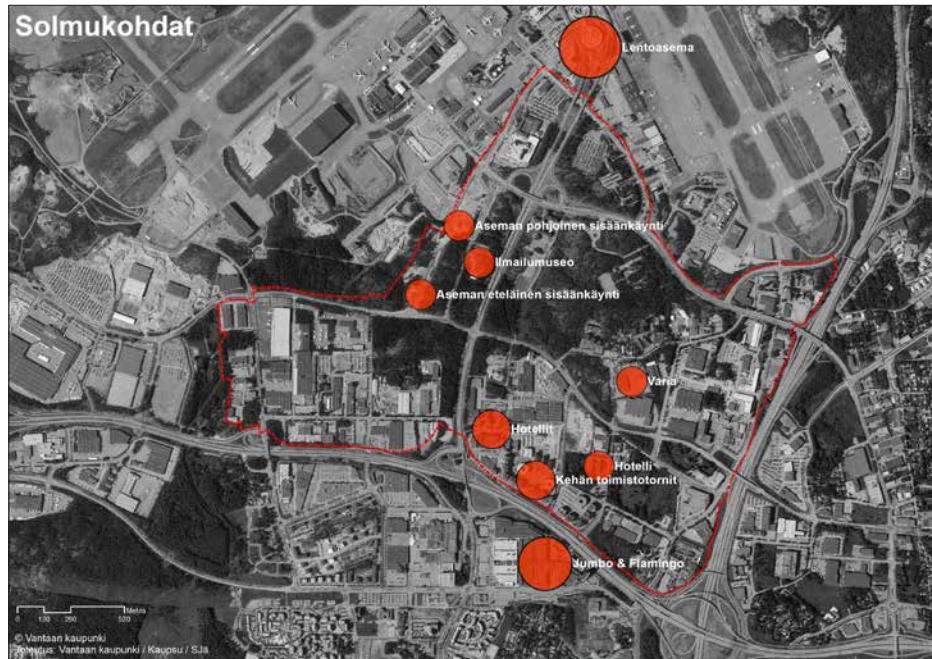
Lentoaseman lähialue

Lähinnä lentoasemaa olevalla alueella sijaitsee mm. Finnairin pääkonttori. Alueella on myös paljon lentoaseman pysäköintialueita. Osin alue on rakentamatonta ja metsää.

Veromiehen sisin

Veromiehen keskiosa on tieliikennemelun suhteen hiljaisimpia alueita, eikä lentomelukaan häiritse. Tikkurilantien eteläpuolella sijaitsevat alueen identiteetti-rakennukset, kaarikattoiset ns. Huberin hallit, sekä uudempi hallirakennuksia. Tikkurilantien molemmin puolin on myös laajoja rakentamattomia alueita. Vantaan ammattioppilaitos Varian toimipiste sijaitsee Tikkurilantien pohjoispuolella ja ilmailualan koulutuskeskus Pyttäänseläntien.

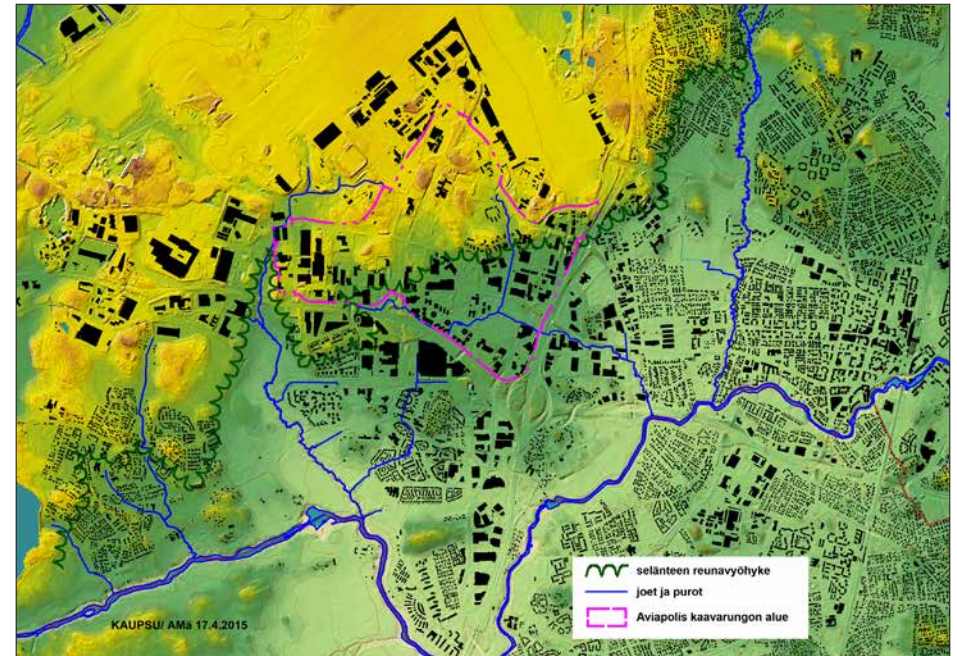
Alueen lukumäärältään vähäiset toiminnalliset solmukohdat sijoittuvat nykyisellään Jumbon ja Kehä III:n toimistojen läheisyyteen sekä asemanseudulle.



Kuva 5. Alueen toiminnalliset solmukohdat.

2.2. Maisema, maaperä, viherrakenne ja luonto

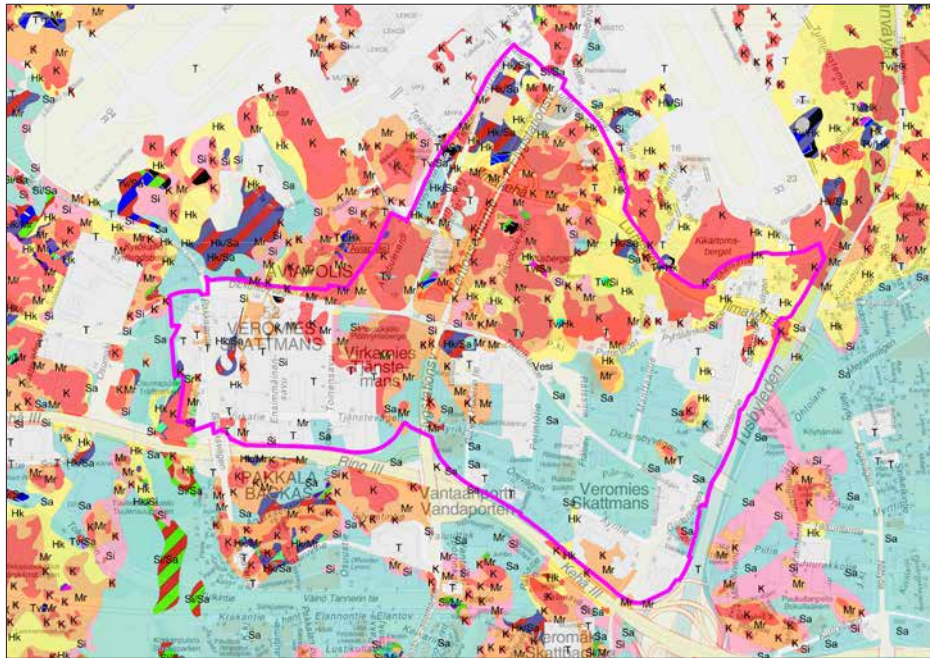
Aviapoliksen kaavarungon alue sijoittuu laajan reunamuodostumaselänteeseen ja laajan savitasangon saumaan. Lentokenttä ja suunnittelualueen pohjoisosa sijoittuvat selänteelle, jonka pohjavesistä saavat alkunsa Aviapoliksen aluetta halkovat, Vantaan- ja Keravanjokeen laskevat purot. Eteläosa suunnittelualueesta sijoittuu alavalle savitasangolle, josta pistää esiin pieniä moreenikumpareita.



Kuva 6. Maisemarakenne. Maastomallista näkyy maiseman suurpiirteisyys.

Laaja selänne sopii suhteellisen tasaisuutensa ja hyvien perustamisolosuhteidensa ansiosta suurimittakaavaiseen rakentamiseen ja se on siksi ollut hyvä sijoituspaikka lentokentälle. Selänteelle on rakentunut myös suuria teollisuuden ja logistiikan toimitiloja ja niiden mukana myös laajoja asfalttikenttiä. Selänne on kuitenkin merkittävä pohjavesialue, jossa maaperän imukyky tulee säilyttää ja estää pohjaveden pilaantuminen.

Suunnittelualueen savikot ovat vielä 1930-luvulla olleet laajasti viljelyksessä. Hyvä liikenteellinen sijainti on maisemarakenteen vastaisesti tuonut entisille pelloille raskasta rakentamista. Huonojen perustamisolosuhteiden vuoksi ton-teilla on tehty paljon maantäyttöjä. Savimaalla sadeveden imeytyminen on hidasta ja koska maa on tasaista, on purojen virtaus hidasta.



Kuva 7. Maaperä suunnittelualueella.

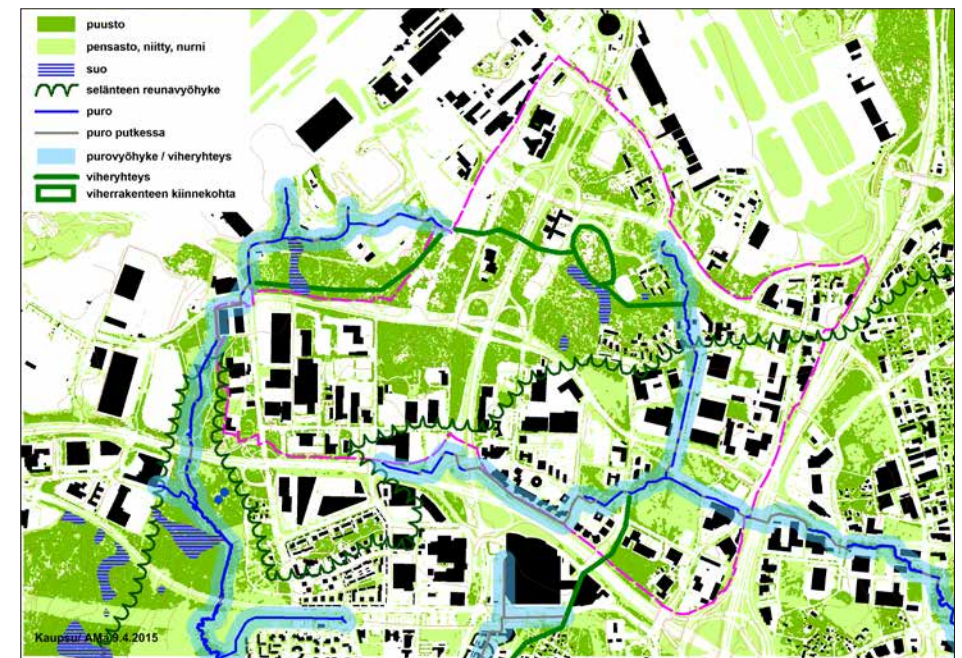
Alueen rakentamisen lisääntyessä edelleen tulee hulevesitulvien välttämiseksi sekä selänteellä että savitasangolla käyttää kaikki keinot tulvahuippujen tasaamiseksi: viherkatot, läpäisevät pinnoitteet, huleveden viipymäaltaat ym. ratkaisut.

Kaavarunkoalueen maisemakuvaa hallitsevat suuret väylät ja suuret rakennukset. Näiden välissä on vielä rakentamatonta selännemetsää ja entisille pelloille laikuittain kasvanutta nuorta koivikkoa. Kokonaisuutena maisemakuva on sekava ja jäsentymätön. Maisemakuvaan kiinnekohtia tuovat muutamat luonteikkaat teollisuusrakennukset ja järjestystä tuova Kehä III:n toimistorakennusten rivi.

Kaupunkirakenteen muutos yksipuolisesta työpaikka-alueesta monipuoliseksi asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueeksi edellyttää uudenlaista suhtautumista viherrakenteeseen. Asuminen tarvitsee parikseen virkistysalueita, mitä

työpaikka-alue ei ole kaivannut. Maisemarakenteen lähtökohtia on mahdollista käyttää hyödyksi virkistysalueverkoston luomisessa. Näitä ovat purot ja kosteikot, merkittävät maastomuodot ja selänteen reunavyöhyke, jotka tulisi yhdistää viherverkoston rungoiksi.

Purovyöhykkeet ovat luontainen viherverkoston juoni, jossa on sekä luonnon monimuotoisuuden että esteettisen laadun potentiaalia. Veden virtaamisen esteettömyys on joka tapauksessa turvattava, joten purojen kunnioittaminen on kaikkien toimintojen yhteinen etu. Myös putkitetut osuudet tulisi palauttaa mahdollisuuksien mukaan avouomiksi.



Kuva 8. Lähtökohtia viherrakenteelle.

Merkittäviä, ehjiä maastomuotoja on alueella enää vähän, koska suurimittakaavaiset rakennukset ja tiet on tehty maastoa monin paikoin pirstoen. Pyttisberget on säilynyt eheänä ja sen säilyminen eheänä tulee ottaa lähtökohdaksi myös jatkossa. Kallioisesta mäestä saa hienovaraisen rakentamisen keinoin esteettisesti upean, luonnonmukaisen kalliopuutarhan, josta syntyy koko alueen identiteettikohde.

Selänteen reunavyöhyke on hievä ja omaa erityistä kasvupotentiaalia viheralueena. Vyöhyke on monin paikoin jo pirstottu maataytöillä ja rakentamisella mutta eheänä säilyneitä rinnevyöhykkeitä on mahdollista hyödyntää sekä julkisina että yksityisinä viheralueina ja pirstottujakin kohtia voi mahdollisesti ennallistaa.

Kuvassa näkyvät lisäksi tärkeimmät viheryhteydet, joilla em. maisemarakenteeseen sitoutuvia teemoja yhdistetään verkostoksi. Viheryhteyksien ja niihin sitoutuvien kaupunkipuistojen sijainnit tarkentuvat kaupunkirakenteen suunnittelun edetessä.

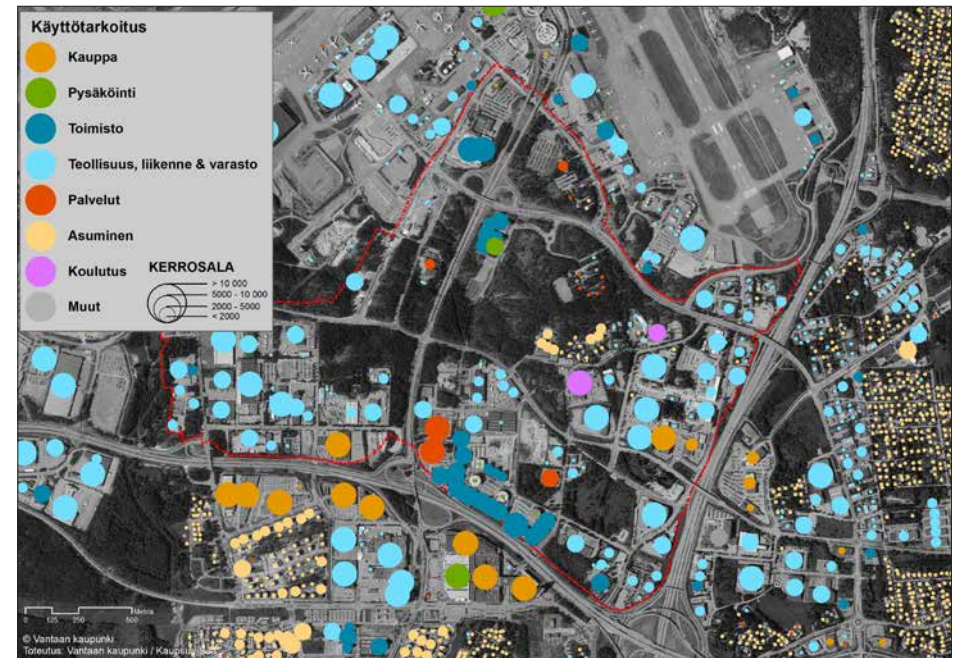
Vantaan ympäristökeskus tekee luontoinventointeja suunnittelualueelta 2015 ja niiden tulokset hyödynnetään kaavarungon ehdotusvaiheessa.

2.3. Rakennettu ympäristö

Aviapolis on yksi seudun voimakkaimmin kasvavista työpaikka-alueista. Suunnittelualueen työpaikkamäärä on kasvanut viimeisen vuosikymmenen aikana yli 5000 työpaikalla ja nykyisin alueella työskentelee noin 10 000 työntekijää. Kun lentokenttä ja kehä III:n eteläreuna lasketaan mukaan, työskentelee alueella päivittäin lähes 30 000 työntekijää. Työntekijät saapuvat Aviapolikseen ympäri Helsingin seutua.

Työpaikkoja on etenkin teollisuuden, liikenteen ja varastoinnin alalla. Viime vuosina alueen maankäyttö on tehostunut merkittävästi ja etenkin Kehä III:n varrelle on rakennettu runsaasti toimistotilaa.

Suunnittelualueella asuu vain noin 500 asukasta. Asuminen sijoittuu kokonaisuudessaan Pyhtäänkorvenkujan varrelle Varian pohjoispuolelle. Valtaosa asuk-

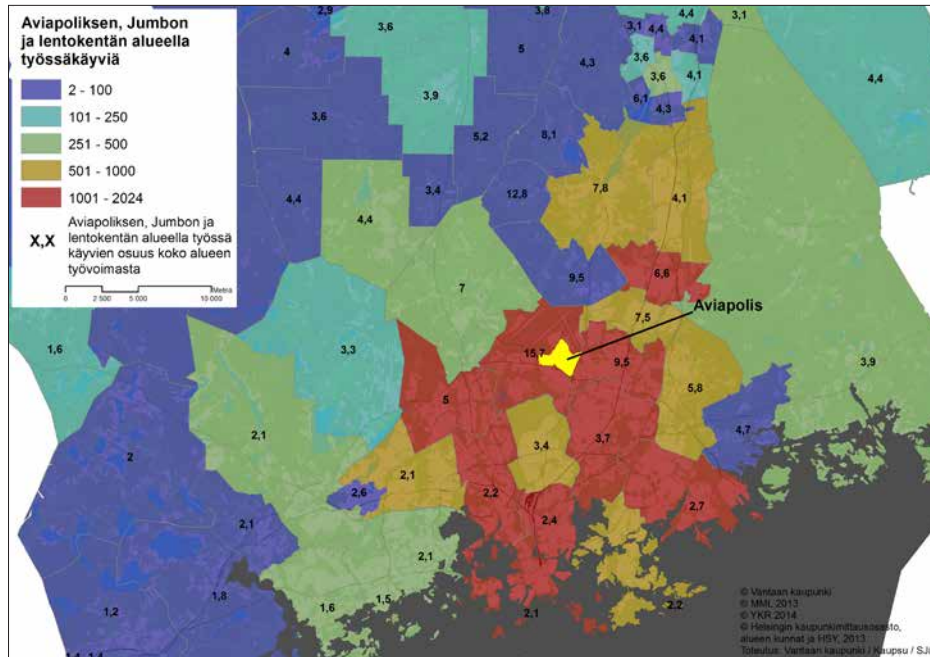


Kuva 9. Alueen nykyiset toiminnot käyttötarkoituksen ja kerrosalan mukaan.

kaista asuu kerrostaloissa, jotka on rakennettu 1970- ja 2010-luvuilla. Alueella sijaitsee myös Alvar Aallon suunnittelema Aerola. Väestön ennustetaan moninkertaistuvan jo seuraavan vuosikymmenen aikana.

