



AVIAPOLIKSEN LENTOKENTTÄKAUPUNGIN SUUNNITTELUPERIAATTEET

Veromies ja “Pohjois-Pakkala” - Selvitys 053100 - 19.3.2024



Vantaa
Aviapolis

Vantaan kaupunki 2024

Asemakaavoitus
Kielotie 28
01300 Vantaa

Tekijät

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

Taitto

Charlotta Tanner

Kuvat

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

KANSIKUVA Näkymä Muuran kaavaluonnosvaiheen viitesuunnitelmasta Paukepolulta (Arco)

SISÄLLYS

JOHDANTO

1 KIEHTOVA KAUPUNKI

1.1 TAVOITTEET

1.2 Lentokenttäkaupungin yhteiset suunnitteluperiaatteet

1.2.1 Elävä kaupunki

1.2.2 Kaupunkikuva

Paikat

Korttelirakenne

Taide

Valaistus

1.2.3 Rakennusten arkkitehtuuri

Yleistä

Korkea rakentaminen

Katot

Pysäköintilaitokset

Kaupunkivihreä

2 KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI

2.1 Tavoitteet

2.2 Käveltävän kaupungin suunnitteluperiaatteita

2.2.1 Jalankulkija ensin

Mittakaava

Reitit ja näkymät

Tilarajat ja paikat

2.2.2 Kiinnostavuuden kehä

Määritelmä

Toiminnot

Solmukohdat ja reitit

Rytmi ja luonne

2.2.3 Kivijalkakerros

Määritelmä

Toiminnot kivijalassa

4

10

10

12

12

13

13

14

15

16

17

17

18

20

21

21

22

22

24

24

24

26

28

28

30

34

40

40

42

Visuaaliset keinot

45

Rajapinnat ja puolijulkiset tilat

47

3 VIHREÄ KAUPUNKI

50

3.1 Tavoitteet

50

3.2 Viherverkosto

52

3.3 Vihreän kaupungin suunnitteluperiaatteet

54

3.3.1 Julkinen viherympäristö

54

Puistot ja lähivirkistysalueet

54

Liikuntapaikat

56

Viherkadut

57

Muut kadut

59

Aukiot

59

3.3.2 Vehreys yksityisellä maalla

60

Vihertehokkuus

61

Taskupuistot

62

Pihojen vehreyden maksimointi

63

3.3.4 Hulevesien hallinta

64

4 RESURSSIVIISAS KAUPUNKI

66

4.1 Tavoitteet

66

4.2 Hiilineutraalisuus kaavoitusprosessin osana

69

4.2.1 Lähtötila sekä periaatteet ja tavoitteet

70

4.2.2 Hiilineutraalisuusselvitys

71

Esimerkkinä case Mondo

72

4.2.3 Datapankki ja toimenpiteet

73

LIITTEET

74

1. Kiehtova kaupunki, Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet

2. Asemakaavamääräykset

3. Väliaikaisuus

4. Nettikyselyt

5. Koonti mielipiteistä (oas)

6. Koonti muistutuksista ja lausunnoista (luonnos)

JOHDANTO

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

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

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

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

Visio

Tulevaisuuden visiossa Aviapoliksesta rakentuu asukkaiden, palveluiden ja yritysten monimuotoinen kansainvälinen kaupunkikeskus. Kiehtovan Aviapoliksen tavoitteena on yllätyksellinen ja mukaansa tempaava käveltävä kaupunki, joka tuo

esiin taidetta, elämyksiä, historiaa ja kulttuuria. Suomalaista luontoa tarjoillaan erilaisin maku-paloin sekä lentoasemalta keskustaan kulkevalla raitilla että asuinalueiden ytimessä. Aviapoliksen historiasta ja rakennusperinnöstä luodaan paikanhenkeä.

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



Kuva 1. Aviapoliksen visio

kestävän kehityksen mukaisia liikumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

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

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

Hiilineutraalisuus läpileikkaa teemana kaikkea Aviapoliksen kehittämistä.



Kuva 2.

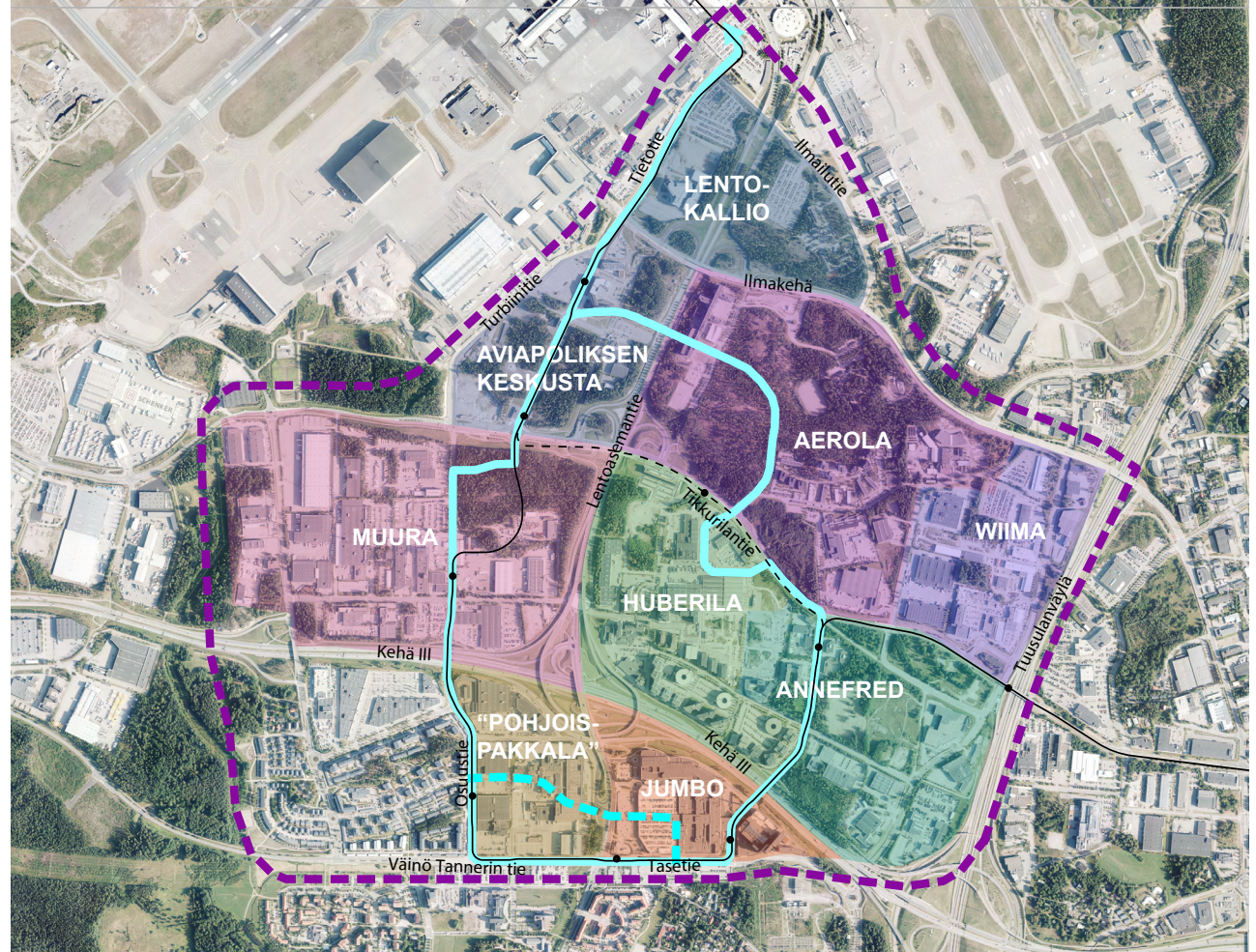
**”KANSAINVÄLINEN
LENTOKENTTÄKAUPUNKI
JA PORTTI SUOMEEN.
AVIAPOLIKSESTA
RAKENTUU ASUKKAIDEN,
PALVELUIDEN
JA YRITYSTEN
MONIMUOTOINEN
KAUPUNKIKESKUS”**

Suunnitteluperiaatteet

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

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

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



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

Tarvittaessa suunnitteluperiaatteita voidaan tarkistaa aika ajoin.

Aviapolikseen Veromiehen kaupunginosaan laadittiin vuonna 2016 Aviapoliksien kaavarunko (kv hyv. 18.4.2016). Se on yleiskaavatasoinen selvitys logistiikka- ja tuotantopainotteisen kaupunginosaan muuttamiseksi eläväksi ja monimuotoiseksi kaupunkikeskukseksi, jossa kävelyn ja pyöräilyn merkitys korostuu. Kaavarunkoa täydentämään laadittiin Veromiehen verkot -selvitys (kala hyv. 20.8.2018), joka käsittää kolme osaa: palvelujen verkon, viherverkon ja liikenteen verkon. Siinä määriteltiin kaavarunkoa tarkemmin mm. palveluiden määrää, laatua ja sijaintia sekä laajempia viheralueita yhdistävää viherverkostoa käyttötarkoituksineen ja katuverkon hierarkiaa. Näiden ensimmäisten Veromiehen alueen suunnitelmien jälkeen on asemakaavoituksen pohjaksi valmistunut Yleiskaava 2020 (kv 25.1.2021) sekä Ratikan kaavarunko (kv 19.6.2023), jossa Aviapoliksien kaavarunگون sisältö on huomioitu sovittaen ja päivittäen ratkaisut ratikan kaavarunگون kokonaisuuteen. Suunnitteluperiaatteiden lähtökohtia ja tavoitteita on työstetty kaavarunگون rinnalla.

Asemakaavoituksen ja muun detaljisuunnittelun yhteydessä on huomattu, että muodonmuutoksen kokevan Veromiehen kaupunginosaan suunnittelussa on tarve vielä pienipiirteisemmälle ohjaukselle, koska alue muuttuu pala kerrallaan. Tarvitaan toisaalta yleiset suunnitteluperiaatteet koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi ja toisaalta osa-aluekohtaisia, tarkempia periaatteita hankkeiden ja

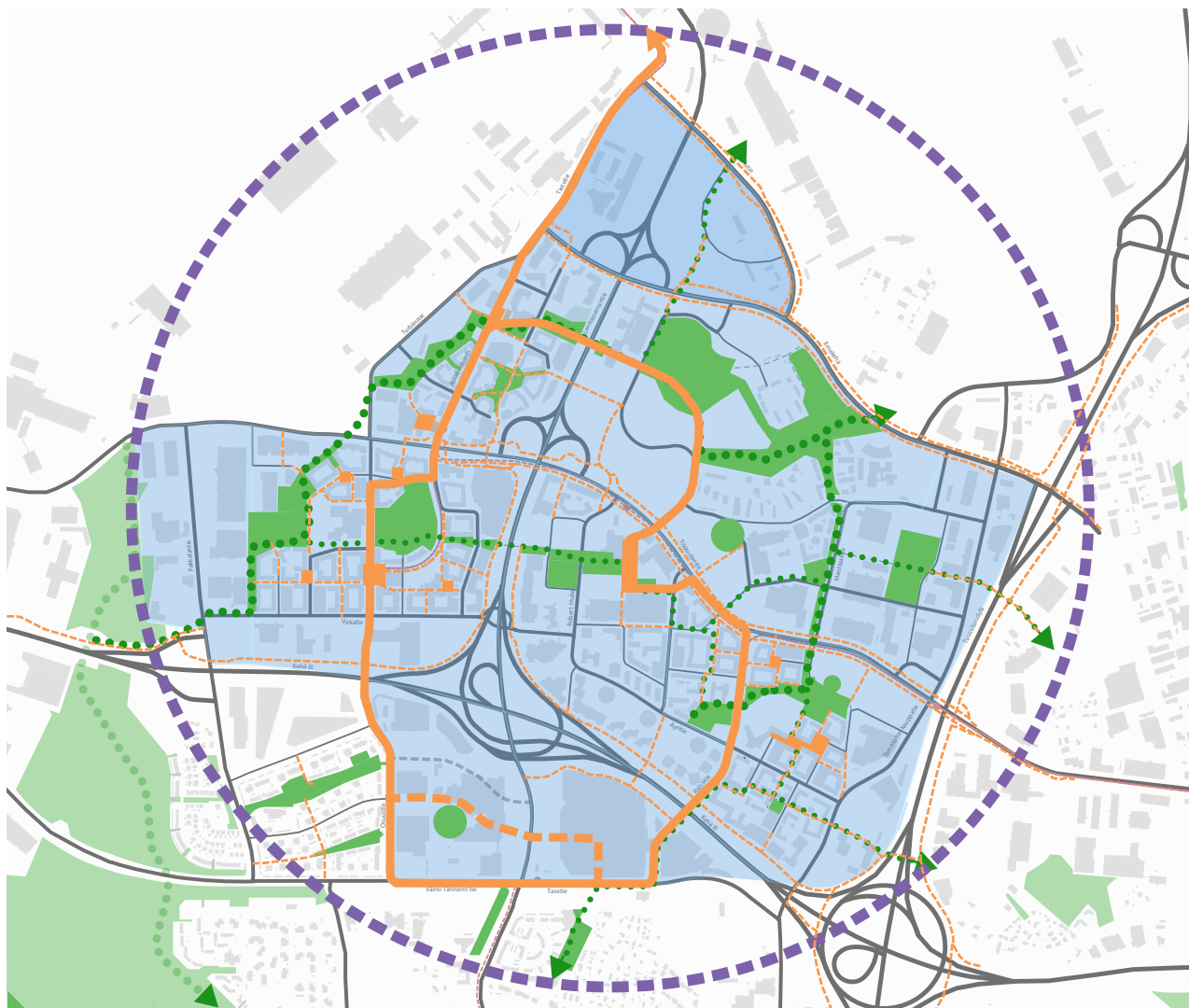
maanomistajien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Siihen Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet pureutuu. Työn tuloksena on syntynyt myös asemakaavamääräyksiä käytettäväksi tulevissa asemakaavahankkeissa. Koska Vantaan ratikka tulee yhdistämään Veromiehen kaupunginosaan entistä tiiviimmin mm. Pakkalaan on tämän työn yhteydessä katsottu tarpeelliseksi ulottaa pohdintoja lentoasemalta Kehä III:n eteläpuolelle, Väinö Tannerin tielle ja Tasetielle asti.

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

Lentokenttäkaupungin omaleimaiset osat ovat Lentokallio, Aviapoliksien keskusta, Muura, Huberila, Aerola, Annefred, Wiima, sekä ”Pohjois-Pakkalan” ja Jumbon alueet (kts. kuva 3). ”Pohjois-Pakkala” on tässä yhteydessä käytetty työnimi. Alue saanee kuvaavamman nimen sitten, kun sen maankäyttö muuttuu.

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





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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:

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

2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukoiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaan kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämykselliseen vaikuttaviin asioihin. Kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivi- ja jalakerroksen ominaisuudet ovat keskiössä.

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

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

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

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

Suunnitteluperiaatteiden luonnos käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnassa 17.1.2023 ja suunnitteluperiaatteet asetettiin sen jälkeen nähtäville. Lausunnot ja muistutukset pyydettiin 30.4.2023 mennessä. Nähtävillä olon aikaan toteutettiin myös nettikysely nro 2. Työn kuluessa on järjestetty yhteistyökokouksia sekä kaupungin sisäisesti että maanomistajien ja alueen toimijoiden kanssa. Koosteet saaduista mielipiteistä, muistutuksista ja lausunnoista sekä kyselyiden koosteet ovat raportin liitteenä. Saatua palautetta on huomioitu suunnitteluperiaatteiden eri osioissa. Kevään 2024 aikana suunnitteluperiaatteet hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta ja ne viedään tiedoksi kaupunginhallitukseen.



Kuvat 6-10.



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

1 KIEHTOVA KAUPUNKI

Lentokenttäkaupungin rakennuspalikat

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

1.1 TAVOITTEET

Vetovoimainen ja kiinnostava

Aviapolis houkuttelee niin lentokenttään tukeutuvia toimijoita ja työpaikkoja kuin uusia asukkaitakin. Lentokentän läheisyys ja erinomaiset liikenne yhteydet eri puolille Suomea ja maailmaa ovat Aviapoliksen valttikortteja työpaikkojen sijoittamisessa. Työskentely-ympäristö tarjoaa hyviä verkostoitumisen mahdollisuuksia ja on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden hyvinvointia. Verkostoitumista edistävät mm. ihmisten kohtaamiset työpaikkaravintoiloissa, yhteisöllisissä työtiloissa, lounaspiknikeillä jne. Kaupunkiympäristön on mahdollistettava niitä. Toimitilojen laatu ja työskentelyn tapa ovat murroksessa etätöiden yleistyttyä ja ne saattavat muuttua merkittävästi myös tulevaisuudessa, ja

Aviapoliksen on kyettävä vastaamaan kysyntään eli asemakaavallisen käyttötarkoituksen on oltava joustava ja rakennusten muuntojoustavia.

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

Kodikas ja lämmin

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



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

yhtä lailla työpaikalle mennessään, koulun pihalla kuin kauppatkalla tai omassa kodissaan.

Aviapoliksessa on paikkoja ihmisten kohtaamisille ja yhteiselle tekemiselle: aukioita ja taskupuistoja kaupunkitilassa, yhteistiloja ja korttelipihoja asuin-kortteleissa, monipuolisia työskentelytiloja, lounas-ravintoloita kadun varressa sekä vetäytymisen ja tarkkailun paikkoja; rauhallisia sopukoita, pop-up-työtiloja ja polkuja luonnon keskellä.

Omaleimainen ja monipuolinen

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

Lentokentän ja Jumbon läheisyys sekä ratikka tekevät Veromiehestä ainutlaatuisen. Kiinnostavuuden kehä vie kotiseutumatkalle läpi urbaanin, vehreän, kotoisan ja vireän kaupungin. Taide ja valaistus korostavat kaupunkitilan omaleimaisia piirteitä. ”Juuri, kun luulit nähneesi kaiken, yllätyt” kuvaa uutta Aviapolista.

Kuvat 12-14. Oma-peräistä ja monipuolista kaupunkirakennetta.



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





1.2 LENTOKENTTÄKAUPUNGIN YHTEISET SUUNNITTELUPERIAATTEET

1.2.1 Elävä kaupunki

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

Elävää kaupunkia toteutetaan ”20 metrin periaat-teella”: kävelijän reitille järjestetään keskimäärin 20 metrin välein jotain ”kivaa ja kaunista”, visuaalisia tai toiminnallisia ärsykeitä, jotka houkuttavat kävelemään ja tekevät siirtymisestä miellyttävän vuodenajasta ja vuorokauden ajasta riippumatta. Rakennuksissa se tarkoittaa esimerkiksi sisään-käyntikatoksia ja ovia, näyteikkunoita, kadulle avautuvia ravintoloita, kahviloita ja terasseja,

kahden kerroksen korkuisia arkadeja, taidetta – ja yllätyksiä! Se voi olla myös reitiltä avautuvia piha-näkymiä, toimistopuistoja, aukioita, istutuksia. Veromiehen ja ”Pohjois-Pakkalan” läpi kulkevalla ns. kiinnostavuuden kehällä korostuvat aluekeskukset Aviapoliksen keskusta, Muura, Jumbo, Annefred ja Huberila-Aerola ”20 metrin periaatteen” mukaisesti.

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

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



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

Jokaisesta asunnosta ja työhuoneen ikkunasta tulee näkyä vähintään yksi puu.

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

1.2.2 Kaupunkikuva

Paikat

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

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

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

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





Korttelirakenne

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

lähinnä täydentävää, ovat muutkin korttelimallit perusteltavissa.

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



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

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

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

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

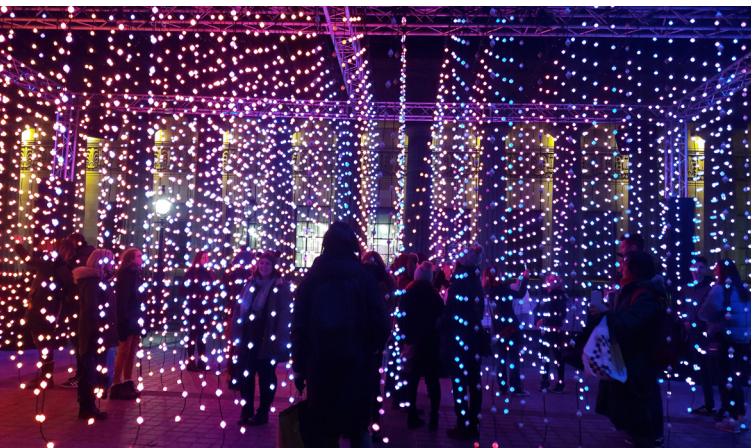
Taide

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

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

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





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

Tässä työssä on kartalla (s.19) esitetty kaupunkikuvallisesti merkittävimmät taiteen sijoituspaikat, jotka tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Näissä paikoissa taiteella tai valaistuksella korostetaan paikan merkittävyyttä (mm. Aviapoliksen keskusta, Huberilan keskuskortteli, Lentoasemantien spagetitirsteys) tai kohennetaan surkeaa jalankulun ympäristöä (mm. isojen väylien alikulut, Jumbon ympäristö).

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

Valaistus

Veromieheen on laadittu Veromiehen ulkovalaistuksen yleissuunnitelma vuonna 2018. Yleissuunnitelman ovat laatineet LiCon-AT Oy,

MA-arkkitehdit Oy sekä WhiteNight Lighting Oy. Kaupunkisuunnittelun ajatukset ovat muutamilta osin muuttuneet vuoden 2018 jälkeen, mutta suurin osa yleissuunnitelmasta on edelleen jatkosuunnittelussa varteen otettavaa materiaalia. Seuraavaksi esitetään muutamia poimintoja kyseisestä suunnitelmasta:

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

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

Työpaikka-alueilla ulkovalaistuksen päätavoitteena on liikenneturvallisuus ja toimintojen valaiseminen. Valaistuksella taataan myös jalankulkijoiden ja

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

pyöräilijöiden turvallinen liikkumisympäristö. Erityistä huomiota tulee kiinnittää suojateiden ja julkisen liikenteen pysäkkien valaistukseen.

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

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

Kiinnostavuuden kehällä liikutaan rakennusten lähellä ja vauhti on hidas, joten valaistuksen tulee sopia ympäristöön. Kiinnostavuuden kehän varrella

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

1.2.3 Rakennusten arkkitehtuuri

Yleistä

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

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

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





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

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

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

Korkea rakentaminen

Lentoesterajoitusten mukaan alueen korkein rakentaminen voisi sijoittua Kehä III:n tuntumaan. Toimistorakentamisessa se merkitsisi lähes kahtakymmentä kerrosta. Koska kaupunkikuvaan vaikuttavat myös mm. näkyminen rakennetun

kulttuuriympäristön kaukomaisemassa sekä saavutettavuus suhteessa pysäköintipaikkojen määrään, ei Kehä III:n lähelle ohjata niin korkeaa rakentamista. Kaikkein korkeimmat rakennukset sijoittuvat Aviapoliksen keskustaan, missä ne helpottavat kaupungissa suunnistamista ja missä julkiset kulkuyhteydet ovat parhaat ja pysäköintipaikkojen tarve pienin. Lentoesterajoitusten vuoksi rakennukset voivat Aviapoliksen keskustassa olla enintään noin 15-kerroksisia, mikä jalankulkijan näkökulmasta on jo erittäin korkeaa ja otettava huomioon mm. tuulisuuden vähentämisessä ja katu- ympäristön viihtyisyyden rakentamisessa.

Suurten väylien varrelle voidaan sijoittaa muuta ympäristöä korkeampaa rakentamista, joka toimii maamerkinä ja myös meluesteenä väylille päin, mutta joka ei näy Vantaanjokilaakson kulttuuriympäristön kaukomaisemassa. Alueen peruskorkeudesta voi nousta jotain korkeampaa Kehä III:n risteyksissä. Nämä paikat tarjoavat erityisen näkyviä paikkoja yrityksille.

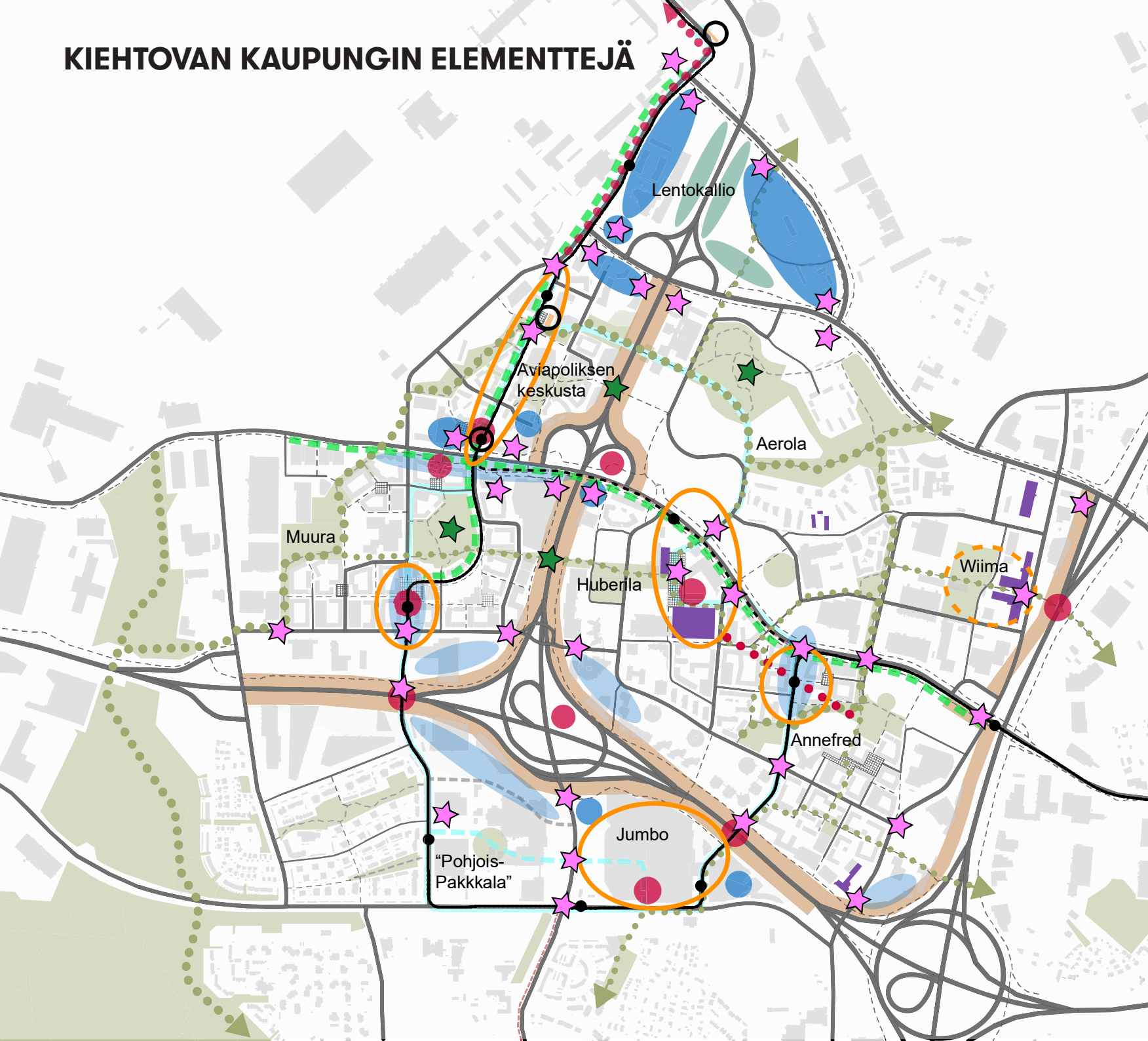
Alueen sisäosissa, loitompana suurista väylistä, missä maankäyttöä ohjataan erilaisten toimintojen sekoittuneisuuteen ja siten myös asumiseen ja miellyttävään arkiliikkumiseen, rakennusten keskimääräinen kerrosluku on viidestä kuuteen. Erityisillä paikoilla, kuten keskusaukioiden luona, päätenäkyminä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

Kartalla on esitetty eri värein yksittäisten rakennusten enimmäiskorkeudet. Korkeimmat rakennukset voivat sijoittua siis Lentokallion alueelle,



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

KIEHTOVAN KAUPUNGIN ELEMENTTEJÄ



Merkinnät:

- **Rakennusten korkeus:**
Yksittäiset rakennukset >10 krs
(maamerkkejä), muut <10 krs
- Kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa yksittäiset rakennukset max. 10 krs, kun rakentaminen yleisesti 6-8 krs
- Kaupunkikuvallisesti tärkeissä paikoissa yksittäiset rakennukset max. 8 krs, kun rakentaminen yleisesti 5-6 krs
- **Säilytettävät rakennukset**
Rakennuksilla on historiallista ja kaupunkikuvallista arvoa
- **Melumuurimainen rakennusten rintama**
Rakennukset ovat edustavia ja kaupunkimaisia.
- **Kaupunkikuvan kannalta oleellimmat taiteen paikat**
Korostaa paikan merkittävyyttä (keskustat)
Kohentaa ympäristön laatua ja tekee siitä viihtyisämmän (alikulut, liikenneväylät)
- ● ● Taide osana katu ympäristöä
- ■ ■ **Kaupunkikuvan kannalta oleelliset, vehreät katu ympäristöt**
Bulevardit (Aviabilevardi, Tikkurilantie)
Viherkadut (Manttaalitie, uusia katuja)
- Kaupunkikuvan kannalta oleellinen metsäinen ympäristö
- ★ **Laadun paikat**
Maamerkit
Merkittävät näkymien päätteet
Solmukohdat
- Keskusta-alueet
- Ratikkalinja ja -pysäkki
- Juna-asema
- Kiinnostavuuden kehä
- Viheralueet



Aviapoliksen eteläisen asemarakennuksen lähelle sekä Kehä III:n ja Lentoasemantien risteyskseen tuntumaan.

Katot

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

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

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

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

Pysäköintilaitokset

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

Kaupunkivihreä

Aviapoliksen kaavarungossa todettiin, että Veromiehen eteläosien savimaalla kaupunkitulvat ovat ongelmana laajojen, vettä läpäisemättömien pintojen takia ja että metsäiset alueet Pyttisberget ja Plootukallio tulee säilyttää mahdollisimman laajoina. Metsäisten alueiden säilyttäminen ja vehreyden lisääminen kaikilla mahdollisilla tavoilla on tärkeä periaate koko alueen suunnittelussa. Julkiset ulkotilat ovat merkittäviä kaupunkikuvan ja alueidentiteetin kannalta. Niiden suunnittelussa ja toteutuksessa ei saa lipsua. Katupuuriveillä luodaan pääkatuluonnetta mm. Tikkurilantielle ja alueellisille pääkaduille sekä suojataan pyöräilijöitä ja jalankulkijoita tuulilta ja paahteelta. Lisäksi esimerkiksi asuntokatujen kukkivat pienpuut ja

Tietotien puukuja luovat kaduille tunnistettavuutta tyyliin ”maailman kaunein katu”. Reittien jaksottamiseksi katujen varsille sijoitetaan taskupuistoja ja pikku aukioita puineen ja penkkeineen. Vehreät reitit viherkatuineen, katupuineen ja puistonauhoineen yhdistävät eri alueita ja johdattavat laajemmille viheralueille.

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

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

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



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

2 KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI

Jalankulkija ensin!

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

2.1 TAVOITTEET

Tehdään alueesta kiinnostava kävelijälle

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

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



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

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

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

Parannetaan kävely-yhteyksiä alueen sisällä ja naapurialueille

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



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



2.2 KÄVELTÄVÄN KAUPUNGIN SUUNNITTE- LUPERIAATTEITA

2.2.1 Jalankulkija ensin

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

Mittakaava

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

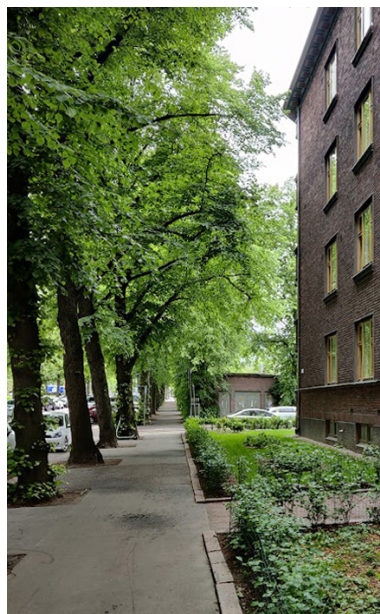
Myös käveltävien reittien, kuten jalkakäytävien, puistokäytävien ja muiden reittien, mittakaava on tärkeä. Väylän varrella kulkeva jalankulun ja pyöräilyn yhteys on usein tuulinen ja meluisa ja yhdessä väylän kanssa niin leveä, että kävelyn varrella ei ole mukavaa. Myös erotettu

jalkakäytävä voi olla kolkko ja mittakaavaltaan liian leveä tai ahdas. Varsinkin korkeiden rakennusten juurella tulee pitää huolta kävelijäystävällisestä mittakaavasta.

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

Reitit ja näkymät

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



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

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

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

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

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



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





Tilararjat ja paikat

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

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

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

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



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

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

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



2.2.2 Kiinnostavuuden kehä

Määritelmä

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

Kiinnostavuuden kehä kulkee reittiä Aviabulevardi – Lentoasemantien ylitys – Aerola – Tikkurilantie – Rälssitie – Tasetie – Väinö Tannerin tie – Osuustie – Toinensavu – Huminatie – Plootukatu – Aviabulevardi. Käveltävä reitti jatkuu Tietotietä pitkin lentoasemalle. Reitti kulkee osin nykyisiä katuja pitkin, osin uusilla katuosuuksilla ja puistoissa, osin reitin linjaus tarkentuu vielä. Lisäksi suurten väylien erottavaa vaikutusta kurotaan umpeen uusilla siltavarauksilla. Joukkoliikenne ja mm. Vantaan

ratikan pysäkit sijoittuvat kiinnostavuuden kehälle. Kiinnostavuuden kehälle päätyy huomaamattaan myös alueen ulkopuolelta saavuttaessa Tikkurilasta, Kivistöstä, lentoasemalta.

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

Toiminnot

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

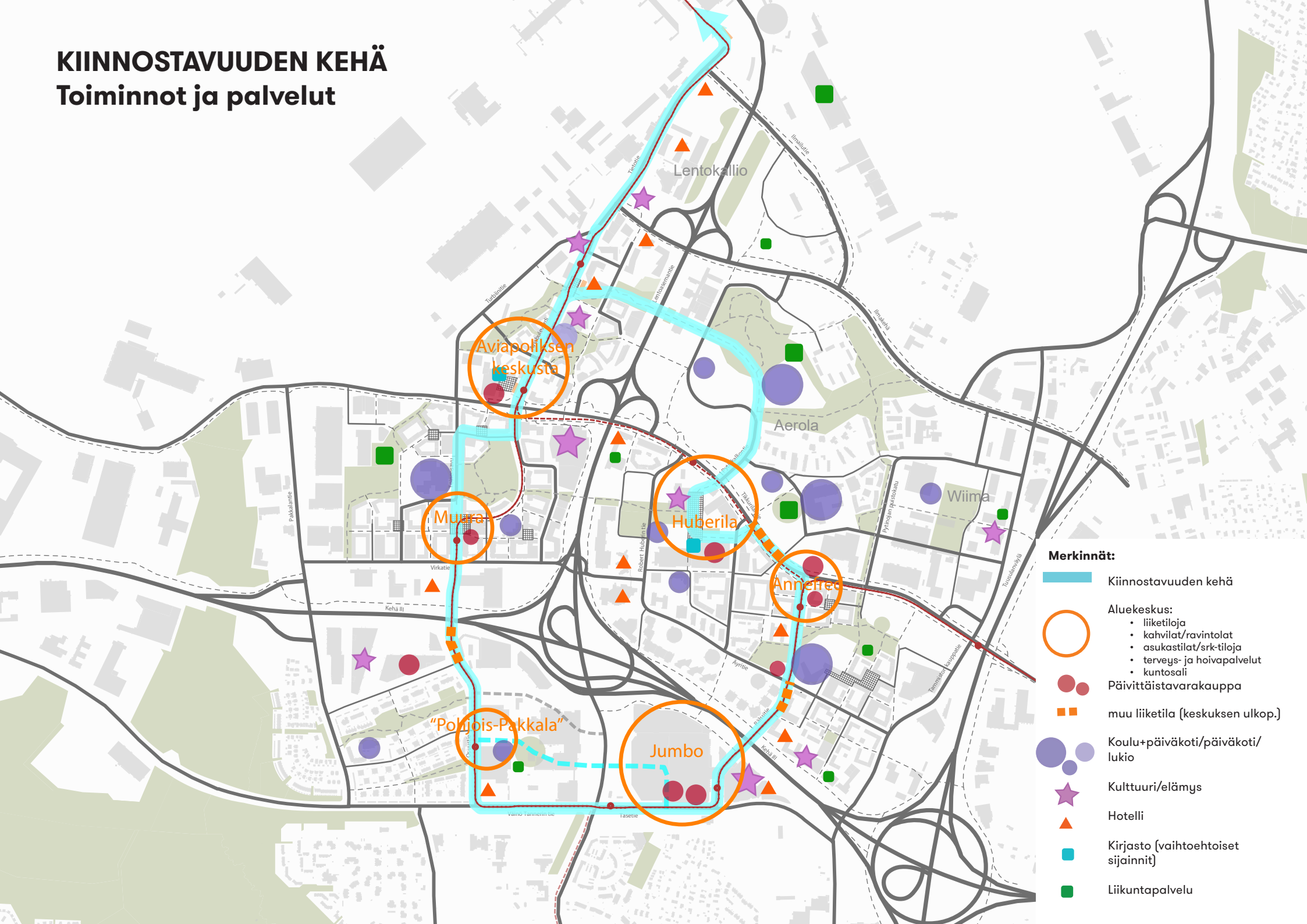
Veromiehen ja ”Pohjois-Pakkalan” palvelut keskitetään ensisijaisesti näihin keskuksiin, joissa pysäkkien ympäristössä ja reittien risteyskohdassa ihmisiä liikkuu eniten, jolloin myös elävän ja kiinnostavan kaupunkitilan muodostaminen on luontevaa. Jokaiseen aluekeskukseen pyritään saamaan päivittäistavarakauppa,

liiketilajoja, työtiloja, toimistoja, kahviloita ja ravintoloita. Kaupan toimijoiden kanssa on alustavasti tarkasteltu keskustan soveltuvuutta päivittäistavarakaupalle ja todettu, että ne soveltuvat lähikaupalle tai supermarket-kokoiselle kaupanyksikölle. Keskuksat ovat myös luontevimpia paikkoja asukastiloille, seurakunnan toimintaa palveleville tiloille sekä mahdollisille terveyspalveluille. Aviapoliksen kirjasto sijoittuu näillä näkymin joko Aviapoliksen keskustaan tai Huberilaan. Myös kulttuuri- ja liikuntapalveluita on tarkoitus saada ainakin osaan keskuksia. Huberila voisi keskeisen sijaintinsa puolesta sopia erityisen hyvin myös näille toiminnoille.

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

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ

Toiminnot ja palvelut





Solmukohdat ja reitit

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

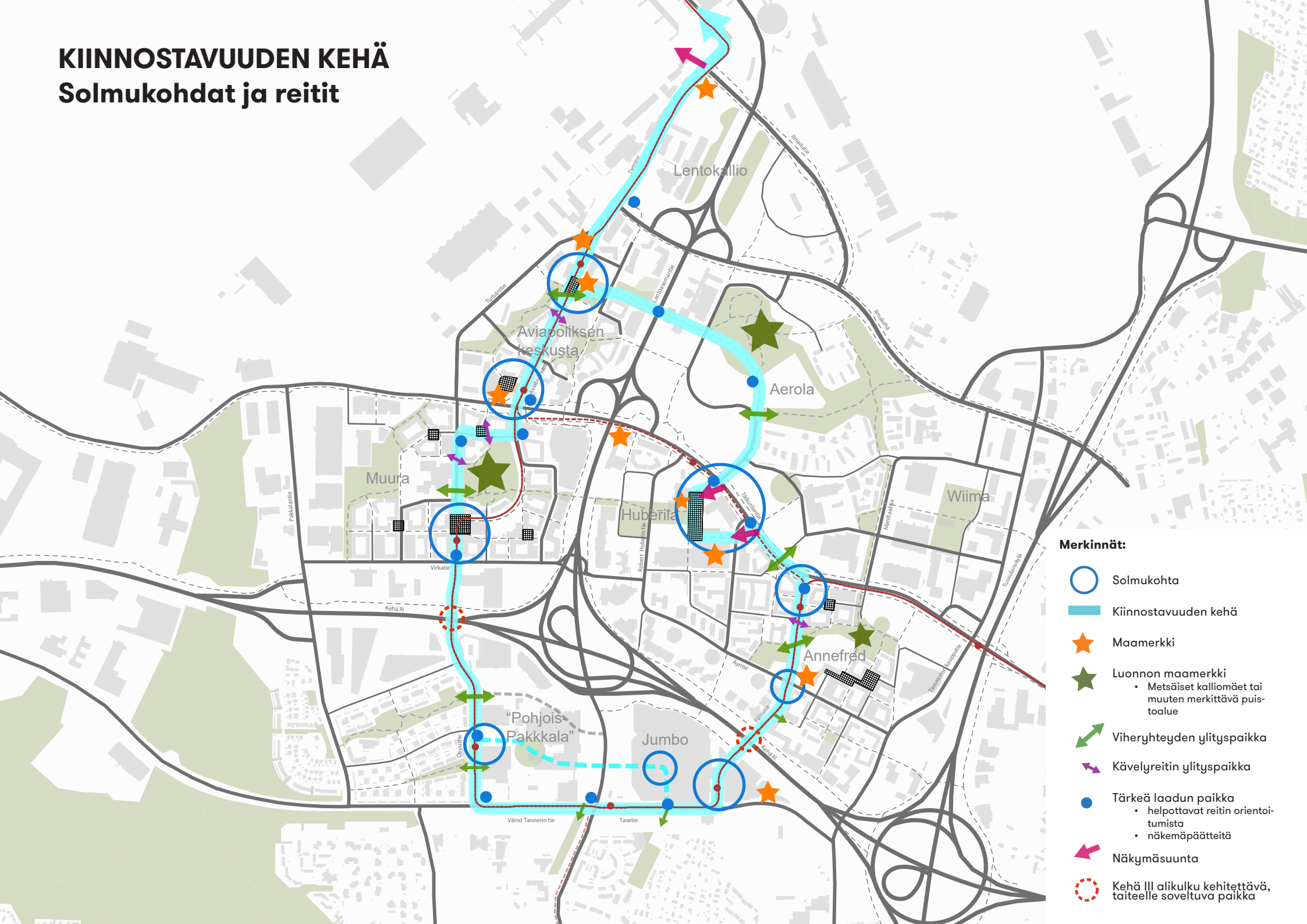
Tärkeinä paikkoina on kartalle koottu ns. laadun paikkoja sekä kiinnostavuuden kehälle muodostuvia näkemäpäätteitä, jotka molemmat ohjaavat kävelijää reitillä ja herättävät kiinnostuksen edessä olevasta. Tavoite on muodostaa näistä kohdista laadukkaita ja kiinnostavia paikkoja reitin varrelle, jotka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

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

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

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ

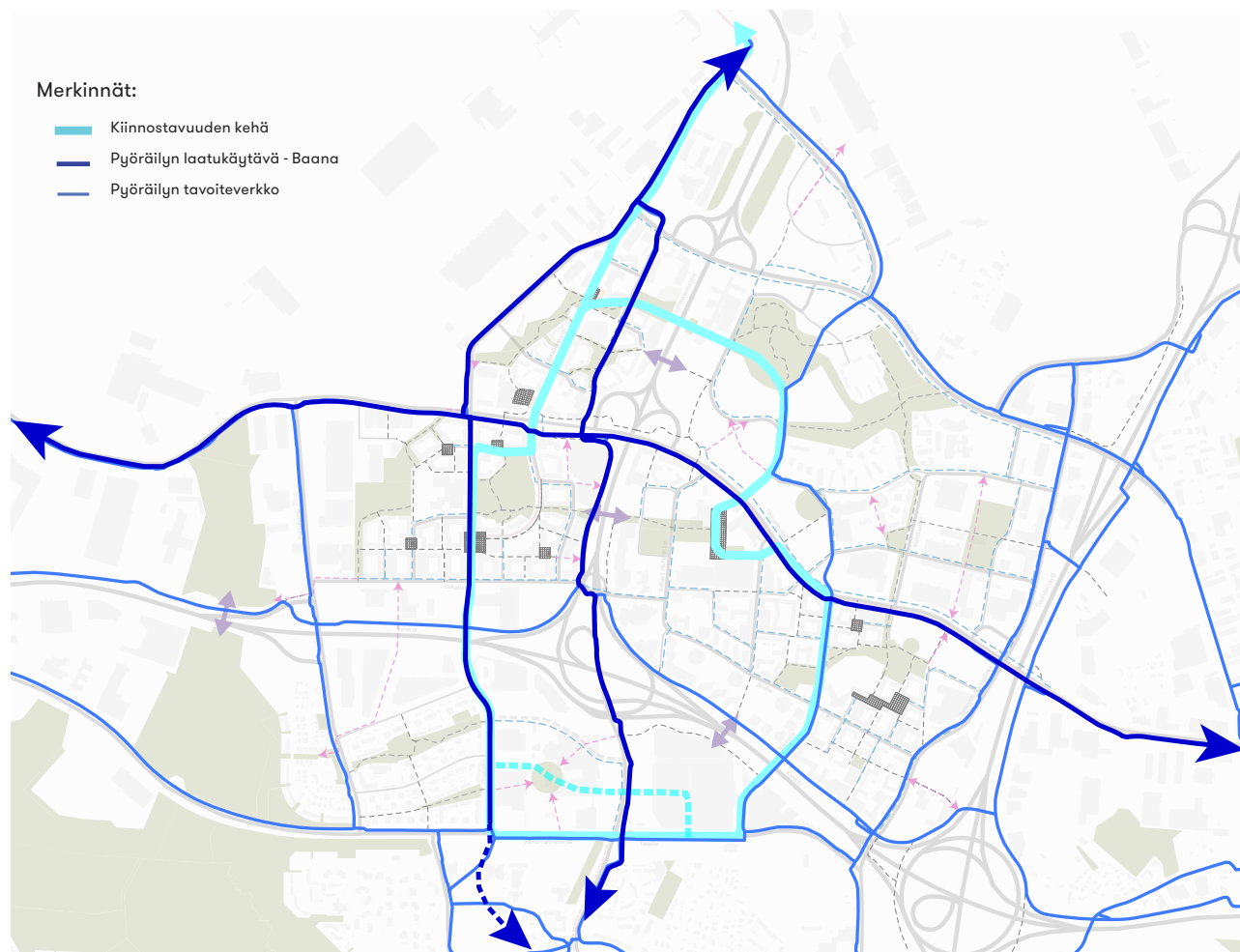
Solmukohdat ja reitit



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

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

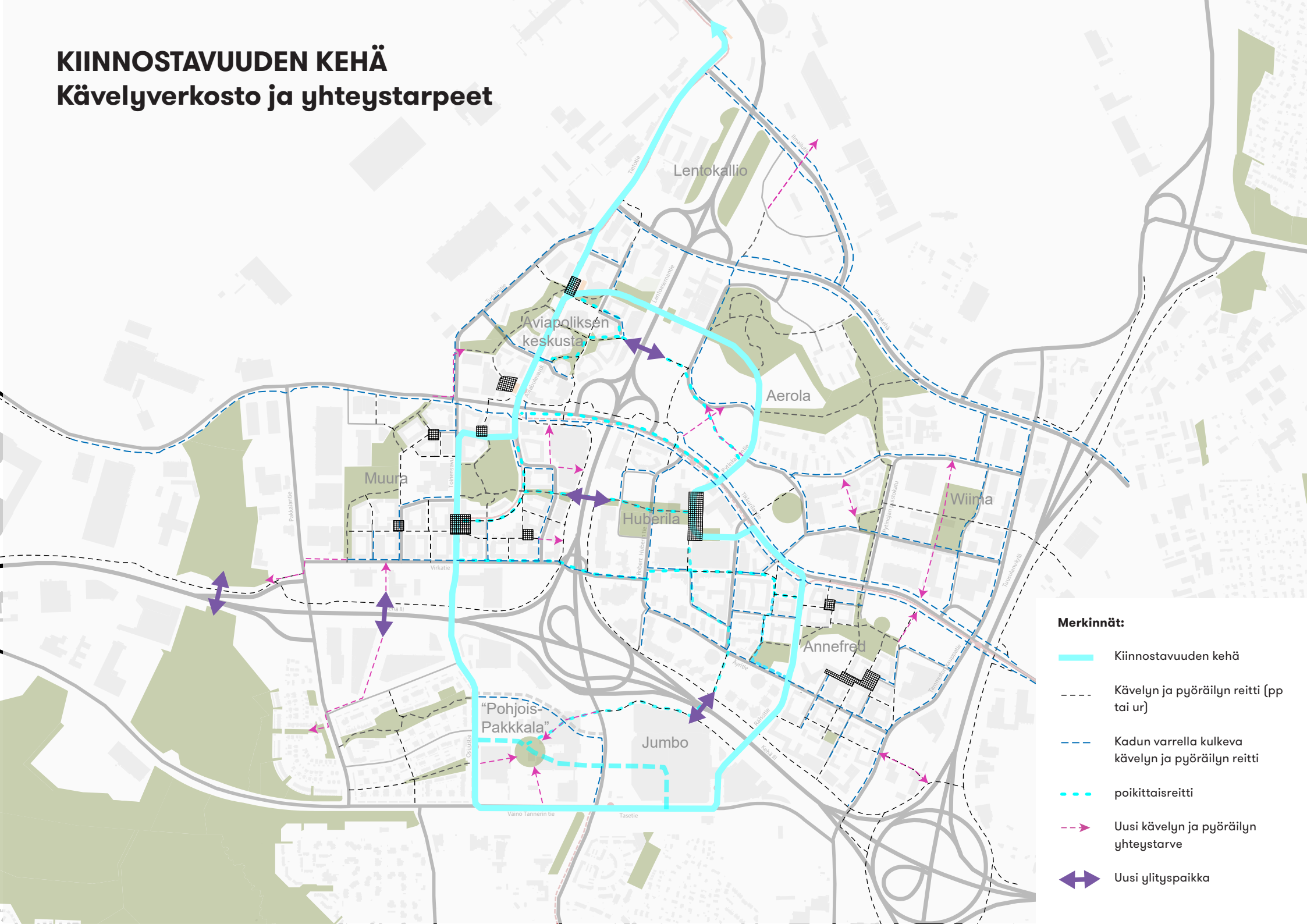
Kiinnostavuuden kehän kävelijäystävällisyyden toteutumiseksi kaikki edellä tunnistetut erityispaikat ja kohteet tulee jatkosuunnittelussa suunnitella erityisen huolella. Samalla tulee huolehtia, että kiinnostavuuden kehän liittyminen Aviapoliksen muuhun kävelyverkostoon ja tärkeimmät poikittaiset reitit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



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

KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ

Kävelyverkosto ja yhteystarpeet





Rytmi ja luonne

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

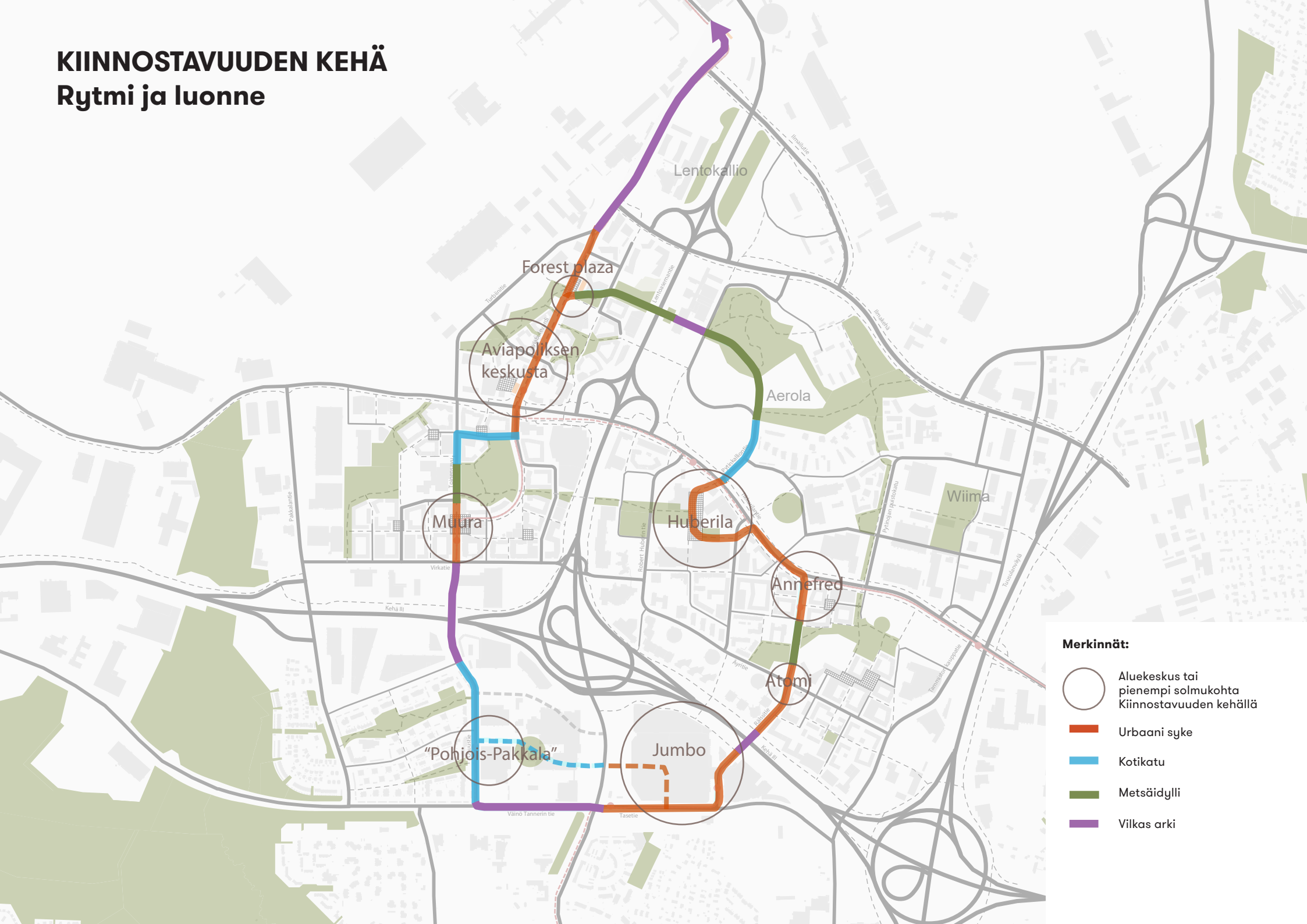
Kehän kaikilla osuuksilla suunnittelussa varmistetaan, että näkymät houkuttelevat kävelemään ja antavat vihjeitä kiinnostavista kohteista. Kävelijän ympäristön viihtyvyyttä ja elävyyttä varmistetaan myös harkituin arkkitehtuurin keinoin, oikealla mittakaavalla, istutuksilla, puilla ja mm. julkisivujen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

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



KIINNOSTAVUUDEN KEHÄ

Rytmi ja luonne



Merkinnät:

-  Aluekeskus tai pienempi solmukohta Kiinnostavuuden kehällä
-  Urbaani syke
-  Kotikatu
-  Metsäidylli
-  Vilkas arki



Urbaani syke

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



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

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

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

Kotikatu

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

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

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





Metsäidylli

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

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

Vilkas arki

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

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

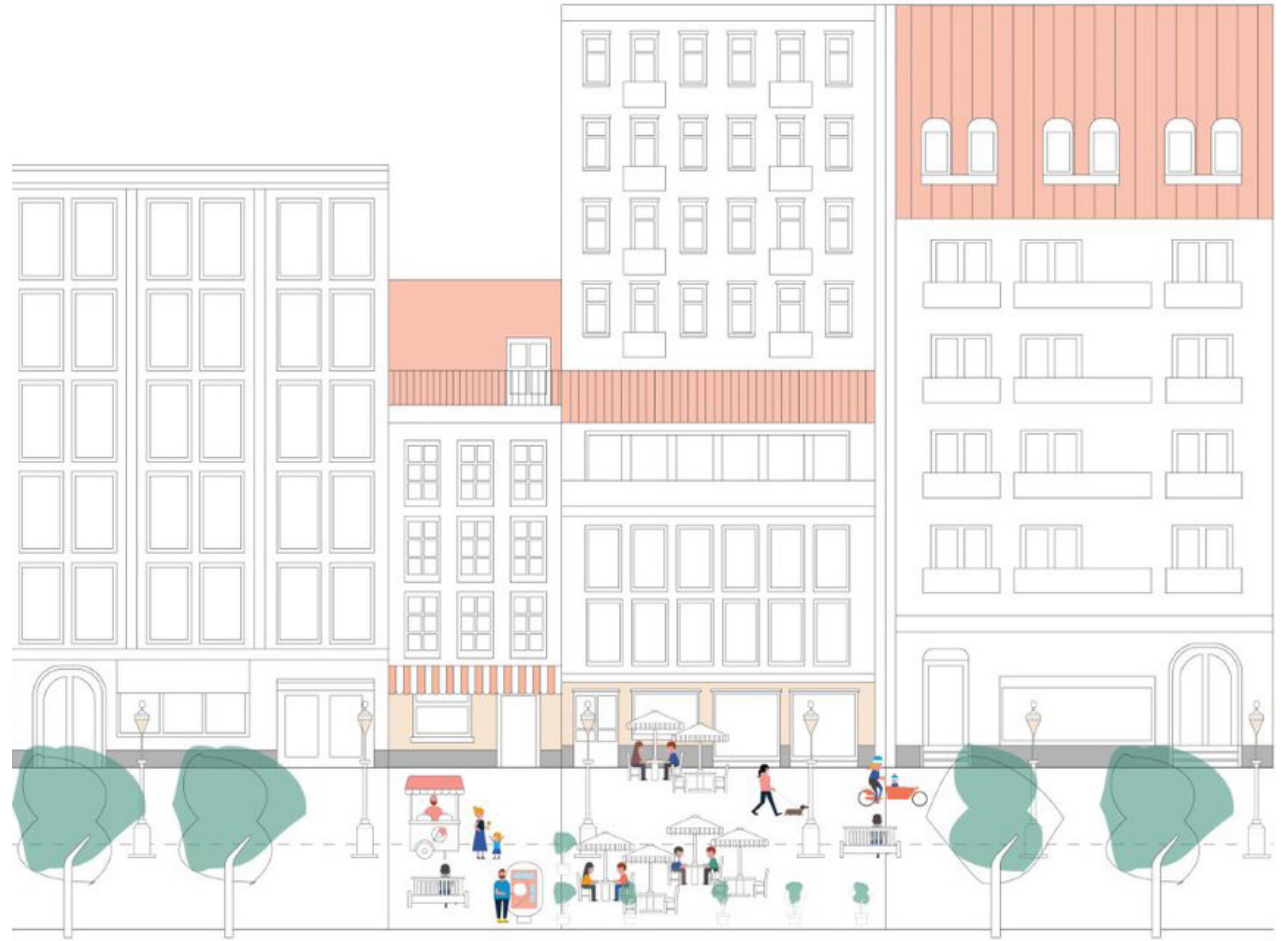


2.2.3 Kivijalkakerros

Määritelmä

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

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



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

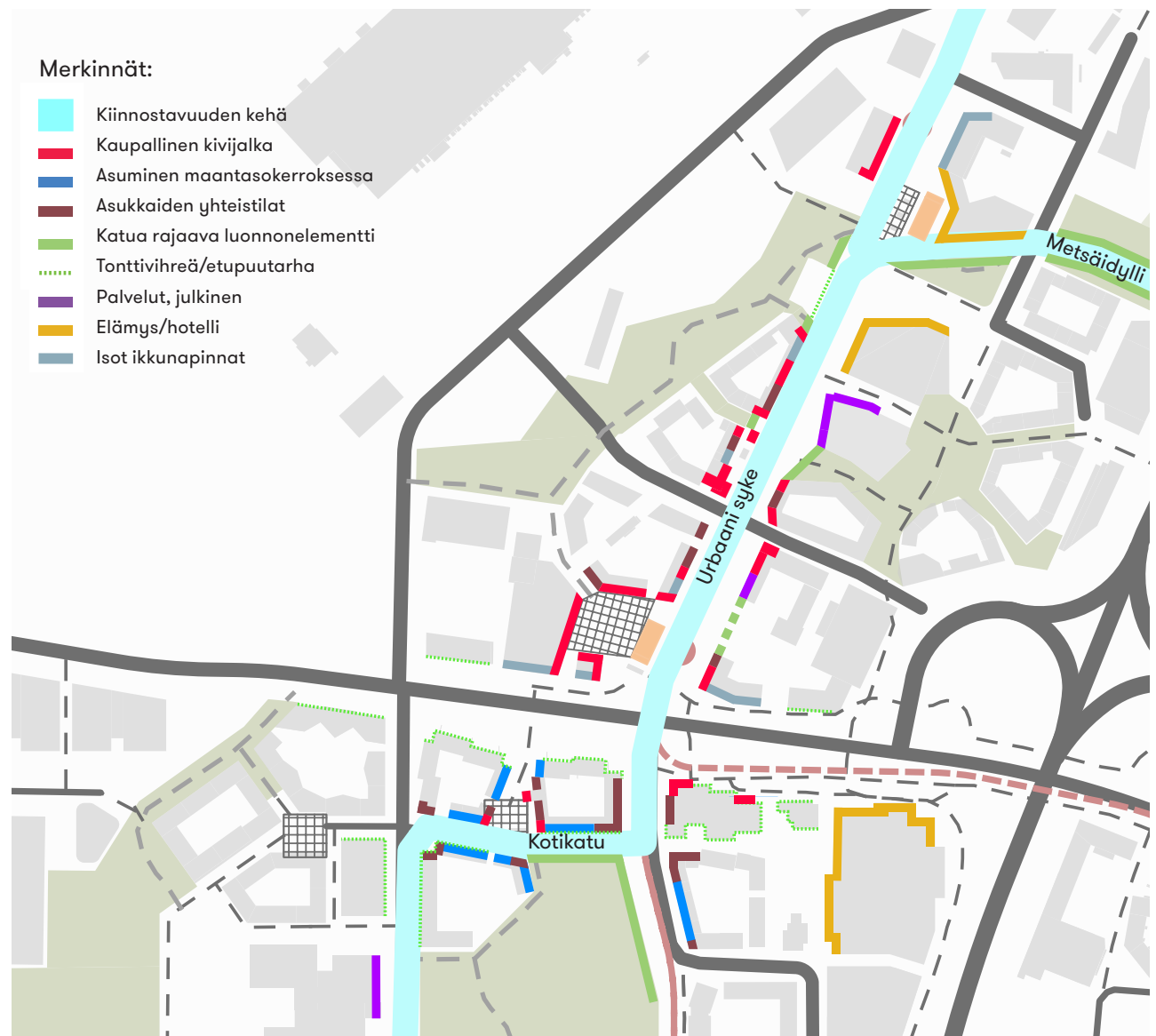
Kivijalkakerroksen elävöittämistä tarkastellaan kolmesta eri näkökulmasta: toiminnallisesti, visuaalisesti sekä tarkastelemalla katutilassa olevia rajapintoja ja puolijulkisia tiloja. Osiossa esitellään eri alueille soveltuvia kivijalan toimintoja ja määritellään katutilan elävyyden kannalta oleellisia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

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

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

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

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





Toiminnot kivijalassa

Kaupalliset liikkeet, palvelut

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

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

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



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

Toimistot, työtilat

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

Työtilat ja toimistot sopivat maantasokerokseen lähes kaikkialla Aviapoliksessa.

Asukkaiden yhteistilat

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

Kuvat 93-96. Asukkaiden yhteistiloja ja työtilaa kivijalassa.





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

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

Asuminen maantasokerroksessa

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

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

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

Visuaaliset keinot

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

Julkisivussa erottuva kivijalkakerros

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

Onnistuneessa kivijalkakerroksessa on suuret ikkunat, jotka avautuvat kadulle ja jotka viestivät siitä, mitä rakennuksen sisällä on. Näyteikkunoita voi käyttää muutenkin kuin liikeilojen tuotteiden esittelyyn. Niissä voi esitellä esimerkiksi rakennuksessa sijaitsevan suksifirman tuotteita, vaikkei tuotteita kyseisen firman pääkonttorissa myydäkään, tai näyteikkunatilaa voi vuokrata pop-up-näyttelyille. Edellä esitetty näyteikkunatyyppejä voi olla toimiva

konsepti sellaisiin paikkoihin, joissa toiminto ei voi avautua kadulle, mutta joissa kivijalkakerroksen on syytä olla kiinnostava. Tästä esimerkkinä on Kisahallin laajat näyteikkunat Mannerheimintien puolella. Liike- ja toimistotilojen tulee arkkitehtuurillaan selvästi viestittää käyttötarkoitustaan, herättää huomiota ja elävöittää katutilaa.

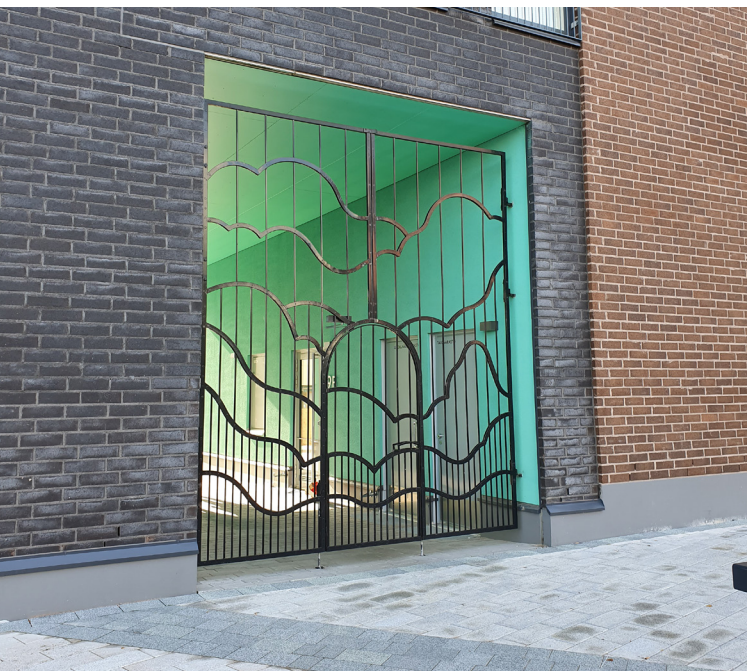
Kuvat 101-103. Esimerkkejä julkisivussa erottuvasta kivijalkakerroksesta: 2. kerroksen korkuisessa kivijalkakerroksessa mm. väri ja materiaalit erottuvat muusta julkisivusta ja parvekkeet alkavat vasta 3. krs ylöspäin. Suuret ikkunapinnat avaavat toiminnan katutilaan tai toimivat näytetikkunoina, kuten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





Sisäänkäyntien ja porttigongien korostaminen

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



Värit, materiaalit ja detaljit

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

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

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

Rajapinnat ja puolijulkiset tilat

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

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

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





ihmisten kanssa, esimerkiksi etupihallaan kadun varressa.

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

Arkadit, katokset

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



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

Toiminnan levittäytyminen katutilaan

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

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

Viherrakentaminen

Viherrakentaminen on eräs tärkeimmistä kävely-ympäristön elävöittämisen, rajaamisen ja viihtyvyyden parantamisen keinoista sekä yksinään että myös yhdessä muiden keinojen kanssa. Koska Aviapoliksessa on niukasti luonnonympäristöjä, katutilan vihreys on olennainen osa koko alueen viherstrategiaa. Korttelin ja kadun rajapinnan viherrakentaminen voi tarkoittaa esimerkiksi puita, kiinteistöjen etupuutarhoja, taskupuistoja, pensaitoja ja köynnösisistutuksia. Paikoissa, jonne katutilaan ei saada muita elävöittäviä elementtejä,

viherrakentamista voidaan käyttää jalankulkureitin molemmin puolin rajaamassa ja tuomassa varjoisuutta, viileyttä ja tuulensuojaa kävelijän tilaan. Sisäänkäyntien edustojen ja terassien viherrakentamisella saadaan lisättyä myös kivijalkakerroksen kiinnostavuutta.

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

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



3 VIHREÄ KAUPUNKI

Aviapoliksen kaupunkivihreän malli

Ilmastomuutos vaatii kaupunkisuunnittelua uusille urille. Veromiehen alue muuttuu kivistä teollisuusalueesta monimuotoiseksi ja vihreäksi uudeksi kaupunginosaksi. Aviapoliksen kaupunkivihreän mallin tavoitteena on säilyttää metsäsaarekkeitä, luoda vehreydellä viihtyisyyttä ja hyödyntää erilaisia urbaaniin ympäristöön soveltuvia luontopohjaisia ratkaisuja. Monipuolinen puu- ja kasvilajisto aukioilla ja viherkaduilla sekä korttelipihojen riittävä ekologisuus takaavat luontohyötyjen kokonaisuutta.

3.1 TAVOITTEET

Ilmastomuutokseen varautuminen ja ekologisuus

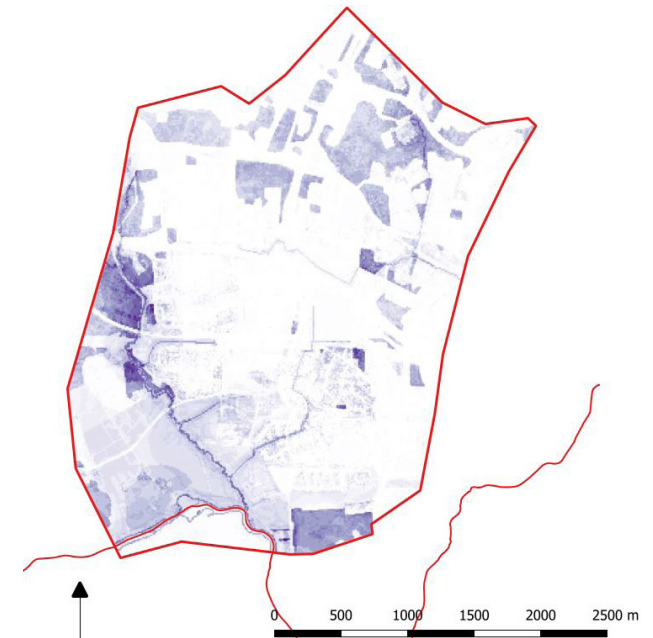
Viime vuosina globaalit sään ääri-ilmiöt ovat lisääntyneet ja vaikutukset näkyvät myös Suomessa. Vastedes kaikki ympäristösuunnittelu ja rakentaminen tulee tehdä vastuullisesti ilmaston näkökulmasta, sillä ilmastomuutos lisää säiden ääri-ilmiöitä, kuten hellejaksoja, tulvasateita ja myrskytuulia. Aviapoliksen kaupunkivihreän mallin suunnitteluperiaatteet viedään toteutuksen tasolle

mm. hulevesien luonnonmukaisella hallinnalla ja monimuotoisen kasvillisuuden käytöllä. Riittävillä viheralueilla sekä vehreiden sisäpihojen ja katu-tilojen toteutuksella kohtuullistetaan läpäisemättömän maapinnan määrää. Lisäksi säilyttämällä puustoa voidaan vähentää tuulisuutta, paikallismaston äärevöitymistä sekä ylläpitää olemassa olevia ja toimivia ekosysteemejä.

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

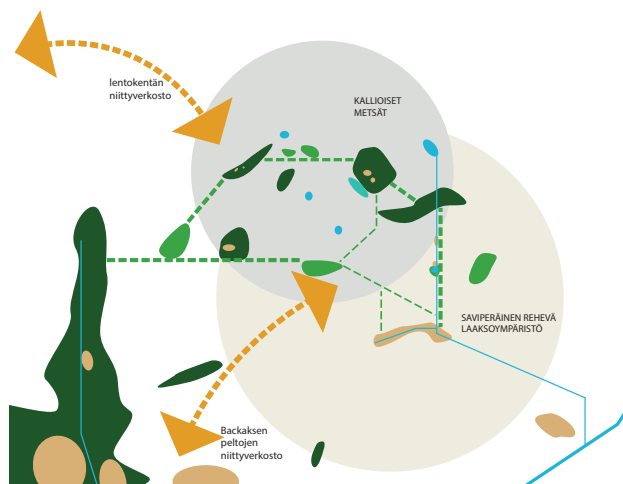
Terveys- ja viihtyisyyttä

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



Kuva 120. Kuvassa sinisellä ekosysteemipalveluiden ydinalueet. Veromiehen alue korostuu valkoisena mikä kertoo viheralueiden vähäisyydestä. Nykyiset ekosysteemipalvelut ovat sade- ja sulamisvesien virtauksen sekä veden laadun säätelyt, pienilmaston ja ilmanlaadun säätelypalvelut. Ekosysteemipalvelut ovat luontohyötyjä ihmisille kaupunkiympäristössä. Asukkaiden ja työntekijöiden virkistäytyminen, henkinen ja fyysinen terveys, viherympäristön tarjoamat kokemukset sekä elämykset sekä esteettisyyden ja inspiraation lähteet tuovat alueen ihmisille syvempiä merkityksellisyyden ja pysyvyyden tunteiden mahdollisuuksia. (Vantaan luontohyödyt -Selvitys ekosysteemipalveluista yleiskaavatyön taustalle, WSP 2018).

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



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

Parannetaan alueen imagoa

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

Kehitetään vihreät suunnitteluperiaatteet ja työkalut niiden toteuttamiseen

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

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





3.2 VIHERVERKOSTO

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

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

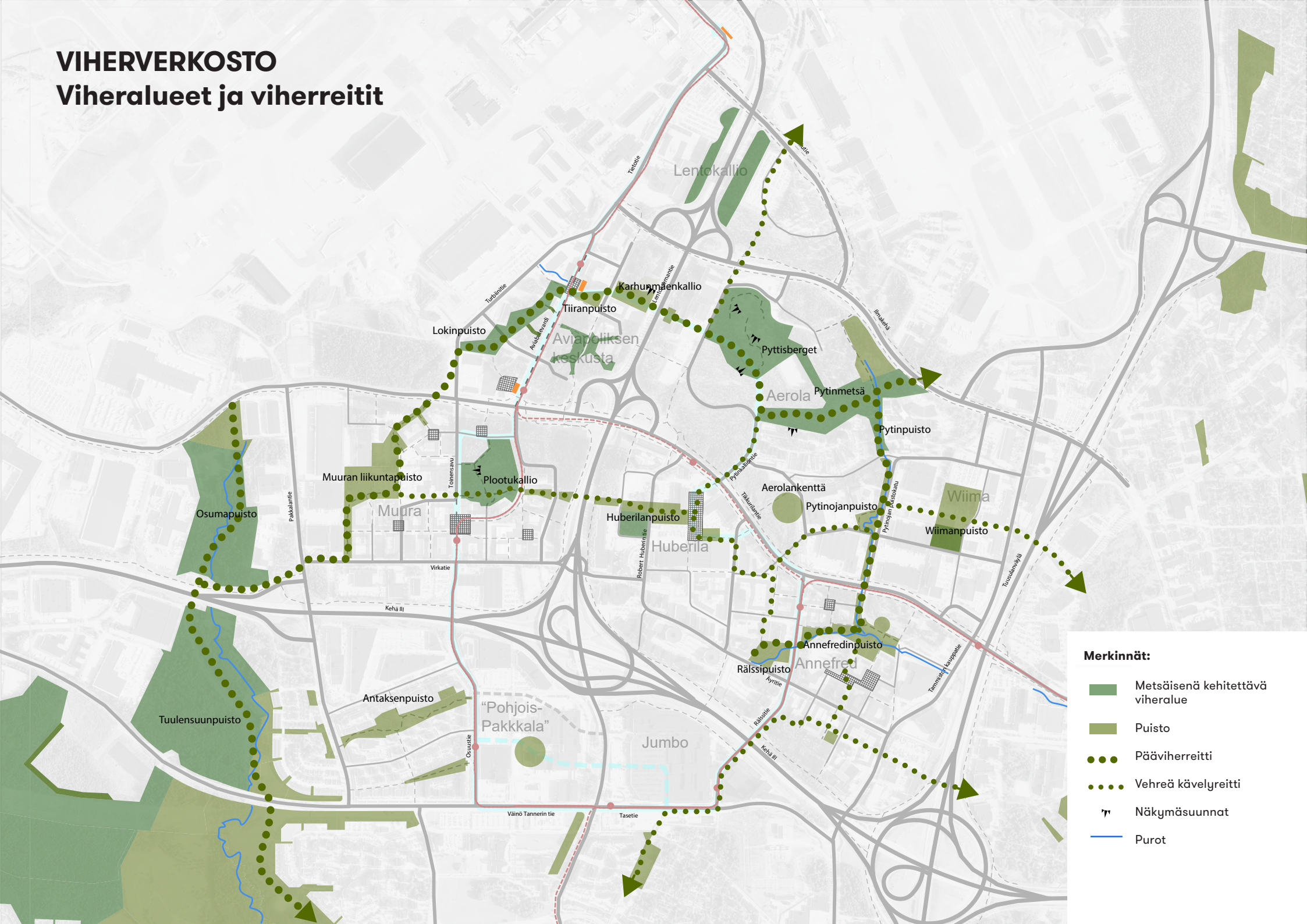
Kuvat 123-124. Ekosysteemipalvelujen kannalta tärkeimmät paikat ovat ekologisesti rikkaita ja kasvillisuudeltaan vanhoja metsäalueita sekä puronvarsia, joissa yhdistyy sinivihreät ekosysteemipalvelut.

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

Suunnitteluperiaatteissa on huomioitu Vantaan ratikan kaavarungon luontoselvitykset 2020 ja vireillä olleiden asemakaavojen yhteydessä tarkennukset luontotyyppien ja eläinlajien osalta. Aviapoliksen keskustan tuntumassa metsiä tuhoutuu asuin- ja toimitilakorttelien alueella jonkin verran, mutta olemassa olevia puita ja metsäisyyttä säädetään korttelipihoille ja virkistysreittien tuntumaan. Nämä asemakaavat perustuvat kaavarungon 2016 ja yleiskaavan 2020 näkökulmaan hyödyntäen asemanseutuja resurssiviisaasti ja tukeutuen julkiseen liikenteeseen.

VIHERVERKOSTO

Viheralueet ja viherreitit





3.3 VIHREÄN KAUPUNGIN SUUNNITTELUPE- RIAATTEET

3.3.1 Julkinen viherympäristö

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

Uraanissa kaupunkivihreän suunnittelussa korostetaan monipuolista kasvi- ja puulajistoa sekä kukkivien puiden ja niittyjen runsautta pölyttäjähöyrynteisten sekä asukkaiden ja työntekijöiden iloksi. Lisäksi alueelle sovelletaan 3-30-300 -periaatetta: 3 puuta näkyy jokaisesta asunnosta, 30 % latvuspeittävyys ja lähin viheralue 300 m etäisyydellä. Katu- ja puistopuiden lajivalinnoissa pyritään monimuotoisuuteen ns. Santamourin mallilla. Siinä suunnitellaan puulajisto yhdistelemällä kasvilajeja eri heimoista ja lajeista. Näin korostuu biologinen monimuotoisuus, kun osa puulajeista sietää ilmastoon ääri-ilmiöitä paremmin tai yhteen puulajiin iskevä tauti ei tarvele kaikkea alueen puustoa. Virkistymetsissä säilytetään puustoa ja muuta kasvillisuutta mahdollisimman paljon, mikä tukee hiilineutraalisuustavoitteita.