Alueella ei sijaitse merkittäviä kaupallisia palveluita. Ne sijoittuvat Kehä III:n eteläpuolelle paria paljon tilaa vaativan kaupan myymälää lukuun ottamatta. Alueen asukkaat hankkivat päivittäistavaraostoksensa alueen ulkopuolelta. Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitseva Jumbo on myynnillä mitattuna maamme suurin kauppakeskus ja Valimotien ”kauppakatu” yksi maamme suurimpia erikoiskaupan keskittymiä. Nämä kaupan keskittymät, kuten suunnittelualueen paljon tilaa vaativat erikoistavaran kaupat houkuttelevat asiakkaita laajalti ympäri Helsingin seutua.

Johtuen vähäisestä asukasmäärästä, alueella ei juuri ole julkisia palveluita. Lentotaseaman lähialueella toimii jo useita hotelleja ja majoituskapasiteetti kasvaa edelleen Aviapoliksen aseman yhteyteen parhaillaan rakennettavan hotellin myötä.



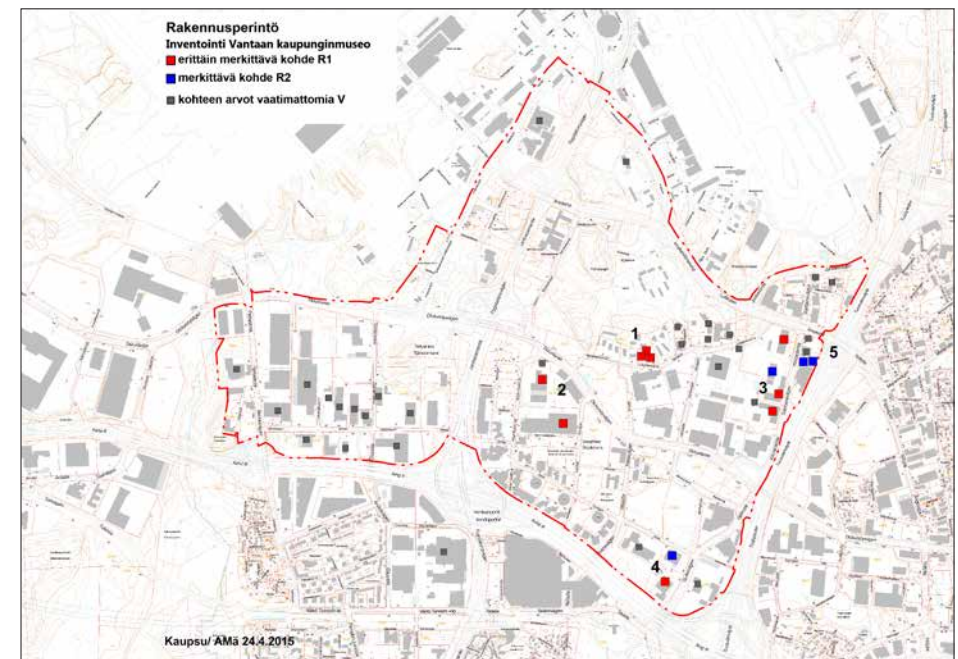
Kuva 10. Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee lähes 30 000 työpaikkaa. Määrällisesti eniten työntekijöitä alueelle saapuu Helsingistä sekä Vantaalta. Alueen merkitys työpaikka-alueena on suuri etenkin Keski-Uusimaalle.

2.3.1. Rakennettu kulttuuriympäristö

Aviapoliksen kaavarungon alueella on yhteensä 43 Vantaan kaupunginmuseon inventoimaa rakennusperintökohdetta. Aviapoliksen rakennuskanta koostuu pääasiallisesti teollisuuden rakennuksista. Suurin osa kohteista on inventoitu koko Vantaan modernin teollisen rakennuskannan inventoinnissa vuonna 2006.

Tämän lisäksi joukossa on kaksi Vantaan vanhojen rakennusten inventointiin kuuluvaa kohdetta. Myös asuinrakennuksia mahtuu inventoitujen rakennusten joukkoon. Alvar Aallon suunnittelemat Aerolan asuintalot ovat koko Vantaan mittakaavassa rakennetun kulttuuriympäristön helmiä. Kohteiden kulttuurihistoriallista merkittävyyttä arvioidaan niiden harvinaisuuden, tyypillisyyden, edustavuuden, alkuperäisyyden, historiallisen todistusvoimaisuuden ja historiallisen kerroksisuuden perusteella.

Kaupunginmuseo teki Aviapoliksen kaavarunkotyön yhteydessä (2014 - 2015) tarkistusinventoinnin, jossa aikaisempien inventointien kohteita tarkasteltiin yksityiskohtaisemmalla tasolla. Kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä (R1) kohteita on alueella yhdeksän ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä (R2) kohteita neljä. Muiden aikaisemmissa inventoinneissa mukana olleiden kohteiden rakennusperintöarvot todettiin vaatimattomiksi (V).



Kuva 11. Suunnittelualueen rakennusperintökohteet. Numerot viittaavat tekstiin.

Aerolan rakennukset on suojeltu asemakaavalla. Muita inventoituja kohteita ei ole suojeltu, vaan niiden mahdollinen suojelu tulee käsiteltäväksi asemakaavojen tai asemakaavamuutosten yhteydessä. Inventoituihin kohteisiin kohdistuvista korjaus- ja muutostöistä tulee kuulla kaupunginmuseota.

Aerola (1.)

Aerola liittyy Helsinki-Vantaan lentokentän rakentamisen historiaan ja on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä (R1). Aero Oy:n korjaamohenkilökunnalle piti saada asunnot lähelle lentoasemaa, joka oli avattu liikenteelle olympiavuonna 1952. Pyhtäänvuoren metsäisen kallioalueen juurella sijaitseva Aerola on rakennettu Alvar Aallolle tyypilliseen tapaan maiseman lähtökohdat huomioon ottaen. Rivitalot (1953-55) porrastuvat rinteeseen ja lämpökeskus asettuu näiden keskelle. Kompositio on massoitteeltaan kiinteä ja harmoninen: kalliorinteen männyt, vaaleaksi rapatut julkisivut, porrastetut piha-alueet ja kaiken ylle kohoava tiilirakenteinen piippu. Valkopintaiset rivitalot edustavat Alvar Aallon tuotannossa siirtymää punatiiliarkkitehtuurista takaisin valkoisiin julkisivuihin. Rivitalojen julkisivut ovat hengeltään ja ilmaisultaan vaihtelevia. Länsijulkisivussa nauhaikkunoita korostavat ikkunoiden yläpuoliset valkeaksi maalatut puuosat. Itä- ja päätyjulkisivut ovat Aallon asuntorakentamiselle tyypillisiä funktionalistisia aukkojulkisivuja. Asuntoihin kuuluvat länsipuolella suuremmat aidatut pihat, idän puolella pienet ”patiot”. Rivitalomiljöössä maamerkinä toimii L:n muotoinen lämpökeskus (1955) tiilisine piipuineen. Piippu muodostaa vertikaalin elementin muuten matalien rakennusten joukkoon.

Huberin hallit (2.)

Kahdella vierekkäisellä tontilla on yhteensä kolme kookasta kaarikattoista varastohallia, jotka on rakennettu 1964-66. Ne ovat kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä (R1). Kurt Simbergin suunnittelemat tehdasrakennukset ovat ilmeeltään epätavallisen ’arkkitehtonisia’: niissä on selkeä teema ja sen varmaotteinen toteutus. Hallit ovat kuusilaivaisia ja kaarien jänneväli on noin 15 metriä. Ylävalon antavat ilmavat betonikaaret tekevät sisätilasta juhlallisen. Kaarikattojen rivistöt ovat myös maisemallisesti vaikuttavat. Pohjoisin halleista on ollut alun perin Huberin konepaja. Kaksi eteläisempää, toisiaan vastakkain sijaitsevaa hallia, ovat alusta lähtien olleet varastotilaa, toinen lämmin ja toinen kylmä. Varastohallien katot, samoin kuin osittain lahot puuikkunat odottavat korjausta. Konepajahallin katto on korjattu taitavasti käyttäen alkuperäistä materiaalia, huopaa.

Wihuri (3.)

Wihurin kokonaisuus sisältää kolme erittäin merkittävää (R1) rakennusta, jotka on suunnitellut insinööritoimisto O. Salminen, 1950-60 –luvuilla. Kaksi punatiilistä rakennusta muodostaa porttiaiheen Kiitoradantielle. Pohjoisemman rakennuksen julkisivujen suhteet ja materiaalivalinnat ovat selkeät ja suurpiirteiset. Rakennuksessa on säilynyt alkuperäisiä ikkunoita merkittävä määrä, ja ne ovat olennainen osa Kiitoradantielle päin sekä etelään aukeavia näyttäviä julkisivuja. Rakennusten arkkitehtuurissa on runsaasti 1900-luvun puolivälin teollisuusrakentamiselle ominaisia, myös uusiokäytön kannalta suotuisia piirteitä, kuten vaivaton pääsy sisätiloihin, runsas luonnonvalo sekä tilallinen muunneltavuus. Moniin myöhempiin tuotantorakennuksiin verrattuna rakennus on suhteellisen kapearunkoinen, mikä lisää niiden monikäyttöisyyttä. Eteläisempi rakennuksista on L:n muotoinen punatiilinen rakennusmassa, jonka pitkä, villiviinin peittämä itäsiivu avautuu Kiitoradantielle. Lasinen, muusta massasta ulkoneva sisäänkäynti muodostaa tärkeän aiheen pääjulkisivuun. Kolmas erittäin merkittävä rakennus sijaitsee lähellä Ilmakehää. Suurieleiset punatiilijulkisivut laajoina ikkunapintoineen ovat esimerkki teollisuusarkkitehtuurin pyrkimyksestä selkeyteen ja rationaalisuuteen 1950-luvun rakennustekniikan ehdoilla. Kantavat rakenteet ovat teräsbetonia, mikä on mahdollistanut suuret, tuotannon kannalta tarkoituksenmukaiset yhtenäiset hallitilat.

Wihurin 1950-luvulla rakennettujen punatiilirakennusten kokonaisuuteen kuuluva neljäs rakennus on kulttuurihistoriallisesti merkittävä (R2). Rakennus koostuu kahdesta osasta. Pohjoispäädyssä sijaitsee kaksikerroksinen punatiilinen rakennusmassa ja sen eteläpuolella pitkänmallinen halli, jonka julkisivussa kahdessa päällekkäisessä rivissä kulkevat ikkunat luovat rakennukselle keveän tunnelin. Ikkunarivien yläpuolella on aaltopintaista (kiviaineksista) levyä. Vaakalinjat korostavat tämän rakennusosan horisontaalisuutta. Molemmissa rakennuksen osissa on loiva harjakatto.

Auramo (4.)

Auramon pääkonttorirakennus on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä (R1). Rakennuksen matalahko, jämäkkä punatiilimassa kertoo 1960-luvun loistoajoista, jolloin tehtaat ja yritysten toimitalot rakennettiin hyvällä maulla, korkeatasoisia materiaaleja käyttäen. Talon ulkoasu mahtavine logoineen ilmentää yhtiön vakavaraisuutta. Raikkautta antavat valkoiseksi maalatut ikkunat. Pääkonttori on Hannu Auramon suunnittelema. Se on rakennettu 1964 ja laajen-

nettu 1983 Kehä III:lle päin arkkitehti Toivo Korhosen piirustuksin. Uudempi Auramon rakennuksista on vuodelta 1970 ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä (R2). Tämä konepajarakennus on punatiilinen, kuutiomainen massa, jossa on selkeät yksittäiset aukotukset. Yhtenäinen punatiilijulkisivu toimii hienona taustana näyttävälle yhtiön logolle valkoisine kirjaimineen.

Kiitoradantie 3 (5.)

Kiitoradantie 3:n kiinteistöllä uusien, suurten teollisuusrakennusten katveeseen on jäänyt pala mennyttä maailmaa. Kiinteistöllä on kaksi kulttuurihistoriallisesti merkittävää kohdetta (R2). Asuinrakennus on vuodelta 1927. Talossa on poikkeuksellisen koristeelliset ikkunat. Se on myös hyvin säilynyt, vaikka kunto onkin inventointihetkellä ollut rähjäinen. Navetta on vuodelta 1922. Seiniin on puhkottu aukkoja ja vaihdettu ikkunoita ja takasivulla on laajennuksia. Alkuperäinen tyyli on kuitenkin säilynyt, se näkyy ennen muuta katon aumatuissa päätylappeissa.

Kaavarunkoalueelta ei tunneta **muinaisjäännöksiä**.

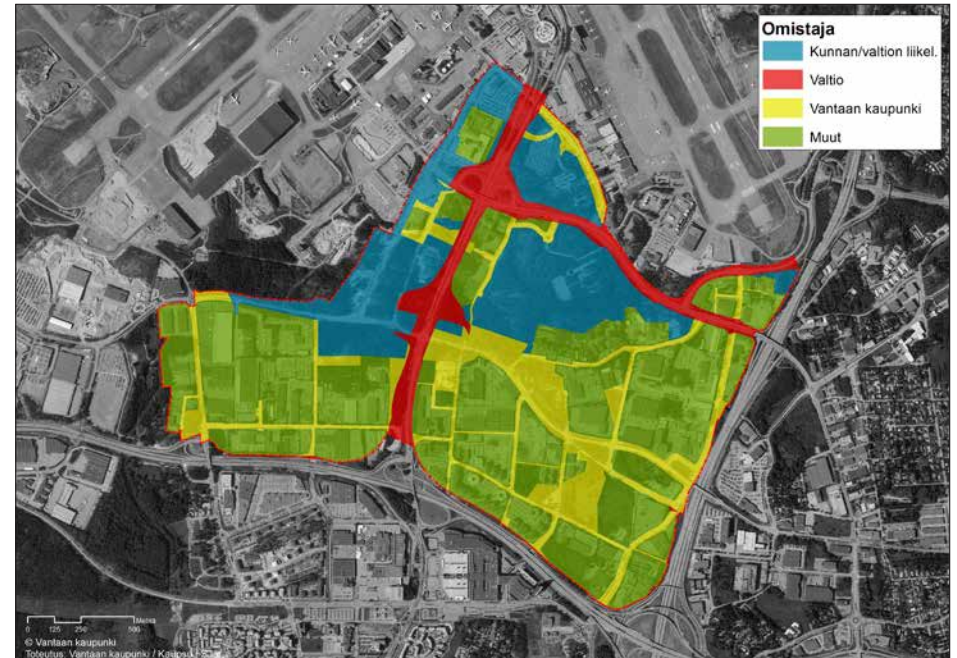
2.4. Maanomistus

Suunnittelualueen maanomistus on pirstaleista, maaomaisuuden jakautuessa yhteensä yli sadalle eri taholle. Alueen suurimpia maanomistajia on Vantaan kaupungin ohella Finavia Oyj (valtion liikelaitos) sekä Suomen valtio. Valtion maaomaisuus koostuu pääasiassa tiealueista. Kaupunki omistaa katualueiden lisäksi laajoja alueita Tikkurilantien läheisyydessä Lentoesemantien itäpuolella.

2.5. Liikenne

2.5.1. Lentoliikenne

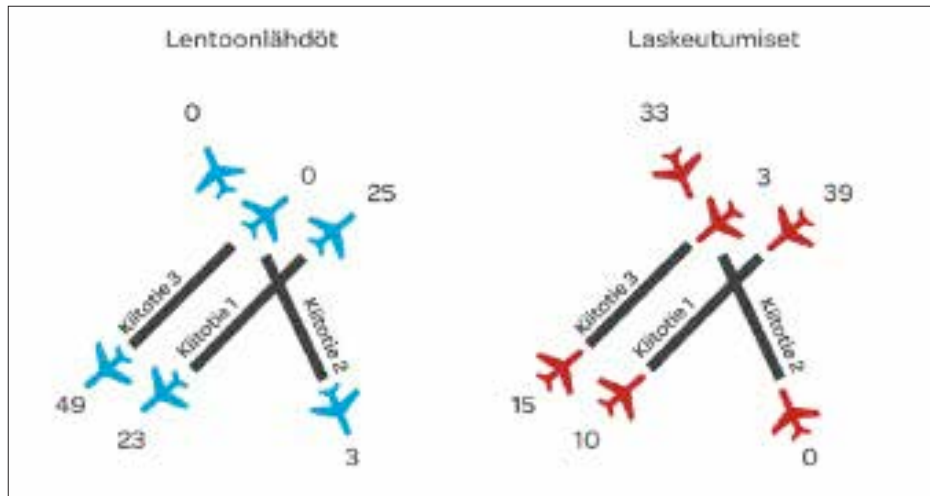
Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen tärkein lentoasema ja portti maailmalle. Lentoaseman strateginen sijainti on erinomainen Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä, sillä lyhin ja nopein yhteys mantereiden välillä kulkee Helsinki-Vantaan lentokentän kautta. Lentokentän matkustajamäärät ovat kasvaneet vakaasti usean vuosikymmenen ajan. Vuonna 2014 matkustajamäärä



Kuva 12. Maanomistus suunnittelualueella. Alueen suurimmat maanomistajat ovat Vantaan kaupunki ja Finavia Oyj.

nousi jo lähes 16 miljoonaan. Lentokenttä valmistautuu palvelemaan 20 miljoonaa matkustajaa jo seuraavan vuosikymmenen alussa.