Puistot ja lähivirkistysalueet

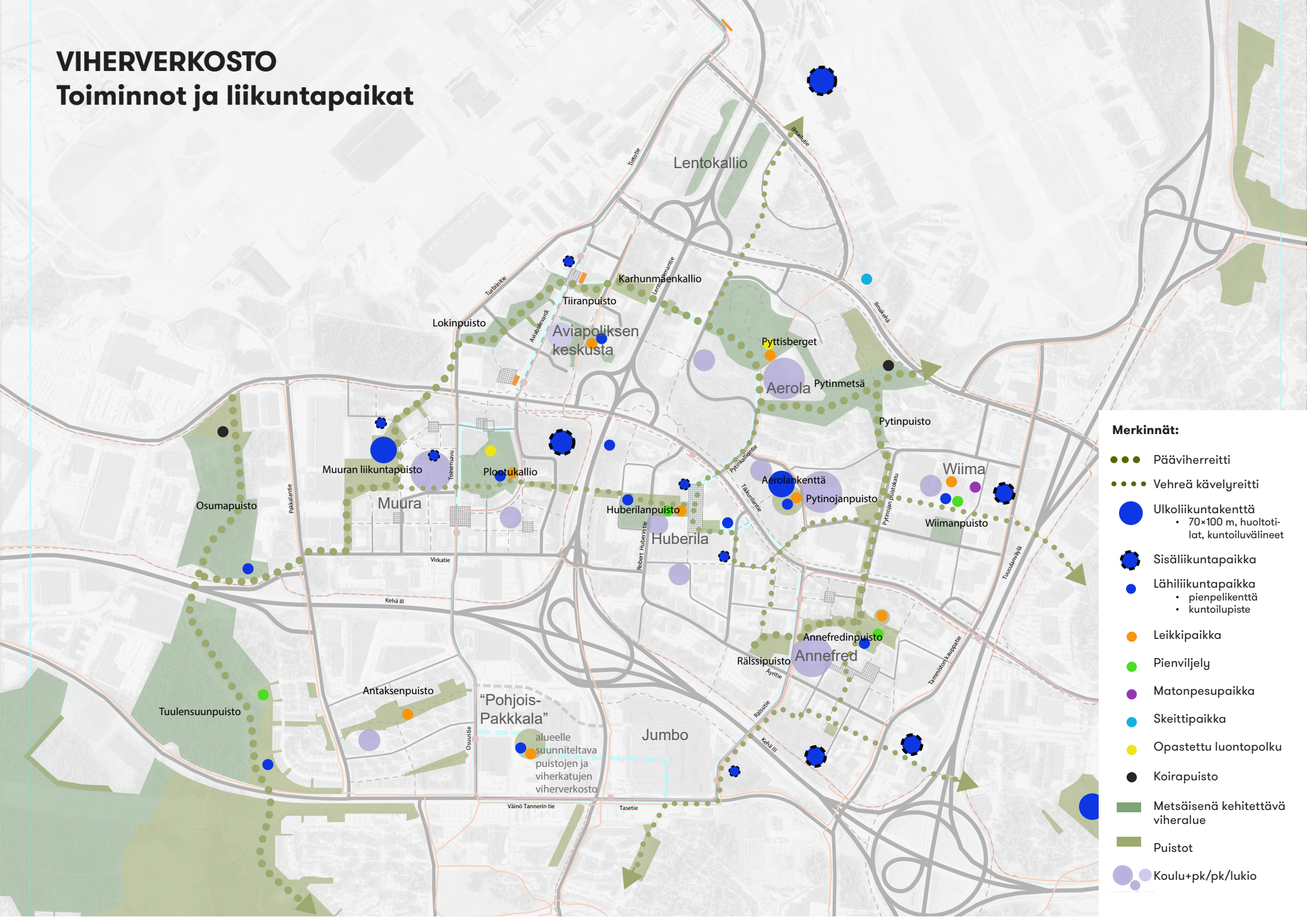
Metsäisyys ja luonnonmukaisuus ovat tärkeimmät Veromiehen viherympäristön arvot, joita suunnittelussa korostetaan. Suurimmat säästettävät metsäalueet ovat Plootukallio ja Pyttisberget, joihin suunnitellaan kulultaan ohjattuja reittejä kalliokasvillisuuden suojelemiseksi ja luontopolkuja opasteineen.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

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

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

VIHERVERKOSTO

Toiminnot ja liikuntapaikat





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

Liikuntapaikat

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

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



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

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

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

Viherkadut

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

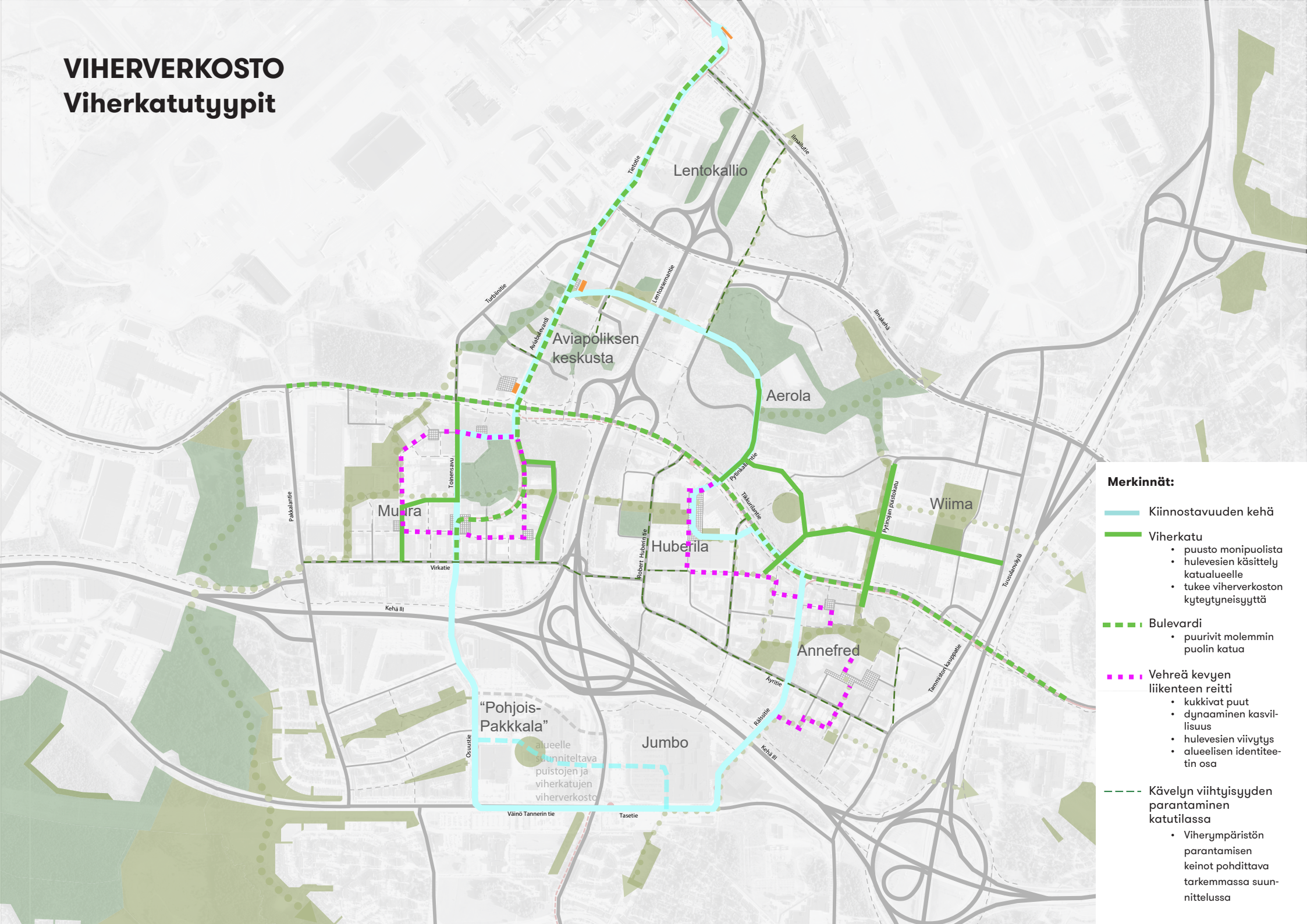
Viherkaduille suunnitellaan monipuolinen puulajisto ja muulle kasvillisuudelle sekä hulevesien viivytämiselle varataan tilaa. Viherkadun istutuskaisat vaihtelevat tavallisesta 4 metrin levyisestä puurivin

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



VIHERVERKOSTO

Viherkatutyypit



Merkinnät:

--- Kiinnostavuuden kehä

— Viherkatu

- puusto monipuolista
- hulevesien käsittely katualueelle
- tukee viherverkon kytkeytyneisyyttä

--- Bulevardi

- puurivit molemmin puolin katua

--- Vehreä kevyen liikenteen reitti

- kukkivat puut
- dynaaminen kasvillisuus
- hulevesien viivytys
- alueellisen identiteetin osa

--- Kävelyn viihtyisyyden parantaminen katutilassa

- Viherympäristön parantamisen keinot pohdittava tarkemmassa suunnittelussa

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

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

Muut kadut

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

Katupuuriveillä korostetaan kadun tai katuosuuden kaupunkikuvallista merkitystä. Tikkurilantie, Muuranraitio ja Aviabulevardi toteutetaan bulevardeina siten, että kadun molemmin puolin on puurivit. Muille kaduille istutetaan puita monimuotoisesti ryhmitellen. Esimerkiksi Tietoteillä puustutuksilla lisätään kävely-ympäristön houkuttelevuutta. Kapeimmilla tonttikaduillakin varataan tilaa

puille. Koko katu tai katuosuus on suunniteltava kaupunkikuvallisena kokonaisuutena. Katupuut eivät saa olla katusuunnittelun jakojäännöksiä paikoissa, joissa kadulle varattua tilaa on jäänyt satunnaisten puiden paikkojen verran.

Aukiot

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

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

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

Kuvat 137-138. Aukiot. Esimerkkejä vehreistä aukioista.





penkkeineen ja pistokkeineen puhelimen latausta, satunnaista työskentelyä tai pop-up tapahtumaa varten. Tarvittava sähkö voidaan tuottaa aurinkopaneeleilla, jotka mieluiten sijoitetaan kasvikatton päälle.

3.3.2 Vehreys yksityisellä maalla

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

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



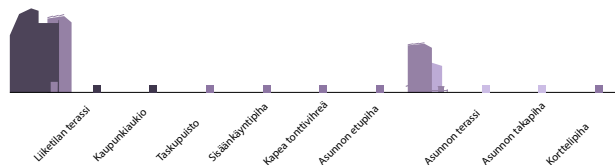
Kuvat 139-142. Vehreitä sisäpihoja, pihan osana äilytettyä kallioita ja puustoa sekä esimerkki maantasaosunnon etupuutarhasta.

alkuperäistä kasvillisuutta ja kalliota sekä samalla vältetään kansipihojen tiheä korjaustarve.

Kasvikattojen hyötynä on mm. niiden lämpöä tasaava vaikutus: kesähelteillä kasvikatto vähentää alapuolisen tilan jäähdytystarvetta ja talvella lämmitystarvetta, mikä säästää energiaa. Kasvikatoilla (etenkin niitty- tai ketokatoille) voidaan tukea luonnon monimuotoisuutta sekä hulevesien hallintaa ja edistää viidennen julkisivun kehittymistä alueellisen identiteetin osana. Kokonaistavoitteena on maailman vihrein lentokenttäkaupunki.

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

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



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

Vihertehokkuus

Vihertehokkuus on laskentamalli, jolla luodaan luonnon monimuotoisuutta edistäviä ja viihtyisiä korttelipihoja. Kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia ja viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita. Viherkatot luovat kukkivia niittyjä ja parantavat rakennusten energiatehokkuutta. Vehreät pihat tuovat viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä tuottavat ekosysteemipalveluita. Nämä edistävät osaltaan kestävän kehityksen ja

ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuusmenetelmällä varmistetaan riittävä kasvullinen ja läpäisevä pinta-ala tonteilla. Tämän merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa ja sen vaikutusten hillitsemisessä korostuu kaupunkien tiivistyessä.

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

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

Kuva 144. Veromiehen alueella käytettävät vihertehokkuuden tavoiteluvut käyttötarkoituksen mukaan.



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

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

Taskupuistot

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

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

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



Siellä voi olla kalusteita, kuten katos pöytineen ja latauspistokkeineen.

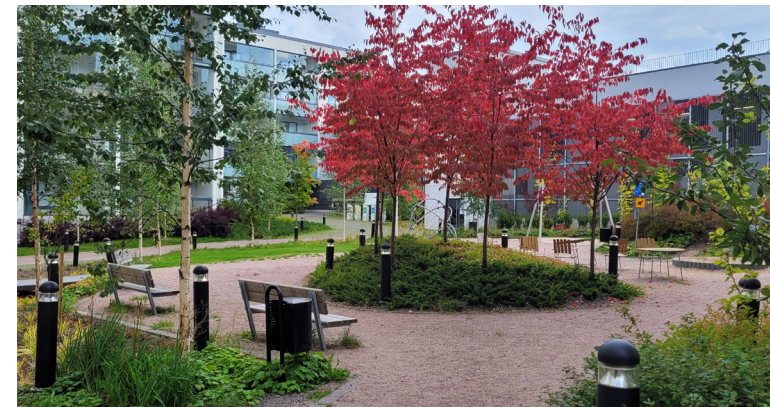
Kunkin taskupuiston suunnittelussa huomioidaan paikan luonne niin kasvien kasvuympäristönä ja ihmisten sosiaalisena kohtaamispaikkana kuin tontin rajautumisena katutilaan. Katoilta johdettuja hulevesiä voidaan viivyttää taskupuistoissa ohjaamalla vedet kasveille. Kasvillisuutena tulee suosia ensisijaisesti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

Pihojen vehreyden maksimointi

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

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

Kuvat 149-153. Korttelien sisäpihoja.





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

3.3.4 Hulevesien hallinta

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

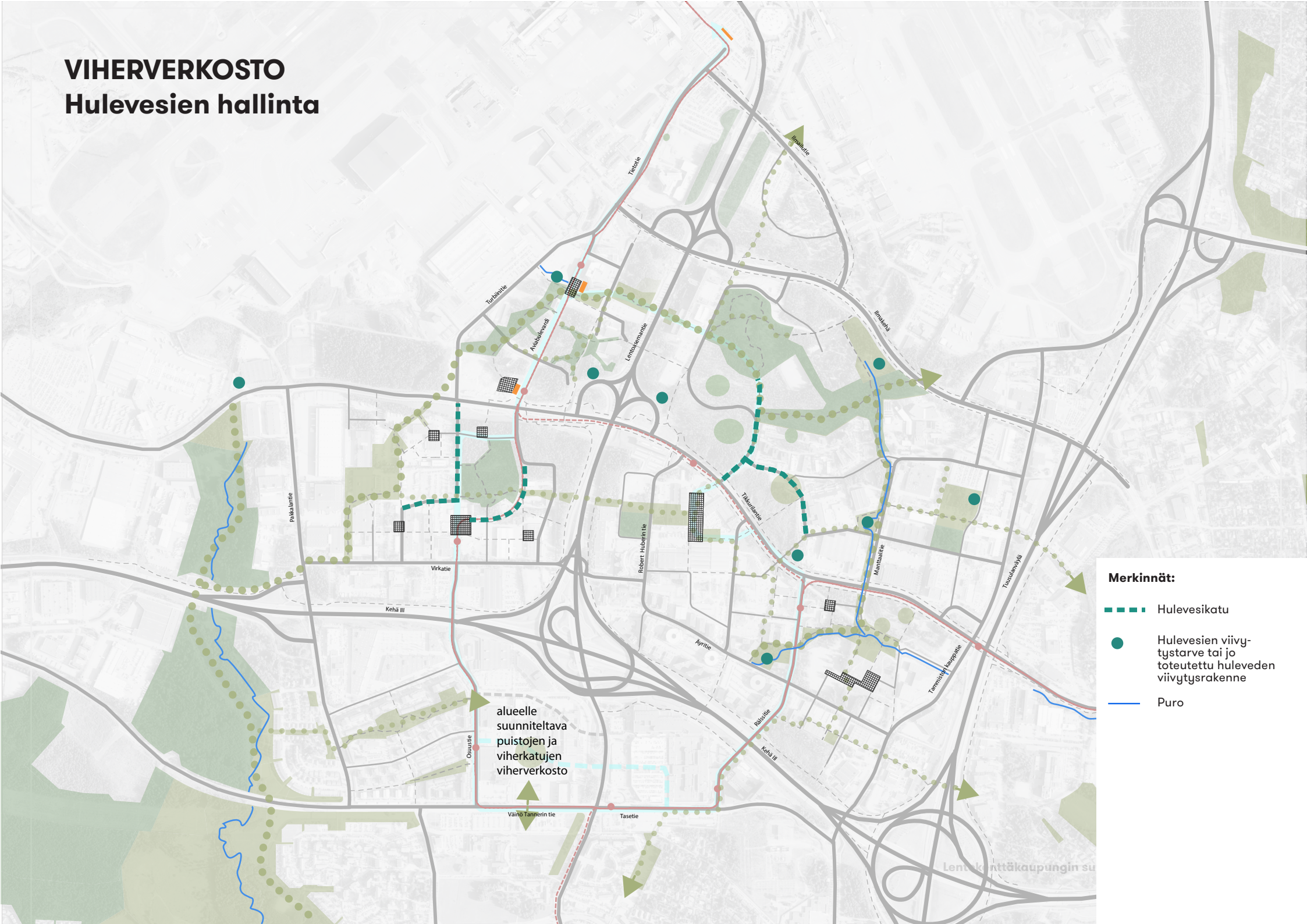
Korttelialueilla maanvaraisista hulevesien hallintajärjestelmistä voidaan kehittää kauniita ja kiinnostavia pihan aiheita vesipintoihin ja kasveihin. Helteiden yleistyessä pienenkin vesiaiheen läheisyys virkistää. Hulevesien käsittelytarvetta voidaan vähentää kasvikoilla, jotka ovat ensisijaisen tärkeitä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

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



VIHERVERKOSTO

Hulevesien hallinta



4 RESURSSIVIISAS KAUPUNKI

Kohti hiilineutraalisuutta!

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

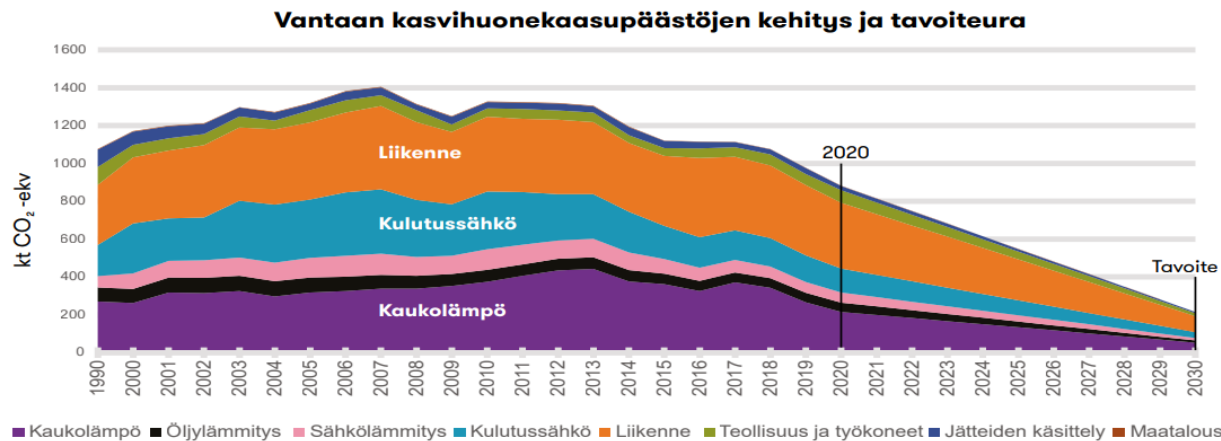
4.1 TAVOITTEET

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

Hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi on hyödynnettävä saatavilla olevia maankäyttöpoliitiikan työkaluja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä.

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

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



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

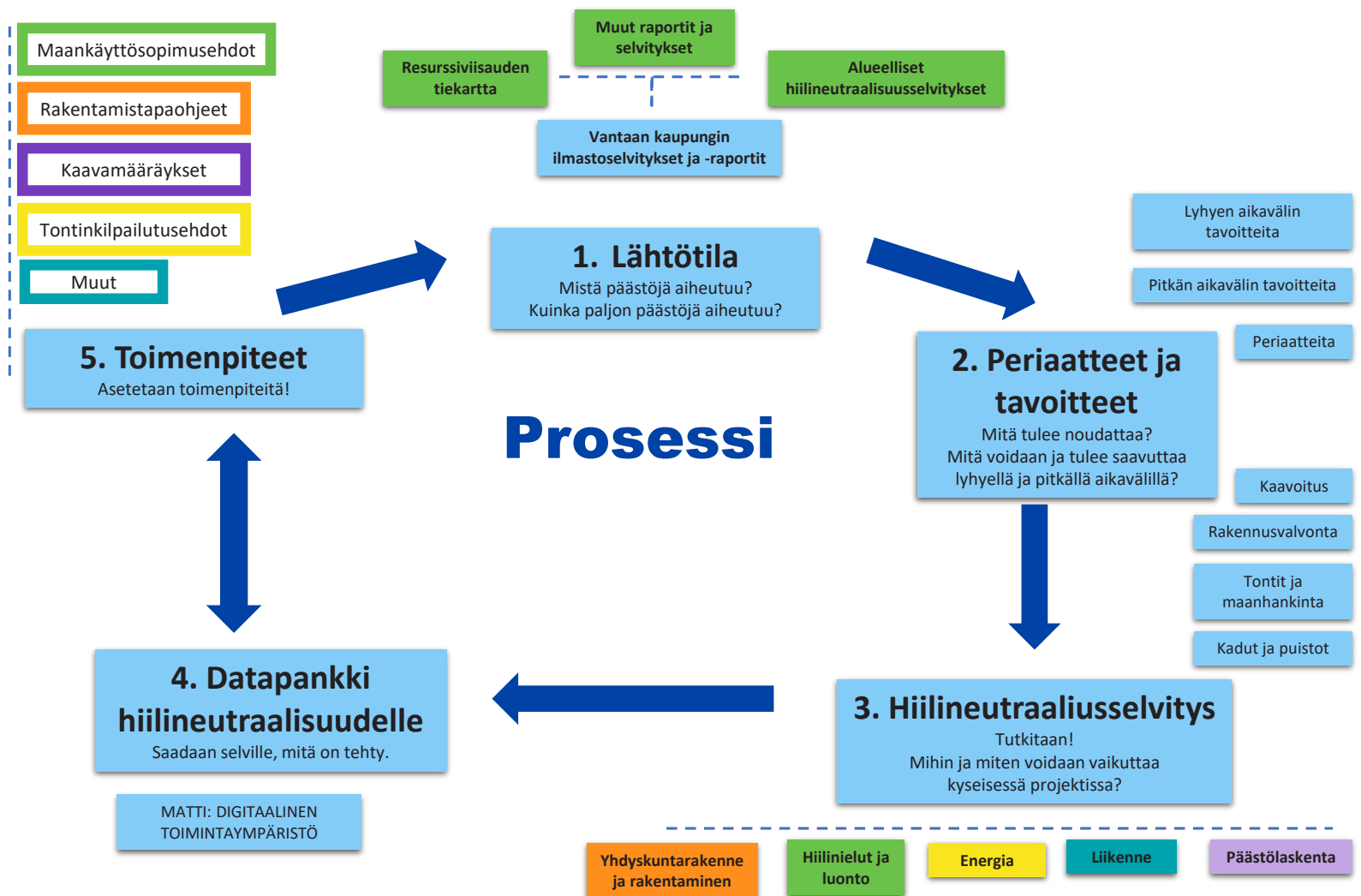
elinkaaren aikana. Mitä myöhäisemmäksi jätetään vaikutusten huomioiminen, sen pienemmäksi jäävät vaikutusmahdollisuudet. Siksi on tärkeää huomioida hiilineutraalisuuden pyrkiminen jo projektin elinkaaren alussa.

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

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

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





Kuva 167. Hiilineutraalisuusprosessi ja sen osa-alueet kaavahankkeissa.

4.2 HIILINEUTRAALISUUS KAAVOITUSPROSESSIN OSANA

Vantaalla on kaavoitusta varten kehitetty toimintamalli hiilineutraalisuuden edistämiseksi ja korostamiseksi. Se koostuu seuraavista osista: lähtötila, periaatteet ja tavoitteet, hiilineutraalisuusselvitys, datapankki ja toimenpiteet. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa keskitytään erityisesti osiin, jotka koskevat kaupunkia ja muita maanomistajia. Edellisen sivun kuva 167 kertoo prosessin vaiheista.

Hiilineutraalisuusprosessi on laadittu yhteensopivaksi kaavoitusprosessin kanssa (kuva 168). Kaupunki on kartoittanut sekä kaupunkitasolla että alueellisesti 1) lähtötilan, jossa selvitetään esimerkiksi, mistä eri tekijöistä ja kuinka paljon päästöjä aiheutuu sekä tunnistetaan ne kohdat, joihin voidaan vaikuttaa. Kaavatöiden aikana hahmotetaan esitetyn lähtötilan pohjalta 2) noudatettavat periaatteet sekä pitkän ja lyhyen aikavälin tavoitteet.

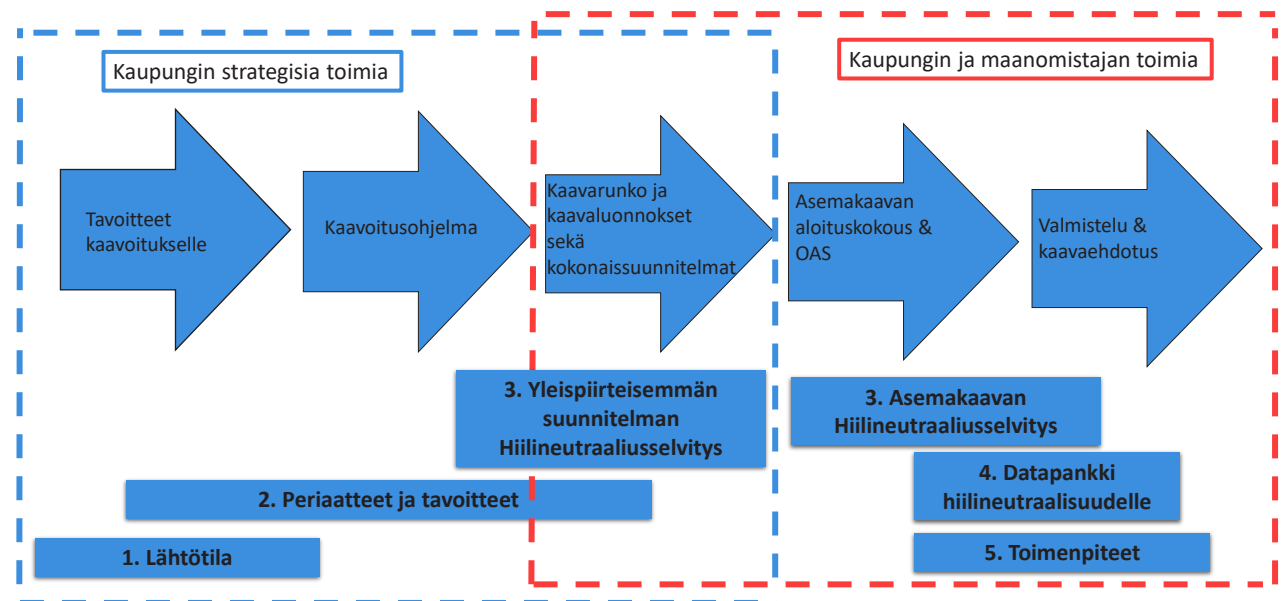
Isompien kokonaissuunnitelmien kuten kaavarungon kohdalla kaupunki arvioi 3) yleispiirteisemmän tason hiilineutraalisuusselvityksen tarpeen ja tarkkuuden. Asemakaavaa laadittaessa hiilineutraalisuusselvitys on aina osa prosessia, mikä todetaan asemakaavan aloituskokouksessa.

Asemakaavan 3) hiilineutraalisuusselvitys laaditaan aloituskokouksessa esille tuotujen tavoitteiden pohjalta. Selvitys voidaan tehdä viitesuunnitelman valmistettua tai sitä voidaan käyttää jo suunnittelun aikana esimerkiksi eri vaihtoehtotarkastelussa. Sen

pohjalta laaditut hiilineutraalisuutta koskevat 5) toimenpiteet, kuten asemakaavamääräykset, tallennetaan päivittyvään 4) hiilineutraalisuuden datapankkiin, jota hyödynnetään Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustyön kehittämisessä sekä tulevilla kaavahankkeilla.

Tämä prosessi on yhteneväinen kaupungin muun ekologisesti kestävä toiminnan kanssa ja tukee

sitä. Tämä toimintamalli ei ole riippuvainen lakimuutoksista, sillä toimintamallin mukainen ohjaavuus ei sitoudu tietynlaiseen tekniseen tai teknologiseen ratkaisuun. Päinvastoin tämä toimintamalli auttaa kaavahankkeessa toimimaan määrätietoisesti ja noudattamaan selvityksessä esiin tulleita seikkoja.



Kuva 168. Hiilineutraalisuusprosessi osana kaavoitusta.



4.2.1 Lähtötila sekä periaatteet ja tavoitteet

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

Periaatteet ja tavoitteet voidaan jakaa pitkälle ja lyhyelle aikavälille. Esimerkiksi Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet selvityksessä on listattu kaupungin keskeisimpiä ilmastotoimenpiteitä toteutettavaksi valtuustokauden 2021–2025 aikana. Näitä periaatteita ja toimenpiteitä voidaan hyödyntää maankäyttöpolitiikassa hiilineutraalisuuden ja resurssiviisauden edistämiseksi. Kuvassa 169 on esitetty eri teemoja ja esimerkkejä vastaavista toimenpiteistä ja ohjauskeinoista (lähde: ”Hiilineutraalit ja resurssiviisaat alueet”).

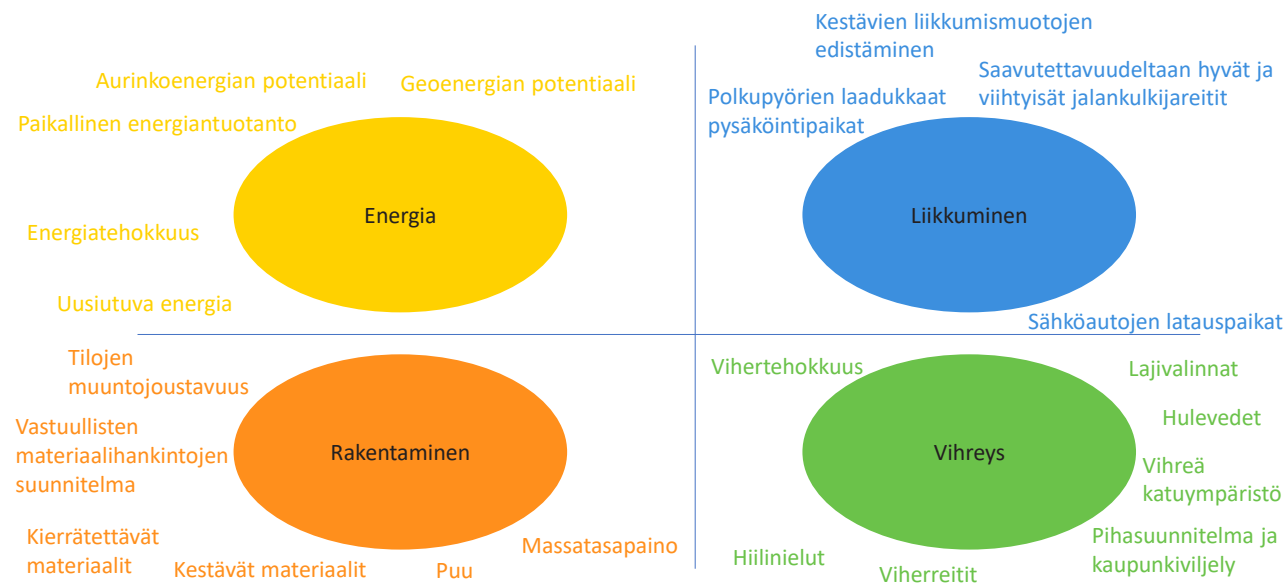
Kyseistä periaatetta on sovellettu myös kaavaluonnoksiin. Vieressä oleva kuva 168 esittelee Muuran (kaavanumero 052600, kaupunginhallitus 5.9.2022) asemakaavaluonnoksen yhteydessä maanomistajille esitettyä hiilineutraalisuuden tavoitteisiin ja periaatteisiin liittyvää keinovalikoimaa. Tämän tarkoituksena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

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

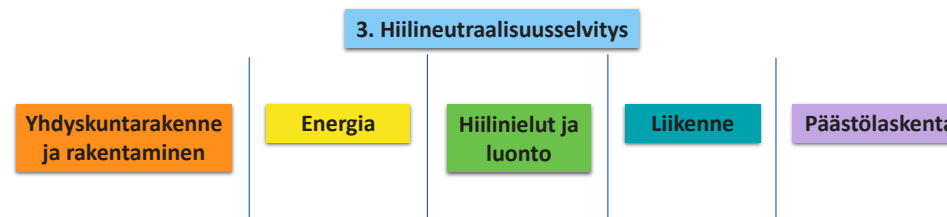
4.2.2 Hiilineutraalisuus selvitys

Hiilineutraalisuus selvitys on kaavan yhteydessä tehtävää ilmastovaikutusten arviointia. Hiilineutraalisuus selvityksiä on kahdenlaisia. Yleispiirteisempi hiilineutraalisuus selvitys voidaan laatia kaavarungon ja kaavaluonnoksen sekä kokonaissuunnitelmien yhteydessä. Tarkempi asemakaavan hiilineutraalisuus selvitys puolestaan tehdään asemakaavan laadinnan yhteydessä.

Maanomistaja teettää hankekohtaisen hiilineutraalisuus selvityksen, jossa tarkastellaan hiilineutraaliuuteen vaikuttavia asioita kuten muun muassa yhdyskuntarakennetta ja rakentamista, energiaa, hiilinieluja ja luontoa, liikennettä ja päästölaskentaa. Tavoitteena on tunnistaa selvityksen avulla, millä keinoin voidaan kyseisessä hankkeessa edistää hiilineutraalisuutta. Hiilineutraalisuus selvitys laaditaan toistaiseksi vapaamuotoisena, mutta jatkossa on tarkoituksena kehittää tälle kaupunkia koskeva ohjeistus. Hiilineutraalisuus selvityksen sisältö määritellään hankekohtaisesti yhdessä kaupungin eri toimijoiden kanssa. Valmiin selvityksen pohjalta tunnistetaan toimenpiteet, joilla kyseisessä hankkeessa voidaan edistää hiilineutraalisuutta ja laaditaan tarvittavia asemakaavamääräyksiä ja päätetään muista toimenpiteistä. Hiilineutraalisuus selvitys tukee kaikkien päästölaskureiden käyttöä. Edellisen sivun kuva 171 kertoo tähän mennessä huomioituja teemoja hiilineutraalisuus selvityksessä.



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



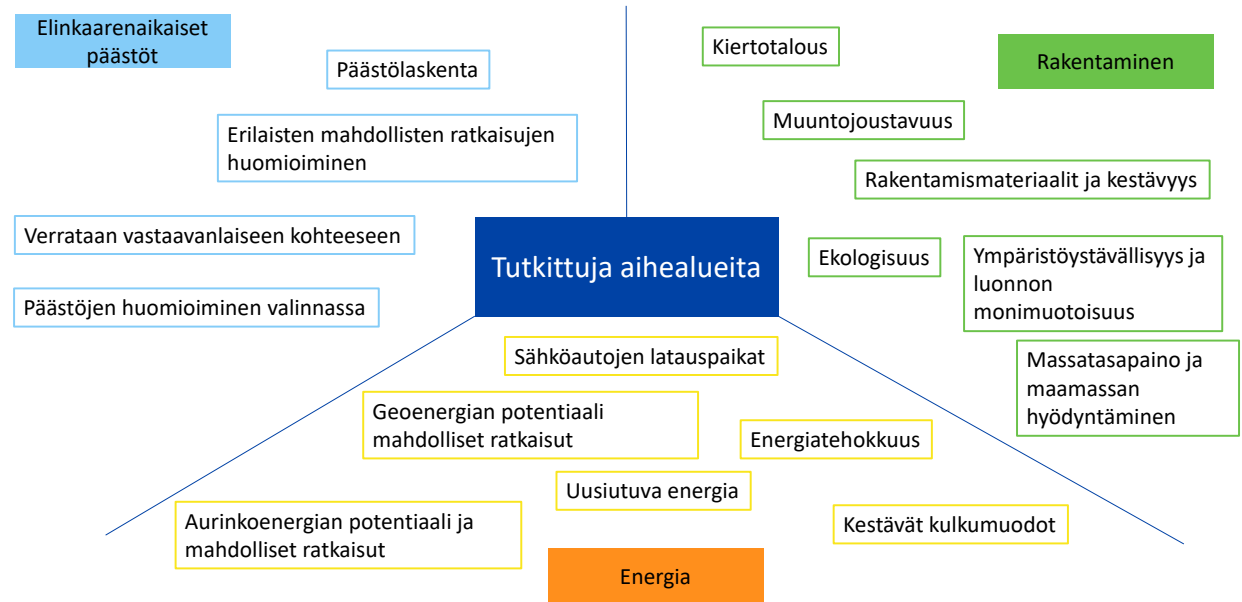
Kuva 171. Hahmotelma hiilineutraalisuus selvityksen sisällöstä. Nämä ovat tähän mennessä suosituimpia teemoja.

Esimerkinä case Mondo

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

Mondon hiilineutraalisuusselvityksen toteuttamisessa edettiin seuraavasti:

1. Sovittiin maanomistajan kanssa, että hiilineutraalisuusselvitys tehdään pilottina tähän kohteeseen.
2. Selvitettiin kaupungin sisäisesti, mitä selvityksen tulisi sisältää ja keskusteltiin näistä maanomistajan ja konsultin kanssa.
3. Ryhdyttiin toteuttamaan selvitystä ja käytiin selvitykseen liittyviä teemapalavereja.



Kuva 172. Mondossa tutkitut aihealueet, 2020.

4. Kommentoitiin hiilineutraalisuusselvityksen alustavaa versiota.
5. Käytiin palaveri lopullisesta hiilineutraalisuusselvityksestä ja pohdittiin yhdessä kaavamääräyksiä ja muita toimenpiteitä hiilineutraalisuusselvityksen pohjalta.

Hiilineutraalisuusselvityksen pohjalta Mondon kaavaan laadittiin muun muassa seuraavia määräyksiä:

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

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

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

4.2.3 Datapankki ja toimenpiteet

Hiilineutraalisuusselvitykset ja datapankki auttavat pysymään ajan tasalla toteutettavien toimenpiteiden kuten kaavamääräysten suhteen. Hiilineutraalisuusselvityksen avulla huomioitujen ilmastotoimenpiteiden ovat merkityksellisiä eri vaiheissa hankkeen elinkaarta. Osa huomioitavista ilmastotoimenpiteistä saattaa olla ajankohtaisia vasta myöhemmin, kun hanke on jo toteutettu ja jopa elinkaarensa loppusuoralla. Ilmastotoimenpiteitä

asetetaan projektin toteutettavuutta huomioiden niin, että ei estetä ajansaatossa ilmastoystävällisempien toimenpiteiden toteutuminen, mutta kuitenkin niin, että pyritään hiilineutraalisuustavoitteeseen hankkeessa.

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

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



Kiehtova kaupunki

Osa-alueiden suunnitteluperiaatteet

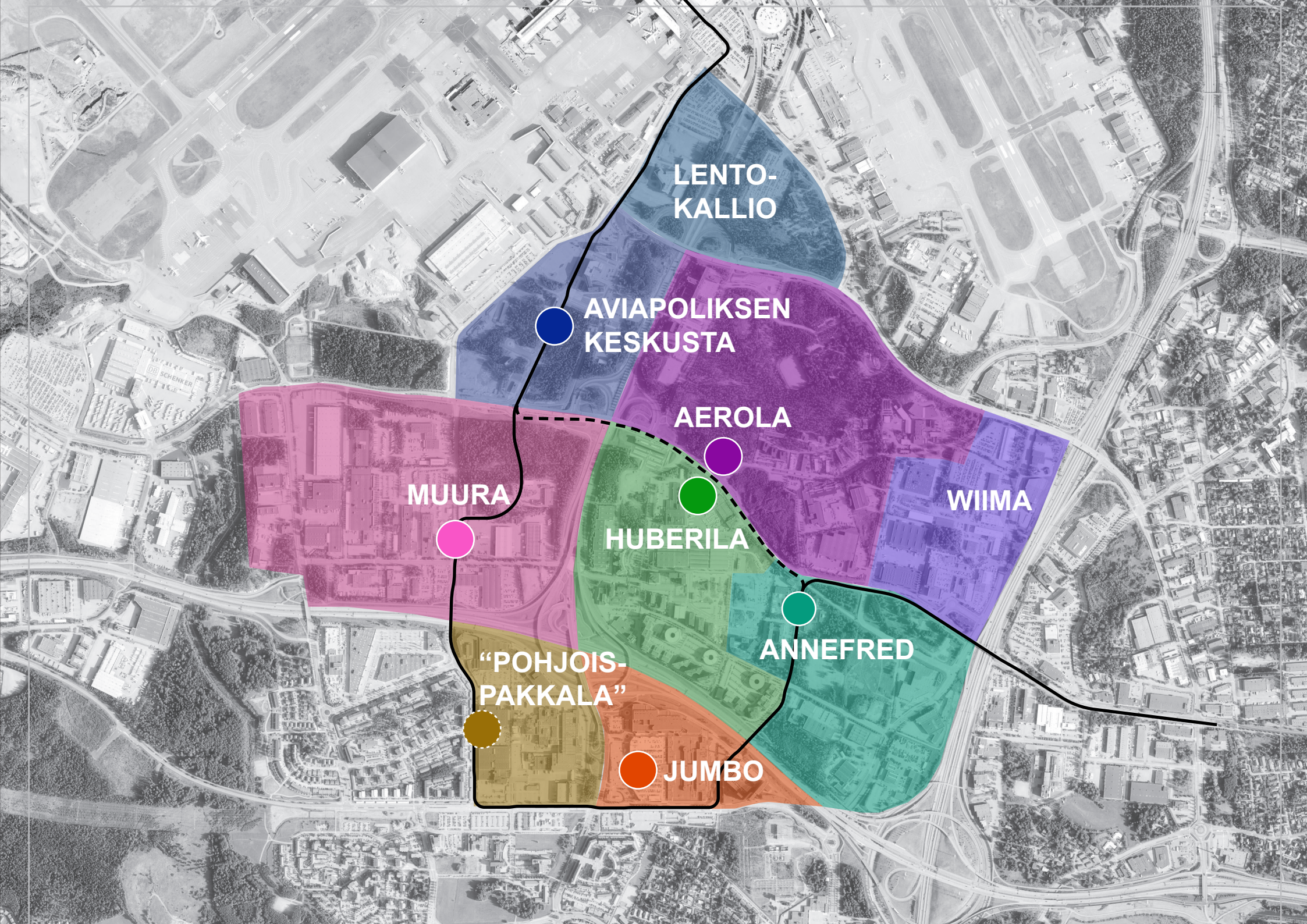
Kaupungista saadaan kiehtova muun muassa siten, että sen eri osille kehitetään omaleimainen ja tunnistettava ilmeensä. Veromiehen ja ”Pohjois-Pakkalan” luontaisia lähtökohtia kehitetään kunkin osa-alueen erityisiksi piirteiksi, mitä jatkosuunnittelussa vahvistetaan.

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

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



Kuva 1. Lentokenttäkaupungin osa-alueiden monimuotoinen kokonaisuus.



LENTO-
KALLIO

AVIAPOLIKSEN
KESKUSTA

AEROLA

MUURA

WIIMA

HUBERILA

ANNEFRED

“POHJOIS-
PAKKALA”

JUMBO

Lentokallio

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

Elävä kaupunki

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

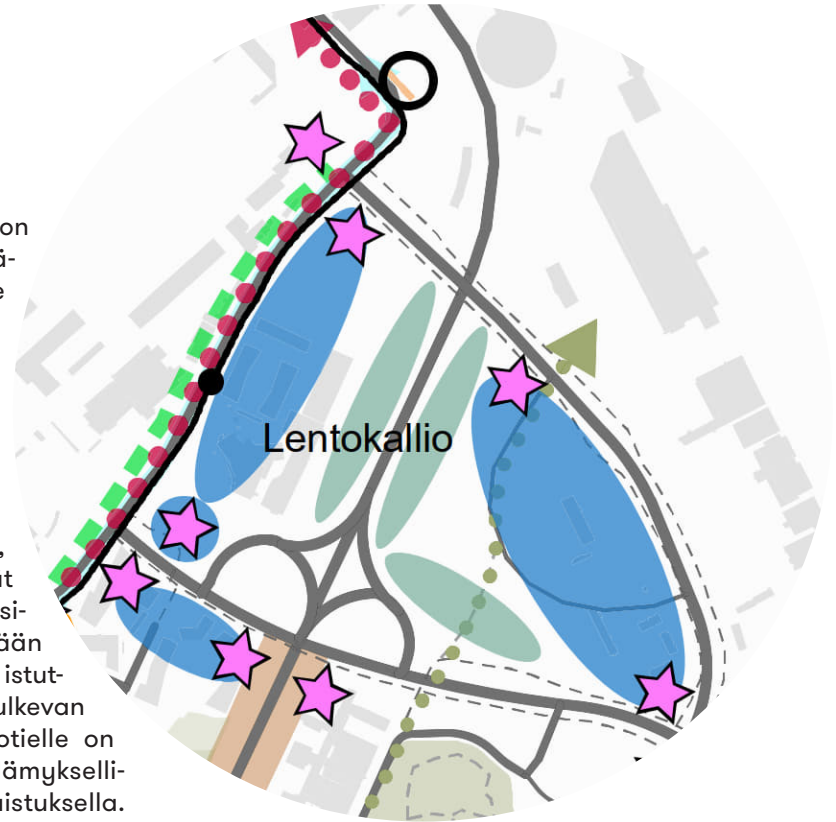
Tietotie on vilkas yhteys, josta luodaan sujuva ja miellyttävä reitti lentoaseman ja Aviapoliksen keskustan välille. Tietotie on myös kiinnostavuuden kehän jatke lentoasemalle. Sen varressa on katu-tilaan avautuvia kivijalkatiloja sekä viherrakentamisella luotua viihtyisyyttä. Tietotien itä laidalla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

Kaupunkikuva

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

Arkkitehtuuri

Arkkitehtuuri on futuristista, kokeellista, ennennäkemätöntä ja skandinaavista. Rakennusten korkeudet ovat vaihtelevia, mutta myös kohtalaisen korkeita, mikä näin lähellä lentokenttää tarkoittaa enintään noin kahtatoista kerrosta. Tämä on paikka, jossa rakennusten silueteilla voi ja tulee hullutella; pilliparien alue, joka herättää lentokoneesta poistuvan uteliaisuuden ja saa hänet seuraamaan. Vähintään



Kuva 2. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Lentokallion kohdalta. [kts.sivu 19]

pitkien näkymien päätteinä kortteleiden kulmissa ja Lentoasemantien ramppisilmukoiden äärellä tulee olla laadukasta ”Lentokallion arkkitehtuuria”. Julkisivujen materiaalit ja värit ovat pääosin kotoisin ilmailusta; sileää pintaa, metallia ja lasia. Ihmisen lähellä, mm. maantasokerroksessa, tulee kuitenkin käyttää ns. lämpimämpiä materiaaleja kuten puuta.

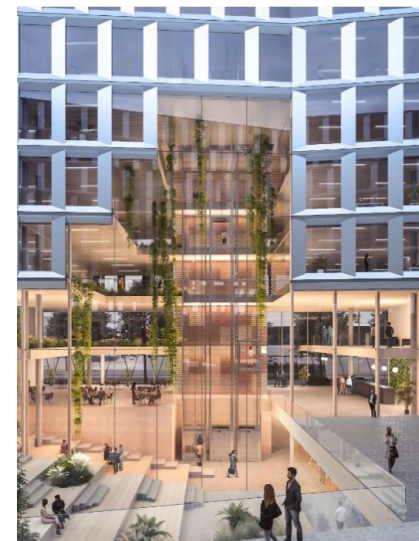
Rakennukset tulee suunnitella muuntojoustavina, jotta niihin on mahdollista sijoittaa eri tyyppisiä työtiloja ja toimintoja.

Kaupunkivihreä

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

Asiasanat:

**Portti
maailmalle
Ilmailu
Kokeellisuus
Siluetit
Aviapoliksens
kaunein katu**



Aviapoliksen keskusta

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

Elävä kaupunki

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

Kaupunkikuva

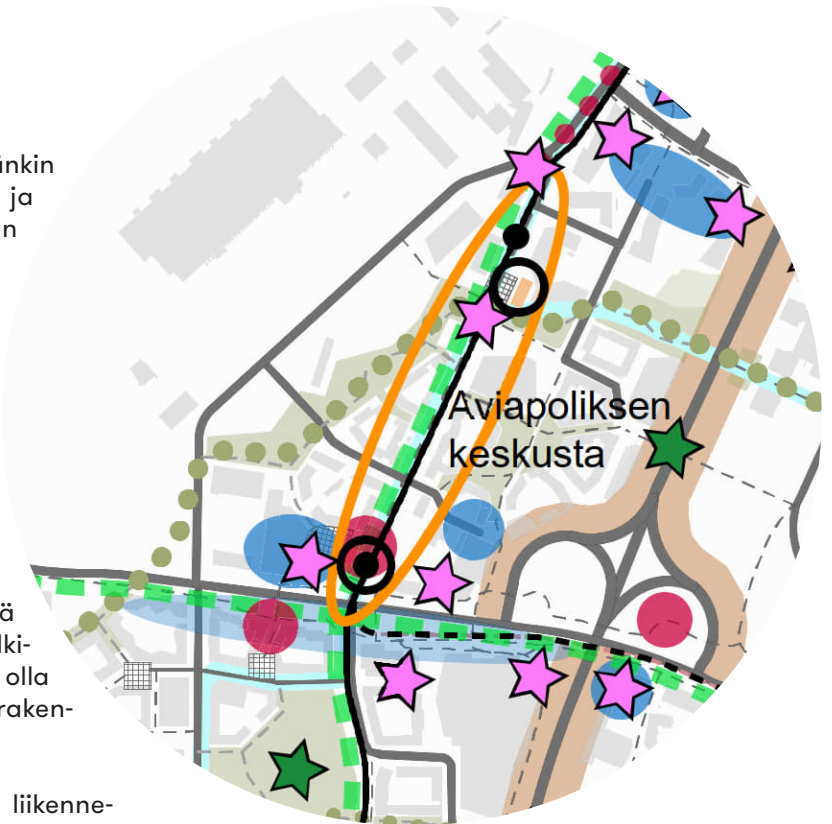
Kaupunkirakenne koostuu liikenteen melulta suojaavista umpikortteleista, ydinpuistosta, kortteleita ja puistoalueita yhdistävistä jalankulun reiteistä sekä Aviabulevardin ”palveluakselista”. Asuinvaltaisten kortteleiden ja Turbiinitien välissä

on vihervyöhyke. Varaudutaan vähintäänkin uuteen, joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn siltaan tai jopa laajempaan kansirakenteeseen Lentoasemantien yli.

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

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

Rakennusten kattomuotojen ja kerroslukujen tulee vaihdella. Lentoasemantien varteen tulee rakentaa



Kuva 11. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Aviapoliksen keskustan kohdalta. [kts.sivu 19]

muurimainen kokonaisuus estämään liikenteen melun leviämistä asuinalueille.

Arkkitehtuuri

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

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

Kaupunkivihreä

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

Asiasanat: Ydin Kaupungin vilinä Syke Kalliot Metsäisyys



Muura

Muura on kodikas ja värikäs kaupunkikylien kudelma Plootukallion ympärillä.

Elävä kaupunki

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

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

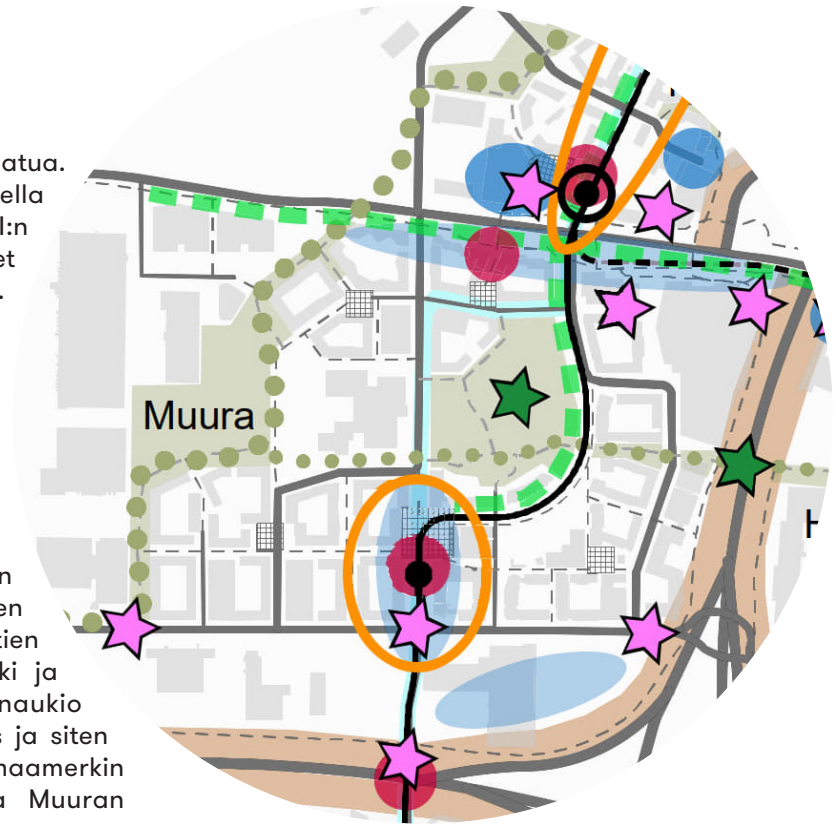
Lentoasemantien varteen sijoittuu toimitiloja tiiviiksi ja kaupunkimaiseksi rakennusrintamaksi. Tikkurilantien eritasoristeyksen luo varataan paikka suurta yleisöä palvelevaa, jopa seudullista hanketta, kuten liikunta- tai kulttuurihanketta varten. Kehä III:n varteen sijoittuu myös työpaikkarakennusten tiivis rintama, joilta myös edellytetään merkittävää

arkkitehtonista ja kaupunkikuvallista laatua. Pakkalantien varsi on lentomelualueella ja helposti saavutettavissa Kehä III:n suunnasta, minkä vuoksi nykyisen kaltaiset logistiset toiminnot soveltuvat sinne hyvin.

Kaupunkikuva

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

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



Kuva 19. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Muuran kohdalta. [kts.sivu 19]

Arkkitehtuuri

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

Kaupunkivihreä

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

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

Asiasanat:
Kylä
kaupungissa
Värikkyys
Vuodenajat
Kotiovet



Huberila

Huberila on lapsiystävällinen arjen ydin, jonka kortteleissa hehkuvat paratiisipihat.

Elävä kaupunki

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

Kaupunkikuva

Alueen ydin on Huberin hallien luona. Muut laadun paikat ovat tärkeiden ja pitkien näkymien päätteinä sekä risteyksissä. Esimerkiksi Äyrökuksella autoilijalle kerrotaan ympäristön kielellä saapumisesta hitaamman liikkumisen alueelle. Pitkien näkymien merkittävä pääte on Rälssitien ja Tikkurilantien risteyksessä. Tikkurilantie on osa kiinnostavuuden kehää. Rakennusten kivijalka on kahden kerroksen korkuinen Tikkurilantielle päin ja se avautuu tien

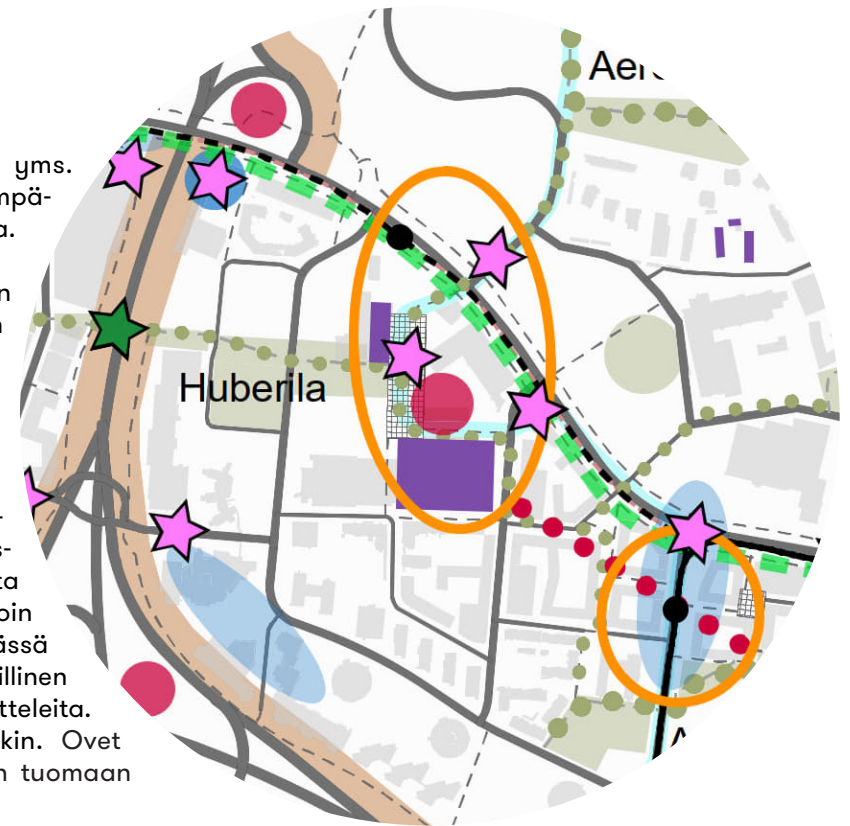
suuntaan liiketiloina, asukastiloina yms. Vähintään 20 metrin välein kävelijän ympäristössä tulee olla jotain kivaa ja kaunista.

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

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

Arkkitehtuuri

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



Kuva 29. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Huberilan kohdalta. [kts.sivu 19]

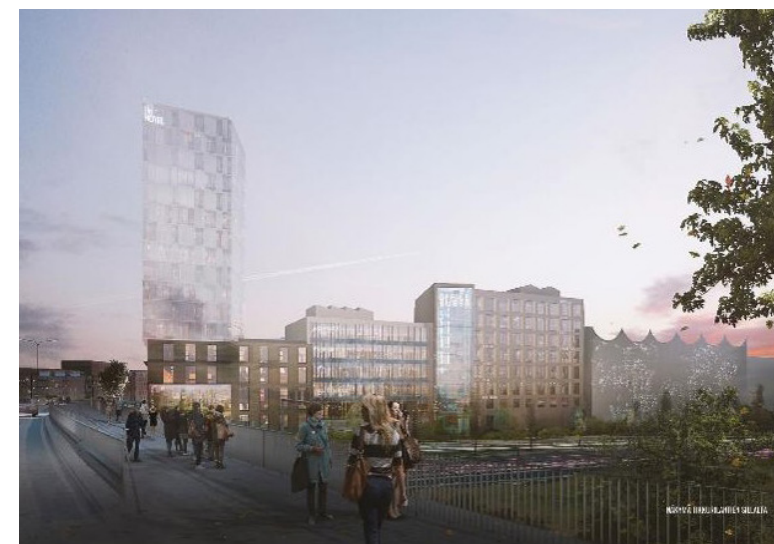
Kaupunkivihreä

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

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

Asiasanat:

**Teollisuushistoria
Kaupunkikulttuuri
Uudistuminen
Paratiisipihat
Arjen ydin**



Kuvat 30-36.

ARCTIC DESIGN GROUP / S&P

Annefred

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

Elävä kaupunki

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

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

Jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve Äyritien päästä, Tuusulanväylän yli, kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää on todettu jo Aviapoliksen

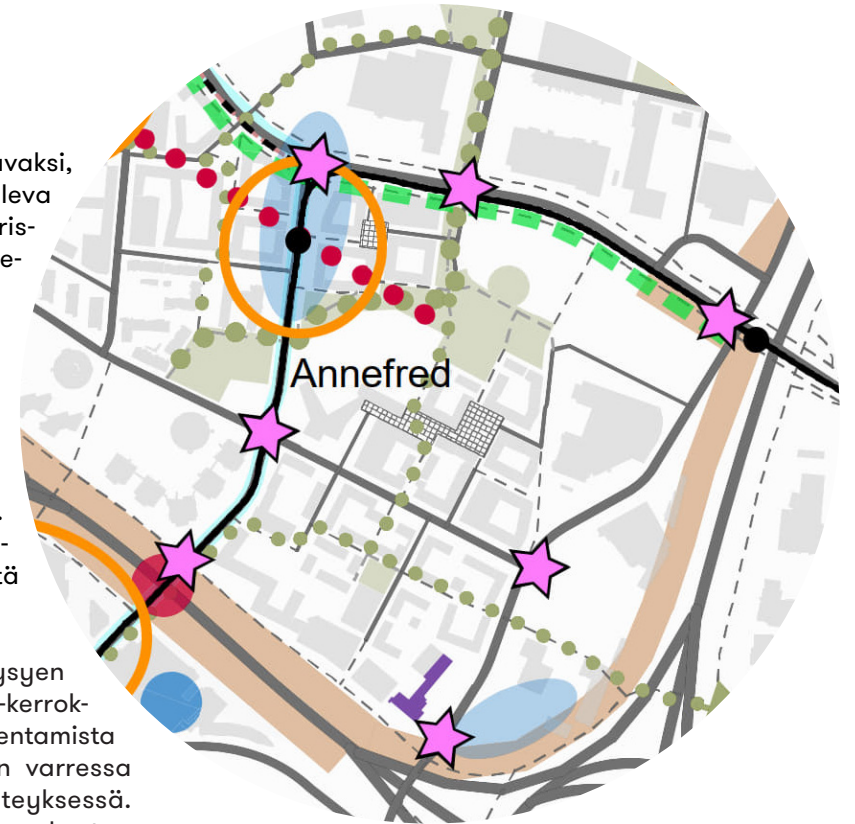
kaavarungossa. Reitti on tehtävä sujuvaksi, jotta Veromiehen asukkaita lähellä oleva keskiaikainen harmaakivikirkko ympäristöineen saadaan veromiesläistenkin kävelylenkkiin piiriin.

Kaupunkikuva

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

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

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



Kuva 37. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Annefredin kohdalta. [kts.sivu 19]

Arkkitehtuuri

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

Kaupunkivihreä

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

Asiasanat:

**Oppiminen
Niitty
Kotiinpaluu
Lentäminen**



Aerola

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

Elävä kaupunki

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

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

Kaupunkikuva ja korttelirakenne

Metsäisellä alueella korttelit ovat suuria. Katujen varret ovat tiivistä kaupunkia, kun taas korttelien pihat ovat laajoja, kallioisia salametsiä, jotka täytyy löytää, tai vehreitä sisäpihoja viljelymahdollisuuksineen. Kadulle on ovia ja ikkunoita,

palveluita ja asukastiloja. Sisäpihat ovat puoliyksityisiä oleskelun ja leikin maailmoja ja nuotiopaikkoja. Rakentamisen soveltaminen kallioiseen metsämaastoon, maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa.

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

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

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



Kuva 44. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Aerolan kohdalta. [kts.sivu 19]

pensaita ja muita luonnonelementtejä sekä esimerkiksi ötökkähotelleja.

Arkkitehtuuri

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

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

Kaupunkivihreä

Pyttisbergetin kallio ja metsä on Veromiehen tärkein metsäalue Muuran Plootukallion ohella. Metsä ja kallioid antavat Aerolalle luonteen. Niitä säilytetään mahdollisimman laajalti virkistysalueina, mutta myös kortteleissa siten, että metsää, kallioperän muotoja ja korkotasoa säästetään. Jos kalliroleikkauksia tehdään, tulee ne tehdä veistoksellisesti lohkoen niin, ettei porausjälkiä jää näkyviin. Lopuksi kalliikohteita valaistaan paikoissa, joissa ne näkyvät ohikulkijalle.

Pyttisberget ja Pytinoja ovat ulkoilureitin ja viherkehän osia. Metsässä voi kävelyreitillä varrella tai siitä hieman syrjässäkin olla yleinen grillikatos ja laavu, pitkospuita kosteikkoalueella tai hiljaisuuden paikka. Aerolaan eteläosaan toteutetaan vihreä liikuntapuisto. Asuntokadut ovat osin viherkatuja. Asuntokatuja ja Teknobulevardin katupuut edustavat kotimaisia puulajeja (esim. mänty, tammi, pihlaja). Tikkurilantie on bulevardi.

Asiasanat: Metsäkaupunki Puurakentaminen Metsä Seikkailu Suhde luontoon



Wiima

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

Elävä kaupunki

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

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

Kaupunkikuva

Laadun paikka on Kiitoradantien varressa olevien punatiilirakennusten välissä, missä on miellyttävää,

ihmisenkokoista mittakaavaa vaikkapa käsityöpajojen ja pienyritysten lomaan sijoittuvalle kahvilalle. Paikka myös ohjaa jalankulkijoita ja pyöräilijöitä Tuusulanväylän alikulkuun. Tikkurilantien varressa laadun paikka on merkitsemässä "porttia" Aviapoliksen alueelle sekä Pytinojan puistoakselin liittymistä Annefredinpuistoon. Ilmakehän varressa on myös merkittävä "portin" paikka.

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

Arkkitehtuuri

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

Julkisivumateriaalit ja -värit ovat tiiltä, corten-terästä, metallia, ruosteen sävyjä. Uudisrakennuksissa käytetään muita kuin punatiilen



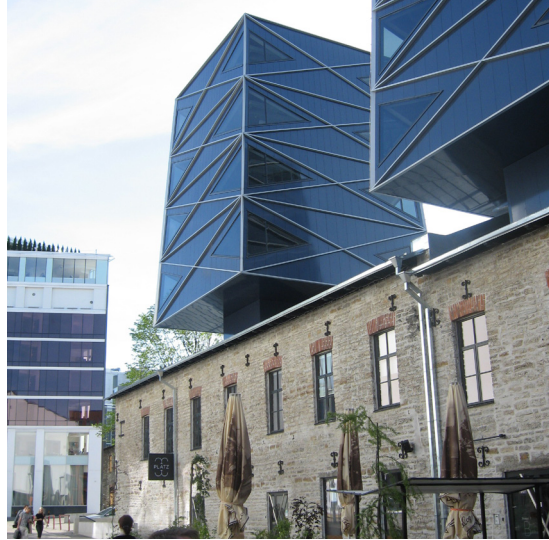
Kuva 52. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta Wiiman kohdalta. [kts.sivu 19]

sävyjä. Asuinrakennuksissa voidaan käyttää myös rappausta.

Kaupunkivihreä

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

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



Asiasanat:
Kierrätys
Rosoisuus
Luovuus
Teollisuuden perintö



Jumbo

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

Elävä kaupunki

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

Kaupunkikuva

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

Korkean rakentamisen paikat ovat Kehä III:n varrella ja varsinkin Lentoasemantien risteyksessä, missä korkealla rakentamisella saadaan näyttävyyttä Kehä III:lle päin. Nykyinen suuri Jumbo ja Flamingon rakennuskokonaisuus tarjoaa lähialueelle

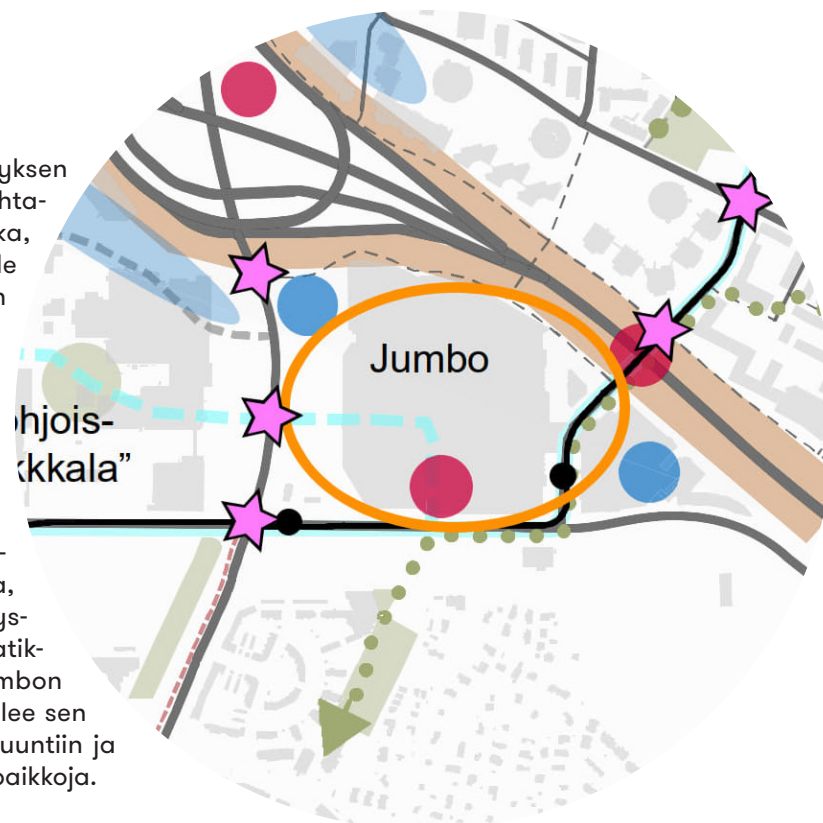
suojaa liikenteen melulta. Eritasoristeyksen jokaisessa kulmassa on vähintään kohtalaisen korkean rakentamisen paikka, millä osoitetaan jo kaukaa lentokentälle kulkevan risteys. Korkeiden rakennusten yläosien tulee olla sopivia kulttuurimaiseman taustaksi Haltialan, Ylästön ja Backaksen suunnasta katsottaessa.

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

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

Arkkitehtuuri

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



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

Kaupunkivihreä

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

Asiasanat:

**Villi ja Vapaa
Solmukohta
Kaupallisuus**



“Pohjois-Pakkala”

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

Elävä kaupunki

Alueella on lähtökohtiensa vuoksi mahdollisuuksia kehittyä kaupunkirakenteeltaan varsin monipuoliseksi ympäristöksi, jossa on työpaikkoja, asumista, virkistystä, kulttuuritiloja ja muita palveluita. Ratikkapysäkit ovat alueen laidoilla Osuustiellä sekä Lentoasemantien ja Tasetien risteyksessä. ”Pohjois-Pakkala” on alueen työnimi. Kunhan alue tulevaisuudessa kehittyy, se saa kuvaavamman nimen.

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

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

Kaupunkikuva

Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat työpaikkarakentamisen paikkoja. Kohtalaisen korkealla ja muurimaisella rakentamisella saadaan meluestettä asuinalueen suojaksi. ”Muurista” voi nousta

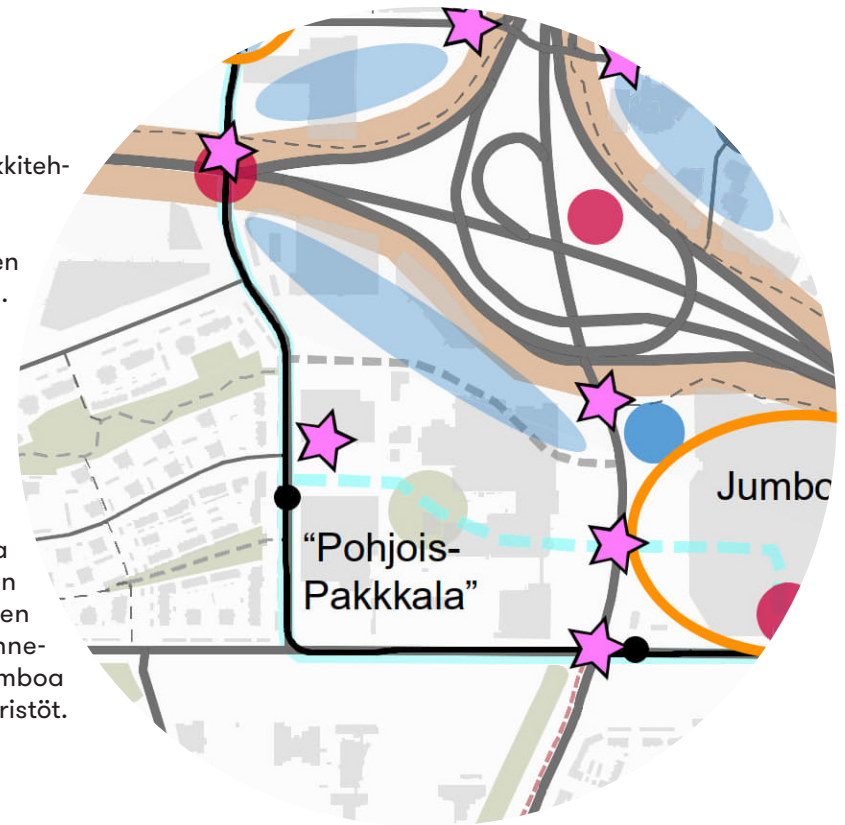
korkeampiakin osia, joiden tulee olla arkkitehtuuriltaan näyttäviä.

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

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

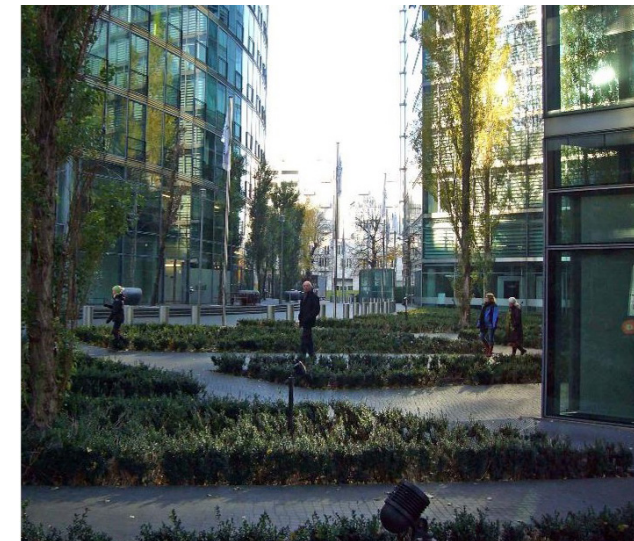
Kaupunkivihreä

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



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

Asiasanat:
Tulevaisuus
Monipuolisuus
Arkkitehtikilpailu



Tikkurilantie

Matka erilaisten maisemien halki.

Elävä kaupunki

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

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

Kaupunkikuva

Tikkurilantiellä on koko matkan Tuusulanväylältä Pakkalantielle puurivit tien molemmin puolin ajoradan tai ratikkalinjan ja jalankulun ja pyörätien raitin välissä, mikä antaa tielle sen bulevardimaisen pääkatuilmeeen. Paikoissa, joissa puita ei voi istuttaa, esimerkiksi toteutuneen tilanpuutteen

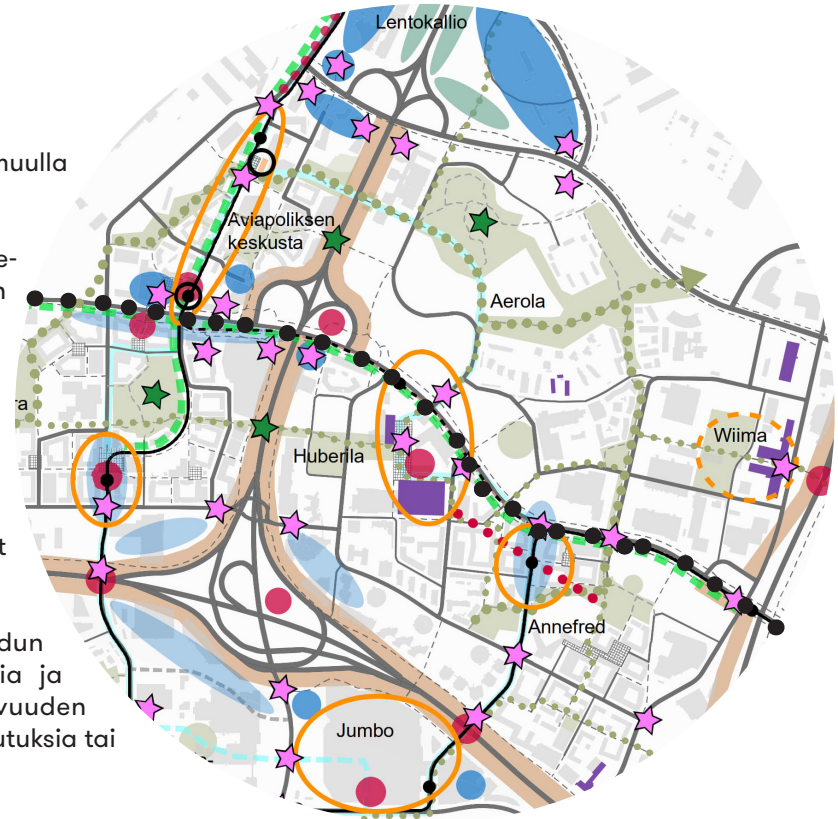
vuoksi, istutettava puu on syytä korvata muulla viherrakenteella.

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

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

Kaupunkivihreä

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



Kuva 75. Ote Kiehtovan kaupungin elementtejä kartasta. Tikkurilantie korostettu kartalta mustalla pistepallovivalla. [kts.sivu 19]

Asiasanat:

**Bulevardi
Maisema
Rytmi
Vaihtelevuus**



LITE 2

Tässä esitettyjä määräyksiä voidaan varioida osa-aluekohtaisten ominaispiirteiden korostamiseksi. Määräyksissä mainittuihin asukkaiden yhteistiloihin luetaan rakennusvalvonnan ohjeiden mukaiset pesula- ja kuivatustilat, kerho- ja harrastetilat ja talosaunat.



Aluemerkinnot



Toimitilarakennusten korttelialue.

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



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

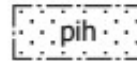
Taskupuistoon tulee sijoittaa [puu, penkki ja kukkia].

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

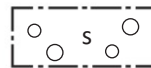
Taskupuistoon tulee istuttaa kukkivia puita ja pensaita sekä aluetta on kehitettävä pölyttäjien elinympäristönä.

Taskupuistoon tulee istuttaa riittävän kokoisina tai-mina kookkaiksi kasvavia puita sekä kerroksellisesti kasvavia pensaita.

Taskupuistoon tulee olla pääsy julkisesta tilasta.



Alueen osa, jolle tulee toteuttaa maantasoasuntojen sisäänkäynteihin liittyviä etupihoja.



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

Avokalliot tulee säilyttää. Aluetta tulee kehittää valtaosin luonnontilaisena alueena.

Alueen luonne ja kenttäkasvillisuus tulee säilyttää metsäisenä.