Lentoliikenteen käytössä on kolme kiitotietä, liikenteen painottuessa lounais-koillis-suuntaisille kiitoteille 1 ja 3. Kiitotie 2:n käyttö on selkeästi vähäisempää. Lentokentän läheisyyden takia koko kaavarungon alueella rakennusten korkeutta rajoittavat lentoestekorkeudet, jotka ovat valtaosassa aluetta korkeustasolla +96 metriä merenpinnan yläpuolella. Kiitotie 2:n eteläpään lähellä lentoestekorkeus on vain noin + 50 metriä merenpinnan yläpuolella.



Kuva 13. Kiitotien käytön osuus prosentteina koko vuorokauden operaatioista (Finavia 2013).

2.5.2. Tieliikenne

Suunnittelualueetta rajaavat suuret pääväylät, Kehä III etelässä ja Tuusulanväylä idässä, jotka välittävät pääasiallisesti valtakunnallista ja seudullista liikennettä. Näiden suurten väylien takia koko alue on helposti ja nopeasti saavutettavissa kauempanakin. Kehä III on myös osa eurooppalaista E18-valtatietä, joka ulottuu Belfastista Oslon, Tukholman ja pääkaupunkiseutumme halki Pietariin asti.

Suunnittelualueen suurimmat väylät ovat Tuusulanväylän ja lentoaseman yhdistävä Ilmakehä sekä aluetta pohjois-eteläsuunnassa halkova Lentoasemantie. Lentoasemantien parantaminen on loppusuoralla, uusien eritasoliittymien valmistuessa Kehä III:n ja Tikkurilantien liittymiin. Tikkurilantie on Vantaan itä-länsisuunnassa yhdistävä kaupungin katu, joka Aviapoliksen alueella on osa erikoiskuljetusreittiä. Erikoiskuljetusreitti vaatii tilaa ympärilleen 7 metriä sekä sivu- että pystysuunnassa.

Ilmakehä on alueen vilkkaimmin liikennöity väylä, jolla kulkee arkena keskimäärin yli 25 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ilmakehän jälkeen vilkkaimmat tiet

ovat Lentoasemantie ja Ilmailutie, joissa vuorokauden keskiarvoliiikenne ylittää 10 000 ajoneuvon määrän. Alueen itä-länsi-suunnassa halkaisevan Tikkurilantien liikennemäärä jää niukasti alle 10 000 ajoneuvon.

Raskaan liikenteen osuus on paikoin suuri. Pakkalantiella jopa viidennes liikenteestä on raskasta liikennettä ja Tikkurilantiellakin sen osuus on huomattava.

Liikennemääriltään suurimpien väylien läheisyydessä pienhiukkaset muodostavat potentiaalisen terveyshaitan, minkä vuoksi herkkien toimintojen tulee sijoittua riittävän etäälle väylistä.

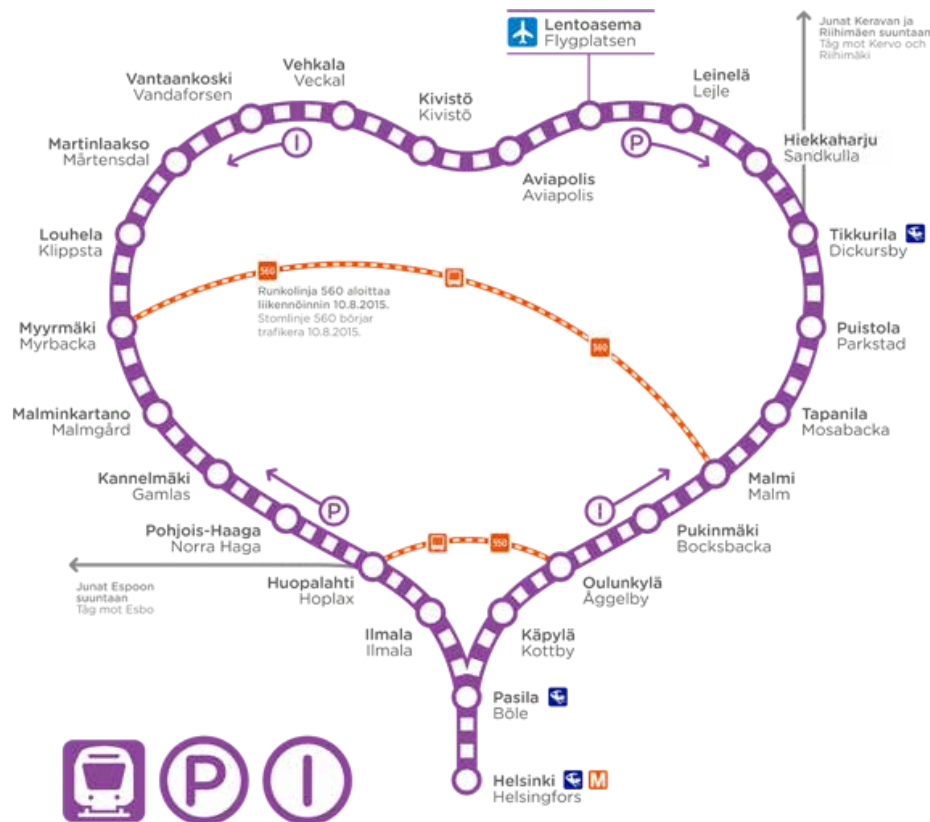
2.5.3. Pysäköinti

Kehä III:n varren toimistotalojen pysäköinti on järjestetty pääasiassa pysäköintitaloihin Äyritien varrelle. Muualla pysäköinti on enimmäkseen maantasossa laajoilla asfalttikentillä. Suuri osa pysäköinnistä liittyy logistiikkaan ollen rekka-pysäköintiä. Alueella on myös lentomatkustajia palvelevaa pysäköintiä. Kadunvarsipysäköintiä ei ole.

2.5.4. Joukkoliikenne

Kehärata yhdistää suunnittelualueen seudun raideliikenneverkkoon. Kehäradalla ovat Suomen ensimmäiset maanalaiset rautatieasemat, Aviapolis ja Lentoasema. Aviapoliksen sisäänkäynnit sijaitsevat suunnittelualueen länsireunalla Tikkurilantien ja Aviabulevardin varilla. Aviapoliksen asema palvelee hyvin keskeisiä osia kaavarunkoalueesta ja Lentoaseman asema suunnittelualueen pohjoisosaa. Suunnittelualueen itäosista asemien saavutettavuus on paikoin heikompi.

Kehäradan myötä Aviapoliksesta muodostuu tiheä ja vaihdoton raideyhteys 23 asemalle eri puolella seutua. Junat liikennöivät kumpaankin suuntaan ruuhka-aikana 10 minuutin vuorovälillä. Matka-aika Tikkurilaan on alle 10 minuuttia, Myyrmäkeen noin 15 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 30 minuuttia.



Kuva 14. Kehärata yhdistää pääradan ja Martinlaakson ratakäytävät ja luo Aviapoliksen asemalta suoran yhteyden 23 asemanseudulle (HSL 2015).

Alueen keskeisin bussiyhteys on elokuussa 2015 aloittanut linja 562, joka liikennöi Mellunmäen ja Aviapoliksen aseman väliä 10 minuutin vuorovälillä niin arkena kuin viikonloppuisin. Linjasta kehitetään lähivuosien aikana runkolinja Aviapoliksen, Pakkalan, Tikkurilan, Hakunilan ja Mellunmäen välille. Tämän ohella aluetta palvelee linjoja Helsingin keskustaan sekä Länsi-Vantaan ja Itä-keskuksen suuntaan. Näiden linjojen vuoroväli on kuitenkin selvästi harvempi, etenkin ruuhka-aikojen ulkopuolella. Paras bussiliikenteen palvelutaso muodostuu Rälssitielle sekä asemanseudulle.

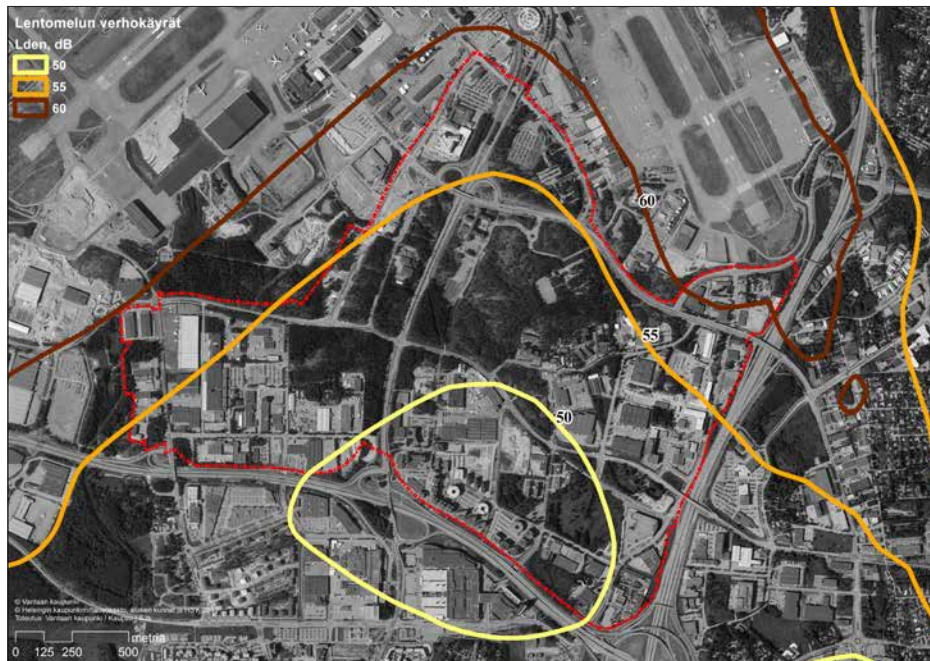
2.5.5. Jalankulku ja pyöräily

Alueen nykyinen jalankulkuverkko on harva, minkä johdosta todelliset kävely-matkat muodostuvat pitkiksi suhteessa linnuntie-etäisyyksiin. Valtaosa alueen nykyisten toimintojen sijoittumisesta on perustunut tieliikenteeseen, jolloin tarve tiheälle kävelyverkolle on ollut vähäistä. Lentoasemantien parantamisen yhteydessä rakennetaan kaksi uutta jalankulun yhteyttä Lentoasemantien yli, mikä parantaa verkon yhdistävyyttä huomattavasti. Pohjoisemmaksi rakentuu Karhumäen silta Aviapolis-aseman pohjoisen sisäänkäynnin yhteyteen ja etelämmäs Virkatien-Äyritien alikulku Virkamiehen ja Veromiehen kaupunginosien välille. Kävely- ja pyöräily-yhteyksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen on keskimäärin noin 500 metrin välein.



Kuva 15. Bussivuorojen määrä tunneittain ruuhka-aikaan syksyllä 2015. Mitä paksumpi punainen viiva, sitä enemmän bussivuoroja tiellä kulkee.

2.6. Ympäristöhäiriöt



Kuva 16. Lentomelun verhoikäyrät suunnittelualueella. Lentoaseman välittömästä läheisyydestä huolimatta valtaosa alueesta jää lentomelun 55 desibelin verhoikäyrän ulkopuolelle, mikä on edellytyksenä mm. uusien asuinalueiden rakentamisessa.

2.6.1. Lento- ja tiemelu

Suunnittelualue on lähellä lentokenttää, mutta jää kiitoteiden ”kainaloon”, minkä johdosta lentomelusta ei koidu haittaa suurimmalle osalle alueesta. Aivan pohjoisin reuna on Vantaan yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä 2 (L_{den} 55-60 dB), missä ei sallita uuden asutuksen eikä uusien sairaaloiden, hoitolaitosten, vanhainkotien, päiväkotien tai oppilaitosten rakentamista tai muiden sellaisten toimintojen sijoittamista, jotka ovat herkkiä melun haitoille. Alueella jo olevan asutuksen ja melulle herkän muun toiminnan säilyttäminen, korjaaminen ja väähäinen täydentäminen on mahdollista.



Kuva 17. Tiemeluvyöhykkeet päiväsaikaan vuonna 2011. Tiemelu nousee suureksi Kehä III:n ja Tuusulanväylän läheisyydessä. Tiemelu leviää laajoille alueille, jos rakennukset eivät tarjoa suojaa melulta.

Tiemelu on suurinta Kehä III:n ja Tuusulanväylän varsilla. Olemassa olevat rakennukset suojaavat alueen sisäosia. Siellä, missä rakennuksia ei ole, tiemelu leviää laajoille alueille. Suojaisimmat alueet sijaitsevat suurten väylien välisillä alueilla, missä päiväaikainen tiemelutaso jää paikoin jopa alle 50 desibelin.

2.6.2. Vaarallisia aineita käsittelevät laitokset

Suunnittelualueella ei sijaitse vaarallisia aineita käsitteleviä laitoksia (nk. SEVE-SO-laitoksia), jotka ovat Tukesin valvonnassa. Suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsee kuitenkin useampia Tukesin valvonnassa olevia lupa- ja toimintaperiaateasiakirjalaitoksia.

Kaavarunkoa varten tehdyn selvityksen (Gaia Consulting, 2015) perusteella Tukesin valvonnassa olevat laitokset eivät vaikuta merkittävästi suunnittelualueen maankäyttömahdollisuuksiin. Merkittävien toimintojen kaavoittaminen lentoaseman polttoainehuollon tuntumaan Ilmakehän varrelle saattaa edellyttää polttoaineen lammikoitumisen ja ylivuototilanteen tarkempaa mallintamista. HKScan Oyj:n toiminnan osalta mahdolliset rajoitukset selviävät myöhemmin valmistuvassa selvityksessä.

2.6.3. Pilaantuneet maat

Alueella on paikoin pilaantuneita maita, jotka johtuvat alueen teollisuushistoriasta. Osa pilaantuneesta maaperästä on jo kunnostettu. Monin paikoin on tarpeen tutkia pilaantuneeksi epäiltyjä maa-alueita tarkemmin asemakaavavaiheessa.

3. Suunnitelmat ja strategiat

3.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaavarungon tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Aviapoliksen aluetta koskevat erityisesti eheytyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön laadun tavoitteet sekä Helsingin seudun erityiskysymykset.

Eheytyvän yhdyskuntarakenteen periaatteiden mukaisesti Aviapolista tulee kehittää siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä tulee parantaa. Keskusta-alueita tulee kehittää monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Elinkeinotoiminnalle tulee osoittaa riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen.

Koska Aviapolis sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä, tulee alueen maankäytössä ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, kuten lentoesteiden korkeusrajoitukset sekä lentomelu.

Aviapoliksessa tulee edistää Helsingin seudulle asetettuja yleistavoitteita, joiden mukaisesti Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena luomalla edellytykset riittävälle ja monipuoliselle asunto- ja työ-paikkarakentamiselle, toimivalle liikennejärjestelmälle sekä hyvälle elinympäristölle. Helsingin seudulla edistetään erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Seudun erityistavoitteissa linjataan lisäksi, että alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, varaan.

kenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukko- liikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.

Kaavarunko edistää kaikkia em. alueidenkäyttötavoitteita ja säilyttää myös tavoitteiden mukaisesti mahdollisuudet uudelle raideyhteydelle Helsingistä lentoaseman kautta Pietariin (ns. Lentorata).

3.2. Seudulliset ohjelmat ja suunnitelmat

3.2.1. Maakuntaohjelma ja maakuntakaava

Uudenmaan maakuntaohjelman tavoitteena on, että ”Uusimaa on kansainvälinen hyvinvoivien ihmisten vetovoimainen metropolialue”. Yhdyskuntarakennetta kehitetään kestäväällä tavalla hyödyntäen ensisijaisesti olemassa olevaa infrastruktuuria, mikä tarkoittaa sitä, että Kehäradan rakentamattomia lähi-alueita hyödynnetään uudisrakentamisessa (Uudenmaan liitto, 2010).

Uudellamaalla on Suomen parhaat mahdollisuudet hyödyntää luovaa taloutta ja luovaa osaamista. Vuonna 2015 valmistunut Kehärata ja rakenteilla oleva Länsimetro ovat erittäin merkittäviä liikennetransformaatioita, jotka vaikuttavat pääkaupunkiseudun liikenteeseen, asuntorakentamiseen sekä yritysten sijoittumiseen. Näitä kansallisesti merkittäviä, uusia infrarakenteita on hyödynnettävä täysimääräisesti alueen taloudellisen kasvun luomisessa.

Aviapolis on yksi kolmesta Uudenmaan kehittämisen kärjestä. Muut kaksi ovat Espoon T3 (talous, taide, tiede) ja Helsingin hubit (Forum Virium, Viikki, Arabianranta, Biomedicum, Kumpula). Yhdessä ne muodostavat vahvan ja kansainvälisesti merkittävän innovointikeskittymän. Vantaan tulevaisuuden vahvuus perustuu lentokenttäalueen, Aviapoliksen, kehittämiseen logistiikan, työpaikkojen ja asumisen keskuksena (Uudenmaan liitto, 2013).

Kaavarunkotyö noudattaa Uudenmaan maakuntaohjelman linjauksia ja kehittää niitä edelleen.



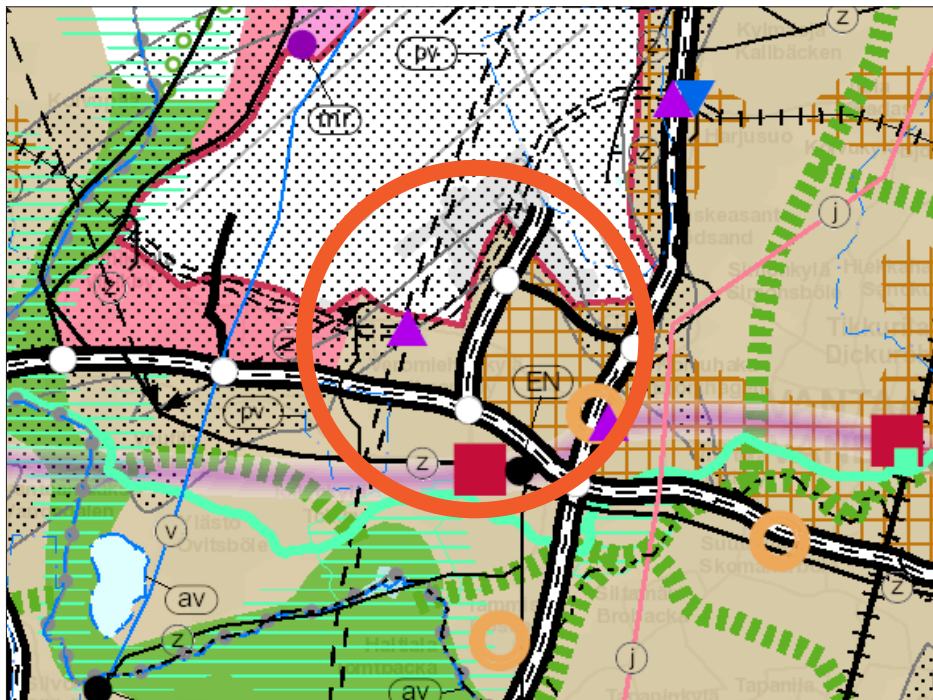
Kuva 18. Uusimaa-ohjelman mukaiset kasvun ja yhteistyön kolmiot.