Asemakaavamääräykset

Yleistä

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

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

Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.

Lentokallio, Aviapoliksen keskusta, Muura:

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

Rakennusoikeus

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

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

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

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrasta.

Käytetään piha-/pelastautumismääräyksen kanssa:
Sisäpihalle ei saa sijoittaa autopaikkoja. Pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei pääsääntöisesti saa sijoittaa kadulle eikä myöskään sisäpihalle. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

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

TAI

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

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

[Tikkurilantien varressa] kivijalkakerrokseen tulee rakentaa vähintään x k-m² liiketilaa.

Korttelit

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

Jokaisesta korttelista tulee korttelin ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä laatia kokonaissuunnitelma, jossa on alustavasti esiteltty [kattomuotojen ja kivijalkatoimintojen sijoittuminen], pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma.

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

Kunkin korttelijulkisivun on pääasiassa muodostuttava useamman kuin kahden rakennuksen julkisivusta.

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

TAI

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

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

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

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

TAI

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

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

TAI

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

Ravintolat tulee sijoittaa rakennuksen katutasoon.

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

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

Melu

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

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

Rakennukset

Julkisivut

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

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

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

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

Katujulkisivujen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma.

Puurunkoisten rakennusten julkisivujen päämateriaalin tulee olla puu.

Piharakennusten ja -rakenteiden tulee sopia korttelin rakennusten arkkitehtuuriin.

Kivijalka ja sen lähiympäristö

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

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisääntäytymiä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin sekä valaistuksella.

Sisääntäytymien yhteyteen tulee suunnitella laadukas ja viihtyisä ulkotila.

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

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

Asuinkortteleissa: vähintään 4 m

Keskustakortteleissa: vähintään on 5 m

Kaupunkikuvallisesti merkittävissä korostettavissa kohdissa: 6 m.

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että [x]-tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa useampaan osaan, joihin jokaiseen on suora kulkuyhteys kadulta.

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

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

Kivijalkakerros tulee tehdä sellaiseksi, että kävely-ympäristöstä tulee visuaalisesti monimuotoinen ja laadukas.

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

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

TAI

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

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

Arkadin ja katoksen tulee olla läpikuljettava ja kadun tasossa.

Parvekkeet

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

TAI

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

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

Kadun ja aukoiden puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

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

Katot

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

Kylmät rakennukset ja rakennelmat tulee toteuttaa kasvikattoisina.

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

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

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

Lentokallio:

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

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

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

Aviapoliksen keskusta:

[Aviapoliksen keskustan alueella] kussakin korttelissa tulee olla vaihtelevia kattomuotoja ja räystäslinjan korkoja. Kattoja ja/tai kattokerroksia tulee korostaa muusta rakennuksesta poikkeavalla värillä.

[Aviapoliksen keskustan alueella] rakennusten julkisivujen päämateriaalin tulee olla pääasiassa kiviaineinen ja väriyksen tulee pohjautua lähiympäristön kallioiden väreihin. Toimitilarakentamisessa sallitaan myös ilmailuun liittyvät julkisivumateriaalit ja -värit.

Muura:

Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto.

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Väriyksen tulee perustua [kaupunkikylien omien vuodenaikojen] väreihin. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään.

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

Huberila:

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

Kadun puolella julkisivujen tulee olla väriykseltään tummia ja maanläheisiä.

Sisäpihan puoleisten julkisivujen värisävyjen tulee olla vaaleita.

Annefred:

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

Rakennusten väriyksen tulee pohjautua niittykasvien sekä punatiilen väreihin.

Rakennusten kattomuotojen tulee vaihdella rakennuskohtaisesti jokaisessa korttelissa.

Aerola:

[Aerolan alueella] rakennusten väriyksen tulee pohjautua alueen metsän ja kallioiden väreihin. Teknobulevardiin ja Ilmakehään rajautuvien kortteleiden toimitilarakentamisessa sallitaan myös ilmailuun liittyvät julkisivumateriaalit ja -värit.

Asuinrakennusten tulee olla pääosin puurakenteisia ja julkisivujen tulee olla puuta.

Asuinrakennuksissa tulee olla harja- tai kasvikatot.

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

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

Wiima:

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

Uudisrakennusten julkisivujen päämateriaali ei saa olla punatiiltä.

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

Jumbo:

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

Maantasokerroksen julkisivuissa tulee käyttää puuta tai keraamista materiaalia jalankulkureittien varrella.

Pysäköintilaitokset

Pysäköintilaitoksen tulee olla arkkitehtuuriltaan näyttävä.

TAI

Pysäköintitalon julkisivut tulee rakentaa korttelin arkkitehtuuria vastaaviksi.

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

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

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

Pysäköintilaitoksen kivijalkaan, jalankulkureittien varrelle, tulee sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistiloja tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja sekä muita, liikkumista ja jakamistaloutta palvelevia liike- ja palvelutiloja, ja/tai muodostaa kivijalasta visuaalisin keinoin mielenkiintoinen.

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

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

Pihat

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

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

Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

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

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

[Asukkaiden yhteistilojen] sisäänkäyntien yhteydessä/ Korttelin rajalla tulee julkinen tila erottaa yksityisestä tilasta istutuksin, ta-soeroiin, sisäänvedoin, materiaali muutoksia ja/tai rakentein.

Maantasokerroksen asunnoilla tulee olla omat pihat tai terassit.

Sisäpihan puolella asuntokohtaisilta pihoilta ja terasseilta tulee olla kulku korttelipihalle.

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

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

Piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla / infra-RYL:n mukaisilla kasvualustoilla.

Istutettavien taimien tulee olla pääosin kotimaisia.

Istutettavien puiden taimien rungonympäryksen tulee olla vähintään 18 cm.

Korttelialueen tai sen osan asfaltoiminen on kielletty.

TAI

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

Sisäpihalle ei saa sijoittaa autopaikkoja. Pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei pääsääntöisesti saa sijoittaa kadulle eikä myöskään sisäpihalle. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvo-tella pelastuslaitoksen kanssa. (käytetään paloporrasmääräyksen kanssa)

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

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

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

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Etupuutarhat /asuntokohtaiset sisääntulopihat

Maantasokerroksen asunnoilla tulee kadun puolella olla asunto-kohtaiset sisääntulopihat tai sisäänvedetyt, lasitetut parvekkeet.

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

Lentokallio:

[Ilmakehän pohjoispuolella] pihan suunnittelussa tulee hyödyn-tää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, siirto-lohkareita ja kallioita.

Aviapoliksen keskusta:

[Aviapoliksen keskustan alueella] pihan suunnittelussa tulee hyö-dyntää ja säilyttää alueella olevia luonnonelementtejä: puita, siir-tolohkareita ja kallioita.

Aerola:

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

Hulevedet

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

Hulevesien hallinta voidaan järjestää tonttijaosta riippumatta.

Hulevesien viivytystilavuuden tulee olla 1 m³/100 m² vettä läpäise-mätöntä pintaa kohden.

Hulevesien viivytys tulee sovittaa kallioisena säilytettävään mai-semaan.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkojen tulee olla helposti käytettäviä ja säältä suojattuja. Pihalle sijoitettavien polkupyöräpaikkojen tulee [pääosin] olla runkolukittavia.

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

Hiilineutraalisuus

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

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

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

Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun, uusiutuvan energian avulla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. (esimerkkimääräys)

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

Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitellaluontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria. (esimerkkimääräys)

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

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

Väliaikaisuus

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

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

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

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

Väliaikaista toimintaa kesäkaudella voisi olla esimerkiksi pop-up-paikka Aviapolis Beach chillailupaikkoineen, konsertteineen, pelikenttineen ja kahviloineen kuten Paris Plages’n hiekkarantaelämä Seinen varrella, keskellä kaupunkia. Uima-allas voidaan korvata paikallisemmin vesipaljuilla, saunakylällä, kioskilla ja liikkuvalla ruokarekalla. Tällainen toiminnallinen tilapäisyys voi houkutella paikalle muitakin kuin alueen asukkaita, mutta se voi lähteä

rakentamaan myös yhteisöllisyyttä ja naapurustoa uusien asukkain kesken. Yksinkertaisimmillaan väliaikaisratkaisuin taiteella koristetut rakennus-suoja-aidat kertovat lähitienoon kehityksestä tai asukkaita ilahdutetaan kaupunkiviljelylaatikoilla tai auringonkukkaniityillä.



Kuvat 1-6. Väliaikaisuus.Ylhäällä vasemmalla Paris Plages, ylhäällä oikealla Amsterdamin NDSM, keskellä Aviapolis X (sisä- ja ulkokuvat), alakuvissa esimerkkejä valotaiteesta, työmaa-aidasta ja esittävästä taiteesta.

Nettikyselyt

Kysely 1. Kerro mielipiteesi Veromies-Pakkalan kehittämisestä!

Kevät 2020 (27.2. – 6.4.2020)

Aviapoliksen lentokenttäkaupungista halutaan vihreää, viihtyisää ja ihmisen kokoinen.

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

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

Alueen vehreys ja vastapainona kaupunkimaisuus tulivat esille vastaajien mielikuvissa tulevaisuuden

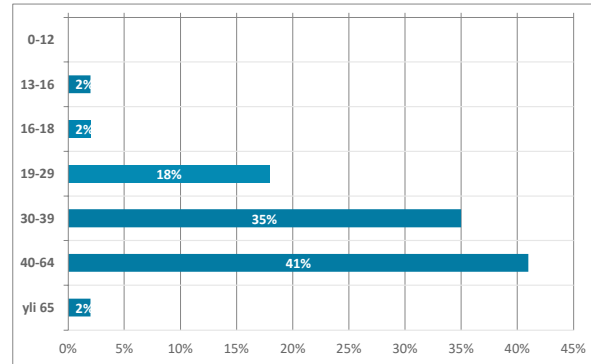
lentokenttäkaupungista. Aviapolis nähtiin erityisesti vihreänä metsäkaupunkina ja työpaikka-alueena sekä monimuotoisena kaupunkikeskustana, jossa myös vanhaa rakennuskantaa on suojeltu. Lähialueen asukkaiden vastauksissa luonnon läsnäolo rakennetussa ympäristössä korostui. Arkkitehtuurin toivottiin näyttäytyvän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

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

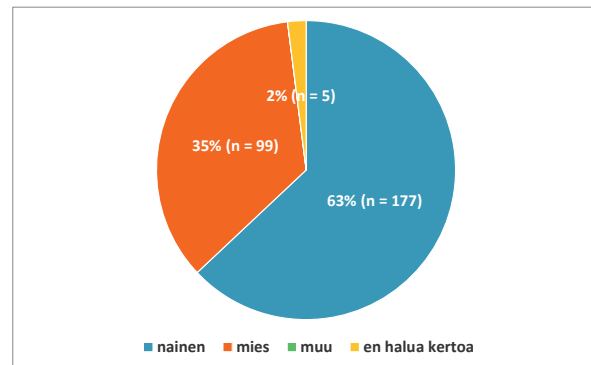
Tässä liitteessä esitellään kooste kyselyn tuloksista.

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

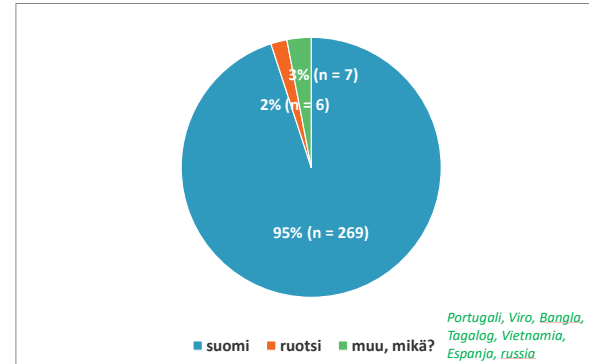
1. Ikä



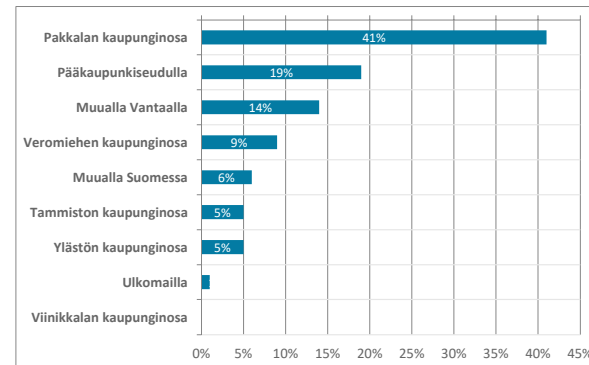
2. Sukupuoli



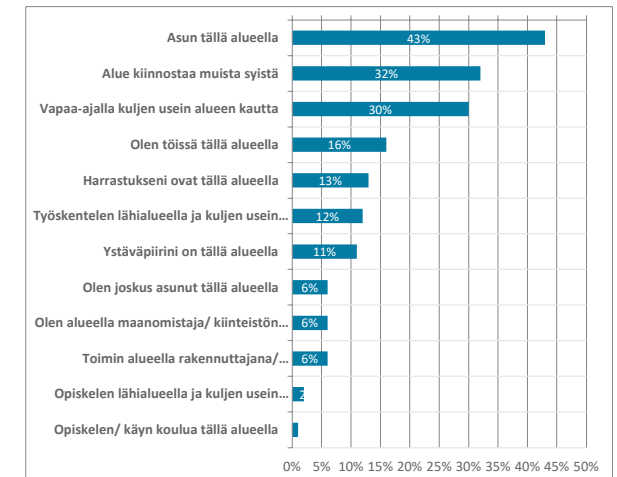
3. Äidinkieli



4. Asuinpaikka



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

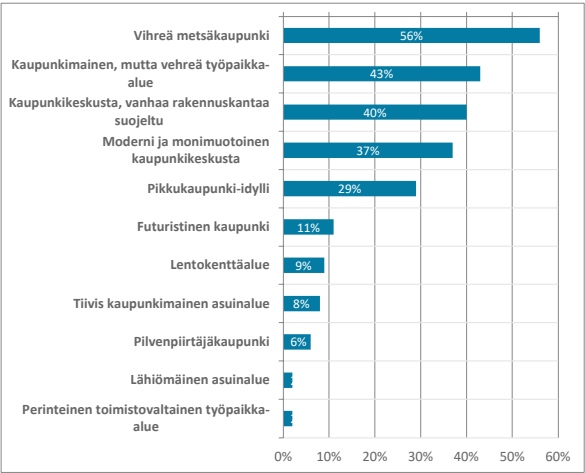


MIELIKUVAT TULEVAISUUDEN LENTOKENTTÄKAUPUNGISTA

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

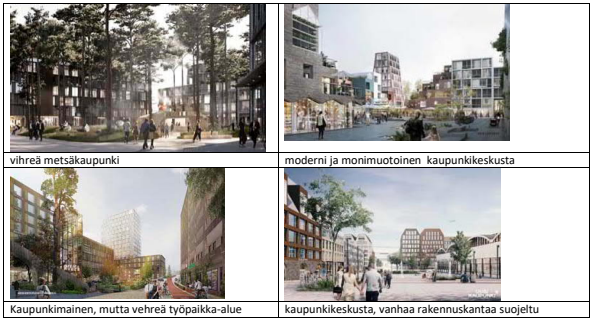
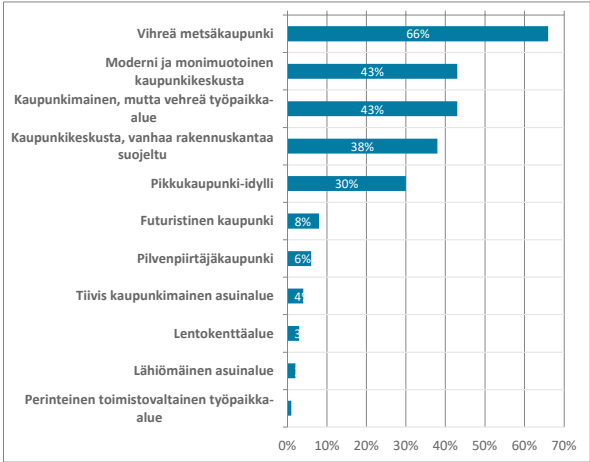
6. Minkälainen toivoisit tulevaisuuden Aviapoliksen lentokenttäkaupungin olevan? Mitkä kolme kuvaa edustavat parhaiten mielikuvaasi?

Vastaajien määrä: 279, valittujen vastausten lukumäärä: 678



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

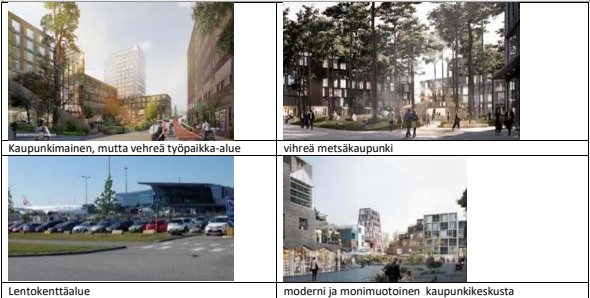
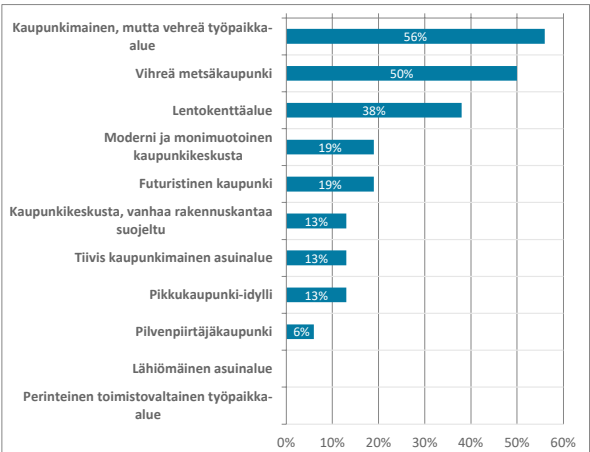
(alueella asuvat: Pakkala, Veromies, Ylästö, Tammisto) Vastaajien määrä: 120



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

(rakennuttajat, kiinteistökehittäjät)

Vastaajien määrä: 16



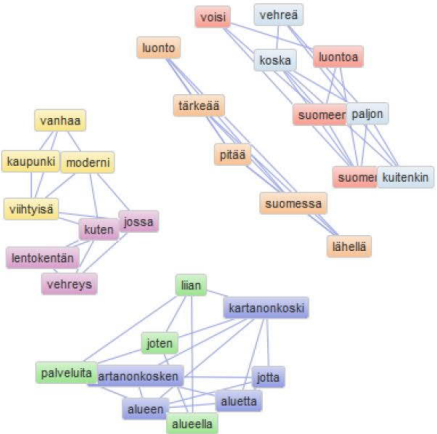
9

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

Poimintoja vastauksista:

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

Sanakartta



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

Poimintoja vastauksista:

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

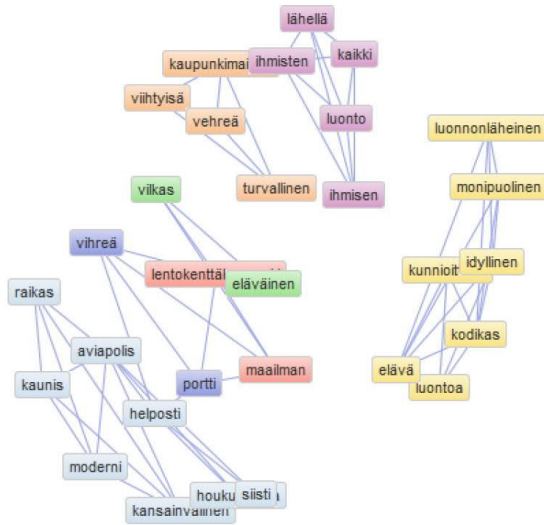
Sanapilvi vastauksissa yleisimmien esiintyneistä sanoista:

aikaa aktiivinen asumista aviapolis dynaaminen ekologinen elävä eläväinen helposti houkutteleva hyvät idyllinen ihmisen ihmiset ihmisläheinen ihmisten ilmava inhimillinen innostava kaikki kansainvälinen kaunis kaupunki kaupunkimainen kehittyvä keidas keskus kiehtova kiinnostava kodikas kokoinen kovin kunnioitettava kutsuva lentokenttäkaupunki luonnon luonnonläheinen luonto luontoa lähellä lähestyttävä lämmin maailman mielenkiintoinen mistä moderni monimuotoinen monipuolinen näyteikkuna paikka palvelut portti raitias saavutettava selkeä siistejä siisti silti suomeen suomen suomi sydän tarvitse toimiva tulee turvallinen tyylikäs urbaani vantaa vihreä vielä vihreä viihtyisä vilkas värikäs yhteisöllinen ylittävä ympäristö ympäristöystävällinen

10

11

Sanakartta vastauksissa yleisimmin esiintyneistä sanoista ja niiden yhteyksistä:



KOTI LENTOKENTTÄKAUPUNGISSA

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

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

Vastaajien määrä: 272, valittujen vastausten lukumäärä: 627



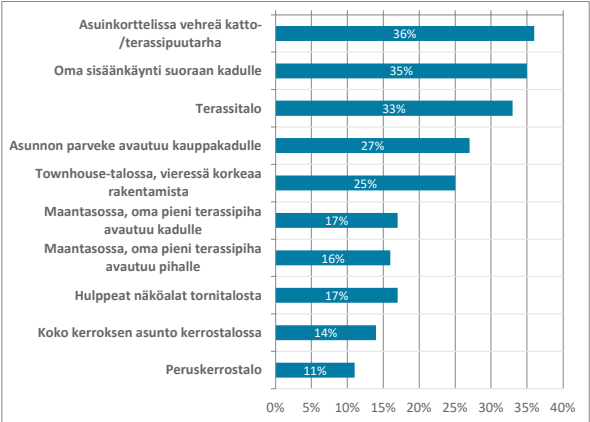
10. Kommentteja edelliseen kysymykseen arkkitehtuurista (esim. materiaalit, värit, korkeudet)

Poimintoja vastauksista:

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

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

Vastaajien määrä: 272, valittujen vastausten lukumäärä: 628



12. kommentteja edelliseen kysymykseen asuinpaikasta

Poimintoja vastauksista:

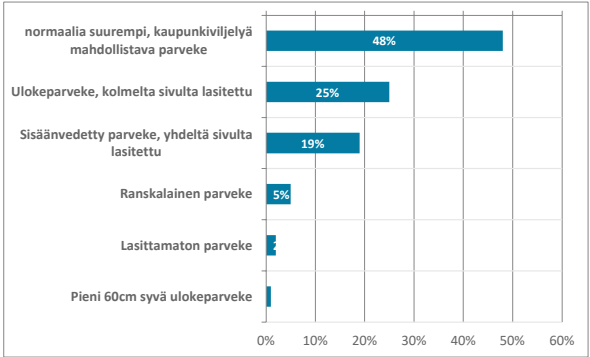
- Näkisin että alueittain voisi käyttää eri ratkaisuja riippuen paikasta, luonnon läheisyydestä, maanteiden ja veden läheisyydestä.
- Oma elintila myös tärkeää, takapiha oleellinen rivitalossa
- Pienikin oma piha/terassi iso plussa
- Sekoitus kerrostalo, pientalo ja omakotitaloja.
- New York -tyyppinen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

Sanapilvi vastauksissa yleisimmien esiintyneistä sanoista:

alueella arkkitehtuuria asuin asumista asunnon asunto erilaisia haluaisi joissa joten jotka kadulle kadulta kadun kaikki kartanonskoskella kerroksen kerroksissa kerrostalo kiitos korkeaa käyttö liian isää luonnon luontoa lähellä maantasalla riippuvuutta mieluinen mikäli mikään missä mitään paljon palveluita parveke parvekkeella pidän pieni pihalla pihalle pihat pitäisi puistoon rakennetaan rakennettu rakentaa ratkaisu rauhaa rivitalo rivitalojen rivitalossa saadaan siksi sisäänkäynti suojaisa suojaisaa suomessa terassi terassit tilaa todella tulla tunnelmaa tärkeää vaihtoehdot valita vielä vihreä voinut yksityisyyttä

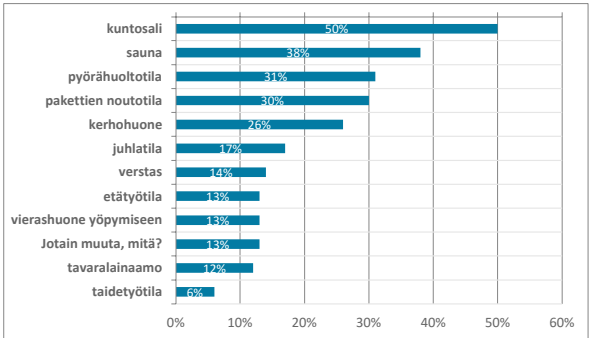
13. Mikä on mieluisin vaihtoehto kerrostaloasuntosi parvekkeeksi?

Vastaajien määrä: 279



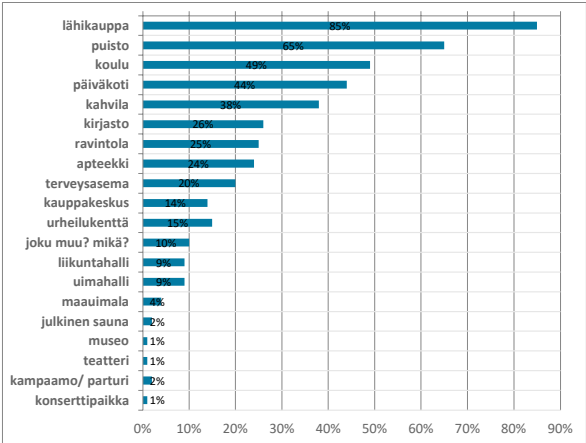
14. Millaisia asukkaiden yhteistiloja pidät itse tärkeänä saada asuinkortteliin? Valitse kolme tärkeintä

Vastaajien määrä: 280, valittujen vastausten lukumäärä: 733



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

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1253

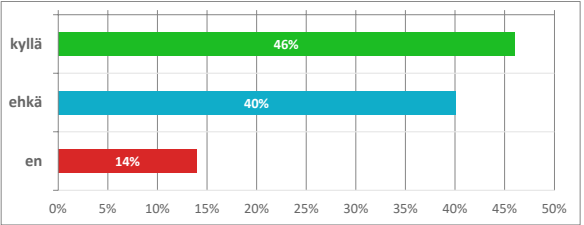


Jotain muuta, mitä?

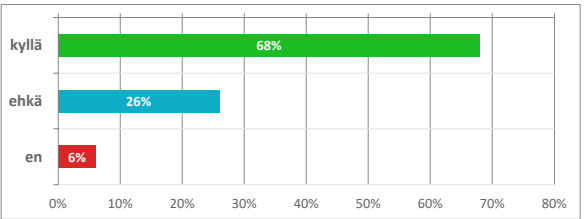
- Ruokakauppojen noutopiste, grillauspaikka
- Lastenvaunuvarasto
- Vuokrattavia työtiloja joissa äänieristys (studio/harjoittelutila muusikoille)
- Baari
- Hyvät pysäköintitilat
- Lasten leikkihuone, asuimme vuosia ulkomailla, leikkikenttien lisäksi taloyhtiössä oli lasten leikkihuone, kooltaan hiukan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

18

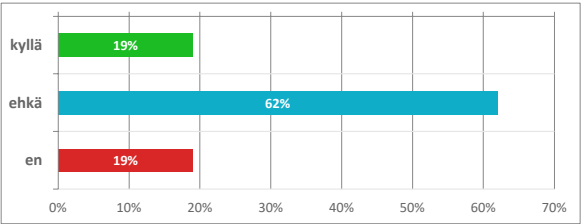
16. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan? (kaikki vastaajat)



16a. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan? (alueella asuvat: Pakkala, Veromies, Ylästö, Tammisto)



16b. Olisitko kiinnostunut muuttamaan lentokenttäkaupunkiin asumaan? (rakennuttajat, kiinteistökehittäjät)



19

17. Perustelut

KYLLÄ/ EHKÄ

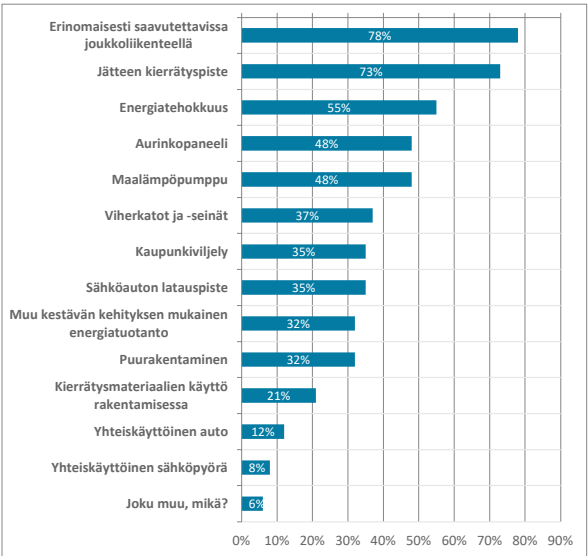
- Hyvät liikenneyhteydet, kosmopoliittinen imago, alueen vetovoima, uutuus.
- Unelma olisi asua avioliitossa, josta pääsisi eri välineillä minne päin maailmaa tahansa, ilman omaa autoa, jota pidän rasitteena.
- Palvelut lähellä, helppo liikkuvuus ympäri pk-seutua ja toimiva julkinen liikenne.
- Jos alueesta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

EI:

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

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

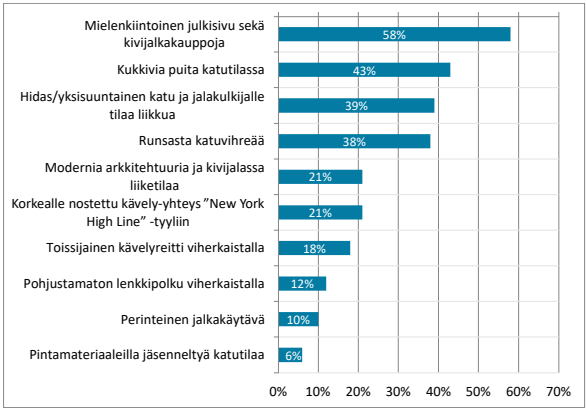
Vastaajien määrä: 281, valittujen vastausten lukumäärä: 1462



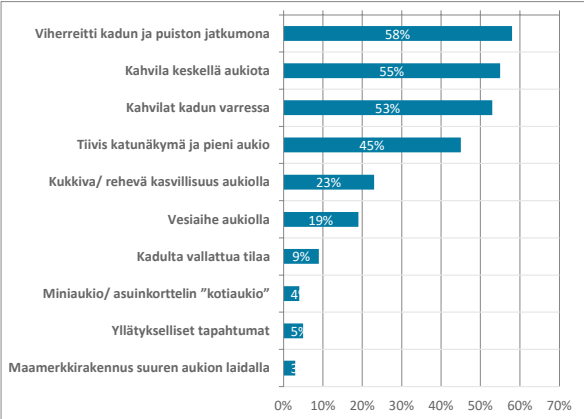
JULKINEN ULKOTILA

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

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

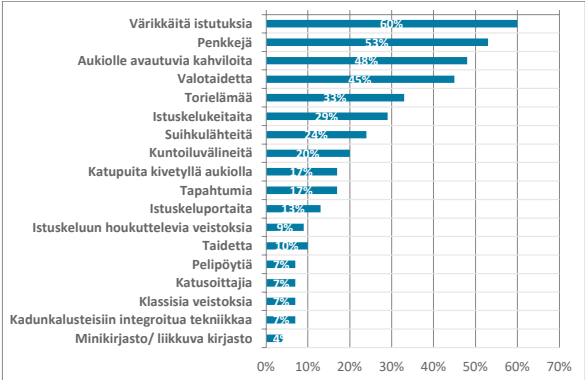


20. Millainen katuymppäristö kutsuu viipymään ja istuskelemaan? Mitkä kolme näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi? Vastaajien määrä: 280, valittujen vastausten lukumäärä: 763



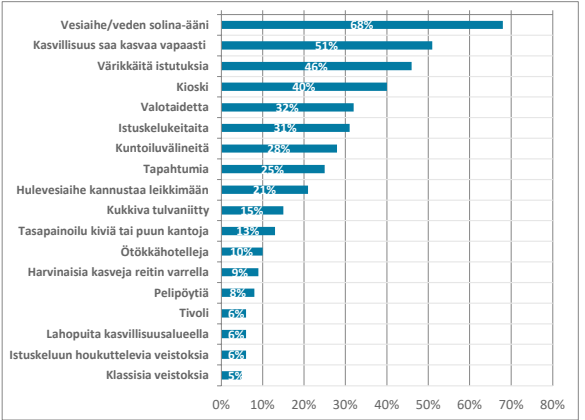
21. Mitä asioita toivoisit aukioille/ toreille/ kaduille? Mitkä viisi näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1157



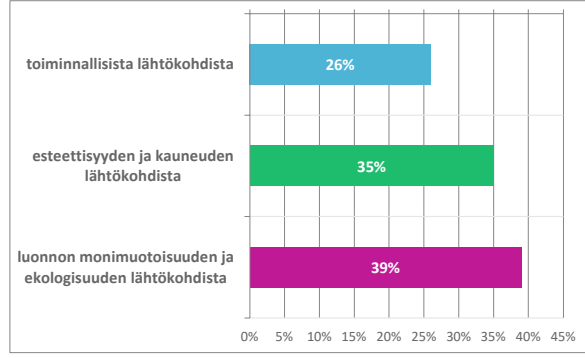
22. Mitä asioita toivoisit puistoihin? Mitkä viisi näistä kuvista kuvaavat parhaiten näkemystäsi?

Vastaajien määrä: 283, valittujen vastausten lukumäärä: 1186



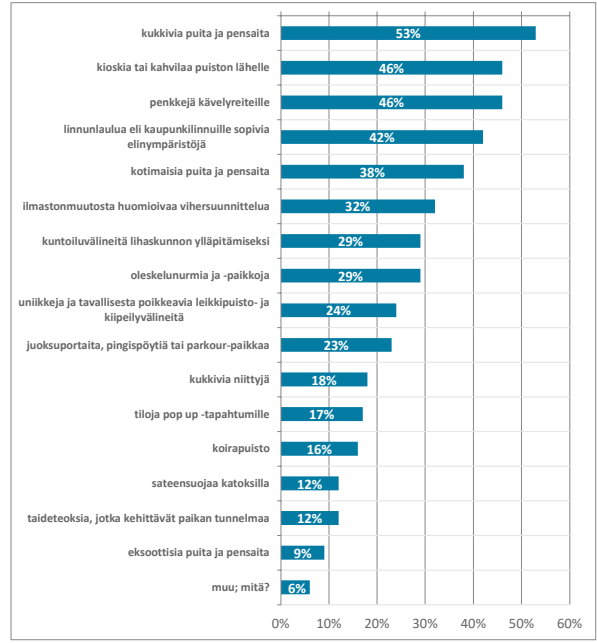
23. Mistä lähtökohdista Veromies-Pakkalan viheralueita tulisi ensisijaisesti suunnitella?

Vastaajien määrä: 281



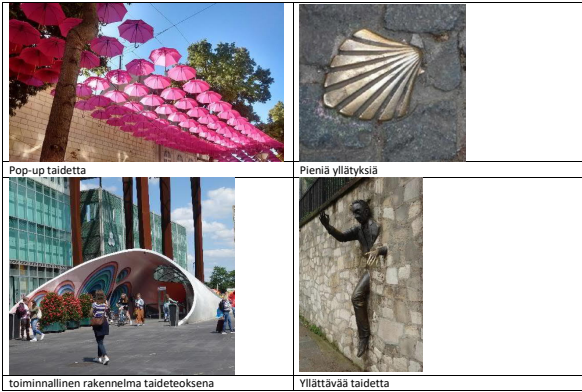
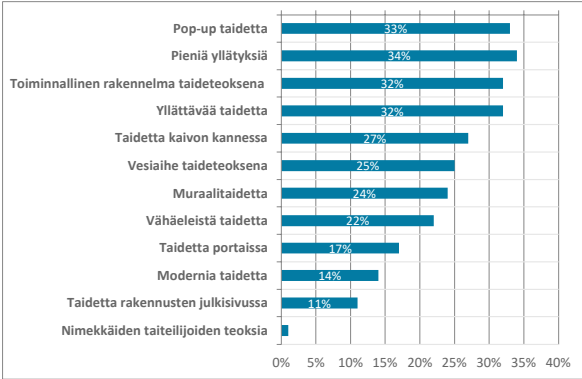
24. Mitä toivoisit uusilta puistoilta ja viheralueilta? Valitse enintään 5 sinulle tärkeintä

Vastaajien määrä: 282, valittujen vastausten lukumäärä: 1275



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

Vastaajien määrä: 279, valittujen vastausten lukumäärä: 756



26. Mitä Aviapoliksen suunnittelussa tulisi erityisesti ottaa huomioon?

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

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

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

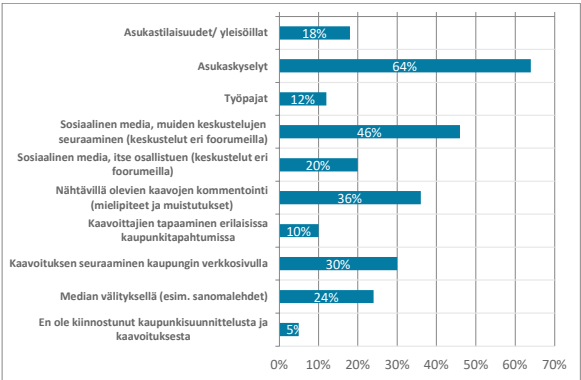
- Tuli hyvä fiilis lukiessani alueelle tulevasta actionista. Pidin paikkaa jo hiukan tylsänä mutta tämä pelastaa esimerkiksi Veromiehen alueen täysin. Mahdollisuudet on moneen.
- Ehkä heräsi pieni toivo siitä, ettei alueesta tule betonikaupumöhkälettä.
- Ei, mutta high hopes, että tulee hieno ja erottuva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

OSALLISTUMINEN VANTAALLA

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

28. Mikä osallistumisen tapa on sinulle mieluisa?

Vastaajien määrä: 266, valittujen vastausten lukumäärä: 705



Nettikyselyt

Kysely 2. Kerro mielipiteesi Lentokenttäkaupungin suunnittelu- periaatteista!

Kevät 2023 (8.3. – 7.5.2023)

**Aviapoliksen lentokenttä-
kaupungin suunnittelupe-
riaatteilla mahdollistetaan
alueen kokonaisvaltainen
suunnittelu, johon yksittäiset
kaavamutokset ja muut
suunnitelmat liittyvät. Työ
sisältää neljä osaa: Kiehtova
kaupunki - Tulevaisuuden len-
tokenttäkaupunki, Käveltävä
kaupunki, Kaupunkivihreän
malli ja Hiilineutraalisuus
prosessina kaavoissa.**

Vantaa kaupunki toteutti keväällä 2023 nettikyselyn, jolla kartoitettiin asukkaiden ja muiden alueella toimivien näkemyksiä Veromiehen kaupunginosan sekä osin Pakkalan pohjoisosien kehittämistä.

Kyselyyn saatiin 188 vastausta kaikista ikäryhmistä. Vastaajista suurin osa oli 30–64 -vuotiaita (80 %). Hieman alle viidesosa oli 13–29-vuotiaita. Nuoriso ja seniori-ikäisiä oli huomattavasti vähemmän. Naiset

(noin 2/3 vastaajista) vastasivat kyselyyn enemmän kuin miehet (noin 1/3 vastaajista). Suurin osa kysymykseen vastanneista puhui äidinkielenä Suomea (95 %). Suomenkielisten lisäksi kyselyyn vastasi äidinkielenään ruotsia (2%) tai muunkielisiä (3%). 70 % vastaajista ilmoitti asuvansa Aviapoliksen suuralueella. Vastaajilla oli myös paljon muita erilaisia kytköksiä Aviapolikseen.