Kaavarungon laadinnassa on otettu huomioon voimassa olevat maakuntakaavat: 8.11.2006 vahvistettu Uudenmaan maakuntakaava ja 30.10.2014 vahvistettu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Kaavarungon alue on kokonaisuudessaan taajamatoimintojen aluetta, mistä erityisesti Lentoasemantien itäpuolinen osa on 2. vaihemaakuntakaavassa määritelty tiivistettäväksi alueeksi. Kyseessä on kehittämisperiaattemerkintä, joka osoittaa tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestäväan liikennejärjestelmään. Merkintään sisältyy suunnittelu-määräys: ”Aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota erityi-

sesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen ja lähivirkistysalueiden riittävyyteen”.

Suunnittelualueen itäreunalle on osoitettu 2. vaihemaakuntakaavassa merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö. Tämä mahdollistaa seudullisen, paljon tilaa vaativan erikoiskaupan sijoittumisen alueelle. Käytännössä tällä tarkoitetaan Tuusulanväylän länsi- ja itäpuolelle sijoittuvaa merkittävää autokaupan keskittymää. Kaava rajaa kaupan kokonaisuuden 100 000 k-m² suuriseksi, josta on tällä hetkellä rakentunut noin puolet. Suunnittelualueen kanalta maakuntakaavamerkintä mahdollistaa Tuusulanväylän itäreunalle sijoittuvien Volkswagenin ja Audin autotalojen laajentamisen ja uusien seudullisten, paljon tilaa vaativien erikoiskauppojen rakentamisen Tuusulanväylän varteen. Paikallisia – omaa ja lähialuetta palvelevia – liiketiloja saa suunnittelualueelle rakentaa maakuntakaavan perusteella kaupan laadusta riippumatta.



Kuva 19. Ote Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmästä.

Suunnittelualueen eteläosan poikki kulkee pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli, mille kaavassa on osoitettu Tuusulanväylän kohdalle joukkoliikenteen vaihtopaikka. Lentoradan tunnelin ohjeellinen linjaus sivuaa alueen länsireunaa. Kehäradan ja lentoradan linjauksen risteyskohtaan on määritelty joukkoliikenteen vaihtopaikka (sijainti lähellä nykyistä Aviapoliksen asemaa).

Laadittavana olevan 4. vaihemaakuntakaavan luonnos ei sisällä merkintöjä kaavarungon alueelle. Kaavarunkoon liittyen sen valmisteluvaiheessa on todettu nykyisten maakuntakaavamerkintöjen turvaavan maakuntaohjelman mukaisen kasvun- ja yhteistyön kolmioiden kehittymisen. Logistiikan pitkän aikajänteen tavoitteiden mukaan merkittävä osa logistiikkatoiminnoista sijoittunee jatkossa Kehä III:n ympäristön sijaan seuraavalle pohjoisemmalle kehälle.

3.2.2. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmassa kaavarungon alue on ensisijaisesti kehitettävää aluetta, jolle on tarkoitus kohdentaa merkittävä osa seudun uudesta maankäytöstä. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti alueella kulkisi jo vuonna 2025 kaksi joukkoliikenteen runkolinjaa Kehäradan lisäksi. Aviapoliksen asemalle on suunniteltu päätyväksi myös seudullinen liityntäyhteys Hyrylästä, Keravalta ja Nikkilästä. Alueen halki kulkevan lentoradan kehittäminen on ajoitettu vuosien 2026 ja 2040 välille.

Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoterminaalin kautta pääradalle kulkeva, pääasiassa kaukoliikenteen käytössä oleva rata. Radasta on laadittu Liikenneviraston toimesta 2010 ratayhteysselvitys, jossa on mukana kaksi eri linjavaihtoehtoa. Toinen linjauksista kulkee lentoasemalle Pasilasta Aviapoliksen ali ja toinen Viinikkalan terminaalivarauksen kautta. Hankkeen alustava kustannusarvio on miljardi euroa. Lentorata toimisi mahdollisesti osana kansainvälistä raideyhteyttä Pietarin, Helsinki-Vantaan lentoaseman, Helsingin keskustan ja Tallinnan välillä.

3.3. Kaupungin strategiat ja ohjelmat

Valtuustokauden 2013–2016 strategia on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 17.6.2013. Sen mukaisesti kaupunkirakenteen eheyttämistä jatketaan ja keskustoja kehitetään monipuolisina asumisen ja palvelujen alueina, jotka tukevat kestäväään liikkumiseen. Strategian toteutumisen tueksi on vuosittain talousarvion yhteydessä määritelty seuraavan vuoden sitovat tavoitteet. Vuoden 2015 sitovana tavoitteena mm. priorisoidaan keskustojen ja joukkoliikennevyöhykkeiden kaavoittamista ja toteuttamista.

Vantaan elinvoimaohjelma 2014 – 2016 tähtää kaupungin elinkeinopolitiikan vahvistamiseen. Aviapoliksen rooli kaupungin elinvoimaisuudelle on merkittävä. Elinvoimaohjelmassa linjataan, että kaupungin kansainvälistä kilpailukykyä tulee vahvistaa tukemalla lentokenttäympäristön kehittymistä ja hyödyntämällä Aviapoliksen erinomainen saavutettavuus.

Joukkoliikennekaupunki Vantaa -työ on strateginen suunnitelma, joka tähtää kestävänsä liikkumisen vahvistamiseen kaupungissa. Kaavarungon alue on tunnistettu erinomaiseksi kehittämisalueeksi tehokkaalle maankäytölle. Suunnitelman mukaisesti kaavarungon aluetta kehitetään osana Keski-Vantaan keskustaa- aluetta keskustamaisin suunnitteluratkaisuin ja joukkoliikenteen runkolinjaan sekä asemaan tukeutuen.

3.4. Yleiskaava

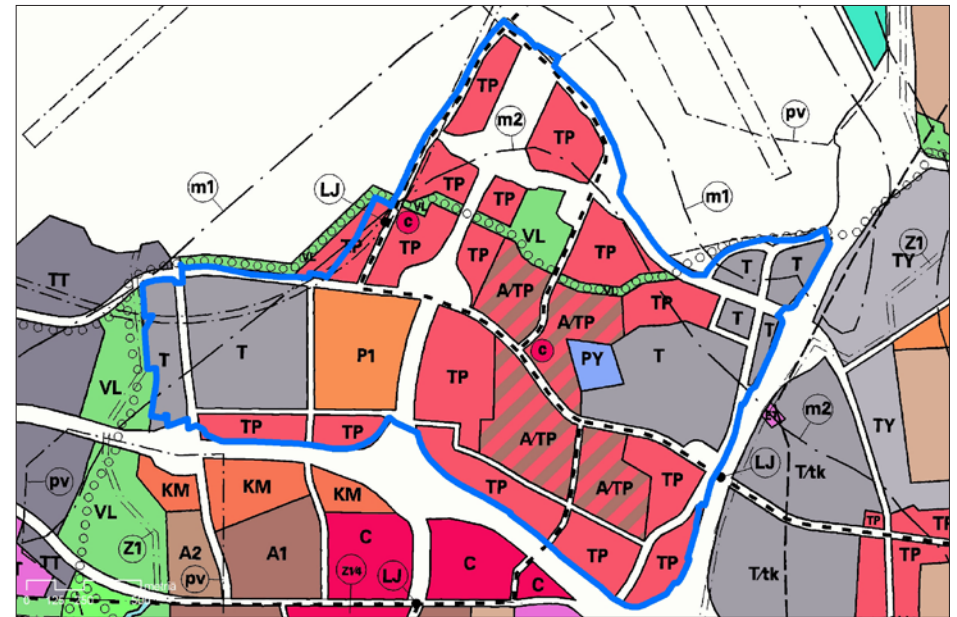
Aviapoliksen alueella on voimassa kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymä yleiskaava 2007, joka on saanut lainvoiman 13.1.2010.

Yleiskaavan selostuksessa todetaan, että alueen kaupunkirakenne asettaa kehittämistyölle monia haasteita, joita ovat mm. toisistaan irrallaan olevat asunto- ja työpaikka-alueet, toimintojen sekoittumattomuus sekä vahvat kaupunkirakennetta rikkovat elementit, kuten isot liikenneväylät ja voimalinjat. Toisaalta selostuksessa todetaan myös, että Kehärata, ja sitä täydentävät linja-autojen runkoyhteydet sekä tulevaisuudessa mahdollinen pikaraitiotie, sitovat alueen tehokkaan joukkoliikenteen piiriin ja yhdistävät Keski-Vantaan osaksi keskustojen verkostoa. Selostuksen kirjaus on noin 10 vuotta vanha, mutta edelleen ajantasainen.

Yleiskaavan pohjaksi laaditussa K2-visiossa Aviapolis ja Tikkurila yhdistyvät Tikkurilantien kaupunkibulevardin ja tehokkaan joukkoliikenteen avulla yhte-näiseksi kaupunkirakenteeksi. Suunnitelman selkärangan muodostaisi 5 km:n mittainen bulvardi, joka kokoaisi vanhat ja uudet toiminnot yhteen kaupunki-elämän näyttämöksi.

Yleiskaavan tavoitteena on ollut myös lentoaseman ja siihen suoraan liittyvien toimintojen maaliikenneyhteyksien turvaaminen. Yhteydet kulkevat nyt ja tulevaisuudessa kaavarunkoalueen läpi.

Aviapoliksen kaavarungon alue on yleiskaavassa määritelty pääosin työpaikka-rakentamiseen ja erityisesti työvoimavaltaisiksi työpaikka-alueiksi (TP). Lento-asemantien itäpuolella on asunto- ja työpaikka-alueita (A/TP), jotka on varattu asumista sekä asuinympäristöön soveltuvia työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, tuotanto- ja palvelutyöpaikkoja varten. Teolisuus- ja varastoalueita (T) on kaavarunkoalueen länsi- ja koillislaidoilla. Pyttis-berget on määritetty lähivirkistysalueeksi.



Kuva 20. Yleiskaava suunnittelualueella.

Yleiskaavassa on esitetty lähipalveluille kaksi keskustatoimintojen alakeskustaa: toinen Aviapolis-aseman lähelle ja toinen Tikkurilantien varteen Lentoasemantien itäpuolelle. Yleiskaavassa varattiin alueelle yksi merkittävä uusi palvelujen alue (P1), jonne on mahdollista sijoittaa seudullisesti merkittävä hanke.

Kaavarunkoalue on pääosin lentomeluvyöhykkeellä 3 (L_{den} 50 – 55 dB), mikä ei aseta rajoituksia asumiselle tai muille melulle herkille toiminnoille. Alueella on kuitenkin rakenteiden ääneneristämistarve. Lentomeluvyöhyke 2 (L_{den} 55 – 60 dB) leikkaa kaavarunkoaluetta kiitoteiden suuntaisesti luoteis- ja koillislaidoilta. Siellä ei sallita uusien, melulle herkkien toimintojen sijoittamista.

3.5. Asemakaavatilanne & rakennuskielto

Veromiehessä on 2000-luvun alusta lähtien alun perin teollisuusalueeksi asemakaavoitettuja kortteleita muutettu toimistovaltaisemmiksi etenkin Kehä III:n varrella. Lentokenttäalueen asemakaavamerkintä (LL) on väistynyt, kun Lentoasemantien molemmiin puoliin on noussut ja nousee edelleen toimisto- ja hotellirakennuksia. Aerolan asuinalue on kasvanut viimeisten vuosien aikana kahden asuinrakennuksen ja yhden saunatuvan käsittävstä pihapiiristä yli 500 asukkaan kortteliksi.

Vantaan kaupungin keskeisenä tavoitteena on kehittää Veromiehen aluetta kaupunkimaiseksi ja kansainväliseksi asuin- ja yritysalueeksi. Kehäradan ja Aviapoliksen aseman avautuminen kesällä 2015 sekä Kehä III:n, Lentoasemantien ja Tikkurilantien muutostöiden valmistuminen vuoden lopulla 2015 muuttavat alueen kaupunkirakenteellista sijaintia ja tulevat lisäämään maanomistajien ja kiinteistökehittäjien kiinnostusta aluetta kohtaan.

Veromiehen alueen asemakaavat ovat pääosin 1980-luvulta ja asiasisällöltään vanhentuneita. Pääosin 1970 – 80-luvuilla rakennettu vesihuoltoverkosto on vanhentunut, eikä alueen hulevesien hallintakaan ole ajan tasalla, minkä takia alueella esiintyy ajoittain kaupunkitulvia. Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930 – 1979 -inventointiraportti (Eskola, 2006) ja kaupungin museon tarkistusinventointi (2014 - 2015) listaavat ja arvottavat alueen rakennusperintöä, minkä säilyttämiseen ei vanhoissa asemakaavoissa oteta kantaa.

Rakennuskielto on yksi maankäyttö- ja rakennuslain antamista välineistä, joita kunnat voivat käyttää mm. silloin, kun jonkin alueen asemakaava ei vastaa enää nykypäivän maankäytön tavoitteita (asemakaavat ovat vanhentuneita). Rakennuskiellon avulla kunta voi varmistaa, että suunnitellaan ajanmukaista ja kilpailukykyistä ympäristöä. Vantaalla rakennuskieltoa käytetään alueilla, joilla maankäyttö muuttuu voimakkaasti. Aviapoliksen kehittyneet liiketoimintatavat sekä toimijoiden ja kaupunkirakenteen tavoitteet vaativat suunnittelun periaatteiden tarkistamista asemakaavoituksen tueksi. Tämän johdosta kaupunginvaltuusto asetti 7.10.2013 osan Veromiehen alueesta rakennuskieltoon 29.10.2015 saakka.

4. Visio ja tavoitteet

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 18.8.2014 Aviapolis-kaavarunkotyön vision, lähtökohdat ja tavoitteet.

Kaavarungon visiona on houkutteleva ja kestävä mahdollisuuksien kaupunki. Hyvällä kaupunkisuunnittelulla teemme Aviapoliksesta lentokenttäkaupungin, joka elää ympäri vuorokauden.

Alueen suunnittelulle asetettiin kuusi tavoitetta:

1. Tehdään autokaupungista käveltävän kokoinen kaupunki, missä voi viihtyä ja viipyä.
2. Rakennetaan ekologisesti ja kulttuurisesti kestävää kaupunkia.
3. Tehdään kestävästä kulkumuodoista kilpailukykyisiä ja luodaan innovatiivisia liikkumisratkaisuja.
4. Mahdollistetaan 60 000 työpaikan sijoittuminen alueelle.
5. Tehdään elämisen ja asumisen kaupunginosa 20 000 vantaalaiselle.
6. Rakennetaan Aviapoliksesta lentokenttäkaupunki, jonne tullaan läheltä ja kaukaa.

5. Suunnitelma

5.1. Käveltävä korttelikaupunki

Kaupunki on elävä organismi, joka mukautuu jatkuvasti yhteiskunnan muutoksiin: uusia toimintoja syntyy, kun toisia poistuu. Veromiehen alueella on käynnissä alueen kolmas suuri rakenteellinen muutos, kun yksinomaan työpaikka-alueena tunnetuksi tullut kaupunginosa muuttuu monipuoliseksi kaupunkiympäristöksi. Suurimmat muutokset tapahtuvat alueen korttelirakenteessa ja tehokkuudessa sekä asuntojen määrän merkittävässä kasvussa. Veromiehestä kehittyy lentokentän viereen ja Kehäradan varteen merkittävä kaupunginosa, jossa asutaan, käydään työssä, virkistytään ja nautitaan hyvistä palveluista. Tavoiteltava muutos on radikaali ja edellyttää määrätietoisuutta ja eri toimijoiden yhteistä tavoitteeseen sitoutumista.



Kuva 21.
Käveltävässä korttelikaupungissa lapsikin voi liikkua turvallisesti.



Kuva 22. *Jo yksittäinen katupuu voi lisätä kaupunkiympäristön vihreyttä merkittävästi.*

Kaavarungon toteuttaminen tähtää käveltävään korttelikaupunkiin. Tavoitteeseen päästään ensisijaisesti muuttamalla alueen nykyisiä mittakaavaperiaatteita. Suuria kortteleita pilkotaan pienempiin osiin kulkureitein ja puistoin. Koko kaupunkirakenteen malli uudistetaan ”ihmisläheisemmäksi”, jolloin katutasen merkitys kokemusympäristönä korostuu. Se edel-

lyttää liikennejärjestelmän kehittämistä jalankulkua ja pyöräilyä suosivaksi, kivistä katuja rakentamista ja avaamista kadulle sekä kadunvarren istutusten ja kalusteiden laadukkuutta.

5.2. Mitoituksen ja mittakaavan muutos

Korttelikoko pienenee

Alueen nykyiset korttelit ovat suuria, kooltaan jopa 300 m x 300 m. Kaavarungon keskeisenä periaatteena on muodostaa niistä pienipiirteisempää korttelirakennetta ohjaamalla uuden korttelirakenteen kokoa. Kortteleiden sivujen keskimääräinen pituus on pääosin 100 ja 150 metrin välillä. Keskeisillä alueilla pisin sallittu yhtenäinen korttelisivu uudessa rakentamisessa on 150 metriä. Kortteleiden välissä tulee kulkea julkista tai puolijulkista tilaa oleva kävely-yhteys: katu, jalankulkureitti, aukio tai esimerkiksi katumainen pysäköintialue.

Tehokkuus kasvaa

Suunnittelualueen aluetehokkuus on nykyisellään alhainen (0,19). Vaikka alue on kooltaan neljäsosa Helsingin kantakaupungista, asuu siellä ainoastaan n. 500 asukasta, työpaikkamäärän ollessa 10 000. Monipuolisen, viihtyisän ja 24 tuntia vuorokaudessa elävän kaupungin luominen edellyttää toimintojen määrän merkittävää lisäämistä. Se edellyttää aluetehokkuuden huomattavaa nostoa.

Kaavarungossa alueiden tehokkuutta ohjataan keskeisten alueiden osalta ohjeellisella alimmalla korttelitehokkuudella (e_k), joka vaihtelee 1 ja 1,5 välillä.

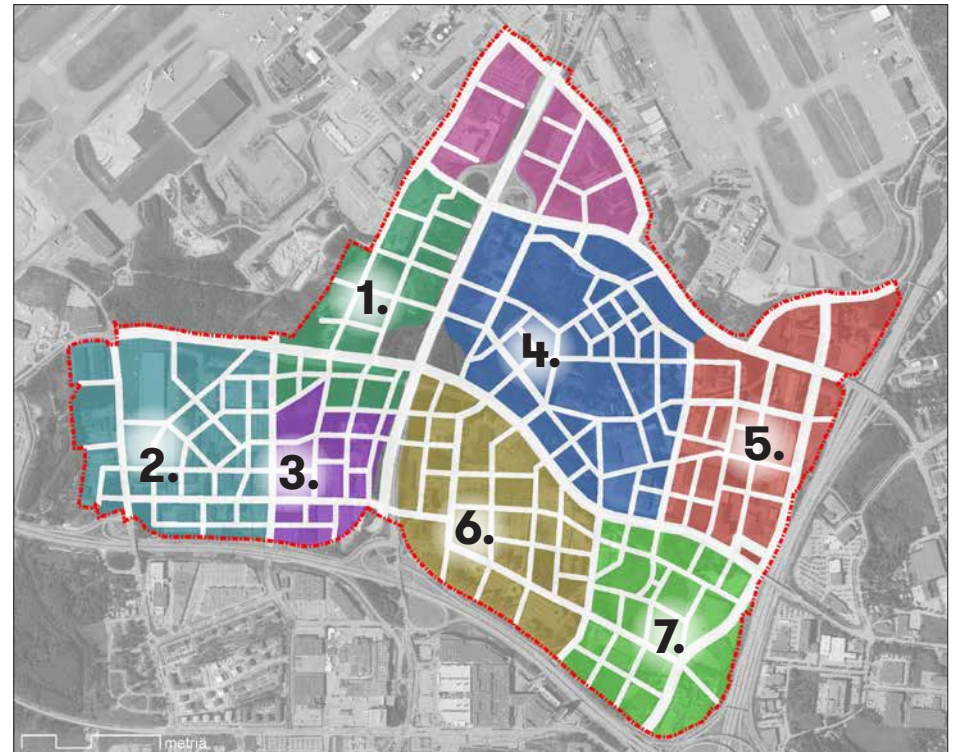
Tehtyjen tarkasteluiden mukaan suunnittelualueelle voisi kokonaisuudessaan sijoittua 2,5 -3 miljoonaa kerrosneliömetriä, jolloin aluetehokkuudeksi muodostuisi 0,7-0,85. Tämä nelinkertaistaisi alueen nykyisen tehokkuuden ja tekisi Veromiehestä Vantaan tehokkaimmin rakennetun kaupunginosan. Asumisen kerrosalan osuus koko kerrosalasta voisi olla kolmanneksen luokkaa.

Ratkaisu mahdollistaa uuden kaupunginosan rakentamisen yli 20 000 asukkaalle ja vähintään 40 000 työpaikalle. Työpaikkakortteleiden rakentuessa tehokkaana ja työpaikkaväljyyden pienentyessä edelleen voi alueelle sijoittua merkittävästi tätäkin enemmän työpaikkoja.

Mitoitus osa-alueittain

Osa-alueittaiset mitoitusosat ovat suuntaa antavia. Sekoittuneiden toimintojen kortteleiden on laskettu rakentuvan pääsääntöisesti tehokkuuksilla 1,5 – 2,5. Intensiivisten työpaikka-alueiden keskiarvotehokkuus on pääasiallisesti 2 ja muiden työpaikka-alueiden 1. Keskimääräisenä asumisväljyytenä on käytetty lukua 45 k-m². Käytetyt työpaikkaväljyydet ovat vaihdelleet 30 k-m²:stä yli 100 k-m²:in.

Asemakortteleiden (1.) liikenteellinen sijainti on koko suunnittelualueen paras, minkä johdosta ne rakentuvat koko kaavarunkoalueen tehokkaimpina kortteleina. Yhteensä asemakortteleihin voisi sijoittua jopa yli 10 000 työpaikkaa ja 2500 asukasta.

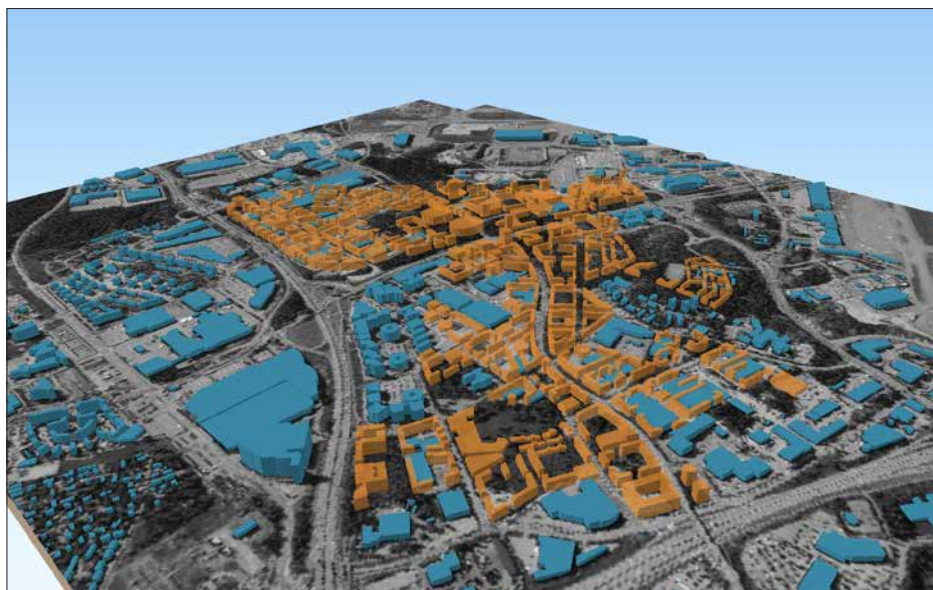


Kuva 23. Mitoitus osa-alueittain. Numerot viittaavat tekstiin.

Toisen savun länsipuoliselle teollisuusalueelle (2.) voisi tulevaisuudessa rakentaa noin 3500 asukkaan ja 6000 työpaikan kaupunginosa. Toisen savun itäpuoli (3.) rakentuu puolestaan 1500 asukkaan ja vajaan 2500 työpaikan alueena.

Asukasmäärältään suurinta lisäystä on suunniteltu Lentoasemantien itäpuolelle ja Tikkurilantien pohjoispuolelle sijoittuvalle Aerolan alueelle (4.), jonne kaavillaan vajaan 6 000 asukasta. Alueelle voisi sijoittua myös 4000 työpaikkaa. Aerolan itäpuolella sijaitsevalle nykyiselle teollisuusalueelle (5.) voisi sijoittua pitkällä aikavälillä 2000 työpaikan lisäksi myös noin 1000 asukasta.

Tikkurilantien eteläpuolelle ja Rälssitien länsipuolelle jäävän alueen (6.) karkea mitoitus on 3000 asukasta ja 6000 työpaikkaa. Rälssitien itäpuoliselle alueelle (7.) voisi sijoittua 3000 asukasta ja 3500 työpaikkaa.



Kuva 24. Aviapoliksen korttelirakenne täydentyy ja tiivistyy. Sinisellä on kuvattuna nykyiset rakennukset ja oranssilla esimerkinomaista uutta kaupunkirakennetta.

Ilmakehän pohjoispuolisia alueita kehitetään jatkossakin työpaikka-alueina, sillä lentokentän läheisyys ei melun takia salli ns. herkkiä toimintoja (asumista, kouluja, hoitolaitoksia, yms.) alueella. Kattavista joukkoliikenneyhteyksistä ja hyvästä autosaavutettavuudesta johtuen aluetta kehitetään ensisijaisesti tehokkaana toimistoalueena, jonne voisi sijoittua jopa 8000 työpaikkaa (8.).

Liiketilatarve kasvaa

Uudet asukkaat mahdollistavat alueen ostovoiman kasvun myötä uusien kauppojen ja kaupallisten palveluiden rakentamisen alueelle. Alueen kaupalliseen tarjontaan vaikuttavat myös alueella työskentelevät työntekijät, varsinkin kun puhutaan muista kaupallisista palveluista, esim. ravintolapalveluista. Päivittäistavarakaupassa ostovoiman on saavutettava riittävä kynnyksäraja, ennen kuin alueelle on liiketaloudellisesti kannattavaa perustaa kauppa. Tämä tarkoittaa noin 2 000 - 3 000 lähiasukasta.

Alueen väestön lisääntyessä liiketilojen tarve kasvaa jatkuvasti. Taulukossa 1 on kuvattu alueen liiketilan tarve nykyhetkestä vuosille 2025, 2040 ja 2050. Taulukon tiedot on tuotettu päivittäistavarakaupan vuosittaisella 1 % ostovoiman kasvulla ja erikoiskaupan 2 % kasvulla. Lisäksi liiketilojen myyntitehokkuuden oletetaan kasvavan ajanjaksolla 15 % ja verkkokaupan vähentävän liiketilojen tarvetta 10 %. Väestön on arvioitu kasvavan laskelmassa vuosittain 500 asukkaalla alkaen vuodesta 2016.

Taulukko 1. Suunnittelualan liiketilan tarve vuosiin 2025, 2040 ja 2050.

Liiketilatarve (k-m ²)	2015-2025	2015-2040	2015-2050
Päivittäistavarakauppa	2 000	6 300	9 500
Muu erikoistavarakauppa	4 600	18 200	28 300
Paljon tilaa vaativa kauppa	5 000	20 300	31 900
Muut kaupalliset palvelut	2 300	9 000	13 900
Yhteensä	13 900	53 800	83 600

Laskelmia ei ole ylimitoitettu kaavallisesti eli taulukon luvut kuvaavat sitä todellista tarvetta, joka alueen asukkaille muodostuu. Kyseinen tarve ei kuitenkaan välttämättä konkretisoidu suunnittelualueella liiketiloiksi lähialueiden vetovoimaisten kauppojen takia. Erityisesti muun erikoiskaupan palvelut tullaan hakemaan suurelta osalta kauppakeskus Jumbosta. Paljon tilaa vaativan kaupan tuotteet ostetaan hyvin todennäköisesti myös muualta. Sen sijaan päivittäistavarakaupassa asioidaan huomattavasti useammin kuin edellä mainituissa, joten kuluttajat arvostavat arkiostoksissaan hyvää saavutettavuutta. Päivittäistavara-kaupan palvelut tulevatkin toteutumaan suunnittelualueella todennäköisesti taulukon laskelmien mukaisesti.

5.3. Kehien kaupunki

5.3.1. Elinkeinojen kehä ympäröi sekoittunutta ydintä

Asuminen, työpaikat ja palvelut limittyvät

Monipuolinen ja eloisa kaupunkiympäristö muodostuu ennen kaikkea korkeasta rakentamisen tehokkuudesta, eri toimintojen sekoittumisesta, mielenkiintoisista kaupunkitiloista, ajallisista kerroksista sekä kilpailukykyisistä kestävästä liikumisen mahdollisuuksista. Tämän johdosta iso osa kaavarungon alueesta on määritetty sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi, jossa alueen käyttötarkoitusta ei keskusta-alueiden tapaan ole määrätty tarkasti. Sen sijaan maankäytön tehokkuuteen ja katutilan muodostumiseen halutaan vaikuttaa vahvasti.

Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella samassa korttelissa voi olla niin työpaikkoja, palveluja ja muita keskustatoimintoja kuin asumistakin. Näin kortteleissa voi olla toimintaa ympäri vuorokauden. Noin viidesosa kaavarungon alueesta on osoitettu sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi.

Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen korttelit sijoittuvat kaavarunkoalueen keskiosiin, sillä asuminen ja niin sanotut herkäät toiminnot edellyttävät riittävän alhaista lento- ja tieliikennemelutasoa. Ohjeellinen alin korttelitehokkuus alueilla on $ek = 1,5$. Tehokkain rakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille kuten asemanseudulle ja runkolinjojen pysäkkien yhteyteen, joissa myös toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Näin edistetään keskus-

tamaisten paikkojen syntymistä, kun ne erottuvat ympäristöstään jo fyysisen ja toiminnallisen rakenteensa puolesta.

Aviapoliksen aseman korttelit Lentoasemantien molemmin puolin on kaavarungossa määritelty sekoittuneiden kaupunkitoimintojen korttelialueeksi. Jotta kaupunkirakenne voisi jatkua luontevasti asemalta Aerolan puolelle asti, on kaavarungossa esitetty Lentoasemantien osittaista kattamista. Kattaminen parantaisi myös sekä aseman laskennallista että koettua saavutettavuutta etenkin Aerolan alueelta. Kyse ei ole lähivuosien hankkeesta, mutta mahdollisuus siihen tulee säilyttää.

Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella rakennukset tulee sijoittaa kadun varteen, jolloin ne rajaavat katutilaa. Tavoitteena on toisaalta urbaanin katutilan muodostuminen, toisaalta yksityisen tai puolijulkisen tilan muodostaminen korttelin sisäosiin. Etenkin toteutuksen alkuvuosina asuntokorttelit rakennetaan umpikortteleina.



Kuva 25. Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet sijoittuvat alueen keskiosiin.



Kuva 26. Umpikorttelirakenne mahdollistaa suojaisat pihajärjestelyt.

Koko kaavarunkoalueen kehittäminen keskustamaisena, toiminnoiltaan sekoittuneena alueena ei ole tarkoituksenmukaista, toisaalta alueiden rajaaminen puhtaasti asumisen käyttöön voi estää monipuolista kaupunkikehitystä. Tämän johdosta merkittävä osa suunnittelualueesta on osoitettu asuntovaltaisille, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Tällä halutaan osoittaa parhaiten asumiseen soveltuvat alueet, säilyttäen mahdollisuudet tulevalle kehitykselle. Asuntovaltaisia, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueita kehitetään etenkin asumisen ja sitä tukevien lähipalveluiden ja virkistysalueina, mutta niille on mahdollista rakentaa myös ympäristöhaijittomaa työpaikkatoimintaa. Kymmenesosa alueesta on osoitettu asuntovaltaiseksi alueeksi.

Asuntovaltaisiksi, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen kortteleiksi on osoitettu alueita Aerolan alueelta Ilmakehän ja Tikkurilantien välistä sekä Toisen savun länsipuolelta. Ohjeelliseksi alimmaksi korttelitehokkuudeksi kerrostalovaltaisilla alueilla on asetettu $ek = 1,0$. Tarkoituksena on monipuolistaa alueen kerrostalovaltaista rakennetta kaupunkipientaloilla sellaisilla alueilla, jotka jäävät hieman sivuun joukkoliikenteen runkoyhteyksistä. Etenkin toteutuksen alkuvuosina kerrostalokorttelit rakennetaan umpikortteleina.



Kuva 27. Tikkurilantien ja Rälssitien kulmaukseen voisi rakentaa paikallinen solmukohta.

Kahdenlaisia työpaikka-alueita

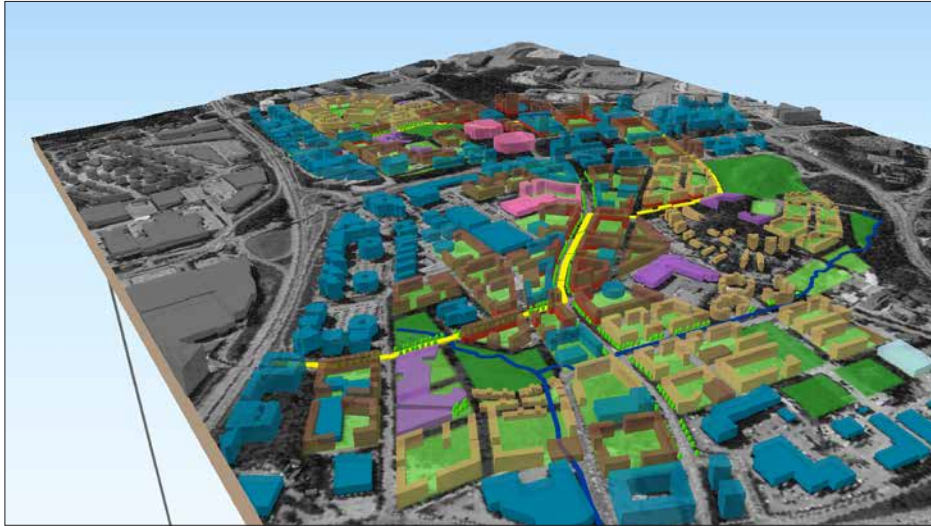
Tavoitellun työpaikkamäärän mahdollistamiseksi, huomattavan osan alueesta tulee olla tehokasta työpaikkarakentamista. Suunnittelualueen kehyksenä on työpaikkojen vyöhyke, joka on hyvin saavutettavissa ja tonttien näkyvyys erinomainen. Tämä mahdollistaa tavoitellun kehityksen.

Intensiivisten työpaikkatoimintojen alueita kehitetään liike-, toimisto-, palvelu-, tuotanto- ja varastotilojen alueena. Rakentamisen tulee olla tehokasta ja korttelitehokkuuden pääasiallisesti enemmän kuin $ek = 1,5$. Aviapoliksen ja Lentokentän rautatieasemien lähialueesta on mahdollisuus kehittää selkeästi ympäristöstään erottuva elinkeinoalue, joka voi toiminnassaan hyödyntää lentokentän läheisyyttä. Suunnitellun lentoradan rakentaminen tulevaisuudessa edesauttaa alueen kehitystä kansallisena ja kansainvälisenä työpaikka-alueena.

Intensiivisten työpaikkatoimintojen alueeksi on osoitettu alueita etenkin suurten väylien ja lentoaseman läheisyydestä. Suurten väylien reuna-alueet rakennuksineen luovat alueen imagoa ja identiteettiä. Rakennukset muodostavat tiiviin rintaman tieliikenteen melua ja pienhiukkasia vastaan suojaksi alueen keskiosien sekoittuneelle rakenteelle ja meluherkille toiminnoille. Samalla yrityksille tarjoutuu ns. rantatontteja, joiden näkyvyys vilkkaasti liikennöidyille väylille on erinomainen. Jo nykyisellään Äyri-tien toimistorakennusten ohi kulkee päivittäin joka kahdeskymmenes seudun asukas sekä tuhansia matkustajia eri puolilta maata ja maailmaa.