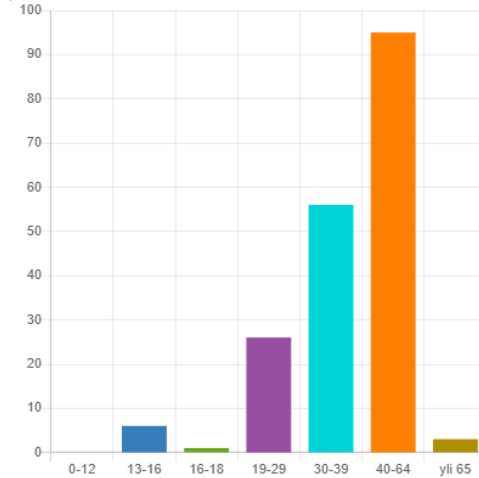
Suunnittelussa halutaan kiinnittää huomio kävelyn edistämiseen, palveluiden lisääntymiseen ja luonnonläheisyyteen alueilla. Lentokenttäkaupunkia tulee suunnitella viihtyisäksi ja vihreää kaupunkiympäristöä kaikille asukkaille.

Tässä liitessä esitellään kooste kyselyn tuloksista.

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

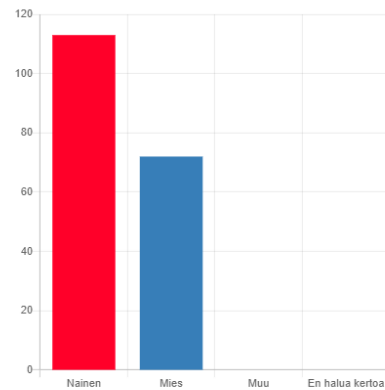
1. Ikä

Vastaajia 187



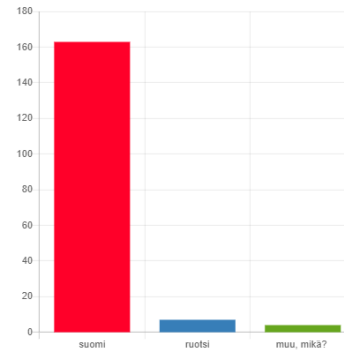
2. Sukupuoli

Vastaajia 185



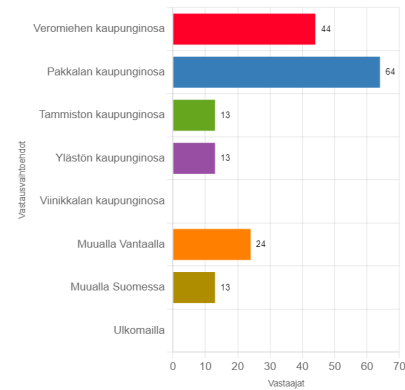
3. Äidinkieli

Vastaajia 174



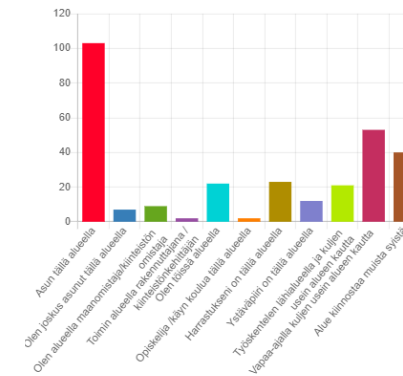
4. Asuinpaikka

Vastaajia 171



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

Vastaajia 163



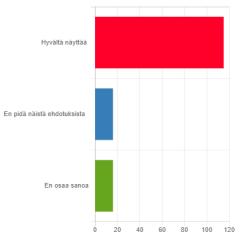
KIEHTOVA KAUPUNKI

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

Lentokenttäkaupungin eri osa-alueita kehitetään omaleimaisiksi ja tunnistettaviksi. Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan luontaisia lähtökohtia kehitetään kunkin osa-alueen erityiseksi piirteiksi, mitä jatkosuunnittelussa vahvistetaan.

6. Mitä mieltä olet ehdotetusta Aviapoliksen keskustan identiteetistä ja iskulauseista?

Vastaajia 147



7. Minkälaisena itse näkisit Aviapoliksen keskustan?

Avoimissa vastauksissa luontoarvot nousivat erityisen vahvasti esille. Erityisesti metsäisiä kohtia ja luontoa toivottiin paljon. Vihreyttä toivottiin keskusta alueelle myös vihreyhteyksiä ja puistoja toivottiin runsaasti mm. kävelyreittien varsille.

"Näen myös että mainitut valomainokset sotivat hieman avainsanan metsä kanssa. Jos mietitään kokonaisuutena, niin metsä olisi parempi olla suojattu valomainoksilta, jotta se olisi rauhallinen paikka minne voisi mennä "karkuun"."

Metsän lisäksi alueelle toivottiin myös preeriamaisia niittyjä, jotka mahdollistaisivat monipuolisemman kasvillisuuden, joka voisi levitä vihervyöhykkeiltä myös mm. Turbiinilielle. Pieni osa vastaajista näki kuitenkin luonnon ja keskustamaisuuden yhdistymisen ongelmallisena.

Toiseksi suurimpana teemana alueelle toivottiin monipuolisia toimintoja ja lähipalveluita, ravintoloita ja kahviloita. Vastauksissa korostui se, että ei haluta mennä aina asioimaan Jumboon.

Kolmanneksi eniten korostui ihmisen mittakaavainen suunnittelu erityisesti kävely- ja pyöräilyreittien suunnittelussa ja arkkitehtuurissa.

"Olisi hienoa jos alueelle tuodaan Kuopion keskustan kaltaiset rännikadut. Ne ovat kapeita risteäviä välikatuja keskustakortteleiden keskellä. Autoliikenne kulkee isojen korttelien ympärillä kaduilla. Lisäksi pidän paljon Myymäenraitista ja Tikkurilan raitista. Nämä voisi yhdistää."

Arkkitehtuurista toivottiin rohkeaa, toimivaa, kiinnostavaa ja ihmisen mittakaavaista. Peruslaatikoita ja kolkkoa tunnelmaa sekä "Kivistön kaltaista keskittymää" haluttiin välttää.

"Ohjesääntönä on hyvä noudattaa Roomalaisen arkkitehti Vitruviuksen kolmea päämäärää: venustas, firmitas, utilitas (kauneus, kestävyys, käyttökelpoisuus)."

Alue nähtiin pääasiassa modernina lentokenttään tukeutuvana ja kansainvälisenä alueena, jonne ohjattaisiin turistikentältä kävelen. Alueelle toivottiin kaupungin sykettä ja panostusta rakennetun ympäristön ja asuinympäristön laatuun

"Kaikki pitäisi olla tyylikästä/Laadukasta, onhan Aviapolis alueena sitten ns, näyteikkuna suomeen."

"Näkinsin, että tässä kannattaisi erityisesti painottaa yllätyksellisyyttä ja mukaansa tempaavuutta, nimenomaan vapaan luovuuden ja lennokkuuden mielessä, koska näin alueesta tulisi jotain erilaista ja kiinnostavaa verrattuna muihin pääkaupunkiseudun uudehkoihin asuinalueisiin."

Muita vastauksista nousevia teemoja olivat

kestävä kehitys,

saavutettavuus,

kaupunkitilan riittävä avaruus,

turvallisuus, rauhallisuus ja melunhallinta,

julkinen taide,

yhteisöllisyys ja kulttuuri sekä

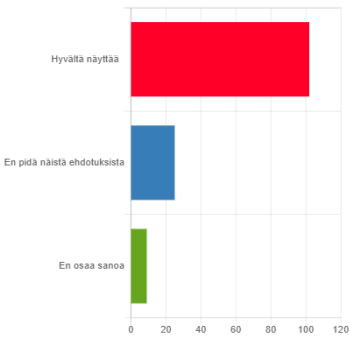
autolla liikkumisen huomiointi.

"pitäisikö alueen hengessä näkyä paremmin alueen ilmailuaiheisuus, Aviapolis nimikin antaisi tähän viitteitä, joten voisiko se olla suunnittelussa hyödynnettävä teema vaikka julkisen taiteen puolesta."

Pieni osa vastaajista ei kaivannut muutosta nykyiseen ja suhtautui skeptisesti alueen luonteen muuttamiseen autoiluvallasta teollisuusalueesta käveltäväksi lentokenttäkaupunkiksi.

8. Mitä mieltä olet ehdotetusta Kamarikallion identiteetistä ja iskulauseista?

Vastaajia 187



9. Minkälaisena itse näkisit Kamarikallion alueen?

Suunnitelmaan suhtauduttiin pääasiassa positiivisesti. Jälleen huoli alueen vihreydestä nousi vahvana esiin. Alueelle toivottiin enemmän luontoa sekä vihreyden korostamista.

"Voisiko Tietotielä sijaita Piet Oudolf tyyllisiä istutuksia?"

Alue nähtiin pääasiassa monipuolisena työpaikka alueen keskittymänä, jossa ilmailu-teemaa huomioidaan kaupunkikuvassa. Myös negatiivisia mielikuvia alueesta näkyi vastauksissa (alueen kylmyys, teollisuus, julkisivut).

"Haluaisin nähdä monipuolisia alueita/rakennuksia, jotka soveltuvat erilaisiin käyttötöihin ja pihat avautuvat myös alueella asuvien tai ohikulkijoiden käyttöön esim. oleskelutiloina."

Myös saavutettavuuteen oli kiinnitetty jonkin verran huomiota vastauksissa (mm. kävelen, julkisilla ja taksilla/yksityisautolla). Alue nähtiin paikkana, jossa on kauppia ravintoloita ja ulkoterasseja. Myös uuteen ilmailumuseoon oli kiinnitetty huomiota. Alueesta toivottiin modernia viihtyisää ja käytännöllistä.

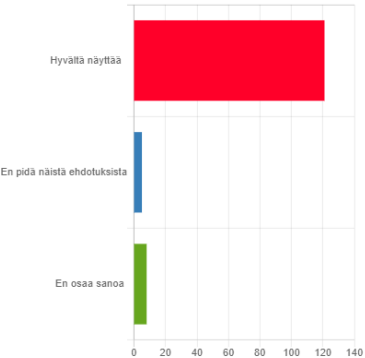
"Lisää luontoa ja taidetta. Ihmisten mittakaavan asioita kivikenttien sijaan."
"Edelläkävijä ja esimerkki ulkomaisillekin vieraille."

Alueen arkkitehtuurista nousi myös pohdintaa ja se jakoi mielipiteitä. Arkkitehtuurista toivottiin:

- mieleenpainuvaa,
 - todella korkealaatuista ja
 - futuristista (mutta toiset halusivat perinteikästä)
- "Miettiisin myös julkisivumateriaaleissa hieman enemmän skandinaavisesti, esim. puuta voisi käyttää osassa julkisivuja korostamaan mielikuvaa ilmailusta ja sen muutoksesta puusta metalliksi, tai miten saavuit metallisella lentokoneella Suomeen, joka on puurakentamisen edelläkävijä."*

10. Mitä mieltä olet ehdotetusta Muuran identiteetistä ja iskulauseista?

Vastaajia 134



11. Minkälaisena itse näkisit Muuran alueen?

Kaikista eniten toivottiin enemmän vehreyttä alueelle erilaisissa muodoissa (viherkäytävät, kasvillisuuden vuodenaikateemat, viljelylaatikat, viherkaistat, lähiluonto).

Muuran konsepti herätti paljon kiitosta ja mielenkiintoa. Erityisesti värikkäät kylät ja Kartanonkoskimaisuus herättivät paljon innostusta vastaajissa.

"Tällaisia kaupungiosia lisää kiitos. Tällaisia kaupunkialueita, joilla saa näkyä luonto ja urbaanisuus yhdessä."

"Vuodenajat ja niiden huomiointi, sekä nämä ihanat kotiovet sykähdyttää. Tällaista kun saisi muuallekin Vantaalla."

Muuraan ei toivottu liian tiivistä suurta rakennusmassaa, joka muodostaa muurin, vaan enemmän ihmisen mittakaavaista suunnittelua. Arkkitehtuurista ja havainnekuvista pidettiin paljon ja toivottiin, että *"esimerkiksi ikkunajako ja ikkunatyypit eivät olisi super moderneja"*. Lisäksi toivottiin pientaloja, vieraille tarpeeksi pysäköintipaikkoja sekä rakentamiselle väljyyttä, jotta mm. luonnonvalo pääsee asuntoihin ja pihoiille.

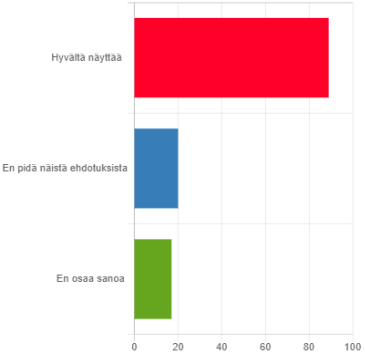
"Ehdottomanne ideat ovat pääosin hyviä, mutta toivoisin että suunnittelussa huomioidaan juurikin esim. Kartanonkosken tai Kilterinmäen piirteitä, esim. miten alueella on sisäänvetoja, pintoreskiuttia, vihreää joka luo tiloja, jotka luovat kiehtovuutta."

"korostaisin että kadut olisivat hieman kaarevia, jotta niissä olisi esimerkiksi välikerien alueen pienten katujen mystiikkaa, jotka huokuttelisivat kävelijää eteenpäin."

Muita vastauksissa esiintyviä teemoja ja sanoja olivat: kodikkuus, kauneus, idyllisyys, leikkisyys, taide, lähipalvelut, koirapuisto sekä kevyenliikenteen yhteydet ympäröiviltä alueilta.

12. Mitä mieltä olet ehdotetusta Huberilan identiteetistä ja iskulauseista?

Vastaajia 126



13. Minkälaisena itse näkisit Huberilan alueen?

Alue nähtiin pääasiassa aktiivisena ja monipuolisena palvelujen keskuksena, jossa arki on otettu hyvin huomioon. Toivottiin erilaisia aktiviteetteja, isoja tapahtumia ja kulttuuria. Ihmisiä kiinnosti ja innosti erityisesti Huberin hallien mahdollisuudet, ja niihin ehdotettiin mm.:

- kirpputoreja, konsertteja ja muita kulttuuritapahtumia
- elämys käyttöä, oktoberfest
- Kaapelitehtaan tyyliä. *"Olisi kiva, jos alueella olisi tiloja käsityön ja musiikin tekemiseen"*
- liikuntapalveluita
- ruokakauppaa, etnistä kauppa, torielämää
- kahvilaa, terassia, ravintoloita
- maailman parasta sisäravintolaa/torialuetta, *"esim. Lissabonissa on ihan huikea"*
- PK-seudun vastine Kööpenhaminan Meatpacking Districtille
- pienpanimoita

"toivon, että Huberin halleja voidaan hyödyntää ja olisivat tämän alueen pääkohteita"
"Voisiko alueen arkkitehtuurissa olla myös piirteinä kaarevuus, esimerkiksi pieninä elementteinä kuten katoksissa? Tämä sitoisi alueen kaarihallien muodon paremmin alueen identiteettiin."
"Alueena jolla on historiaa, mutta muutetaan arvokkaasti asuin ystävälliseksi."

Alueelle toivottiin enemmän kaupunkivihreää, luonnon huomiointia sekä paljon puita kadunvarsille ja aukioille. Nykyisen vihreän määrä koettiin liian pieneksi. Myös paratiisipihojen toivottiin olevan monipuolisia. Useita vastaajia epäilytti selvästi Huberilaan suunniteltu kehitys. Erityisesti oli kiinnitetty huomiota havainnekuvien betonin määrään, mitä ei nähty houkuttelevana ja jota haluttiin vähentää.

Useassa vastauksessa huomautettiin liian tiiviistä rakentamisesta. Myös ”liian iso aukio” koettiin luotaan työntävänä ja kolkon oloisena.

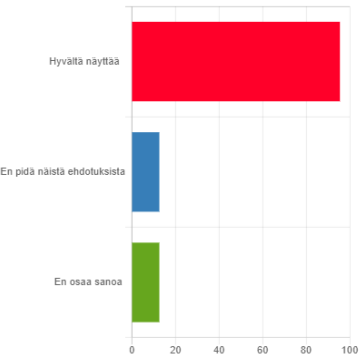
”Pidän osittain ajatuksesta ja iskulauseista. Alueesta saisi tehtyä urbaanin taiteen ja ravintoloiden tyylikkään kokonaisuuden. Välttäisin laajoja kolkkoja aukioita. Kuva jossa on hangarit, näyttää karulta mutta kaari-ikkunat, tiiliverhoilut ym. ovat toimivia.”

”Vähän hengitystilaa saisi olla talojen välissä.”
 ”Monipuolinen tekeminen ja arjen priistykset ovat mukava lisä, mutta liikaa kaadetaan olevassa olevaa metsää ”

Muita vastauksissa esiintyviä teemoja ja sanoja olivat: turvallisuus, kodikkuus, lämmin yhteisö, rauhallisuus, puistomaisuus ja riittävä parkkitila. Lisäksi toivottiin lapsille ja nuorille aktiviteetteja. Myös trendikkyyks, modernius, vilkkaus, taide, kokeileva ja rohkea sekä turvallinen pysäköinti sähköskuteille ja pyörille esiintyi vastauksissa.

”Alueella tulisi olla kunnon lapsille tarkoitettu leikki paikka sekä skeitti puisto. Alue, mikä kannustaa nuoria erilaisten hyvien aktiviteettien pariin.”

14. Mitä mieltä olet ehdotetusta Annefredin identiteetistä ja iskulauseista?
 Vastaajia 125



15. Minkälaisena itse näkisit Annefredin alueen?

Vastauksissa korostui selvästi puistojen ja vehreyden tarve alueella. Muihin alueisiin verrattuna toivottiin paljon havukasveja istutuksiin.

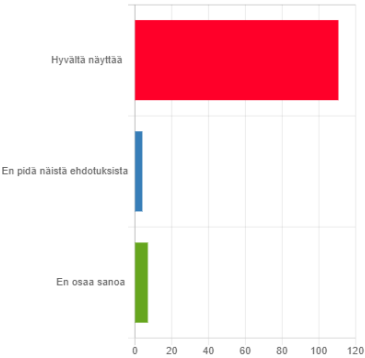
”Pitäkää huoli, etteivät puistot ole vain ihmisiä varten vaan myös toisilajisia varten ja että viherkäytävät jatkuvat kartanonkoskelta pohjoiseen.”
 ”Näen tässä kuvuneen nurmikon ja jonkin istutetun puuntaimen. Missä alueelle kuuluvat havupuut, männyt?”
 ”Onko alueelle mahdollista jättää luonnontilaisia metsiä, että kaikki ei olisi niin istutetun näköistä? Tarvitaanko nurmikenttiä? Ei ole ehkä nykypäivää, ellei ole jalkapallokentäksi ajateltu.”
 ”Kaupunkivihreys yhdistettynä laadukkaaseen asuinympäristöön olisi hyvä tavoite”
 ”Annefredin puisto tarvittaisiin pikaisesti jossa ihmiset voisivat viettää aikaa.”

Alueen identiteetistä pidettiin, mutta haluttiin samalla, että lentämis- ja ilmailuteema näkyisi alueella. Lisäksi pohdittiin, miten oppiminen näkyy alueella ja millaisia palveluita alueelle suunnitellaan.

Vastauksista nousi myös esiin huoli liian tiiviistä tai korkeasta rakentamisesta sekä asukkaiden ja vieraiden parkkipaikoista (ei samaa virhettä kuin Kivistössä). Lisäksi rakennuksista haluttiin monipuolisempia, jotta ei tulisi tylsän näköistä lähiötä. Toisaalta osa piti havainnekuvien esittämästä turvallisesta ja kodikkaasta alueesta.

”Tässä yhdistyy hyvin kaupunki ja luonto sopivasti. Ei toivota mitään betonista aluetta.”
 ”Muistuttaa paljon Taka-Töölää. Ja se on haluttua aluetta.”
 ”Havainnekuvien perusteella ei yhtään mitään omaleimaista. Tämän näköisiä rakennuksia rakennetaan pitkin Suomea. Ainut hyvä asia ovat niityt, ja vehreys.”
 ”Lapsia ei saa unohtaa. Jotain oikeasti toimivia alueita, koripallo + jalkapallo+ skeitti, yms oleskelu.”

16. Mitä mieltä olet ehdotetusta Aerolan identiteetistä ja iskulauseista?
 Vastaajia 122



17. Minkälaisena itse näkisit Aerolan alueen?

Alueesta pidettiin yleisesti paljon, ja se nähtiin metsäisenä, kotoisana, rauhallisena ja turvallisena alueena, jossa alueen historia on tärkeää.

Metsäkaupungin luonto ja vehreys ihastutti eniten alueella, ja sitä toivottiin jopa vielä enemmän. Alueelle toivottiin myös mm. luontopolkua ja niittyjä. Alueelle ideoitin myös metsän keskellä olevaa vuokrattavaa saunamökkiä paljuineen, veistospuistoa ja lentämiseen liittyvää taidetta.

”Erittäin tärkeää, että alueen elävä luonto (kasvit ja eläimet) huomioidaan suunnittelussa. Lähiluonto on yksi merkittävimmistä syistä muuttaa tälle alueelle.”
 ”Toivoisin myös ketoja, olisi järkevää että koko Aviapolksen alueella olisi erilaisia monimuotoisia niittyjä, ei vain perinteisiä niittyjä, vaan myös ketoja, ohoja, preerioita yms.”

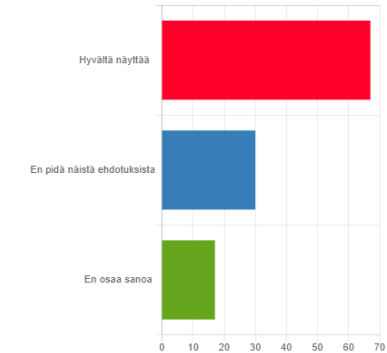
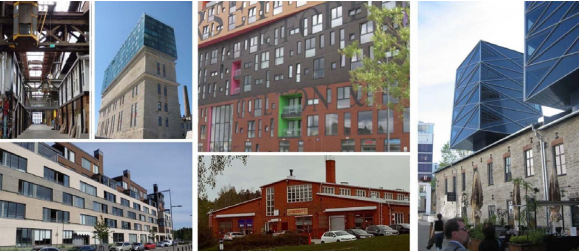
Toisiksi eniten puhutti puurakentaminen, jonka toivottiin toteutuvan sekä puun näkyvän katukuvassa.

"Voisin nähdä alueella hyvinkin esim. Bosco Verticale tyylistä rakentamista, matalampana toki. Alueen identiteettiin sopii metsä ja puurakentaminen ja puun pitää näkyä, sitä saa käsitellä, mutta sen pitää näkyä. Voisiko alue olla Suomen puurakentamisen helmi? Pihalla voisi olla siirtolohkareita."

"Puurakentaminen ja metsä auttavat seikkailumielen luomisessa. Hienoa nähdä, että puukerrostaloja rakennetaan tänne."

Vastauksista nousi myös huoli liian korkeasta rakentamisesta sekä Veromiehen yksitoikkoisesta, vuokra-asuntopainotteisesta, asuntokannasta. Mittakaavasta toivottiin pientä ja kompaktia piholla ja kaduilla, että alue olisi kotoisa.

18. Mitä mieltä olet ehdotetusta Wiiman identiteetistä ja iskulauseista? Vastaajia 114



19. Minkälaisena itse näkisit Wiiman alueen?

Alue sai kovaa kritiikkiä. Se nähtiin pääasiassa kolkkona liian urbaanina paikkana, josta puuttuu kaikki vihreä. Vastanneet kuvailivat laajasti alueen mielikuvaa mm. sanoilla: teolliset kuutiot, ruma, kolko, kylmät laatikot, toimistotalojen hautausmaa, kamalat lasikuutiot, Kivistön epäonnistuneimmat ratkaisut, ankea ja betoninen.

Myös nimistään pureuduttiin vastauksissa; "Wiima" oli nolo ja tylsä (kehoitus tutustua Alvar Aallon nimeamistyöhön), mielikuvat Berliinistä olivat ankeat ja Manchester nähtiin historiallisesti taantuvana kaupunkina. Myös "luova luokka" termiä kritisoitiin, koska "luokka jaottaminen on vaarallista ja saa ilmaan segregaatian makua." Kyseenalaistettiin myös se, että onko alueella tarpeeksi vetovoimaista teollista perintöä ja rosaa.

"Pitäisikö alue olla mieluummin radikaali ja luova, tulevaisuutta etsivä tai tulevaisuutta tutkiva mieluummin. Alue, joka pyrkii olemaan huomisen kaupunginosa, muistaen perintönsä. Tällainen ajatus sopisi paremmin avainsanojenkin kanssa."

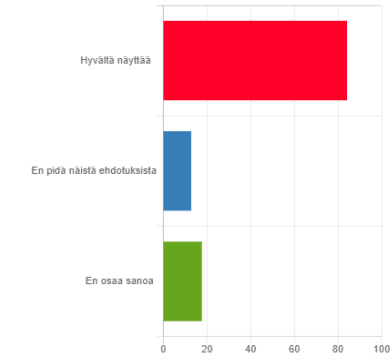
Kuitenkin myös hyviä puolia löytyi. Kierrätysmateriaalien käyttöä ja loft-henkisyyttä pidettiin mielenkiintoisina ja kestävinä. Koettiin hyvänä, että tehdasmaisuutta ja rosoisuutta voitaisiin hyödyntää. Alueella nähtiin olevan suuria mutta luovia kerrostaloja, vaihtelevuutta ja kerroksellisuutta arkkitehtuurissa. Toivottiin myös yksityiskohtia ja taidetta mikä saa ihmiset katsomaan tarkemmin.

"Jos halutaan tällainen luovan luokan alue, voisiko kaavavaatimukseksi kirjata yksinkertaisesti että "jotain luovaa, ehkä rosoistakin, mielellään kierrätystä ilmentävää" ja että muita vaatimuksia ei ole, mutta esitettävien rakennusten tulee olla riittävän laadukkaita ja että kaupungilla on oikeus päättää onko esitys riittävän laadukas?"

Kaikista eniten alueelle haluttiin enemmän vihreää tuomaan viihtyisyyttä ja pehmentämään teollista perintöä. Parissa vastauksessa todettiin, että Wiimaan sopisi hyvin Huberilan suunnitelma.

"Rosaisuus on myös kaunista, mutta se tarvitsee vastapainoksi kaunista vihreää kasvillisuutta."
"emme tuskin halua uutta Merihakaa?"
"Paljon autoja, voisiko niiden tilalla olla puita ja pyörätiet?"
"Myös vihreyttä voi olla vaikka autoilla pääseekin kotia asti."
"Mieluummin jotain lämpimämpää, inspiroivaa ja pehmeää."
"Vantaalle tarvitaan värikkyttä ja vihreyttä"
"Tänne voisi keskittää taidetta, viihtymistä, elämyksiä ja viihdettä katutason kokemuksena kivijaloissa ja kujilla."

20. Mitä mieltä olet ehdotetusta Jumbon identiteetistä ja iskulauseista? Vastaajia 117



21. Minkälaisena itse näkisit Jumbon alueen?

Jumbon alueella puhutti paljon alueen uudelleensuunnittelu niin, että siellä voisi toimivasti, turvallisesti ja miellyttävästi liikkua etenkin kävelen, pyörällä ja julkisilla. Myös autoilijoiden tarpeet tulivat esiin vastauksista. Jumbo nähtiin vilkkaana solmukohtana, viihdekeskuksena ja kauppojen keskittymänä, jonne toivottiin enemmän palveluja. Alueesta haluttiin rohkeaa, kokeilevaa, moderni ja viihtyisä paikka, jossa voisi olla oikea turistinähtävyys.

"Kuvat ovat hyviä, mutta kaipaa enemmän valoa ja värikkyttä, jos kerran viitataan las vegasiin."

Kritiikkiä tuli erityisesti alueen vertaamisesta Las Vegasin, koska ei toivottu häiritseviä kasinoita tai Flamingon alkuvuosien yökerho-ongelmia. Las Vegas ei myöskään synnyttänyt positiivista mielikuvaa.

Monessa vastauksessa koettiin myös, että aluetta tulisi kehittää niin, että Jumbon palveluita (ravintoloita, terasseja ym.) saataisiin levittäytymään myös kauppakeskuksen ympärille katutilaan. Katutila vaatisi elävöittämistä ja tiloja oleskeluun. Koettiin, että olisi tärkeää suunnitella alue uudestaan ihminen keskiössä, vaikka se onkin haastavaa.

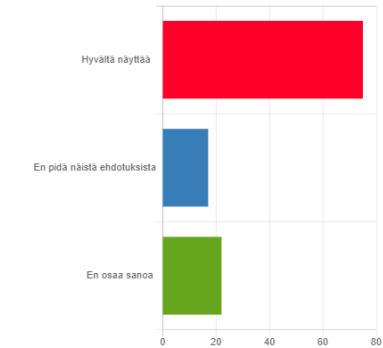
"Las Vegas voisi olla hyvä idea, jos ihmiset saataisiin ulos Jumbon rakennuksesta. Miten siirtää Jumbon sisätila ulos?"

Myös enemmän vihreyttä toivottiin useassa vastauksessa.

"Mitä vihreämmäksi Jumbon ympäristöä saisi sen parempi, silloin se olisi luonnollisempi jatkumo Pakkalan suunnilta kohti lentoasemaa."

Alueelle esitettiin yksityiskohtaisia arkkitehtuuria houkuttelevuuden luomiseksi sekä matalaa rakentamista. Tasatien ja Väinö-Tannerin Tien eteläpuoliset voimalinjat esitettiin siirrettäväksi maan alle.

22. Mitä mieltä olet ehdotetusta Pohjois-Pakkalan identiteetistä ja iskulauseista? Vastaajia 114



23. Minkälaisena itse näkisit Pohjois-Pakkalan alueen?

Teollisuuden poistumista alueelta nähtiin hyvänä asiana. Luonnon asema nähtiin erityisen tärkeänä alueella, ja siitä haluttiin laadukasta ja enemmän. Etenkin Antaksenpuistolle haluttiin jatkumoa Jumbon suuntaan kävelyreitteineen. Myös viljelypalstoja ja siirtolapuutarhamökkejä toivottiin alueelle.

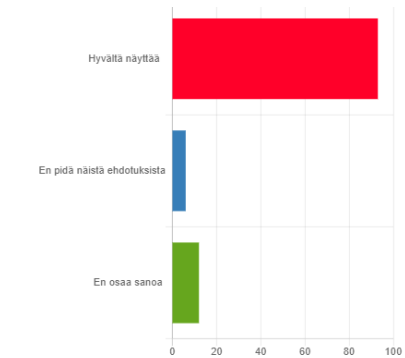
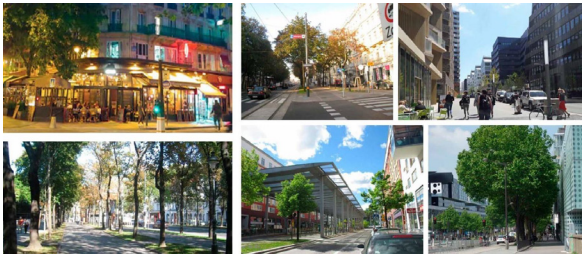
"Oma pikku mökki kaupungissa olisi aivan ihana. Ratikalla sinne tai pyörällä."

"Voi kun nuo autot kaduilla olisikin puita eikä autoja. Missä pyörätie?"

Arkkitehtuurista toivottiin laadukasta ja näyttävää, toivottiin urbaania asumista mutta sopivasti pellonlaidassa. Toivottiin myös, että uusi asuinalue olisi tyylikäs asuinalue, joka olisi luonnollinen jatkumo nykyiselle alueelle. Ehkä myös alue, jossa on paljon katutaidetta/tilataidetta, jota voisi tulla kauempaakin katsomaan.

Myös Väinö Tannerintien eteläpuolisten sähkölinjojen alle toivottiin jotain asukkaita aktivoivia virkistysmahdollisuuksia.

24. Mitä mieltä olet ehdotetusta Tikkurilantien varren identiteetistä ja iskulauseista?



25. Minkälaisena itse näkisit Tikkurilantien maiseman?

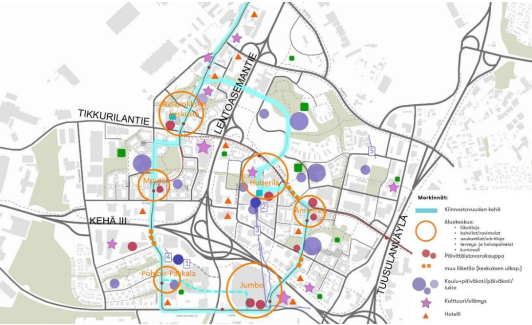
Alueen muutokseen suhtauduttiin hyvin positiivisesti. Eniten toivottiin paljon katupuita sekä luonnon, metsien ja nykyisten katupuiden säilyttämistä. Alueesta toivottiin mielenkiintoista ja eloisaa katualueita, joka vetää ihmisiä puoleensa.

Liikkumisesta kadulla toivottiin turvallista, sujuvaa ja viihtyisää. Erityistä huomiota saivat jalankulku- ja pyöräily-ystävälliset reitit. Pyöräilylle toivottiin erityisesti omaa kaistaa/baanaa, jossa voisi liikkua nopeasti ja turvallisesti, ja sujuvaa teidenyhtymistä sekä pyöräparkeja. Katutilaan toivottiin myös laadukkaita kivijalkoja liikkeineen ja palveluneen, jotka loisivat kutsuvaa ja elävää kaupunkia.

"Isoja katupuita. Elämää ja palveluita. Tilaa jalankulkuun ja pyörille. Kadunvarsipysäköintiä. Ratikka. Uusia ihania ravintoloita odotellessa. Viihtyisyyttä eikä vain läpikulkupaikka."

KÄVELTÄVÄ KAUPUNKI

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



26. Mikä tekee mielestäsi kävelyreitistä kiinnostavan/houkuttelevan?

Vastaajia 69

Luonto, luontonäkymät, varjostavat puut, mielenkiintoinen ja runsas kasvillisuus koettiin erityisen kiinnostavina ja houkuttelevina kävelyreiteillä. Reiteiltä haluttiin myös vaihtelevaa ympäristöä, maisemia ja miellyttävää mittakaavaa sekä monipuolista arkkitehtuuria.

"Mielenkiintoiset, vaihtelevat rakennukset. Mittakaava, jossa maisemat vaihtuvat kävelyvauhdilla riittävän nopeasti. Samaa seinää ei jaksa tuijottaa minuutista toiseen."

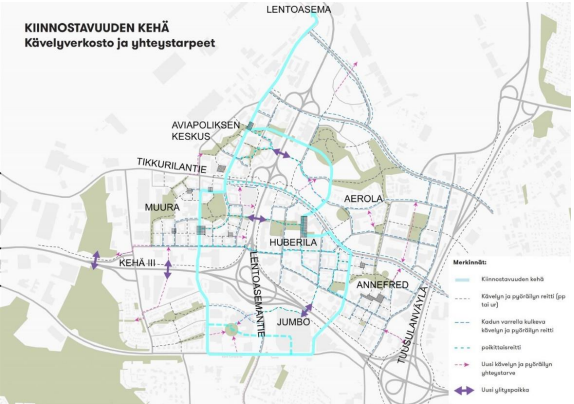
Kulkemisesta toivottiin sujuvaa, ja reiteiltä toivottiin levähdys- ja virkistyspaikkoja sekä siisteyttä ja

Vastaajia kutsuu viipymään puistot, istutukset ja luonnolliset paikat sekä vesielementit. Myös kahvilat, kioskit ja muut palvelut sekä rauhalliset ja suojaisat oleskelun paikat olivat hyvin suosittuja. Viivyttävältä paikalta toivottiin myös kaunista maisemaa, siisteyttä, turvallisuutta, kulttuuria, taidetta ja historiaa. Vastaajat nostivat esiin myös leikki- ja koirapuistot sekä erilaiset liikuntapaikat.

"Tikkurilan Vernissan/Heurekan ympäristö on tosi onnistunut."

"Yhteinen grillauspuisto olisi hauska, sielläkin voisi olla eri ikäisille tekemistä. Jäisin paikkoihin, jotka ovat kauniita, siellä olisi luonnollista luontoa, paljon isoja puita, kuntaa, ehkä vettä, marjapensaita, omenapuita, kiirikappuita. Voisiko jossakin olla syötävä puisto, jossa kaikki kasvit ovat syötäviä ja kaupunkilaisten hyödynnettävissä?"

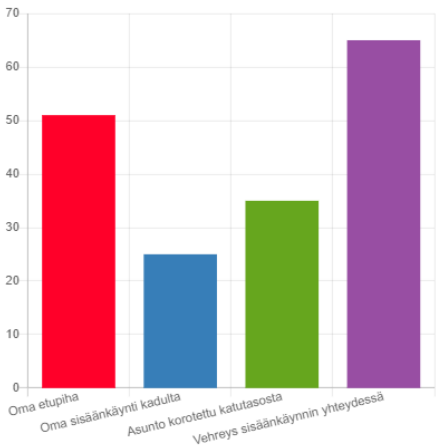
29. Puuttuuko jokin tärkeä kävelyn yhteys kartalta?



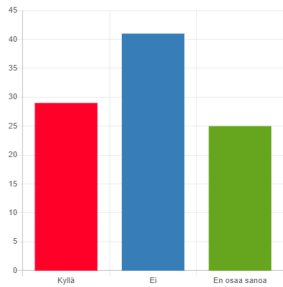
1. Hoplop ja luontoon päin suunta
4. Jatke metsästä tulevalle reitille

30. Valitse kaksi tärkeintä maantasaasumisen ominaisuutta?

Vastaajia 93



31. Haluaisitko itse muuttaa kerrostalon maantasossa sijaitsevaan asuntoon? Vastaajia 95

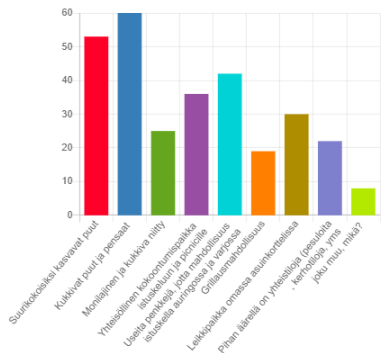


VIHREÄ KAUPUNKI

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

32. Minkä koet tärkeimmiksi asuinkorttelin pihan viihtyisyystekijäksi? Valitse kolme tärkeintä vaihtoehtoa

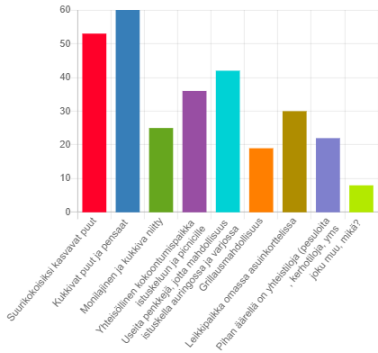
Vastaajia 92



VIHREÄ KAUPUNKI

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

32. Minkä koet tärkeimmiksi asuinkorttelin pihan viihtyisyystekijäksi? Valitse kolme tärkeintä vaihtoehtoa
Vastaajia 92



33. Millaisia istutuksia ja toimintoja toivot aukioille ja viherkaduille?
Vastaajia 40

Kaikista eniten alueelle toivottiin kukkivia pensaita ja etenkin puita (myös hedelmäpuita). Myös suuria puita ja havukasveja toivottiin uusilta istutuksilta. Alueelle toivottiin monimuotoisia ja luonnollisia istutuksia, jotka tukevat mm. pörräisiä. Myös värikkäitä perennaistutuksia ja niittyjä toivottiin

"Kaikenlaisia niittyjä, ahoja, ketoja, preerioita, kukkaniittyjä, aivan kaikki niittytyypit käyttöön alueella."

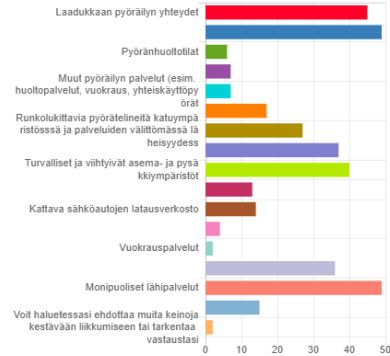
Vähemmän toivottuja asioita olivat mm. luonnon säilyttäminen, viherkäytävät ja nurmottomuus. Toiminnoista istumapaikat sekä varjoon että aurinkoon koettiin tärkeinä. Myös monipuolisia leikkipaikkoja mistä löytyy eri-ikäisille tekemistä sekä kaupunkiviihtelyjen paikkoja toivottiin

"Penkkejä ja jotain pientä lapsille vaikka katuun maalattu sokkelo tai pieni silta joka ylittää vaikka istutuksen, nurmikon ym. Puistoihin olisi kiva saada esim. Puro."

RESURSSIVIISAS KAUPUNKI

Aviapoliksen tavoitteena on olla Euroopan ympäristöystävällisin lentokenttäkaupunki sekä tähdätä kohti hiilineutraaliutta linjassa Vantaan kaupungin hiilineutraaliustavoitteen kanssa vuoteen 2030 mennessä. Kaupunkisuunnittelulla voidaan vaikuttaa erityisesti liikkumisen, energiantuotannon ja -kulutuksen sekä rakentamisen päästöihin. Suunnittelussa tehtävät ratkaisut vaikuttavat olennaisesti myös asukkaiden arjen muodostumiseen tulevaisuuden Aviapoliksessa. Resurssiviisas kaupunki -osiossa kuvataan prosessia ja keinoja, joilla suunnittelua ohjataan kohti hiilineutraalia ja resurssiviisasta kaupunkia.

34. Aviapoliksessa tullaan panostamaan laadukkaisiin kävely-ympäristöihin, ja alueella tulee olemaan kattava ja monipuolinen julkinen liikenne. Mitkä muut ratkaisut tukisivat mielestäsi parhaiten kestävästä liikkumista alueella? Valitse korkeintaan neljä (4) tärkeintä vaihtoehtoa.
Vastaajia 89



35. Muita ratkaisuja tukemaan kestävästä liikkumista alueella?

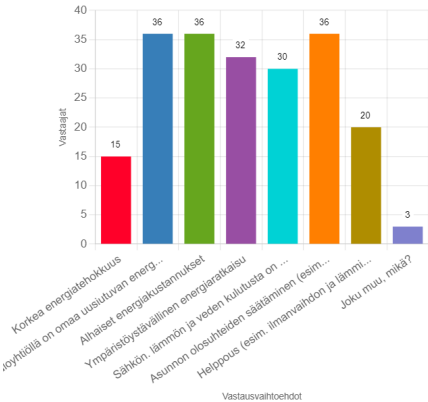
Pyöräteiden kuntoon ja toimivuuteen myös talvella toivottiin erityisesti panostamista. Myös liikennemuotojen erottamista kannatettiin.

"Pyöräilijöiden turvallisuus ja reittien nopeus etusijalle autoilijoihin nähden eli autoilijat joutuu kiertämään, ei pyöräilijät."

Toiseksi kannatetuinta oli joukkoliikenteen sujuvuus ja hyvät vaihtoyhteydet (mm. liityntäpysäköinti ratikkaan). Muutama vastaaja toivoi kaupunkipyörien hintaan ja joustavuuteen satsaamista.

Muita mainittuja tekijöitä olivat ajonopeuksien alentaminen, turvallisuus pimeään aikaan, lapsiperheiden ja vanhusten huomiointi suunnittelussa sekä paljon pieniä oikoteitä jalankulkijoille. Myös Jumbon autoliikenteen ohjaaminen pois asuinalueen keskeltä mainittiin.

36. Aviapoliksessa rakennuksista suunnitellaan energiatehokkaita, ja alueella tullaan hyödyntämään uusiutuvaa energiaa. Mitkä energiaratkaisuihin liittyvät tekijät vaikuttavat omalla kohdallasi asunnon valintaan? Valitse korkeintaan kolme (3) tärkeintä
Vastaajia 71



37. Mitkä muut asiat olisivat mielestäsi tärkeitä resurssiviisaassa ja ympäristöystävällisessä Aviapoliksessa?

Vastausten hajonta oli suurta, mutta eniten kannatusta sai kierrätys, siisteys ja roska-astioiden lisääminen reiteillä.

Muita esille nousseita teemoja olivat turvallisuus, hyvät julkiset yhteydet, metsien säilyttäminen, viheralueet, kirjasto- ja kulttuuripalvelut, palvelut kävelyetäisyydellä ja aktiviteettejä kaiken ikäisille. Myös rakentamisen laatuun haluttiin panostaa ja luoda kaupunkiviljelylle mahdollisuuksia sekä asukkaille tulee järjestää riittävä koulutusta alueen ratkaisuihin.

"Mielestäni teidän esittämät ratkaisut ovat hieman nykyhetken lukkiutuneita. ... olisi myös tärkeä miettiä miten voidaan varautua nyt tuntemattomille ratkaisuille tai asioille jotka saatetaan pakottaa 20 vuoden kuluttua."

Myös olemassa olevien rakenteiden käyttöä tulisi tehostaa:

"Jumbon nykyisin turhan iso ulkoparkkipaikka saisi muotoutua joksikin tähän aikaan sopivaksi."
"Aviapolis X:lle järkevä käyttötarkoitus"

38. Jäikö jotain sanomatta? Terveiset Aviapoliksen suunnitteluun?

Vastauksissa toivottiin huomioitavan rakentamisen vaikutukset luontoon. Suunnittelussa toivottiin otettavan huomioon niin kävelyn edistäminen kuin autojen pysäköinti.

Aviapoliksen kehittäminen ja palveluiden saavutettavuus

- Alueella potentiaalia palveluiden kehittämiseen.
- Autoilijoiden hallitsemaa, joten julkinen liikenne ja kävely tärkeitä huomioida
- Pieniä asuntoja alueella, kaivataan paikallisia palveluita
- Pysäköintitilaa tulee olla riittävästi katujen varsilla ja pysäköintialueilla.
- Koulujen suunnittelussa huomioitava opettajien ja asukkaiden näkökulma.
- Luova väki kaipaa työtiloja, harrastusmahdollisuuksia ja esteettisesti kiinnostavia alueita.
- Rakentamisen tulee huomioida lentokentän melu ja vaikutukset asuinalueisiin.
- Kaivataan viihtyisää ja vihreää kaupunkiympäristöä kaikille asukkaille, myös eläimille.

Koonti mielipiteistä

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (OAS)

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

Mielipide 1: Vantaan Energia, Vantaan Energia Sähköverkot Oy 4.3.2020

Sähköverkko

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

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

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

Kaukolämpöverkko

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

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyo, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa. Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan

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

Mielipide 2: Caruna 19.3.2020

Nykyinen sähköjakeluverkko

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

Johtoalueelle (johtovälillä TM-TKY johtoalue 12m + 2x 10m) ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia.

Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Voimajohtoalueella tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla rakennelma, rakennus, polku, tie tai katu, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi jo osoitettu kaavassa. Risteämälausunnossa esitetään annettua kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan tulee voimajohdon kannalta ottaa huomioon. Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen alueverkko@caruna.fi.

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

Siirtokustannusten jako

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

Lausunto luonnos- ja ehdotusvaiheissa

Toivomme mahdollisuutta antaa lausunto myös luonnos- ja kaavaehdotusvaiheissa.

Muuta huomautettavaa

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

Vastine

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

Mielipide 3: Newsec 24.3.2020

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

Vaihtoehtoisesti tulee mahdollistaa kahden PT kaupan toiminta. Rakennuksen muoto ja -laajuus sekä rakenne sekä laaja piha-alue mahdollistavat tämän luontevasti. Kiinteistön maa-alue tulee pitää yhtenäisenä ja sille tulee johtaa

nykyinen leveä katu. Yhtenä suunnitteluperiaatteiden teemana on käveltävä kaupunki, mutta on syytä myös huomioida, että lentokentän läheisyydestä sekä monen kiinteistön nykyisestä käyttötarkoituksesta johtuen tavaralogistiikan tarpeetkin on huomioitava, mm. katualueita mitoitettaessa.

Vastine

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

Mielipide 4: HSY 29.4.2020

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

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

Alueella on käynnissä tällä hetkellä jo useita yleis- ja rakennussuunnitteluhankkeita. HSY pitää tärkeänä, että vesihuolto infrastruktuurin elintärkeänä

osana otetaan näkyvällä tavalla huomioon tässä kuten muissakin Aviapolista koskevilla selvityksissä.

Vastine

Vesihuollon tarpeet huomioidaan alueen kaavaluonnoksissa, asemakaavoissa ja kaavamuutoksissa.

Mielipide 5: Vantaan kaupunginmuseo 31.03.2020

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

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

Inventointien perusteella saatiin selville alueen tärkeimmät rakennusperintökohteet. Näitä ovat teollisen rakennusperinnön osalta Huberin hallit, Auramon konttorirakennus sekä Wihurin tehdasalue. Lentokentän historiaan liittyy taas Alvar Aallon lentokonemekaanikoille suunnittelemaat Aerolan rivitalot. Näistä kohteista vain Aerola on asemakaavassa suojeltu. Muidenkin rakennusperintökohteiden suojelu tulee turvata asemakaavassa ja kohteet tulisi nostaa keskeisiksi identiteettikohteiksi alueiden suunnittelussa.

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

Vastine

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

Mielipide 6: Fingrid 31.3.2020

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

- Muistutamme suunnittelun lähtökohdaksi seuraavista asioista, jotka on otettava huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa voimajohdon läheisyydessä:
- Voimajohtoalueelle ei voida sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman erityistä lupaa. Em. rakenteet tai laitteet eivät pääsääntöisesti saa olla yli kaksi metriä korkeita. Rakennusrajoitusalue koskee maanpäällisiä ja maanalaisia rakennuksia.
- Voimajohtoalue ei sovellu varastointiin eikä lastaukseen.
- Pysäköintialueet on osoitettava ensisijaisesti johtoalueen ulkopuolelle mahdollisuuksien mukaan. Pysäköintialueen sijoittamiseen voimajohtoalueelle tulee pyytää Fingridin lupa. Mikäli Fingrid toteaa alueen

pysäköintiin soveltuvaksi, toiminnan harjoittajan tulee tehdä pysäköinti-alueesta Fingridin kanssa yksityisoikeudellinen sopimus.

- Polttonesteen jakelua suunniteltaessa on otettava huomioon riittävä etäisyys ilmajohdoista. Fingrid suosittelee, että polttonesteen jakelua ei sijoiteta pylvään korkeutta vastaavaa etäisyyttä lähemmäksi. Polttonesteen jakelupaikka olisi hyvä osoittaa sitovasti rakennusallalla.
- Voimajohtoaukealle voidaan istuttaa ainoastaan puita tai pensaita, joiden luontainen kasvukorkeus ei ylitä 4 metriä. Myös reunavyöhykkeillä puuston kasvua rajoitetaan.
- Johtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta. Johdon omistajalla on oikeus pitää voimajohtonsa kyseisellä alueella ja oikeus ylläpitää ja huoltaa sitä.
- Teiden ja katuja suunnittelussa tulee ottaa huomioon, mitä Liikenneviraston ohjeessa ”Sähkö- ja telejohdot ja maantiet” (2015) esitetään.

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

Oppaasta saa lisätietoa asemakaavamerkinnoista ja edellä käsitellyistä suunnittelukysymyksistä. Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, maanmuokkaustoimenpide, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunto tulee pyytää, vaikka suunnitelma olisi osoitettu kaavassa.

Vastine

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyö, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa.

Suunnitteluperiaatteet pohjautuvat 2016 valmistuneeseen Aviapoliksen kaavarunkoon, uuteen Yleiskaavaan 2020 sekä tekeillä olevaan ratikan kaavarunkoon. Mieli-
piteessä esitetyt kannanotot ovat asioita, joita huomioidaan alueen asemakaavoissa ja asemakaavamuutoksissa. Kustakin hankkeesta laaditaan ensin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, jolloin kuullaan osallisten mielipiteitä. Kaavan valmisteluvaiheessa järjestetään tarpeen mukaan osallistumismahdollisuuksia osallisille.

Mielipide 7: Suomen luonnonsuojeluliitto 31.3.2020

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

Alueen keskeisin viherrakenne vakavasti uhattuna

Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinas-
teenen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi-
ja keskiosan viheralueiden (Tolkinpuisto-Tuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hule-
vesien hallintaa.

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin

alueelle. Yhteys ei toimi enää hirvi- ja kauriseläinten liikkumisen kannalta (eikä sen ole liikenneturvallisuuden takia syytäkään toimia). Sillä on sen sijaan selvää merkitystä muun muassa sellaisen metsälajiston osalta (esim. neljänneksen Suomen metsälajeista muodostavat lahottajalajit), jotka pystyvät leviämään myös fyysisesti jonkin verran erillään olevien metsien välillä, kunhan metsä-
laikkujen etäisyys toisistaan ei kasva liian suureksi ja metsien luonnonsuojelu-
biologinen laatu säilyy riittävän korkeana. Jossakin määrin edelleen toimiva metsäinen yhteys selittää myös liito-oravan löytymisen maaliskuussa 2020 Pyttisbergetin metsäalueen koillisosasta.

Alueen viheryhteyksistä

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

Aviapoliksen alueen kaavoituksen luontotietopohja olematon

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

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

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

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

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

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

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

elinympäristönä. Alueella on myös useita metsikköjä, joissa on hyvää potentiaalia lahakaviosammalten esiintymiselle.

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

Hankealueelta maaliskuun 2020 maastokäynnillä todetuista luontokohteista

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

Pyttisberget

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

1) Pyttisbergetin etelälounaisosan pienehkö kiinteistö (1,7 ha), jonka alueella on kartalla näkyvä pieni luonnontilainen nevakorpi sekä METSO I-luokan luonnontilaisen kaltaista vanhaa havusekametsää (kuva 2). Pääosa palstan metsistä on erittäin runsaslahopuustoista eli eri-ikäistä kuusi- ja mäntylahopuuta on

pääosassa metsistä arviolta yli 30 kuutiometriä/ha. Palstan potentiaali uhanalaisen lahottajalajiston (käävääkkäät, lahokaviosammal) osalta on erittäin korkea, mistä kertovat osaltaan ilman varsinaista etsimistä havaitut pohjanrypykkä (RT) sekä ruostekääpä (vanhan metsän indikaattorilaji).

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

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

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

Aviabilevardin itä- ja länsipuoliset metsät

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

pohjoisosan pieni kangaskorpipainanne. Lahopuuta on vähemmän kuin tien itäpuolella, mutta metsän rakenne on melko luonnonmukainen.

Pyttisbergetin alueen liito-orava

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

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

Jatkotoimenpiteet

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

Esitämme lisäksi, että kaupunki teettää Aviapoliksen alueen metsissä vuonna 2020 asialliset luontotyyppitason luontoselvitykset, joissa selvitetään kattavasti alueella sijaitsevat merkittäviä luontoarvoja omaavat metsät (METSO I ja II-metsät, uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyyppit), alueen piensuot, metsälain 10 § kriteerit täyttävät kohteet sekä mahdolliset vesilain 11 § luontotyyppit sekä luonnonsuojelulain 29 § luontotyyppit.

Lajiston osalta on syytä selvittää mahdolliset uhanalaisen ja vaateliaan lahottajalajiston kannalta keskeiset metsäalueet ja metsiköt, joiden paikallistus ja arvottaminen onnistuu esimerkiksi selvittämällä merkittävästi lahopuuta

sisältävien metsikkökuvioiden ja metsäalueiden kääväkäsajistot sekä laho-
puilla kasvavat sammaleet (mukaan lukien lahojaviosammal).

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

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

Vastine

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

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

Alueen vehreyttä lisätään vastapainona tehokkaalle yleiskaavan mukaiselle
kaupunkirakentamiselle. Elävä ja vihreä viheralue muodostuu puistoista,
viherreiteistä, aukioista, taskupuistoista ja kortteleiden vehreydestä. Keskitetty
pysäköinti ja omaehtoiset pelastautumISRatkaisut takaavat vehreät maanva-
raiset korttelipiha. Kansipihoja vältetään. Katoille sen sijaan esitetään katto-
kasvillisuutta lisämahdollisuutena. Aviapoliksessa toteutetaan korkeampaa

viherkehokkuusvaatimusta (1,0) asuinkortteleiden piha-alueille kuin muilla
alueilla Vantaalla.

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

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

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

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

Yleiskaavaan 2020 liittyy seuraavat selvitykset, jotka koskevat myös
Aviapolista:

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

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

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

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

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

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

Mielipide 8: Realia Management 1.4.2020

Työpaikka-alueen joukkoliikennepalveluja tulee kehittää merkittävästi nykyistä toimivammiksi ja nopeammin ainakin Tikkurilasta, Kehältä sekä Aviapolin

aseman suunnalta käyttäjiä palvelevaksi. Nykyisellään merkittävä osa alueella töissä käyvistä kulkee omalla autolla kokiessaan julkiset yhteydet liian hitaiksi tai kaukana oleviksi. Siitä seuraa jatkossa pysyvä ristiriita jalankulkualueen ja yksityisautoilla pääasiassa hoituvan työpaikkaliikenteen välille. Suora jalankulkuyhteys esimerkiksi kevyen liikenteen siltaa pitkin Robert Huberintien päästä Jumbon puolelle olisi myös tarpeellinen, Jumbon toimiessa pääasiallisena palveluja tarjoavana keskuksena.

Vastine

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

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty keinoja kevyen liikenteen yhteyksien parantamiseksi ja selkiyttämiseksi.

Mielipide 9: Wihuri Oy 1.4.2020

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

Kyseessä olevaan kaupunginosaan on 1950-luvulta lähtien aktiivisesti rakennettu yhtä Vantaan laajimmista työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueista

ja perinteikkään teollisuusalueen yritykset työllistävätkin alueella tuhansia ihmisiä.

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

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

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

Vastine

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

Koonti muistutuksista ja lausunnoista

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet (luonnos)

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ (selvitys nro 053100) tuli vireille 17.2.2020. Suunnitteluperiaatteiden luonnosta käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnssa 17.1.2023 ja muistutukset ja lausunnot suunnitteluperiaatteiden luonnoksesta pyydettiin 30.4.2023 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 16 kpl ja saatiin 8 kpl. Muistutuksia saatiin 2 kpl. Muistutukset ja lausunnot sekä niihin laaditut vastineet on koottu tähän liitteeseen.

Lausunto 1: Uudenmaan Ely-keskus 17.4.2023

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista. Alueella on vireillä useampia asemakaavoja. Alueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020, joka ohjaa asemakaavoitusta.

Ilmastovaikutukset

Vantaan kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Jotta tavoite on mahdollista saavuttaa, tulee kaikessa alueiden suunnittelussa tutkia ratkaisut päästöjen minimoimiseksi. Kyseisissä suunnitteluperiaatteissa on huomioitu ilmastonmuutoksen hillinnän tarpeita, kuten kestävän liikkumisen edistämistä, vehreyttä ja resurssiviisautta. Samanaikaisesti puutteena on se, että liikkumisen ilmastovaikutuksista on rajattu perusteettomasti ulkopuolelle lentokentän ja lentämisen vaikutus.

ELY-keskus tuo esiin, että asuinalue, joka perustuu lentokenttään ja jonka odotetaan lisäävän lentämistä, ei ole kestävyystavoitteiden mukainen. Esitetty väite hiilineutraalista lentokenttäkaupungista ei kestä kriittistä tarkastelua, ja tämä on tunnistettava ja tuotava esiin suunnittelussa.

Edellä mainitusta syystä jatkosuunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota suunnitteluperiaatteiden tarjoamien keinojen riittävyyteen ja toteutettavuuteen, sillä kyseessä on suurikokoinen hanke, jolla on huomattavia ilmastovaikutuksia pitkälle tulevaisuuteen. Suunnittelua tukee esitetyn mukaiset laajempia kokonaisuuksia koskevat hiilineutraaliusselvitykset sekä asemakaavoja koskevat tarkemmat selvitykset. On erityisen hyvä, jos asemakaavoja koskevat ilmastovaikutusten arvioinnit ovat yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia.

Ilmastovaikutusten arviointi on syytä aloittaa kaavaprosessin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Liikennejärjestelmä

Aviapoliksen suunnittelualuetta halkoo Kehä III (Kt 50) ja Tuusulanväylä.

Suunnitteluperiaatteissa osoitetaan Kehä III:n alittavia ja ylittäviä yhteyksiä sekä rakentamista väylän läheisyyteen. Kehä III on UUDELY/2541/2020 2/4 pääväyläasetuksen mukaisen ensimmäisen palvelutasoluokan mukainen väylä, jolla on turvattava pitkänmatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Suunnitteluperiaatteissa tulee huomioida, että niillä ei heikennetä Kehä III palvelutasoa nykyisestä ja huomioidaan tulevaisuuden tarpeet. Kehä III kuuluu suunnittelualueen osalta TEN-T erikoiskuljetusverkkoon, joka on myös huomioitava maankäytön suunnittelussa jatkossa.

Tuusulanväylä on erikoiskuljetusverkko ja siihen liittyvät tarpeet tulee huomioida suunnitteluperiaatteissa. Tuusulanväylää koskien on laadittu liikeneselvitys 10/2022 yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa ja siinä esitetyt kehittämistarpeet tulee huomioida ja mahdollistaa maankäytön suunnittelussa jatkossa.

Luonnonsuojelu

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa viherverkoston ytimeksi osoitetaan alueen säilyvät laajemmat metsäalueet Pyttisberget ja Plootukallio, joiden lisäksi uudet rakennettavat pienemmät urbaanit puistot ja viherkadut täydentävät viherverkostoa. Kuten suunnitteluperiaatteissa todetaan, viheralueita tulee rakennetut puistot mukaan lukien Aviapoliksen kaavarungon alueella olemaan vain noin 10 %. Tämä on hyvin vaatimaton määrä.

Jotta Aviapolikseen saadaan suunnitteluperiaatteiden tavoitteiden mukaisesti luotua luonnonmonimuotoisuutta tukeva viherverkosto, tulee rakenteellisten viheralueiden laatuun panostaa selvästi tavanomaista enemmän. Tämä koskee erityisesti rakennettavien rakennusten kattopintojen hyödyntämistä

monimuotoisuutta tukevin viherrakenteina. ELY-keskus kannustaa Vantaan kaupunkia asettamaan rakennettujen viherkattojen määrälle ja biologiselle laadulle korkeat tavoitteet kaavoituksen yhteydessä.

Suunnitteluperiaatteiden vihreän kaupungin mallissa ei ole täysin onnistuttu hahmottamaan mahdollisuutta kytkeä Aviapoliksen lentokenttäkaupungin viherverkosto osaksi Seutulan lentokentän erittäin suuria paahde- ja niittyelinympäristöjä. Seutulan lentokenttä on yksin kokonsa puolesta yksi Suomen merkittävimpiä avoimia paahteisia niittyelinympäristöjä. Alueen lajisto tunnetaan hyvin heikosti koska lajistoinventointien toteuttaminen Suomen vilkkaimmalla lentokenttäalueella on haastavaa. Yleisesti kuitenkin tiedetään lentokenttien ylläpitävän kaikkialla Suomessa lajistollisesti arvokkaita, avoimia, paahteisia, vähäravinteisia ketomaisia elinympäristöjä, joilla esiintyy lähes poikkeuksetta vaateliasta eliölajistoa. Seutulan lentokenttä ei ole tästä poikkeus. Lentokentän luoteispuolelta moottoriradan reunasta havaittiin esimerkin omaisesti vuonna 2021 äärimmäisen uhanalainen (CR), erityisesti ja kiireellisesti suojeltava kallioistöyhtökoin (Bucculatrix latviaella) esiintymä. Lajia etsittiin samalta paikalta ELY-keskuksen toimesta kesällä 2022 tuloksetta. Laji UUDELY/2541/2020 3/4 todennäköisesti esiintyy laajemmin Helsinki-Vantaan lentokentän aidatulla liikkumisrajoitusalueella paahteisilla hiekkapohjaisilla kedoilla. Juuri tämän tyyppisiä elinympäristöjä tulisi pyrkiä tietoisesti ja systemaattisesti luomaan Aviapoliksen lentokenttäkaupunkien katoille ja muualle viherrakenteeseen tukemaan alueellista luonnonmonimuotoisuutta.

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin viherrakenteella ei sen pirstaleisuuden takia käytännössä pystytä turvaamaan riittävää metsäelinympäristöverkostoa vaateliaalle metsälajistollemme. Vaateliaalle ketomaisten elinympäristöjen lajistolle tämä olisi mahdollista tukeutuen Seutulan lentokenttään. Tämä tavoite vaatii toteutuakseen suunnitteluun korkeaa kunnianhimon tasoa ja biologista osaamista mm. kylvettävien kasvilajien valinnassa. Erityisen hyviä alueella vaalittavia kasvilajeja olisivat mm. karvaskallioinen, kangasajuruoho, purtojuuri, mäkitervakko, keltamaite, ruusuruoho sekä muut kotimaista vaateliasta kedoilla viihtyvää hyönteislajistoamme elättävät kasvilajit.

Meluntorjunta

Alueella aiheutuu melua lento- ja tieliikenteestä ja tulevaisuudessa mahdollisesti myös raitiotieliikenteestä johtuen.

Aineiston perusteella kaupunkirakenne koostuu mm. liikenteen melulta suojaavista umpikortteleista ja teiden varrella olevista melumuurimaisista rakennusten rintamista.

Suunnittelussa tulisi lisäksi ottaa huomioon lentokentän läheisyys. Runsas lento-liikenne ja korkealta esteettömästi alueelle leviävä lentomelu ja heijastukset julkisivuista heikentävät tieliikenteen melulta suojattujen oleskelualueiden äänimaisemaa. Rakennusten suunnittelussa tulisi ottaa huomioon heijastukset ja pyrkiä vähentämään niitä esim. rakennuksen pintamateriaaleilla ja massoitteilla. Korkeiden rakennusten sijoittelussa tulisi lisäksi ottaa huomioon tieliikenteen melun leviäminen myös rakennusten yläkerroksiin. Melumuurit eivät välttämättä anna suojaa välittömästi takana olevalle korkeammalle pistetalolle.

Rakentaminen tulisi vaiheistaa siten, että melulle altistuminen olisi mahdollisimman vähäistä alueen rakentumisen aikana.

Pysäköintilaitosten käyttäminen melun leviämisen estäjinä on hyvä ratkaisu.

Vastine

Kiitämme Uudenmaan ELY:ä lausunnosta.

Ilmastovaikutukset

Veromiehen kaupunginosaan ja lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita koskevalle alueelle rakennetaan kaupunkiympäristöä, joka on pääasiassa riippumaton siitä, miten lentokenttä kehittyi. Enimmäkseen perinteisten kaupunkisuunnittelun periaatteiden pohjalta alueesta itsestään tehdään mielenkiintoinen ja houkutteleva: kaupunginosa, jonne halutaan tulla asumaan, vaikkei lentokentän palveluja käyttäisikään. Vihreän kaupungin periaatteilla halutaan

varmistaa alueen vehreys ja vihreä ilme, vaikka rakentamista tuleekin paljon nykytilanteeseen nähden. Mitä suurempi on asukasmäärä, sitä enemmän palveluita alueelle saadaan ja sitä helpommin arki sujuu myös jalan ja nimenomaan lähialueella. Tehdyn kaupallisen selvityksen mukaan työpaikkojen määrällä ei ole juurikaan vaikutusta palveluiden määrään. Asuinalueen ei näin voida väittää perustuvan lentämiseen tai lisäävän lentämistä. Toisaalta niiden alueella asuvien, jotka lentävät usein esimerkiksi työnsä takia, ei tarvitse ajaa kentälle omalla autollaan, vaan he voivat helposti käyttää esimerkiksi tulevaa ratikkaa tai kulkea polkupyörällä.

Koska lentokenttä on lähellä, on luontevaa, että alueelle asettuu sellaisia yrityksiä ja toimijoita, jotka jollain tavalla liittyvät lentokenttään tai lentämiseen tai hyötyvät niistä. Kestävän kehityksen mukaista on, että sellaiset yritykset, kuten postipalvelut ja jakelukeskukset, ovat mieluummin lähellä lentokenttää kuin kaukana siitä, jolloin matkat kentältä yritykselle eivät tarpeettomasti aiheuta päästöjä ja kulkemisen tarvetta.

Jokaisen kaavahankkeen kohdalla tehdään hiilineutraalisuus selvitys, jonka tuloksia käytetään hyväksi mm. kyseisen hankkeen kaavamääräyksiä laadittaessa. Selvityksen taustana on tuoreimmat, tieteelliset selvitykset ja kaupungin omat hiilineutraalisuustavoitteet.

Liikennejärjestelmä

Erikoiskuljetusverkostoa tai suurten väylien toimivuutta ei ole mitään syytä lähteä heikentämään. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa on toistettu Aviapoliksen kaavarungossa esitettyjä, etenkin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä väylien yli tai ali, millä edistetään alueen kehittymistä jalankulkuystävälliseksi. Tavoitteena on vähentää erityisesti alueen sisäistä autoliikennettä ja lisätä jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia, ja siten myös vähentää liikenteen aiheuttamia, ilmastomuutokseen kohdistuvia vaikutuksia.

Luonnonsuojelu

Vihreän kaupungin osiossa on todettu Veromiehen vähäinen viheralueiden määrä ja tilanteen ratkaisemiseksi on kehitetty mm. viherkatuajatusta, jossa puistoja yhdistävien katujen varsille varataan ja toteutetaan leveät vihervyöhykkeet hulevesien luonnonmukaiselle käsittelylle ja runsaille istutuksille. Jatkosuunnittelussa tutkitaan yhdessä yleiskaavoituksen kanssa mahdollisuudet lisätä suunnitteluperiaatetyön kartoilla esitettyjen, säilytettävien metsäalueiden pinta-alaa erityisesti Pyttisbergetin alueella.

Veromiehessä on myös tavanomaista kireämmät, eri alueiden käyttötarkoituksia koskevat vihertehokkuusvaatimukset, jotka voivat yksittäisen hankkeen kohdalla tarkoittaa mm. viherkattojen rakentamista. Myös viherympäristön laatuun ja monipuolisuuden kiinnitetään huomiota suosimalla monilajisia ja dynaamisia istutuksia sekä varmistamalla katupuille riittävät tilavaraukset jo asemakaavojen yhteydessä. Lausunnossa esille tuodun niittyverkoston vahvistamista voidaan tukea suosimalla kasvikatoissa erityisesti keto- ja niittykattoja sekä korvaamalla katualueilla nurmipintoja niittyinä.

Meluntorjunta

Jokaisen asemakaavahankkeen laadinnan yhteydessä teetetään meluselvitys, johon kaavaratkaisut ja kaavan melua koskevat määräykset perustuvat. Kun suunnittelualue on lähellä lentokenttää, pitää ottaa huomioon paitsi lentomelualueet myös lentokoneiden koekäyttöalueen melu. Selvitysten perusteella tarvittaessa muokataan meluselvityksen taustalla ollutta viitesuunnitelmaa sekä siihen pohjautuvaa asemakaavaehdotusta. Meluselvityksissä kiinnitetään huomiota myös julkisivun meluheijastuksiin mm. parvekkeiden takaseinien osalta ja muuallakin, sekä rakentamisen vaiheistukseen.

Tarkistukset

Raportissa on tuotu selkeämmin esille, niittyverkoston huomioinen ja vahvistaminen mm. suosimalla niitty- ja ketokattoja luonnon monimuotoisuuden parantamiseksi sekä korvaamalla katualueella nurmikot niittykasvillisuudella.

Lausunto 2: Uudenmaan liitto 27.4.2023

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi. Toisaalta niihin sisältyy myös tarkempia osa-alueita koskevia periaatteita ympäristön laadun sekä hankkeiden ja maanomistajien tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi. Työn tuloksena on laadittu myös asemakaavamääräyksiä käytettäväksi tulevissa asemakaavahankkeissa.

Uudenmaan liitto näkee lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet tärkeänä työvaiheena, joka kokoaa alueen kokonaisvaltaisen kehittämisen yhteiset linjaukset ja mahdollistaa alueen erityispiirteiden huomioon ottamisen. Suunnitteluperiaatteet eivät ole oikeusvaikutteisia, mutta niillä on tärkeä ohjaava ja sitouttava merkitys, kun aluetta suunnitellaan ja toteutetaan pitkän aikavälin kuluessa. Työn aikana laaditut asemakaavamääräykset osoittavat konkreettisesti, millä tavoin periaatteet välittyvät yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Tarvittaessa suunnitteluperiaatteita voidaan tarkistaa aika ajoin, mikä on alueen pitkän toteutusjänteen vuoksi kannatettavaa.

Aviapoliksen alueen kehittäminen tiiviiksi, monipuoliseksi ja käveltäväksi joukkoliikennekaupungiksi on maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeen ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen tavoitteiden mukaista. Maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset edellyttävät, että alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastomuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä täydentäen ja tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen. Taajama-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet edistävät maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

Aviapoliksen alueen sijainti on erinomainen sekä seudullisen että valtakunnallisen saavutettavuuden näkökulmasta. Helsinki-Vantaan lentoaseman ansiosta myös kansainvälinen saavutettavuus on poikkeuksellisen hyvä. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka mahdollistavat kestävään

joukkoliikenteeseen tukeutuvan alueen kehittämisen. Suunnitteluperiaatteissa on kiinnitetty erityisen paljon huomiota houkuttelevan kävely-ympäristön luomiseen. Tavoitteena on synnyttää toiminnallisesti monipuolista ja visuaalisesti kiinnostavaa kaupunkiympäristöä, mikä lisää alueen veto- ja pitovoimaa ja vähentää liikkumistarvetta muualle. Kestävää liikkumista tukevat tavoitteet ovat samansuuntaisia maakuntakaavan tavoitteiden kanssa.

Aviapoliksen viheralueiden osuus on hyvin pieni verrattuna Vantaan muihin osiin. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat lisäämään alueen vehreyttä ja säilyttämään olemassa olevia metsäisiä alueita. Erityyppisistä viheralueista 3 (4) ja -reiteistä on tarkoitus muodostaa yhtenäinen viherverkosto. Hulevesien hallinta perustuu luonnonmukaisiin ratkaisuihin. Periaatteet ovat hyvin kannatettavia ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseksi ja asuinympäristön terveellisyiden ja viihtyisyyden varmistamiseksi.

Vantaan kaupungin tavoite saavuttaa hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä on yhteneväinen koko Uudenmaan tavoitteen kanssa. Tavoitteen saavuttamiseksi Aviapoliksen suunnittelussa noudatetaan kaupungin hiilineutraalisuuden toimintamallia, jota sovelletaan kaikissa asemakaavahankkeissa. Toimintamallilla pyritään varmistamaan sujuva yhteistyö eri toimijoiden välillä sekä hiilineutraalisuutta edistävän keinovalikoiman ajantasaisuus ja huomiointi jo kaavoituksen alkuvaiheessa. Uudenmaan liitto pitää toimintamallia ansiokkaana.

Kiehtova kaupunki -suunnitteluperiaatteen tavoitteen mukaisesti lentokentän läheisyys ja erinomaiset liikenneyhteydet eri puolille Suomea ja maailmaa ovat Aviapoliksen valttikortteja työpaikkojen sijoittumisessa. Tämän tavoitteen tukemiseen liittyviä periaatteita ei kuitenkaan ole esitetty. Ne on syytä nostaa esiin toisaalta työpaikkojen ja asumisen sijoittumisen ja yhtäältä koko alueen seudullisen, maakunnallisen ja valtakunnallisen kannalta. Valtakunnallisen saavutettavuuden kannalta oleelliset alueet suunnitteluperiaatteiden alueella ovat Kehä III, Lentoasemantie sekä Aviapoliksen asema, maakunnallisesti merkittäviä liikennealueita puolestaan Tuusulanväylä ja Ilmakehä. Myös Tuusulanväylän ja Tikkurilantien välisen joukkoliikenteen vaihtopaikan sujuvat vaihtoyhteydet vaikuttavat alueen maakunnalliseen saavutettavuuteen.

Aviapolis antaa erinomaiset näkyvyyshmahdollisuudet älyliikennetkaisuuden näyttämönä. Suunnitteluperiaatteissa voisi näkyä paremmin jakelulogiikka ja henkilöliikennelogiikka uusine mahdollisine ratkaisuneen. Alue muuntuu hiljalleen logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen, ja lentokentän läheisyys mahdollistaa suurien ihmismäärien vierailun alueella.

Suunnitteluperiaatteisiin kannattaa lisätä kestävän liikkumisen edistämiseksi myös paikallisen, erityisesti pyörille tarkoitetun, liityntäpysäköinnin rooli ja siihen liittyviä periaatteita.

Uudenmaan liitto pitää lausunnolla olevia Vantaan lentokenttökaupungin suunnitteluperiaatteita erinomaisena pohjana Aviapoliksen alueen jatkosuunnittelulle.

Vastine

Kiitämme Uudenmaan liittoa lausunnosta.

Työpaikkojen sijoittumisen etuina lentokentän läheisyyteen ja erinomaisten liikenneyhteyksien äärelle on suunnitteluperiaatteissa mainittu, että työskentely-ympäristö tarjoaa verkostoitumisen mahdollisuuksia ja on lisäksi ihmisläheinen ja viihtyisä sekä tukee työntekijöiden hyvinvointia. Siihen päästään suunnitteluperiaatteissa mainituilla, hyvän ympäristön periaatteilla: sijoittamalla työntekijöitäkin palvelevia tiloja, kuten ravintoloita, kahviloita ja pop-up-työtiloja, kivijalkakerroksiin jalankulkureittien varrelle, huolehtimalla ympäristön, mukaan lukien työpaikkakortteleiden pihojen vehreydestä sekä oikealla mittakaavalla. Kun työntekijät viihtyvät alueella ja haluavat työskennellä siellä, hyötyvät yrityksetkin työntekijöiden sitoutuneisuudesta ja hyvinvoinnista.

Suunnitteluperiaatteiden liitteessä on kuvattu osa-alueiden piirteitä ja mahdollisuuksia. Osa-alueista erityisesti lentokenttää lähinnä oleva Lentokallion (nimi muutettu, ent. Kamarikallion) alueen soisi olevan se ”käyntikortti”, joka edustaa parasta arkkitehtuuria ja ympäristön laatua kaikin tavoin ja joka houkuttaa kansainvälisiäkin toimijoita asettumaan lentokentän lähelle. Sielläkin huolehditaan mm. vihreistä näkymistä, jalankulun ja pyöräilyn yhteyksistä sekä kivijalan elävyydestä.

Suunnitteluperiaatteissa on esitetty mm. suurten väylien yli uusia siltoja mm. Technopoliksen ja Aviapoliksen keskustan sekä Muuran ja Huberilan välille. Tarkemmassa suunnittelussa ratkaistaan mm. sillan leveys niin, että tulevaisuudessa sitä pitkin voisi kulkea myös esimerkiksi sellainen ihmisiä kuljettava joukkoliikenneväline, jota ei vielä tiedetä tai tunneta.

Suunnitteluperiaatteissa esitetään, että pysäköintilaitoksiin voisi sijoittua muutakin kuin kulkuneuvojen varastointia: esimerkiksi liiketilaa ja monipuolisia liikkumisen palveluita tai viljelylaitikoita ja vaikka mehiläistarhoja katolla. Koska pysäköintilaitokset sijoittuvat pääasiassa alueen laidoille, on niihin logistisesti luontevaa sijoittaa myös esimerkiksi pakettien noutopiste tai vastaava.

Vantaan kaupungilla on meneillään työ Veromiehen alueen opastuksen kehittämiseksi seuraavien vuosien aikana. Sen on tarkoitus palvella alueella liikkuvia turisteja sekä palvelujen ja joukkoliikenteen käyttäjiä. Opastuksen keinovalikoimissa on myös digitaaliset ns. älyratkaisut perinteisempien keinojen rinnalla.

Pyöräilyn liityntäpysäköintiä on suunniteltu Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä, koska pyöräilyn liityntäpysäköintipaikat sijoittuvat nimenomaan julkisen liikenteen, erityisesti ratikan, pysäkkien luo. Aviapoliksen asemakaavatiimi on ollut työssä mukana ja tuonut esiin huomion otettavia seikkoja Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden ja kaupunkisuunnittelun näkökulmasta. Sen takia pyöräilyn liityntäpysäköintiin liittyviä asioita ei ole toistettu tässä työssä.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Lausunto 3: Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 28.4.2023

Sähköverkko

Ei huomauttamista.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n tarpeet muuttuvaan ympäristöön tuodaan esille alueen asemakaavoitushankkeissa.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan liitteen 1. mukaiset näkökulmat hiilineutraaliudesta sekä kokonaispäästöistä.

Lisäksi Vantaan Energia haluaa että muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

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

Liite 1. Lausunto Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista (053100)/Veromies ja Pakkalan pohjoisosa

1.1 Yleistä

Vantaan kaupunkisuunnittelulautakunnan 17.1.2023 tekemän päätöksen perusteella asemakaavoitus on pyytänyt Vantaan Energialta lausuntoa Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista 30.4.2023 mennessä.

Vantaan Energia haluaa olla aktiivisesti mukana alueen energiaratkaisujen kehittämisessä ja tuomassa omaa osaamista alueen hiilineutraalien energia-tuotantoratkaisujen suunnitteluun.

1.2 Hiilineutraalisuutta koskevat asemakaavamääräykset

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa kuvatuissa ratkaisuissa ja esimerkkikaavamääräyksissä korostetaan paikallisesti tuotetun uusiutuvan energian käyttöä, missä energiantuotannon paikallisuuden korostaminen nähdään ongelmallisena. Suunnitteluperiaatteiden työn tuloksena on tarkoitus helpottaa asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille. Tämä mahdollistaa esimerkkikaavamääräysten viemisen myös varsinaisiin asemakaavoihin, minkä johdosta linjauksia voidaan pitää merkittävinä.

Liitteen 2 sivulla 106 hiilineutraalisuus- kohdassa on tähän liittyen annettu esimerkkimääräyksiä, joita voidaan pitää osin ongelmallisina.

Esimerkkimääräys: ”Rakennusten energiakulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun, uusiutuvan energian avulla, (esimerkkimääräys)”
Esimerkkimääräys korostaa paikallisesti tuotettua uusiutuvaa energiaa, mikä rajaisi Vantaan Energian kokonaan tuottaman hiilineutraalin ja osin uusiutuvaan energiaan perustuvan kaukolämmön toteutuksen ulkopuolelle. Kaavamääräys tulisi mahdollistaa myös keskitettyjä alueellisesti tuotettu uusiutuvan energian-tuotanto sekä korostaa paremmin energian hiilineutraalisuutta.

Esimerkkimääräys: ”Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristö-rakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä, (esimerkkimääräys)”

Esimerkkimääräys sitoisi energiakaivojen sijoittelun yksittäisten rakennus-hankkeiden rakennusluvan käsittelyyn. Alueelliset energiaratkaisut voivat osoittautua CO₂-päästöjen tai ympäristövaikutusten minimoinnin kannalta perustelluiksi, jolloin mahdollisten energiakaivojen sijoittelu ja määrä tulisi tukea alueellisia energiaratkaisuja.

Uusiutuvan energian lisääminen energiantuotannossa on välttämätöntä hiili-neutraalisuustavoitteiden saavuttamiseksi, mihin tavoitteisiin Vantaan Energia on myös sitoutunut. Uusiutuvaa energiaa voidaan kuitenkin tuottaa myös keski-tetysti ja jakaa kiinteistöihin kaukolämpö- tai aluelämpöverkon välityksellä. Kaavamääräyksen tulee mahdollistaa myös uusiutuvan ja hiilineutraalin energian tuotanto kaukolämmöllä sekä erilaiset alueelliset energiantuotanto-ratkaisut. Näitä ei tule rajoittaa kaavamääräyksen toteutuksen ulkopuolelle.

1.3 Kokonaispäästöjen huomiointi kaupungin tasolla

Suunnitteluperiaatteissa vaihtoehtona paikalliselle uusiutuvalle energialle tulisi tarkastella myös Vantaan Energian tuottamaa hiilineutraalia kaukolämpöä (ns. uusiolämpöä). Mikäli kaupunki suunnitteluperiaatteissaan ohjeistaa suosimaan paikallisesti tuotettua uusiutuvaa lämmitysenergiaa voi tämä johtaa ratkai-suihin, jotka todellisuudessa johtavat alueen tai kaupungin tason tarkaste-luissa korkeampiin kokonaishiilidioksidipäästöihin. Suunnitteluperiaatteiden tulisi mahdollistaa myös Vantaan Energian kokonaan tuottaman hiilineutraalin ja osin uusiutuvaan energiaan perustuvan kaukolämmön tuotantoratkaisut.

Mahdollisten maalämpöjärjestelmien suunnittelussa tulisi lisäksi suosia maalämmön- ja kaukolämmön -hybridiratkaisuja, missä hiilineutraalia kaukolämpöä hyödynnetään erityisesti kuukausina, jolloin kaukolämpöä jää muutoin käyttämättä kaukolämpöverkossa (johtuen tuotantorakenteesta sekä kausivaihteluista) sekä erityisesti lämpimän käyttöveden tuotannossa ympärivuotisesti.

Vantaan Energian tavoitteena on olla hiilinegatiivinen kiertotalousyhtiö vuonna 2030. Tällöin yrityksen kaukolämmöntuotanto sitoisi enemmän hiili-dioksidia ilmakehästä kuin aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä. Tulevaisuuden kaukolämpö tulisi nähdä aiempaa ympäristöystävällisempänä energiantuotantomuotona.

Vastine

Kiitämme Vantaan Energia oy:tä lausunnosta.

Hiilineutraalisuutta koskevat asemakaavamääräykset

Hiilineutraalisuutta koskevat selvitykset ja niihin pohjautuvat kaavamääräykset laaditaan kunkin kaavahankkeen kohdalla erikseen. Selvitysten tarkoituksena on tuottaa määräyksiä, jotka huomioivat kaikki asemakaavaratkaisuun vaikuttavat tekijät ja Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamisen. Sekä selvitykset että määräykset kootaan kaupungin ns. datapankkiin hyödynnettäviksi seuraavissa hankkeissa. Datapankkia päivitetään sitä mukaa, kun tieto lisääntyy ja muuttuu. Lisäksi lainsäädäntö ja normistot voivat uudistua jopa lähitulevaisuudessa niin, että tässä esitetyt määräysaihiot vanhentuvat nopeasti. Mutta ennen kuin niin käy, on tärkeää kirjata hiilineutraaliudesta vaatimukset asemakaavoihinkin. Suunnitteluperiaatteissa on hiilineutraalisuusmääräysten kohdalla painotettu sitä, että ne ovat esimerkinomaisia.

Kaavamääräyksillä ei estetä kaukolämmön hyödyntämistä. Esimerkkinä: ”Rakennusten energiankulutus tulee osittain tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetun, uusiutuvan energian avulla” mahdollistaa myös Vantaan Energian tuottaman kaukolämmön käyttämisen ja ns. hybridiratkaisut. Tulevaisuudessa, kun Vantaan energia kehittää toimintaansa hiilineutraaliksi, tämän tyyppiset määräykset voivat tulla jopa turhiksi. Uusimpiin kaavoihin on tähän määräykseen lisäksi lisätty lause: Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. Tässä tarkoitettu alueellinen energiaratkaisu voi hyvin olla myös Vantaan Energian tuottama. Ehdotus energian hiilineutraalisuuden korostamisesta on hyvä ja tätä voidaan tutkia tulevien asemakaavahankkeiden yhteydessä.

Energiakaivojen sijoittelua ohjaavassa esimerkkimääräyksessä maininnan energiakaivojen sijainnista on ajateltu koskevan korttelia ja sopeutumisesta korttelin ympäristörakentamiseen mm. puuston säilymisen ja pihajärjestelyjen näkökulmasta. Siksi siinä myös viitataan rakennuslupa-alueellisia, kuten Aviapoliksen keskustaa tai Muuraa koskevia, energiantuotantoratkaisuja ei ole toistaiseksi ollut suunnitteilla. Kyseisellä esimerkkimääräyksellä ei sidota toteuttamaan energiakaivoja vaan osoitetaan, mitä niiden sijoittamisen osalta tulee rakennusluvan yhteydessä huomioida. Energiaratkaisuja pyritään kehittämään myös yhdessä Vantaan Energian kanssa, kuten käynnissä olevassa

Neutral path-hankkeessa. Tässä hankkeessa pyritään tuottamaan energia-positiivisia hankkeita Aviapolikseen, jotka tukevat Vantaan kaupunkia saavuttamaan hiilineutraalisuustavoitteen.

Kokonaispäästöjen huomiointi kaupungin tasolla

Hiilineutraalit ja -positiiviset ratkaisut kehittyvät onneksemme huimaa vauhtia. Selvityksissä huomioimme kaukolämmön roolin ja tarkoituksena ei ole pois-sulkea mitään kestävästä ratkaisusta. Toivomme, että monipuoliset ratkaisut tai ainakin niihin tähtäävät vaatimukset ovat Vantaan kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen mukaisia ja siirtyvät nopeasti myös lainsäädäntöön ja normistoon, jolloin niistä ei tarvitsisi erikseen asemakaavoissa määrätä.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Lausunto 4: Fingrid Oyj 28.4.2023

Suunnittelualueen eteläreunassa on useita Fingridin 400 kV voimajohtoja sekä Tammiston sähköasema. Olemme lausuneet edellisen kerran tästä suunnittelu-periaatteet 053100 -työstä maaliskuussa 2020.

Fingridillä ei ole kommentoivaa suunnitteluperiaate-raportista. Kuten vasti-neessa Fingridin edelliseen lausuntoon todetaan, Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet ei ole kaavatyo, vaan suunnitteluohje, jonka tavoitteita konkretisoidaan alueen kaavahankkeissa.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Lausuntomme koskee vain Fingrid Oyj:n voima-johtoja. Alueverkon voimajohtojen osalta tulee pyytää erilliset lausunnot. Pyydämme lähettämään meille tietoa kaavan etenemisestä.

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnot mieluiten sähköisenä osoitteeseen

kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin Fingrid Oyj Maankäyttö ja ympäristö

Vastine

Kiitämme Fingridiä lausunnosta.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Lausunto 5: Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaanpiiri ry 28.4.2023

Lausunto Vantaan lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista (nro 053100)

Vantaan kaupunki laatii suunnitteluperiaatteita ns. Aviapoliksen lentokenttäkaupungin alueelle. Samaa aluetta koskevia erilaisia suunnitelmia on ollut valmis-teilla vuosien aikana useita. Tärkeimpänä teemana alueella luonnonsuojelun näkökulmasta ovat jäljellä olevat arvokkaat metsäalueet ja niiden säilyminen kaavoituksessa. Toistamme tässä lausunnossa aikaisemmissa vaiheissa esiin nostamiamme metsäisten luontoarvojen ja viherysteyksien säilyttämistarpeita. Luontoarvojen säilyttämiseksi on välttämätöntä, että alueen jatkosuunnittelussa keskitytään tiivistämään jo rakennettujen alueiden maankäyttöä, rajataan arvokkaat luontokohteet rakentamisalueiden ulkopuolelle ja asetetaan kaavojen lisärakentamistavoitteet sellaisiksi, että luontoarvojen turvaaminen on jatkosuunnittelussa mahdollista.

Liitteissä 1 ja 2 on esitetty Aviapoliksen alueelta Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020-2021 -raportissa tunnistetut arvokkaat luontokohteet, joita rakentaminen uhkasi ratikan kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan. Vain ne osat arvokohteista on rajattu, joille kaavarunkoluonnoksessa suunniteltiin muuttavaa maankäyttöä. Rajaukset eivät siten

kata kaikkia arvokkaita metsäkohteita alueella. Myöskään kyseisen selvityksen mahdollisiin puutteisiin ei rajauksissa ole otettu kantaa.

Ote Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piirin lausunnosta Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta 30.6.2022 (<https://www.sll.fi/uusimaa/2022/06/30/lausunto-vantaan-ratikankaavarungon-luonnoksesta>):
AVIAPOLIS

Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella (Liitteet 1 ja 2).

Samojen metsäalueiden luontoarvoja on tuotu esiin mm. SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunnossa Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta vuonna 2020 (Liite 3. [= alkuperäisen lausunnon Liite 7]).

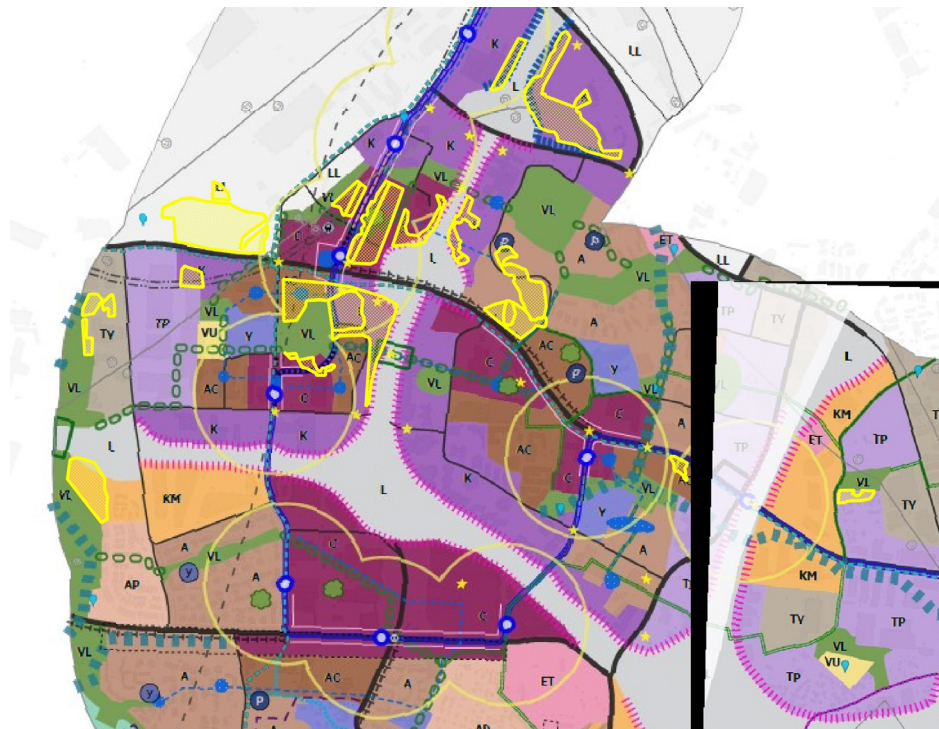
Lausunnossa todetaan:

”Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkettyisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsä-alueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle.”

”Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.”

Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
 Liite 2 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
 Liite 3 – SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunto Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta, 2020 (kts. tämän raportin liite 5)



Lausunnon liitekartalla on keltaisella esitetty uhatut luontoselvityksen luonto-kohteet, mitä kommentoidaan seuraavasti:

- Lentokallion (Kamarikallion) alueella, Lentoasemantien molemmin puolin on kiehtovan kaupungin elementit -kartassa esitetty ”kaupunkikuvan kannalta oleelliset metsäiset ympäristöt”.
- Aviapoliksen asemien seutu on yleiskaavassa toiminnoiltaan monipuolista keskusta-alueita. Jotta siihen päästään, täytyy alueelle saada palveluja, mikä tarkoittaa riittävää määrää asukkaita. Asukkaat taas viihtyvät, kun ympäristössä on riittävästi viheralueita. Tasapainoilemme siis rakentamisen määrän ja viheralueiden, ml. säilytettävän luonnon, välillä.
- Tikkurilantien pohjoispuoli Turbiinitiestä länteen on niin yleis- kuin voimassa olevassa asemakaavassakin lentokenttätöimintojen aluetta ja Finavian hallussa, minkä vuoksi suunnitteluperiaatteiden viheralueet ja viherreitit -kartalla yleiskaavan virkistysalueyhteyttä on tarkennettu suuntautumaan Muuran puolelle lähempänä Turbiinitien risteystä.
- Muurassa Plootukallio ja sen ympäristöä on sekä yleiskaavassa että lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa esitetty viheralueeksi. Alueen rajausta tarkennetaan asemakaavamuutoksella. Plootukallio liittyy uudella vihersillalla Huberilan suuntaan Huberilan viheralueille, mm. säilytettävään pikku metsikköön, ja viheryhteyksillä Osumapuistoon. Reitti Osumapuistoon ratkaistaan myöhemmissä suunnitteluvaiheissa nykyisen, rakennetun teollisuus- ja logistiikka-alueen kautta. Yhtenä vaihtoehtona pidetään lausunnossa keltaisella esitettyä, olevaa puustoista aluetta Pakkalantien länsipuolella.
- Aerolan alueella suunnitteluperiaatteissa esitetään huomattavasti laajempaa viherkokonaisuutta kuin yleiskaavassa. Alueen kallioiset mäet pyritään säilyttämään ja myös alueen tulevien asuinkortteleiden pihilla säästetään puustoa ja kalliota.
- Tikkurilantien eteläpuolella, Manttaalitien risteuksen itäpuolella on lausunnossa keltaisella esitetty pieni metsikkö, joka tarkemmassa, meneillään olevassa asemakaavamuutoksen suunnittelussa on tarkoitus säilyttää ja lisäksi laajentaa jo asemakaavoitettua Annefredinpuistoa.

- Kehä III:n eteläpuolella Tuulensuunpuiston laajentaminen jo asemakaavoitetulle toimistorakennusten ja/tai ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle on teoriassa mahdollista, sillä aiempina vuosina muutamat yrittäjät ovat olleet alueesta kiinnostuneita, mutta luopuneet aiheestaan havaittuaan kyseisen paikan haasteelliseksi liikennöinnin kannalta. Vantaan kaupunki omistaa maan.

Asemakaavoitus ohjaa maanomistajien viitesuunnitelmia suuntaan, jossa nykyistä viherympäristöä voidaan säilyttää enemmän kuin lähtökohtaisesti on yleensä maanomistajilla ollut aikomus.

Aviapoliksen teemat -työn (Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet osallistumis- ja arviointisuunnitelman (27.2.2020, päivitetty 18.3.2020) jälkeen valmistui Vantaan Ratikan luontoselvitys 29.10.2020, jossa oli mukana SLL:n muistutuksessa esittämiä alueita, mm. Aviapoliksen liito-oravatilanne on luontoselvityksessä tutkittu (ei havaintoja). Valmiissa ratikan kaavarungossa on huomioitu kyseisen muistutuksen asioita, mm. hyviä rakentamispaikkoja on jätetty käyttämättä luontoarvojen vuoksi. Aviapoliksen kaavarunkoon (14.3.2016) liittyvät maininnat luontoselvityksistä ovat ratikan kaavarungon valmistuttua varsin toisarvoisia eikä niitä kannata enää toistaa.

Tarkistukset:

Lisätään vihreä kaupunki -osion karttoihin (ja myös muihin karttoihin pohjakartta-aineistona) Lentokallion (nimi muutettu, nyk. Kamarikallion) alueelle, Lentoasemantien molemmin puolin kiehtovan kaupungin elementit -kartan ”kaupunkikuvan kannalta oleelliset, metsäiset ympäristöt”.

Lausunto 6: Finavia Oyj 2.5.2023

Finavia Oyj:n lausunto Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista 053100, Vantaa

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa on esitetty hahmotelmia erilaisista toiminnoista ja elementeistä Aviapoliksen alueelle. Aviapoliksen alueen ydinajatuksena on viihtyisä työpaikkojen ja asumisen kaupunginosa lähellä lentoasemaa. Viihtyisyyden takaamiseksi alueella luontoelementtien säilyttäminen ja lisääminen on tärkeää. Yhtenä tavoitteena on tarjota kevyelle liikenteelle miellyttävä reitti Helsinki-Vantaan lentoasemalta Aviapolikseen.

Suunnitelmassa on esitetty Tietotien varteen korkeiden rakennusten aluetta, hotelleja ja maamerkkien sijainteja. Osa merkinnöistä sijaitsee Finavian alueella ja paikoissa, jotka ovat lentoaseman toiminnallisuuden kokonaisuuden kannalta merkittävässä asemassa. Finavia katsoo, että lentoaseman LL-alueella lentoaseman kehittämistarpeet ovat ensisijaisia. Tämän perusteella suunnitelmaan tulee lentoaseman alueelle ulottuvien merkintöjen osalta suhtautua suuntaa-antavina ajatuksina, joita voidaan mahdollisuuksien mukaan huomioida alueen myöhemmässä suunnittelussa ja käytössä.

Suunnitelmassa on esitetty Tietotie puistobulevardina siten, että ne muodostavat Aviabulevardin kanssa yhtenäisen puistokadun. Tietotietä suunnitellaan raitiotien katusuunnittelun osana. Finavia muistuttaa tässäkin yhteydessä, että alueella sijaitsee tärkeitä liittymiä, kaapeleita ja johtoja, joiden sijainnit ja mahdolliset siirtämiset on huomioitava suunnittelussa.

Suunnittelualueen houkuttelevuuden varmistamiseksi alueen luontoelementtejä tulee säilyttää mahdollisimman paljon. Finavia katsoo, että luonnonmukaisten alueiden ja rakennettujen alueiden rajapintojen suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Rakennetun ja rakentamattoman alueen siirtymät tulee toteuttaa hallittuina ja ylläpidettävänä.

Vastine

Kiitämme Finavia Oyj:tä lausunnosta.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa on erityisesti Lentokallion alueen (Kamarikallion) osalta tiedostettu, että alue on voimassa olevan asemakaavan mukaan pääasiassa lentokenttätoimintoihin tarkoitettua LL-aluetta. Mutta, koska ko. alue sijaitsee lentokentälle johtavien väylien, Lentoasemantien ja Tietotien sekä Lentoasemantien ja Ilmailutien välissä, eli alueella, jolla on mahdollisuuksia kehittyä kaupunkimaiseksi ympäristöksi, on sille esitetty nimenomaan suuntaa antavia ajatuksia, miten alue voisi kehittyä Vantaan asemakaavoituksen näkemyksen mukaan. Huomattavaa on, että Aviapoliksen asemien aluetta kaupunki kehittää yhdessä Finavian ja Avia-RE:n kanssa kaupunkimaiseksi, sekoittuneiden toimintojen alueeksi, joka on kävelymatkan päässä lentoterminalista. Aviapoliksen keskustan ja lentoterminalin välisen alue tulisi sen tähden olla jalankulkijallekin viihtyisää ympäristöä eli sekä vihreää että kaupunkimaisesti rakennettua. Suunnittelussa otetaan huomioon maan alla kulkevat kaapelit, johdot ja junarata.

Luonnonympäristöä pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon. Suunnittelussa tasapainoillaan luonnon mahdollisimman laajan säilyttämisen sekä rakentamisen tehokkuuden kanssa. Yleiskaavan 2020 mukaisesti aluetta tulee kehittää monipuolisena ja sekoittuneena keskusta-alueena, mikä tarkoittaa sitä, että alueen asukasmäärän tulee olla kohtalaisen suuri, joitta alueelle syntyy kaupallisia palveluja. Sen vastapainona tarvitaan mahdollisimman luonnontilaisia viheralueita ja pihvoja. Uusilla istutuksilla tuetaan olemassa olevaa luonnonympäristöä.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Lausunto 7 : Turvallisuus- ja kemikaaliovirasto (Tukes) 12.5.2023

Asian kuvaus

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet laaditaan Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta.

Suunnittelualueella sijaitsevat Tukesin valvonnassa olevat Seveso-direktiivin mukaiset suuronnettomuusvaaralliset laitokset:

- Vantaan Energia Oy
- Okmetic Oy

Suunnittelualueella sijaitsevat muut Tukesin valvomat laajamittaisesti kemikaalilaitokset:

- HKScan Finland Oy

Suunnittelualueen ulkopuolella sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentokentän lentopolttoainevarastot (Neste Aviation Oy, Shell Aviation Finland Oy, Air Bb Finland Oy), joiden konsultointivyöhykkeet ulottuvat osittain suunnittelualueelle.

Lausunto

Suunnittelualue on varsin laaja ja alueelle suunnitellut toiminnot ovat alustavia. Tukes ei tässä vaiheessa ota kantaa yksittäisten toimintojen sijoittamiseen, mutta pyytää mahdollisuutta antaa myöhemmin tarkempia lausuntoja varsinaisista kaavamutoksista.

Alla eriteltynä suunnittelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsevien Tukesin valvonnassa olevien laitosten tiedossa olevat onnettomuusvaikutukset, jotka pyydetään ottamaan huomioon tarkemmissa kaavamutossuunnitelmissa:

Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee HKScan Finland Oy:n elintarviketehdas (Väinö Tannerintie), jonka toiminta on laajamittaista vaarallisten kemikaalien käsittelyä ja varastointia. Laitoksen merkittävimmät riskit liittyvät ammoniakkin käsittelyyn tehtaan kylmälaitoksissa. Kylmälaitoksista laadittujen

onnettomuusmallinnusten perusteella vaaralliset ammoniakkiuotoalueet rajautuvat maksimissaan 500 metrin etäisyydelle päästölähteestä.

Mallinnusraportissa on esitetty seuraavat suojavyöhykkeet (AEGL raja-arvot) laitosalueen ympäristöön sijoitettavien kohteiden arvioimiseksi:

- Alle 150 metrin etäisyydelle kylmälaitoksista ei saa sijoittaa muuta kuin soveltuvaa teollisuustoimintaa (AEGL 3 30 min)
- Alle 400 metrin etäisyydelle kylmälaitoksista voi sijoittaa työpaikkoja, joissa harjoitellaan suojatumista ja poistumista säännöllisesti (AEGL 2 30 min)
- Alle 500 metrin etäisyydelle kylmälaitoksista ei saa sijoittaa herkkiä kohteita, kuten sairaaloita, päiväkoteja, vanhainkoteja, hotelleja tai muita suuria kokoontumispaikkoja. (AEGL 2 60 min)

Tukes pyytää huomioimaan, että mallinnukset ovat aina suuntaa-antavia ja vaara-alueet voivat vaihdella riippuen sääolosuhteista.

Vantaan Energia Oy:n lentokentän lämpökeskuksen merkittävimmät onnettomuusriskit liittyvät kevyen polttoöljyn käsittelyyn ja varastointiin. Onnettomuusskenaarioista ei Tukesin tietojen mukaan ole laadittu onnettomuusmallinnuksia. Muiden vastaavien tuotantolaitosten tietojen perusteella merkittävimmät onnettomuusvaikutukset liittyvät tulipalojen aiheuttamaan lämpösäteilyyn. Lämpösäteilyn arvioidaan rajoittuvan pääasiassa tuotantolaitoksen alueen sisäpuolelle. Tulipalotilanteessa voi muodostua savua, jonka seurauksena lähialueen rakennuksissa voidaan edellyttää sisälle suojautumista pelastuslaitoksen määräyksestä. Vantaan Energia Oy on laatinut yleisötiedotteen, jossa on annettu toimintaohjeita lähialueen asukkaille ja toimijoille mahdollisen onnettomuuden varalta. Yleisötiedote löytyy täältä: Vantaan Energia Oy:n lämpökeskusten turvallisuustiedote | Vantaan Energia

Suunnittelualueen pohjoispuolella Helsinki-Vantaan lentokenttäalueella sijaitsevat kolme lentokonepolttoaineen varastokohdetta (Neste Aviation, Shell, Air Bp), joiden merkittävimmät onnettomuusvaikutukset liittyvät lentopetroolin käsittelyyn ja varastointiin. Alueelle laadittujen onnettomuusvaikutusten arviointien mukaan tulipalon lämpösäteilyvaikutukset rajautuvat

lentokenttäalueelle. Tulipalotilanteessa voi kuitenkin muodostua merkittäviä määriä savua, joka voi suotuisissa sääolosuhteissa päätyä suunnittelualueen suuntaan.

Suunnittelualueen itäpuolella Tuusulanväylän välittömässä läheisyydessä sijaitsee Okmetic Oy, jonka merkittävimmät onnettomuusvaikutukset liittyvät fluorivetyhapon käsittelyyn. Alueelle laadittujen onnettomuusvaikutusten arviointien mukaan fluorivetyhappo voi onnettomuustilanteessa aiheuttaa terveysvaikutuksia alle 100 m säteellä toiminnanharjoittajasta. Okmetic Oy:n toiminta on laajentumassa ja myös laajennusosassa tullaan käsittelemään fluorivetyhappoa. Tukesin tällä hetkellä käytössä olevien tietojen perusteella onnettomuuksien vaikutusalueet laajennusosassa tulevat olemaan samankaltaiset olemassa olevan tuotantolaitoksen kanssa. Laajennusosalla ei ole vielä Tukesin kemikaaliturvallisuuspäätöstä. Okmetic on laatinut nykyistä toimintaansa koskien yleisötiedotteen: OKMETIC A4 Word template

Tukes suosittelee olemaan tarvittaessa yhteydessä myös edellä mainittuihin yrityksiin, joilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista.

Kaavasuunnitelmissa tulee ottaa huomioon tuotantolaitosten riittävät suojaetäisyydet erityisesti herkkiin kohteisiin kuten päiväkodeihin, kouluihin hoitolaitoksiin ja muihin julkisiin tiloihin, joissa voi oleskella paljon ihmisiä. Yritysten normaali laajentumistarve tulisi myös huomioida kaavasuunnittelussa. Lisäksi on varmistettava, että pelastustoimen edellytykset päästä kemikaalikohteisiin säilyvät riittävinä.

Vastine

Kiitämme Tukesia lausunnosta ja esitetystä tiedoista.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Lausunto 8: HSY 16.5.2023

Selvitys 053100, Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:

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

HSY esitti lausunnossaan tätä työtä edeltäneen ”Aviapoliksen kaavarunko”-työn osalta pitävänsä tärkeänä alueellisen vesihuollon yleissuunnitelman laatimista. Tämä nähtiin yhtenä tärkeänä työkaluna sen varmistamiselle, että HSY osaa varautua oikea-aikaisesti tulevien vuosien ja vuosikymmenten voimakkaaseen väestön ja työpaikkojen määrän kasvamiseen. Yleissuunnitelma laadittiin vuonna 2016, ja se osoitti, että alueelle on investoitava tulevaisuudessa jopa kymmeniä miljoonia euroja, toki usean vuosikymmenen aikana.

Alueelle on laadittu vuosien 2019-20 aikana myös HSY:n oma alueellinen vesihuollon esisuunnitelma.

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

Vastine

Kiitämme HSY:tä lausunnosta. Vesihuollon ratkaisut huomioidaan myös jatkossa osana asemakaavatoita.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Muistutus 1: Yksityishenkilöt

Haluaisimme tuoda esiin mielipiteen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteista nro 053100.

Suunnitelma vaikuttaa kunnianhimoiselta, hienolta ja erittäin hyvältä. Suunnitteluperiaatteissa on otettu huomioon liikenneväylien melun torjunta pääsääntöisesti hyvin. Poikkeuksen tekee jo olemassa olevan pientaloalue suunnitelma-alueen Pohjois-Pakkalan osa-alueen länsipuolella sekä Tuulensuunpuiston ja Osumapuiston alueet. Näillä alueilla kehä3 liikenteen melu on kovaa jo tällä hetkellä. Kehä3 parannusten myötä liikennemäärät ovat kasvaneet ja sitä myöden myös melu. Jatkossa liikenne tällä alueella kasvaa alueen kehittymisen myötä huomattavasti, jolloin liikenteen melu alueella tulee väistämättä kasvamaan.

Puistoalueiden virkistysarvo olisi varmasti huomattavasti suurempi, mikäli kehä3 melua torjuttaisiin näiden puistojen ja kehä3 väliin sijoitetuilla meluvalleilla tai muilla meluesteillä. Myös Tuulensuunpuiston itäpuolen pientaloalueen meluntorjunta onnistuisi samalla. Omistamme itse ks. alueella talon osoitteessa Xxxtie 0 ja ulkoilemme paljon kaikilla alueen viheralueilla. Pidämme alueesta ja lähellä olevasta luonnosta paljon. Huomaamme kuitenkin aina haaveilevamme siitä, että kehä3 liikenteen melua kyettäisiin alueella torjumaan. Uskon että näin kokee varmasti moni muukin alueiden käyttäjä.

Eli nyt meluvalliksi suunniteltu melumuurimainen rakennusten rintama on suunniteltu päättymään lännessä Pakkalan tiehen. Ehdottaisimme, että melumuurimainen rakenne tai muu tehokas meluntorjuntaratkaisu jatkuisi mahdollisimman pitkälle länteen Tuulensuun- ja Osumapuiston ohi teollisuusalueelle saakka.

Ystävällisin terveisin, NN ja MM

Vastine

Kiitämme muistutuksesta.

Melumuurimainen rakennusten rintama on Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa esitetty alkamaan kohdassa, jossa selvästi siirrytään kaupunkimaisesta ympäristöstä logistiikkamaisemaan, ja toisinpäin. Periaatteessa ko. merkintä voisi ulottua puistojen reunaan asti, mutta kaupunkirakenteellista, muurimaista rakennusten rintamaa on vaikea sovittaa Tuulensuunpuiston ja Osumapuiston kohdalle ilman, että viheryhteys puistojen välillä katkeaa. Toisaalta esimerkiksi Kehä III:n eteläpuolelle on vaikea löytää sopivaa toimijaa, joka tarvitsisi riittävän pitkän rakennuksen ja jonka liikennetarve ei tarpeettomasti häiritsisi asuinalueita, jonka kautta liikenne hoidettaisiin. Sen sijaan melumuuri tai meluaita voisi tulla kyseeseen. Xxxtie 0, samoin kuin lähes koko Pakkalanrinteen pientaloalue aivan pohjoisempia osia lukuun ottamatta, on vuoden 2021 melukartassa melutasoltaan alle 55 dB:n aluetta, mikä ei vaadi melunsuojastoimenpiteitä.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.

Muistutus 2: Mileway Finland Oy hallinnoimien tonttien ja kiinteistöyhtiöiden puolesta: 92-52-301-3 KOy Vantaan Tammiston kauppatie 33, 92-52-300-6 KOy Vantaan Tammiston kauppatie 22, 92-52-300-5 KOy Vantaan Äyritie 2, 92-52-101-1 Keskinäinen Kiinteistö Oy Pakkalantie 19, 92-52-101-2 Keskinäinen Kiinteistö Oy Pakkalantie 21

Mielipiteemme esitettyihin suunnitteluperiaatteisiin

Esitetty suunnitteluperiaatteiden paketti on kattava. On ilo nähdä, että aluetta halutaan kehittää näkemyksellisesti veto- ja elinvoimaiseksi kaupunginosaksi. Nähdäksemme tulevassa suunnittelu- ja kaavoitustyössä tulee kuitenkin huomioida asukasmäärän lisäämisen ja rakennuskannan tiivistämisen lisäksi alueella sekä sen välittömässä läheisyydessä, ”Kiinnostavuuden kehän” ulkopuolella sijaitsevat kuljetus- ja varastointitoimintaa harjoittavat yritykset sekä heidän toimintaedellytyksensä. Suunnittelualue sijaitsee strategisesti lentokenttäalueen yhteydessä ja pääväylien läheisyydessä, mikä luo luontaiset

edellytykset sekä välttämättömän tarpeen kuljetus- ja varastointitoimintaa harjoittavien yritysten sijoittumiselle alueella. Edellä mainittu huomioden, erityisesti työpaikka-alueiksi määriteltävien kortteleiden käyttötarkoitusten joustavuus tulee taata kaavatasolla, jotta yritysten toimintaedellytykset alueella voivat säilyä ja alueen palvelutaso taata. Luonnollisesti ko. joustavan kaavoituksen tontit alueen reunamille tulisi huomioida alueen liikennesuunnittelussa logististen erityispiirteiden osalta.

Lisäksi huomautamme, että esitetyissä suunnitteluperiaatteissa on esitetty kävely- ja pyöräily-yhteys Tuusulantien yli vanhaa siltää käyttäen siten, että kulku sillalle tapahtuisi uutta Tammiston kauppatie 33 - tontin halkaisevaa kevyen liikenteen reittiä pitkin. Nähdäksemme parempi vaihtoehto on järjestää kulku tonttimme (Tammiston Kauppatie 33) pohjoispuolelta olevaa viherkaihtalehtaa pitkin, jolloin kulkuväylä voidaan toteuttaa laadukkaasti ja mielekkäästi kunnioittaen esitettyjen suunnitteluperiaatteiden henkeä ja tulevia ”laadun paikka” merkintöjä. Esitetty vaihtoehto mahdollistaisi myös Tuusulantien suuntaisen meluvallin, joka suojaisi koko kulkuväylää luoden viihtyisemmän kulkuympäristön. Ratkaisu olisi myös pyöräilijöille mieluisampi ja esteettömämpi, sillä ylikulkusillan ja muun alueen välinen korkoero voidaan luiskata pidemmälle matkalle tehden luiskasta loivemman. Tontin keskeltä toteutettuna ratkaisu tekisi tontin pohjoisosasta käyttämättömän ja toisaalta kulkureitistä epämieluisan kulkien logistiikkapihan läpi. Tonttimme rakennukset ovat hyvässä kunnossa ja suunnitelmallisen ylläpidon alla. Rakennukset muodostavat yhdessä koko tontin käsittävän toiminnallisen kokonaisuuden.

Olemme alueella useamman kiinteistön omistajana erittäin halukkaita osallistumaan alueen kaupunkirakentamisen tiivistämiseen ja lisärakentamiseen sekä huomioimaan kiinteistöillämme kaupungin esittämien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti lähialueen vehreät ja mielekkäät kulkureitit ja kaupunginosan yleisilmeen. Nähdäksemme tämä ei ole ristiriidassa sen kanssa, että toimitilojen tonteilla mahdollistettaisiin nykyisen kaltainen logistiikka- ja varastotoiminta, joka palvelee lähialueen yrityksiä ja yksityishenkilöitä. Tammiston Kauppatie tonttimme sijaitsevat suunnittelualueen reunamilla eivätkä siten muuta suunnitteluperiaatteiden sisältöä oleellisesti, vaikka nykytoiminta tonteilla mahdollistettaisiin jatkossakin.

Vastine

Kiitämme muistutuksesta.

Koska Tuusulanväylän ja Tammiston kauppatie välinen alue ei sovellu asumiseen ja muihin ns. herkkiin toimintoihin, on sen käyttövaihtoehtoina jokin nykyisenlainen toiminta tai vaihtoehtoisesti liike- tai toimistorakentaminen. Sijainti Tuusulanväylän ja Kehä III:n suurimittakaavaisen risteysalueen vieressä mahdollistaa ko. alueelle jotain hyvinkin suurimittakaavaista rakentamista. Esimerkiksi Kööpenhaminassa Amagerin jätevoimala on myös laskettelukeskus, mikä on mielenkiintoinen yhdistelmä ns. NIMBY-toimintoa ja yleisövetonaulaa.

Koska mm. kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti jalankulkua ja pyöräilyä tulee suosia, on tärkeää, että myös yhteydet mm. Annefredin uudelta asuinalueelta ja muualtakin Veromiehestä ovat sujuvat ja houkuttelevat Veromiehen ulkopuolellekin. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden kartoilla esitetty jalankulun ja pyöräilyn yhteys on nähtävä yhteystarpeena. Sen sijainti tulee tutkia tarkemmin aikanaan asemakaavamuutosten yhteydessä. Samalla tutkitaan reitin ja muunkin ympäristön melusuojaustarve ja -mahdollisuudet.

Tarkistukset

Ei tarvetta tarkistuksiin.



Vantaa
Aviapolis