Kuva 28. Asuntovaltaiset, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet keskittyvät Aerolaan ja Toisen savun länsipuolelle.



Kuva 29. Asumiseen soveltuvat alueet sijaitsevat suunnittelualueen keski-osissa. Esimerkinomainen havainnollistus kaupunkirakenteesta idästä päin kuvattuna.

Intensiivisen työpaikka-alueen raskas liikenne ei saa häiritä asumisen alueita. Varastotilat ovat tämän vuoksi lähinnä yksityishenkilöiden varastoja. Rakennusten korkeutta rajoittaa lentoestekorkeus, joka on koko kaavarunkoalueella pääosin korkeustasolla +96 m mpy.

Työpaikkatoimintojen alueiksi on osoitettu sellaiset, vain työpaikkatoiminnoille soveltuvat alueet, missä tehokkuuden nostoon ole vielä painetta. Työpaikkatoimintojen alueita kehitetään tuotanto, palvelu- ja varastotilojen sekä niihin liittyvien toimisto- ja liiketilojen alueina. Ohjeellista korttelitehokkuutta ei ole määritetty. Alueet ovat intensiivisiä työpaikka-alueita arkisempia ja touhukkaampia. Alueet sijoittuvat Pakkalantien sekä Ilmakehän läheisyyteen ja ne ovat pääosin lentomelualueita.



Kuva 31. Aviapoliksen asemanseudusta rakentuu merkittävä työpaikka-alue.



Kuva 30. Elinkeinojen kehä reunustaa sekoittuneiden toimintojen ydintä. Intensiivisten työpaikkatoimintojen alueet ovat kuvassa tummansinisellä, työpaikka-alueet vaaleammalla sinisellä.

5.3.2. Viherkehä nivoo yhteen puistot, reitit ja pihat

Viheralueiden määrä Veromiehen rakennetuilla alueilla on nykyisellään vähäinen. Rakentamattomat alueet sen sijaan ovat pääosin metsäisiä. Merkittävä väestönkasvu ja työpaikkalisäys edellyttävät nykyistä laadukkaampia ja toiminnallisesti monipuolisempia virkistysalueita.

Kaavarunkoon on määritelty koko suunnittelualueen halki jatkuva puistokehä, joka yhdistää uudet Veromiehen virkistysalueet ja puistot, korttelipihat sekä kävelyn ja pyöräilyn reitit. Kehän niveliksi on esitetty neljä laajempaa virkistysaluetta: Pyttisberget, Plootunkallio, Kirkonkylänojan varressa sijaitsevien Manttaalipuiston ja Rälssipuiston kokonaisuus sekä vehreänä säilynyt alue Kiitoradantien ja Manttaalitien välissä.

Läntisin viherkäytävä erottaa työpaikka- ja asuinalueet toisistaan ja mahdollistaa toteutuessaan Tikkurilantien pohjoispuolelle jäävän yleiskaavan viheralueen uudelleen arvioinnin. Yhteys on myös seudullisesti merkittävä, koska sitä kautta saadaan yhteys Vantaanjoen varren laajoille viheralueille asti. Yhteys Rälssitien varrelta Pakkalaan johtaa myös Vantaanjoelle ja yhteys Kiitoradantieltä Koivuhaan suuntaan jatkuu puolestaan Kylmäoan varren viheralueille. Kaikki nämä yhteydet ovat tärkeitä Veromiehen alueen liittämässä seudulliseen viheralueverkostoon.

Alueen puroista ja niiden hulevesialtaista voidaan rakentaa keskeinen osa viherkehää. Pytinoja ja Kirkonkylänoja ovat osa alueen hulevesijärjestelmää ja ne tulee säilyttää avoimuksena. Purojen ympäristöä kehitetään laadukkaina virkistysverkoston ja kaupunkikuvan paikkoina.



Kuva 32. Puistokehä yhdistää korttelipihat paikalliseen ja seudulliseen virkistysverkostoon.

Katumaisemien osalta on erittäin tärkeää, että jatkosuunnittelussa varmistetaan riittävien ja pysyvien tilavarausten tekeminen katupuille, jotta niillä on mahdollisuus elää pitkään ja kasvaa isoiksi.

Korttelien uudisrakentamisessa edellytetään toteutettavan pieniä, laadukkaita ja yksityisomisteisia, mutta yleisesti käytettäviä kaupunkitiloja, jotka voivat olla sisäänkäynteihin liittyviä etupihoja, taskupuistoja tai läpikulkureittejä. Korttelin läpi johtava yleinen jalankulun reitti voi olla esimerkiksi eri tasossa kuin yksityiset asuntopihat. Laajempiin vaiheittain toteutuviin kokonaisuuksiin voisi sisältyä myös tilapäistä viherrakentamista.



Kuva 33. Pienet taskupuistot ja etupihat tekevät liikkumisympäristöstä mielenkiintoisen.



Kuva 34. Tilapäisillä viheralueilla voidaan lisätä keskeneräisten alueiden viihtyisyyttä.

Kaavarungon ratkaisu asumisen rakentumisesta pääosin umpikortteleihin ilman kansipihoja antaa mahdollisuuden kehittää asuntopihoista vihreitä, suojaisia ja toimintoiltaan monipuolisia ulko-oleskelutiloja. Asuntopihat voivat avautua kadun puolelle elävöittämään katukuvaa tai kytkeytyä suoraan puistoon, joiden kunkin oma teema voisi jatkua näin myös yksityisille piha-alueille. Varsinkin alueen muutoksen alkuvaiheessa asuntopihojen merkitys tulee olemaan tärkeä asumisen laatuksymys, kun lähiseutu on vielä työmaana.

Pihasuunnittelu on tärkeää myös työpaikkakiinteistöillä. Esimerkiksi kadulle avautuva piha voi olla osa alueen julkista reitistöä, työntekijöiden lounaspiknik-paikka ja samalla työhuoneesta avautuva kaunis näkymä. Ilmakehän varressa säilyvä Pytinoja on vuodenaikojen mukana elävä puro, joka luo ilmettä ja mielenkiintoa työpaikkakortteleiden pihaille.

5.3.3. Liikkumisen uudet kehät

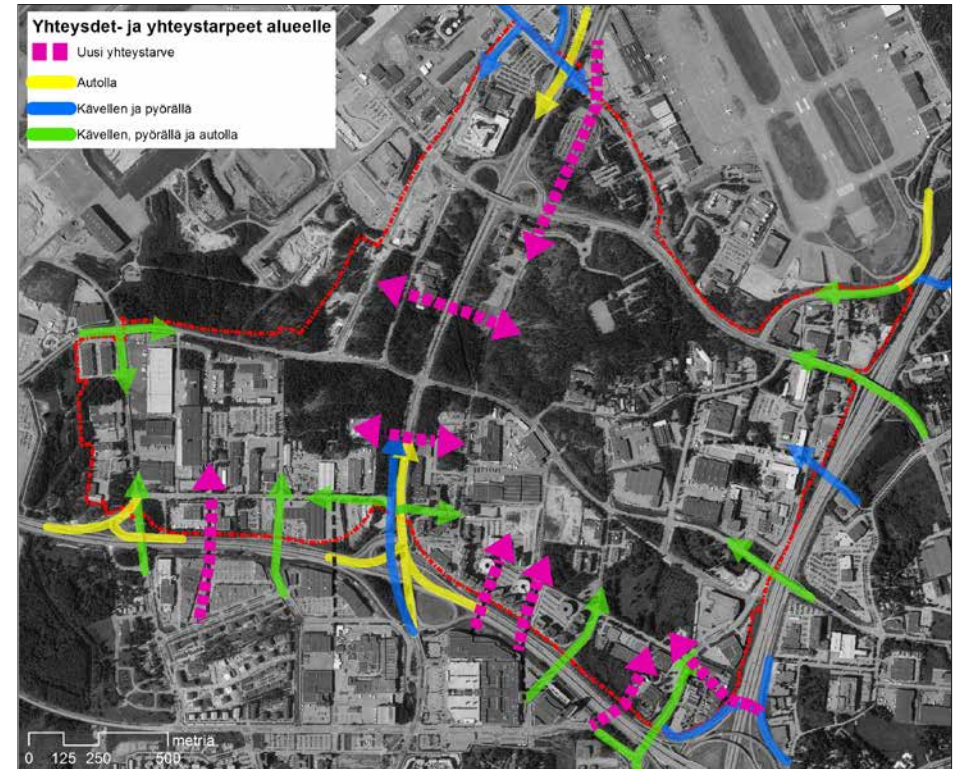
Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen

Ilmakehä ja Lentoasemantie yhdistävät alueen seudullisiin pääväyliin Kehä III:en ja Tuusulanväylään. Ne välittävät liikennettä suunnittelualueelle ja etenkin sen läpi lentokentän suuntaan. Kaavarungon keskeisenä tavoitteena on turvata lentoaseman hyvät yhteydet.

Tikkurilantie yhdistää alueen Tikkurilaan ja Kivistöön kaikilla kulkumuodoilla. K2-vision mukaisesti Tikkurilantie muutetaan Tikkurilan ja Aviapoliksen välillä bulevardiksi, joka toimii viihtyisänä kaupunkielämän näyttämönä, ja joka kytkee tiiviimmin Tikkurilan ja Aviapoliksen toisiinsa.

Nykyiset ali- ja ylikulkupaikat Kehä III:n ja Tuusulanväylän poikki sijaitsevat 350 – 600 m välein. Useimmat niistä ovat katuja, jossa on myös kävely- ja pyörätie. Autoilijoille nykyiset yhteydet riittävätkin, mutta kävelijöille ja pyöräilijöille niitä tarvitaan lisää alueen liittämiseksi paremmin ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Lisäksi nykyisten alitusten ja ylitysten luonteva jatkuminen alueen sisälle tulee varmistaa. Kaavarungossa esitetään uusia yhteyksiä Kehä III:n poikki Virkatien ja Antaksentien väliin, Äyritien ja Jumbon välille sekä nykyisten yhteyksien jatkamista sisään alueelle Tuusulanväylän länsireunalta.

Tuusulanväylän ylitse on esitetty kaavarungossa kattamismahdollisuus: jatkamalla korttelirakennetta siltamaisilla kansirakenteilla Tikkurilantien molemmin puolin Tuusulanväylän kohdalla saadaan kaupunkimainen korttelirakenne jatkumaan koko Tikkurilantien varrella K2-bulevardiajatuksen mukaisesti.

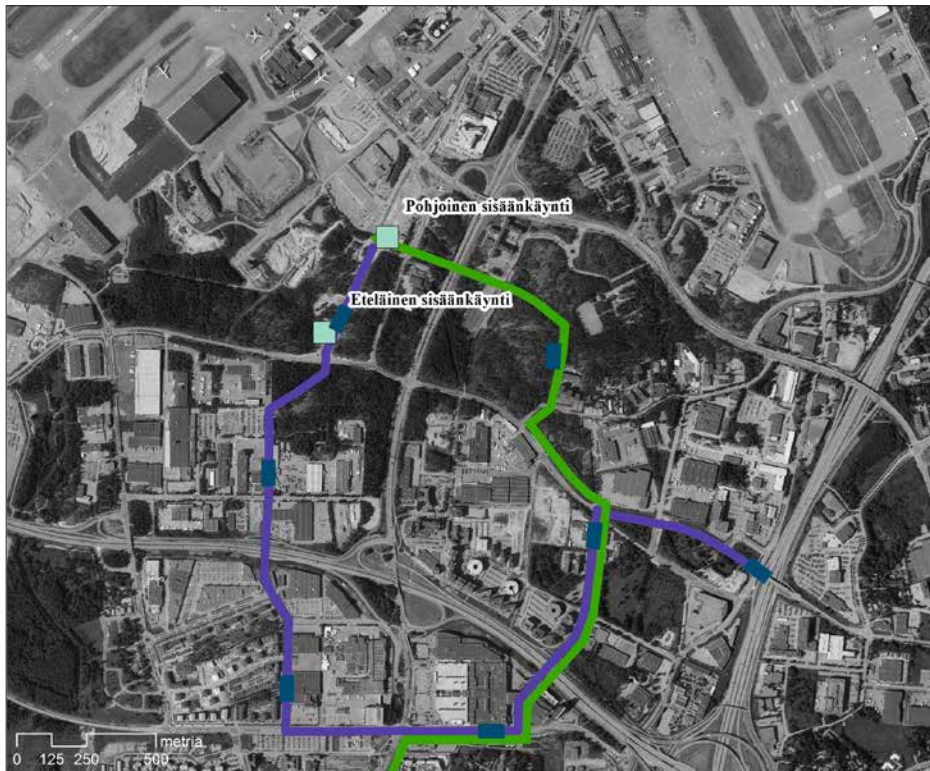


Kuva 35. Suunnittelualueen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja uudet yhteystarpeet.

Kävely

Käveltävän kaupunkirakenteen muodostumiseksi ja hahmottamiseksi kaavarungossa on esitetty tiheä ohjeellisten kulkuyhteyksien verkosto. Yhteyksien sijainti on ohjeellinen, mutta ne määrittävät syntyvän kävelyverkoston ja korttelirakenteen hahmoa. Ne kuvaavat yhteystarpeita, jotka tulee luoda sujuvan liikkumisen mahdollistamiseksi. Kävelyverkoston oleellinen piirre tiheyden ohella on verkoston läpikuljettavuus: päättymiä ja kierteleviä reittejä vältetään.

Alueen käveltävyyteen vaikuttaa yhteyksien lisäksi myös kaupunkiympäristön laatu. Tämän vuoksi kaupunkitilan mielenkiintoisuuteen ja vaihtelevuuteen tulee kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa luomalla rakennusten ensimmäisiin kerroksiin mielenkiintoisia yksityiskohtia, välttämällä pitkäjäksoisia, yhtenäisiä julkisivuja, sijoittamalla parvekkeita ja pihoja kadunvarsille, rajaamalla rakennuksilla katutilaa sekä sijoittamalla kadunvarsipuita ja -pysäköintiä kävelijän suojaksi.



Kuva 36. Alueen joukkoliikenne perustuu Aviapolis-asemaan sekä kahteen runkolinjaan.

Pyöräily

On tärkeää tunnistaa että pyöräilijä ei ole kävelijä eikä autoilija. Pyöräily tarvitsee omat väylänsä, pysäköintipaikkansa ja säilytystilansa. Kuten autoliikenne, myös pyöräily tarvitsee kahdenlaisia väyliä: hitaampaa lyhyen matkan pyöräilyä ja nopeampaa pidemmän matkan pyöräilyä varten.

Nopean pyöräilyn reitit kulkevat itä-länsisuunnassa Kehä III:n, Tikkurilantien ja Ilmakehän varressa ja pohjois-eteläsuunnassa Lentoasemantien varressa etelästä Tikkurilantielle asti ja sen jälkeen Tietotien ja Teknobulevardin varressa lentoaseman suuntaan. Hitaamman alueellisen pyöräilyn reitit ovat omina kaisloina tai teinä muun liikenteen yhteydessä.

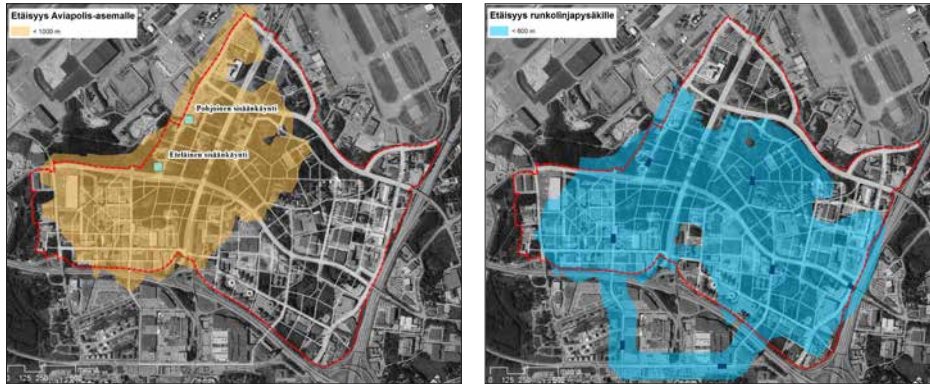
Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen tärkein solmukohta on suunnittelualueen luoteislaidalla Aviapoliksen asema ja joukkoliikenneterminaali. Yksistään Kehärata ei pysty tarjoamaan koko alueelle riittävää joukkoliikenteen palvelutasoa. Alueen on suunniteltu tukeutuvan sen lisäksi kahteen joukkoliikenteen runkolinjaan, jotka voitaisiin toteuttaa myös pikaraitotienä. Toinen linja kulkee Tikkurilasta Tikkurilantietä pitkin Jumbolle ja Aviapolikseen, toisen linjan kulkiessa Aviapoliksen asemalta Aerolan ja Rälssitien kautta Jumbolle ja edelleen etelän suuntaan. Linjojen jatkaminen lentoasemalle on mahdollista.

Runkolinjat takaavat alueelle erinomaisen joukkoliikenteen palvelutason. Lähes 95 prosenttia alueen suunnitellusta maankäytöstä sijoittuu alle kilometrin etäisyydelle Aviapoliksen asemasta ja/tai alle kuudensadan metrin päähän runkolinjan pysäkeistä. Lisäksi Lentoaseman rautatieasema palvelee suunnittelualueen pohjoisosia. Runkolinjojen lisäksi alueella on niitä täydentäviä bussilinjoja.

Autoliikenne

Ilmakehä ja Lentoasemantie toimivat alueellisina pääteinä, jotka yhdistävät alueen valtakunnallisiin pääväyliin, joten liikkumisen niillä tulee olla mahdollisimman sujuvaa. Valimotie, Kiitoradantie, Turbiinitie sekä Tikkurilantie toimivat alueellisina pääkatuina. Aviapoliksessa Tikkurilantie on bulevardimainen kaupunkikatu. Alueelliset kokoojakadut liittävät osa-alueet pääkatuihin ja pääväyliin. Muu katuverkko on luonteeltaan hitaamman liikkumisen katuja, joiden varalle voi sijoittua myös paikoin kadunvarsipysäköintiä.

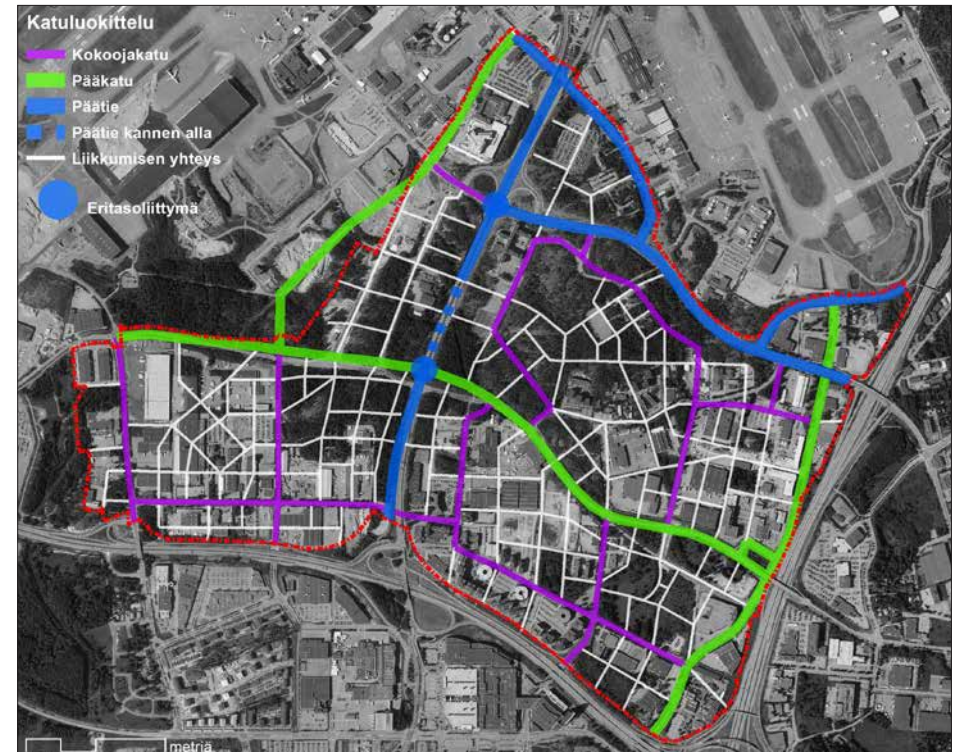


Kuva 37. Aviapolis-aseman ja muiden runkolinjapysäkkien saavutettavuus. Lähes 95 % alueen maankäytöstä sijoittuu runkolinjojen palvelualueelle.

Suurten väylien ja kaupunkikatujen saumakohdat tulee jatkossa suunnitella huolella, koska niissä ajovauhti, havainnointinopeus ja ympäristötyyppi muuttuvat.

Tikkurilantie on osa erikoiskuljetusreitistöä, joka on mitoitettu kookkaita kuljetuksia varten. Erikoiskuljetusreitti tarvitsee 7 m x 7 m kokoisen vapaan tilan, mikä on otettava huomioon mm. katupuita istuttaessa. Tikkurilantien luonteen muuttuessa bulevardiksi, ei erikoiskuljetusreitin kulkeminen sitä pitkin ole enää perusteltua. Erikoiskuljetusreitin siirtämistä esimerkiksi reitille Niittytie – Ilmakehä – Turbiinitie tulee selvittää, jotta Tikkurilantiestä voidaan tehdä viihtyisä katu.

Raskasta liikennettä aiheuttavat toiminnot siirtyvät vähitellen kaavarungon keskeisiltä alueilta toisaalle. Aviapoliksen alueella raskaan liikenteen kulkuväylänä tulee toimimaan reitti Kehä III – Pakkalantie – Tikkurilantie – Turbiinitie – Ilmakehä – Junkersintie, mikä palvelee teollisuuden, varastoinnin ja lentokentän rahtiliikenteen tarpeita ja sijoittuu etäämmälle muun muassa asumisesta. Aviapoliksen aseman länsipuolelle rakennetaan Tikkurilantien ja Ilmakehän välille uusi tie, Turbiinitie, joka palvelee lentokentän raskasta liikennettä cargo-alueelle sekä toimii mahdollisesti jatkossa erikoiskuljetusreitin osana nykyisen Tikkurilantien sijaan Aviapoliksen kohdalla.

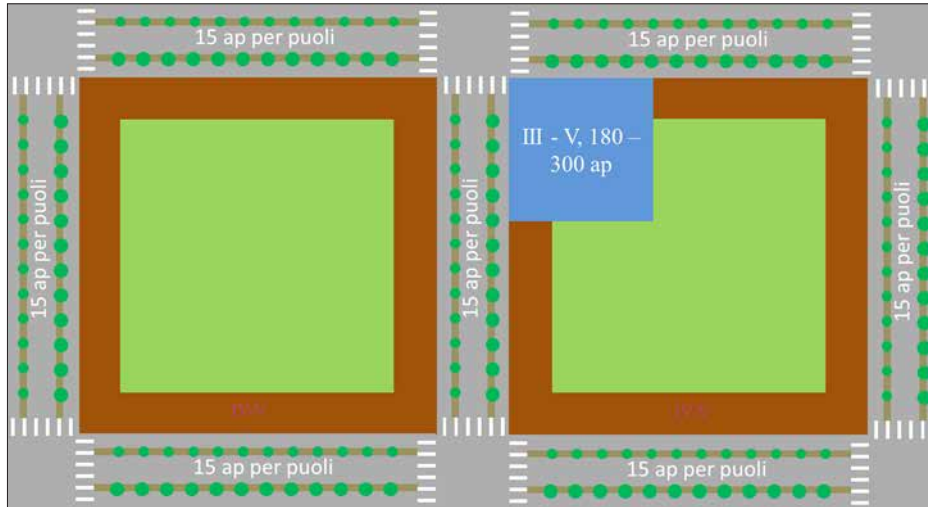


Kuva 38. Alueen katutypologia.

Pysäköinti

Suunnittelualan pysäköintiratkaisu perustuu keskitettyyn pysäköintiin pysäköintitaloissa sekä maanalaisissa laitoksissa. Pysäköintitalot sijoitetaan osaksi kortteleita, esimerkiksi asumisen näkökulmasta korttelin heikoimmille paikoille. Niiden rooli kaupunkikuvassa on merkittävä, joten niiden arkkitehtuurin tulee olla laadukasta. Parhaimmillaan niistä voidaan tehdä alueen identiteettitekijöitä, joista koko alue tunnetaan. Pysäköintitilojen käyttöä tulee optimoida älykällä pysäköintijärjestelmällä, johon alueen sekoittunut rakenne myös tarjoaa hyvän mahdollisuuden.

Alemmalla katuverkolla mahdollistetaan myös täydentävä kadunvarsipysäköinti asiointi-, asukas-, ja vieraspysäköintiin. Maantasopysäköintiä voidaan sijoittaa myös katumaisiksi rakennetuille pysäköintialueille kortteleiden väliin, missä pysäköintialueen molemmat puolet ovat jalkakäytävät ja puuistutukset.



Kuva 39. Esimerkinomainen pysäköintijärjestely kahden korttelin osalta. Valtaosa pysäköinnistä sijoittuisi toiseen kortteliin rakennettavaan pysäköintitaloon ja tämän lisäksi katujen varsille.



Kuva 40. Kadunvarsipysäköintiä Tukholmassa. Kadunvarsipysäköinti sekä katupuut suojaavat kävelijää.



Kuva 41. Pysäköintitalo Kuopion Saaristokaupungissa.

5.3.4. Kiinnostavuuden kehä yhdistää kaupan, palvelut ja laadun paikat

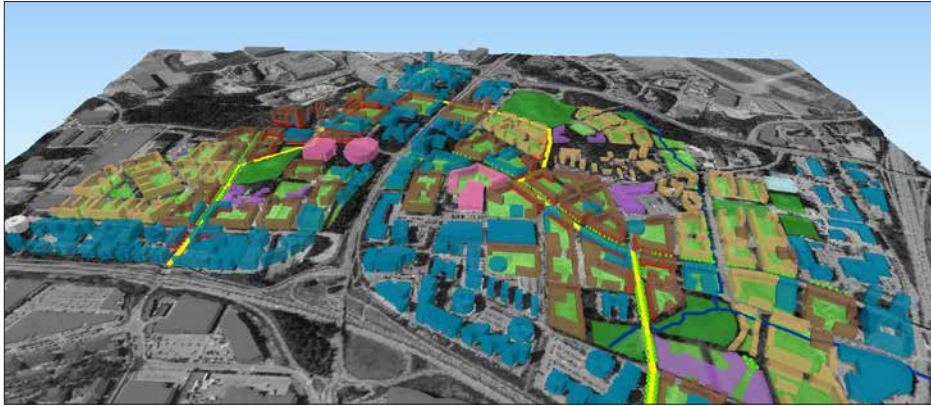
Kiinnostavuuden kehä

Alueen kaksi toiminnallista napaa ovat Aviapoliksen asema sekä kaavarunkoalueen reunalla sijaitsevat Jumbon kauppakeskus ja Flamingon vapaa-ajan-keskus. Ne yhdistyvät toisiinsa kaupunkimaisella kehällä, joka kulkee Aviabulevardilta Toisen savun ja Osuustien kautta Väinö Tannerin tielle ja Jumbolta Rälssitien kautta Tikkurilantielle ja edelleen Aviapoliksen asemalle. Reitin pituus on noin 5 kilometriä. Alkuvaiheessa reitti kulkee olemassa olevia katuja pitkin. Kiinnostavuuden kehän varrelle sijoittuvat runkolinjojen pysäkit, kaupat, yksityiset ja julkiset palvelut sekä keskeisimmät virkistysalueet.

Reitistä luodaan mielenkiintoista kaupunkitilaa kiinnittämällä erityistä huomiota sen laatuun ja arkkitehtuuriin. Rakennusten sijoittelulla muodostetaan miellyttävien mittasuhteiden katutiloja. Pitkiä katuosuuksia jaksotetaan aukioilla ja istutuksilla, korostamalla korttelin kulmia, julkisivujen materiaali- ja väri vaihteluil- la sekä vaihtelevilla rakennusten korkeuksilla. Lähiympäristön mielenkiintoa lisätään etenkin katutasojulkisivun jäsentelyllä ja aukotuksella. Rakennusten sisäänkäyntien ympäristöt ovat tärkeitä.



Kuva 42. Kiinnostavuuden kehä yhdistää alueen toiminnalliset solmukohdat. Kiinnostavuuden kehä kuvassa keltaisella.



Kuva 43. Kiinnostavuuden kehän varrelle sijoittuvat alueen kaupalliset keskittymät, joukkoliikenne, palvelut ja virkistysalueet.

Kauppaa alueellisissa solmukohtissa

Kaupat integroidaan osaksi kaupunkirakennetta, jolloin millä tahansa kulkuneuvolla liikkuvan asiakkaan on helppo asioida liikkeissä. Liiketilat sijoittuvat kaupunkirakenteessa keskeisille ja näkyville paikoille rakennusten kivijalkoihin tai erillisiin liikerakennuksiin. Varsinkin Tikkurilantien ja siitä risteävien katujen kulmaukset ovat kaupan kannalta kiinnostavia, samoin kuin joukkoliikenteen pysäkkien läheisyydet. Kaavarungossa on määritetty vahvat kaupalliset julkisivut, joissa rakennuksen alimman kerroksen kadunpuoleisesta julkisivusta merkittävä osa on kaupallisen toiminnan julkisivua. Näin kiinnostavuuden kehän reitille muodostuu alueen kaupallisia paikalliskeskuksia, joissa on keskustamainen tunnelma.

Sekoittuneille kaupunkitoimintojen alueille ja asuntovaltaisille alueille sijoittuu pääasiassa päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoiskauppaa. Sekoittuneilla kaupunkitoimintojen alueilla sallitaan merkitykseltään paikalliset vähittäiskaupan suuryksiköjä, kunhan ne integroituvat muihin toimintoihin ja avautuvat katutilaan.

Työpaikka-alueille sijoittuu kauppiaita, joiden tilantarpeet ovat suurempia kuin keskustahakuisten kauppiaiden. Tällaiset paljon tilaa vaativat kaupat voivat olla myös vähittäiskaupan suuryksiköitä. Tuusulantien varrelle sijoittuu myös mahdollisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Laadun paikat

Kaavarungossa esitetään useita laadun paikkoja, joissa rakennuksen arkkitehtuurin ja kaupunkitilan rakentamisen tulee olla erityisen laadukasta, esteettistä ja viihtyisyyttä lisäävää. Laadun paikat ovat visuaalisia solmukohtia, maamerkkejä tai muita keskeisiä paikkoja penkkeineen ja pysähtymisen paikkoineen. Tällaisia ovat mm. isojen väylien alikulut ja niistä avautuvat näkymät. Kun alikulut ovat mittasuhteiltaan, materiaaleiltaan ja väreiltään miellyttäviä ja näkymät kauniita tai muuten kiehtovia, ei alikulkuun liikennevirran alle meneminen tunnu jalankulkijasta ahdistavalta. Laadun paikka on myös kaupunkikuvan kohta tai riehakas julkisivu, joka nähdään jo kaukaa tai joka on näkymän päätteenä. Ympäristön laadukkuudesta kertoo se, että on paikkoja, joissa voidaan ja halutaan pysähtyä: näyteikkunan edessä, puun alla, taideteoksen äärellä, puiston penkillä.

Saavutettavat palvelut

Kiinnostavuuden kehän varrelle, tai sen tuntumaan, sijoittuvat myös alueen julkiset palvelut kuten koulut, päiväkodit sekä puistot. Alustavien tarkastelujen perusteella alueelta on tarpeen varata tilaa 3-4 koululle ja 6-8:lle kuusi- tai seitsemänryhmäiselle päiväkodille. Palvelutarvetiedot tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Kaavarungon alueelta on varattu kolme suurempaa aluetta palveluille, jotka on tarkoitettu sekä julkisille että yksityisille palveluille. Tämän lisäksi monipuolista palvelukokonaisuutta on suunniteltu myös nykyisten Huberin hallien alueelle. Alueet sijoittuvat virkistysalueiden ja hyvien joukkoliikennedyhteyksien yhteyteen. Näiden ohella alueelle on määritetty pienempiä palvelukokonaisuuksia, joiden sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu jatkosuunnittelussa. Myös palvelurakennuksilta haetaan urbaania ilmettä ja korkeaa maankäytön tehokkuutta. Ne voidaan toteuttaa myös hybridirakennuksina, joissa ylempiin kerroksiin sijoituu muita toimintoja.

Destination Aviapolis

Jotta alueesta muodostuisi kohde, joka kiinnostaa seudullisia ja ulkomaisia vierailijoita, esitetään kaavarungossa keskeisiä paikkoja, joihin voisi sijoittua niin sanottuja yleisömagneetteja. Yleisömagneetteja voivat olla esimerkiksi huvi- ja viihdepalvelut, urheilu- tai kulttuuritoimintaa mahdollistavat tilat, messuhallit tai mittavat julkiset lähipalvelut. Näitä toimintoja voi sijoittua myös sekoittuneille tai työpaikkavaltaisille alueille.

Kaavarungossa on varattu kaksi paikkaa yleisömagneeteille. Toinen sijoittuu Tikkurilantien ja Lentoasemantien lounaiskulmaan Aviapoliksen aseman eteläpuolelle, missä se on helposti tavoitettavissa niin asemalta kuin suurilta väyliltä. Toinen sijoittuu nk. Huberin arkkitehtonisesti arvokkaiden hallien yhteyteen. Sen sijainti on keskeinen etenkin alueen asukkaille ja työntekijöille. Vanhaan teollisuusympäristöön voisi myöhemmässä vaiheessa sijoittua esimerkiksi kulttuuripalveluja tai oppimiskeskus.

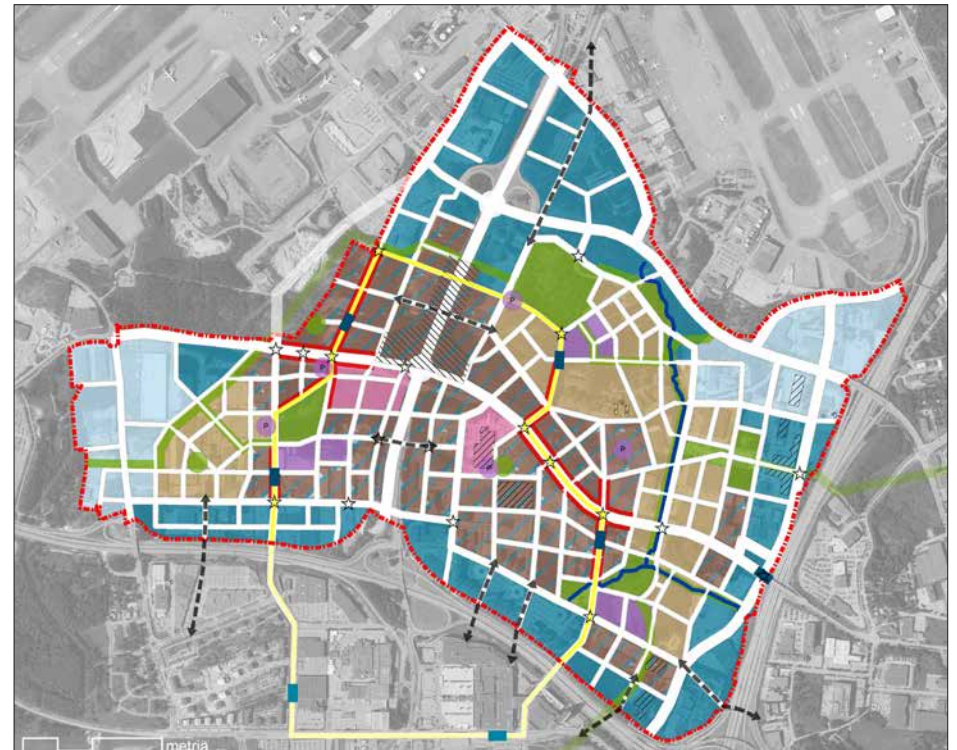
Aluetta kehitetään vierailukohteena myös arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen keinoin. Rakennusten arkkitehtuuri on paikoin leikkisää ja yllättävää. Pysäköintitalojen toimintatapaa kehitetään mm. älykkäillä järjestelmillä ja niiden ulkonäöstä tehdään vetovoimaisia. Alueella lanseerataan yksityisomisteisten, julkisesti käytettävien ulkotilojen konsepti.



Kuva 44.

6. Kaavarunkokartta, merkinnät ja määräykset

6.1. Kaavarunkokartta



Kuva 45. Kaavarunkokartta.

	Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue		Korttelipuisto
	Asumisvaltainen, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue		Palvelutarve
	Intensiivinen työpaikka-alue		Kehitettävä puroympäristö
	Työpaikka-alue		Yhteystarve
	Yleisömagneetti		Kansirakenne
	Palvelujen alue		Runkolinjapysäkki
	Viher- ja virkistysalue		Laadun_paikka
	Vahva kaupallinen julkisivu		Suojeltava/säilytettävä rakennus
	Viheryhteys		Kiinnostavuuden kehä
	Liikkumisen yhteys		
	Eritasoliittymä		

6.2. Merkinnot ja määräykset

Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue

Aluetta kehitetään keskusta-asumisen sekä keskustaympäristöön soveltuvien toimisto-, liike-, palvelu- ja toimitilojen alueena. Asuntovaltaisten korttelien rakennetusta kerrosalasta vähintään 20 % tulee olla muuta kuin asumista. Alueella sallitaan korkeintaan 2 500 k-m² suuruiset päivittäistavarakaupat. Liiketilat on integroitava muihin toimintoihin ja niiden tulee avautua katutilaan.

Korttelitehokkuuden tulee pääsääntöisesti olla vähintään 1,5.

Alueelle rakennettavien korttelien korttelisivujen tulee pääsääntöisesti olla alle 150 metriä. Korttelien välissä tulee olla julkista tilaa.

Rakennusten tulee pääsääntöisesti rajata katutilaa. Asuntokorttelien tulee pääsääntöisesti olla umpikortteleita. Rakennusten alimpien kerrosten julkisivujen tulee jaksottua vaihtelevaksi rytmittämällä jalankulkijan maisemaa. Rakennuksiin tulee järjestää sisäänkäynnit kadun puolelta, asuinrakennuksiin myös pihan puolelta. Asuntopihat tulee suojata rakennuksilla.

Lentoasemantien ja Tikkurilantien varrella olevien korttelien tulee muodostaa tiivis, liikennemelua suojaava rakenne. Pysäköinti tulee järjestää pysäköintitaloissa, maanalaisissa pysäköintilaitoksissa, kadunvarsilla ja katumaisilla pysäköintialueilla.

Alueella tulee järjestää näkymäakseleita kohti vanhoja arvokkaita teollisuusrakennuksia.

Asuntovaltainen, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue

Aluetta kehitetään ensisijaisesti asumisen, lähipalveluiden ja virkistysalueena. Alueella voidaan sallia toimisto-, liike-, ja palvelutiloja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotiloja. Alueella sallitaan korkeintaan 2 000 k-m² suuruiset päivittäistavarakaupat. Liiketilat on integroitava muihin toimintoihin ja niiden tulee avautua katutilaan.

Korttelitehokkuuden tulee kerrostalovaltaisilla alueilla olla pääsääntöisesti vähintään 1,0.

Alueelle rakennettavien korttelien korttelisivujen tulee pääsääntöisesti olla alle 150 metriä. Korttelien välissä tulee olla julkista tilaa. Rakennusten tulee pääsääntöisesti rajata katutilaa. Asuntokerrostalokorttelien tulee pääsääntöisesti olla umpikortteleita. Rakennusten alimpien kerrosten julkisivujen tulee jaksottua vaihtelevaksi rytmittämällä jalankulkijan maisemaa. Rakennuksiin tulee järjestää sisäänkäynnit kadun puolelta, asuinrakennuksiin myös pihan puolelta. Asuntopihat tulee suojata rakennuksilla.

Tikkurilantien varrella olevien korttelien tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne. Pysäköinti tulee järjestää pysäköintitaloissa, maanalaisissa pysäköintilaitoksissa, kadunvarsilla ja katumaisilla pysäköintialueilla.

Alueella tulee järjestää näkymäakseleita kohti vanhoja arvokkaita teollisuusrakennuksia.

Intensiivinen työpaikka-alue

Aluetta kehitetään liike-, toimisto-, palvelu-, tuotanto- ja varastotilojen alueena. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja. Tuusulanväylän varressa vähittäiskauppa saa muodostaa merkitykseltään seudullisen kokonaisuuden.

Korttelitehokkuuden tulee olla pääsääntöisesti vähintään 1,5.

Alueelle rakennettavien korttelien korttelisivujen tulee pääsääntöisesti olla alle 150 metriä. Korttelien välissä tulee olla julkista tilaa. Rakennusten tulee pääsääntöisesti rajata katutilaa. Toimitilojen tulee avautua katutilaan.

Kehä III:n ja Tuusulanväylän varrella sekä Ilmakehän etelälaidalla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu suurten väylien suuntaan. Pysäköinti tulee järjestää pysäköintitaloissa, maanalaisissa pysäköintilaitoksissa, kadunvarsilla ja katumaisilla pysäköintialueilla.

Työpaikka-alue

Aluetta kehitetään ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien tuotanto- ja varastotilojen sekä niihin liittyvien toimisto- ja liiketilojen alueena. Alueelle saa sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja.

Tuusulanväylän varrella ja Ilmakehän etelälaidalla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne.

Palvelujen alue

Aluetta kehitetään ensisijaisesti julkisten ja yksityisten palvelujen alueena. Käyttötarkoitusten tulee liittyä viereisiin virkistysalueisiin. Rakennukset tulee pääsääntöisesti rakentaa useampikerroksisina. Palvelut voivat sijoittua rakennuksiin, joissa on myös muita toimintoja.

Palvelutarve

Alueelta varataan tilaa paikallisille palveluille, joiden tarkempi sijainti ratkaistaan asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleisömagneetti

Aluetta kehitetään kansainvälisten ja seudullisten palvelujen alueena. Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta tukevia, merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan liiketiloja. Rakentamisen tulee olla arkkitehtuuriltaan erityisen laadukasta ja omallista.

Viher- ja virkistysalue

Aluetta kehitetään kaupunkimaisena virkistysalueena. Alueen tulee nivoutua osaksi virkistysverkostoa, julkisia kaupunkitiloja ja ulkoilureitistöä.

Korttelipuisto

Alueelta varataan tilaa kaupunkipuistoille, joiden tarkempi sijainti ratkaistaan kaavoituksen yhteydessä.

Kehitettävä puroympäristö

Purot tulee säilyttää avouomina ja kehittää laadukkaana virkistysverkoston ja kaupunkikuvan osina.

Liikkumisen yhteys

Ohjeellinen liikkumisen yhteys, jonka sijainti tarkentuu kaavoituksessa. Yhteydet voivat olla katuja, reittejä tai aukioita.

Laadun paikka

Laadun paikat ovat visuaalisia solmukohtia tai muita keskeisiä paikkoja, missä ympäristön ja arkkitehtuurin laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Laadun paikkoja ovat muun muassa pysähtymisen paikka, pysäkin ympäristö, kaupallinen julkisivu, näkymän pääte, tärkeä kadun ylityskohta ja alikulku.

Vahva, kaupallinen julkisivu

Alueen kaupalliseksi paikalliskeskustaksi kehitettävä kadunvarsi. Kaduntason julkisivusta vähintään 50 % on oltava liike- ja myymälätilaa.

Suojeltava/säilytettävä rakennus

Suojeltava tai säilytettävä rakennus. Rakennuksia ja niiden ympäristöä kehitetään osana elävää kaupunkikuvaa ja -rakennetta.

Yhteystarve

Kansirakenne

Kiinnostavuuden kehä

Päätie

Eritasoliittymä

7. Kaavarungon laadinta

Aviapoliksen yhteisen tavoitetilan määrittelyyn valittiin työkaluksi tarkoituksella yleispiirteinen kaavarunko, sillä alueen yleiskaava on pääosin ajantasainen eikä kokonaisuutta voida hallita yksittäisillä asemakaavoilla.

Kaavarunkotyön ensimmäisenä vaiheena määriteltiin visio, lähtökohdat ja tavoitteet, jotka kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 18.8.2014.

Nyt koossa on luonnos kaavarunkokartasta määräyksineen sekä selostus, joita kaikkia vielä täydennetään ja muokataan, kun luonnoksesta on saatu palautetta asukkailta, maanomistajilta sekä eri tahoilta ja toimijoilta. Vaikutusten arviointi sekä toteuttamissuunnitelma laaditaan tämän luonnoksen pohjalta. Valmis kaavarunko ohjaa asemakaavoitusta ja hankekehitystä siellä, missä asemakaavoitus ei ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Alueilla, missä kaavarunko on ristiriidassa yleiskaavan kanssa, on tarpeen muuttaa yleiskaavaa kaavarungon tavoitteiden mukaisesti.

Aviapoliksen kaavarunkoa on tehty yhteistyössä maanomistajien, Aviapolis-kehitysryhmän ja kaupungin eri toimijoiden kanssa. Vuorovaikutteisen prosessin tavoitteena on yhteisen tahtotilan löytäminen. Kaavarungon laadinnasta vastuu on Vantaan kaupunkisuunnittelulla. Ydinryhmän ovat muodostaneet yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, arkkitehti Merja Häsänen, yleiskaavasuunnittelija Sakari Jäppinen, maisema-arkkitehti Anne Mäkynen, yleiskaavasuunnittelija Joni Heikkola ja viestintäsuunnittelija Ritva-Leena Kujala.

Lähtökohtia, tavoitteita ja suunnitelmaa on hiottu ja vuorovaikutettu työn aikana seuraavissa tilaisuuksissa:

Aviapolis-työpaja 9/2013

- Työpajassa työstettiin alueen tavoitteita sekä tiekarttaa kehityksen edistämiseksi yhdessä Aviapolis-kehitysryhmän ja kaupungin edustajien kesken.

Aviapolis-tavoiteseminaari 1/2014

- Tavoiteseminaarissa työstettiin alueen tavoitetilaa yhdessä kaupungin eri tahojen kanssa.



Kuva 46. Tavoitteita ja lähtökohtia hiottiin Vantaan innovaatioinstituutin vieraana 21.1.2014.

Aamukahvitilaisuudet maanomistajille 4/2014 ja 5/2015

- Aamukahvitilaisuuksissa on keskusteltu kaavarungon tavoitteista ja ratkaisusta yhdessä maanomistajien kanssa.
- Tilaisuuksien jälkeen maanomistajilta on kerätty palautetta suunnitelmaluonnoksista Internet-kyselyiden avulla.

Nuorten osallistaminen Kevät/2015

- Työpaja 8-luokkalaisille POINT:in kansainvälisessä koulussa 3/2015.
- Työpaja Varian opiskelijoille 3/2015.
- Tavoitteiden ja kaavarunkovaiheen esittely nuorisovaltuustolle 4/2015.



Kuva 47. Ensimmäinen maanomistaja-aamiainen keräsi paikalle lähes 50 osanottajaa.

Kehäradan avajaiset 7/2015

- Aviapolis-asemalla esiteltiin suunnitelmaluonnoksia ja kerättiin toiveita tulevaisuuden Aviapoliksesta.

Osallistamisen kohteena ovat olleet erityisesti maanomistajat ja nuoret. Yhteisen tahtotilan muodostaminen maanomistajien kanssa on keskeistä alueen kehityksen kannalta. Nykyhetken nuoret taas ovat vuonna 2030 kolmekymppisiä ja vuonna 2050 viisikymppisiä, joten Aviapolis rakentuu nimenomaisesti heidän ikäluokalleen.

Kaavarungosta on keskusteltu myös Aviapoliksen kehitysryhmän, Aviapoliksen aluetoimikunnan ja kaupungin eri toimialojen sekä osastojen kanssa. Samaan aikaan kaavarunkotyön kanssa tilakeskuksessa on ollut tekeillä alueen palveluverkkoselvitys ja elinkeinopalveluissa käytännön ratkaisuihin keskittyvä Aviapolis City -projekti.

Tämän luonnoksen pohjalta järjestetään vuorovaikutus asukastilaisuuksineen ja lausuntokierroksineen. Alueen poikkeuksellisuudesta johtuen tarkoitus on järjestää tilaisuus myös alueella työskenteleville.

8. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointia tehdään luonnosaineiston ja siitä saatujen lausuntojen ja muun palautteen pohjalta. Arviointi sisällytetään mukaan selostukseen ehdotusvaiheessa.



Kuva 48. Kehäradan avajaisissa kysyttiin toiveita Aviapoliksen tulevasta ilmeestä. Eniten toivottiin luonnonläheistä ja yllätyksellistä urbaania ympäristöä.

9. Toteuttamissuunnitelma

Toteuttamissuunnitelma laaditaan luonnosaineiston pohjalta. Toteuttamissuunnitelman tueksi määritellään ehdotuksia toimintatavoista, joilla kaavarungon ratkaisuja voitaisiin edistää.

10. Lähteet

Paavola, Korvenkangas 2014: Raportti Veromiehen teollisuuskohteista

Eskola 2006: Vantaan teollinen rakennusperintö 1930-1979

Eskola: Vaari –inventointi (työ kesken)

Kirsti –tietokanta Vantaan kaupunginmuseo

Jeff Speck: The Walkable City

Uudenmaan liitto (2010). Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2033. Visio ja strategia. Uudenmaan liiton julkaisuja A21 – 2010.

Uudenmaan liitto (2013). Uusimaa-ohjelma. Visio ja strategiat 2040. Strategiset valinnat 2014 - 2017. Uudenmaan liiton julkaisuja A27 – 2013.

LIITE 1. Kaavarungon käyttö- tarkoitusten ja asemakaava- merkkintöjen vastaavuudet

Sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

A	(asuinrakennusten korttelialue),
AK	(asuinkerrostalojen korttelialue),
AS	(asuntolarakennusten korttelialue),
AL	(asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue),
AH	(asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue),

pientaloja vain satunnaisesti ja harkiten (AP, asuinpientalojen korttelialue, AR, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue, AO, erillispientalojen korttelialue),

K	(liike- ja toimistorakennusten korttelialue),
KL	(liikerakennusten korttelialue),
KT	(toimistorakennusten korttelialue),
KTY	(toimitilarakennusten korttelialue).

P	(palvelurakennusten korttelialue),
PL	(lähipalvelurakennusten korttelialue),
PV	(huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue),

C	(keskustatoimintojen korttelialue),
----------	-------------------------------------

Y	(yleisten rakennusten korttelialue),
YL	(julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue),
YH	(hallinto- ja virastorakennusten korttelialue),
YO	(opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
YS	(sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue),

YY	(kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
YM	(museorakennusten korttelialue),
YK	(kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue),
YU	(urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
VP	(puisto), VL (lähivirkistysalue),
VK	(leikkipuisto),
VU	(urheilu- ja virkistyspalvelujen alue),

LPY	(yleisten pysäköintilaitosten korttelialue),
LPA	(autopaikkojen korttelialue),

ET	(yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitojen alue),
EN	(energiahuollon alue).

Asuntovaltaisella, sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

A	(asuinrakennusten korttelialue),
AK	(asuinkerrostalojen korttelialue),
AS	(asuntolarakennusten korttelialue),
AP	(asuinpientalojen korttelialue),
AR	(rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue),
AL	(asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue),
AH	(asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue),

K	(liike- ja toimistorakennusten korttelialue),
KL	(liikerakennusten korttelialue),
KT	(toimistorakennusten korttelialue),
KTY	(toimitilarakennusten korttelialue).

P	(palvelurakennusten korttelialue),
PL	(lähipalvelurakennusten korttelialue),
PV	(huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue),

Y	(yleisten rakennusten korttelialue),
YL	(julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue),
YH	(hallinto- ja virastorakennusten korttelialue),
YO	(opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
YS	(sosiaalitoimintaa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue),
YY	(kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
YM	(museorakennusten korttelialue),
YK	(kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue),
YU	(urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
TY	(ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialue)
VP	(puisto),
VL	(lähivirkistysalue),
VK	(leikkipuisto),
VU	(urheilu- ja virkistyspalvelujen alue),
LPY	(yleisten pysäköintilaitosten korttelialue),
LPA	(autopaikkojen korttelialue),
ET	(yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue),
EN	(energiahuollon alue),

Intensiivisellä työpaikka- alueella sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

K	(liike- ja toimistorakennusten korttelialue),
KL	(liikerakennusten korttelialue),
KT	(toimistorakennusten korttelialue),
KTY	(toimitilarakennusten korttelialue),
KM	(vähittäiskaupan suuryksikkö).

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan, eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja.

PV	(huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue),
YH	(hallinto- ja virastorakennusten korttelialue),
YY	(kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
YM	(museorakennusten korttelialue),
YK	(kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue),
YU	(urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
TV	(varastorakennusten korttelialue),
VP	(puisto)
ET	(yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue),
EN	(energiahuollon alue).

Työpaikka-alueilla sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

K	(liike- ja toimistorakennusten korttelialue),
KL	(liikerakennusten korttelialue),
KT	(toimistorakennusten korttelialue),
KTY	(toimitilarakennusten korttelialue),
KM	(vähittäiskaupan suuryksikkö).

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan, eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja.

- T** (teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue),
- TV** (varastorakennusten korttelialue),
- TY** (teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia/ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialue)
- VP** (puisto)
- ET** (yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue),
- EN** (energiahuollon alue),
- EJ** (jätteenkäsittelyalue).

Jos palvelut sijoittuvat omille tonteilleen, palveluiden alueella sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

- Y** (yleisten rakennusten korttelialue),
- YL** (julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue),
- YH** (hallinto- ja virastorakennusten korttelialue),
- YO** (opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
- YS** (sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten kortt.alue),
- YY** (kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
- YM** (museorakennusten korttelialue),
- YK** (kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue),
- YU** (urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
- P** (palvelurakennusten korttelialue),
- PL** (lähipalvelurakennusten korttelialue),
- PV** (huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue).
- VP** (puisto)

Erikoistoimintojen alueella sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

- PV** (huvi- ja viihdepalvelujen korttelialue),
- KL** (liikerakennusten korttelialue).

Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitusta tukevia merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan liiketiloja.

- YU** (urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
- YY** (kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
- YO** (opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue),
- YL** (julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue),
- C** (keskustatoimintojen korttelialue).

- VP** (puisto)

Kaupunkipuiston alueella sallitaan asemakaavoissa seuraavat korttelien pääkäyttötarkoitukset:

- VP** (puisto),
- VL** (lähivirkistysalue),
- VK** (leikkipuisto),
- VU** (urheilu- ja virkistyspalvelujen alue),
- YU** (urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue).