

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS

002534

Lukio ja uusi ilmailumuseo Aviabulevardin varrelle

LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus MHä ja CÖ KALA 9.4.2024

Kaupunginhallitus 15.1.2024 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002534/ Lukio ja uusi ilmailumuseo Aviabulevardin varrelle**. Lausuntoja pyydettiin 7 kpl ja saatiin 4 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1, 9.2.2024 Väylävirasto	<u>Kehäradan rautatietunneli</u> Kehäradan rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa. Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle. Väylävirasto muistuttaa, että Kehäradan rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintatöitä koskevat vaatimukset ja toimenpiteet on esitetty ohjeessa: "Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta ja kalliorakentamistöihin, 4.4.2014". Ohjeessa rautatietunnelin ympärille on määritelty varoalue, jota lähemmäs ulkopuolisia kalliotiloja ja kallioporakaivoja ei saa sijoittaa ilman erillistarkastelua. Asemakaavassa tulee huomioida em. ohjeessa esitetty rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Ohjeessa rautatietunnelin ympärille on määritelty varoalue, jota lähemmäs ulkopuolisia kalliotiloja ja kallioporakaivoja ei saa sijoittaa ilman erillistarkastelua. Suunnittelualueella rautatietunnelin varoalue, maanalaisten tilojen ja rakenteiden suojaetäisyys, ulottuu tunnelin leveyssuunnassa 15 metriä ratatunnelin kalliotilan seinälinjasta ulospäin. Aviapoliksen asemahallin kohdalla	Täydennetään kaavaselistusta lisäämällä tietoa Aviapolis keskustan kaavamuutos, tärinä- ja runkomeluserveys, 16.5.2023 -selvityksen sisällöstä ja selvitys liitetään asemakaavan liiteaineistoksi. Lisätään kaavamääräys: "Ratatunnelista kantautuva runkomelu Lprn saa olla opetustiloissa enintään 35 dB, toimistotiloissa enintään 35 dB ja näyttelytiloissa enintään 40 dB." Muutetaan Kehäradan tunnelin kaavamääräys muotoon: "Korttelin 52415 suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat."

	rautatietunnelin varoalue ulottuu 25 metriä kalliotilan seinälinjasta ulospäin. Rautatietunnelin varoalueen kohdalla maanpäällisen rakentamisen ohjeellinen alin sallittu rakentamistaso, käyttöoikeuden alaraja, on määriteltä pohjavesiolosuhteiden, kallio- ja tunneliteknisten lähtökohtien perusteella. Suunnittelualueen kohdalla käyttöoikeuden rajoitustaso on + 46 (N60). <u>Raideliikenteen runkomelu ja tärinä</u> Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset runkomelun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Runkomelun osalta kaavoituksessa on huomioitava, että VTT:n tiedotteita 2468 mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tunneliradoilla tasoa 30 dB (avoradoilla 35 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tunneliradoilla tasoa 40 dB (avoradoilla 45 dB). Väylävirasto muistuttaa, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun-, runkomelun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.	
--	--	--

NRO 2, 26.2.2024 HSY	Kaavaselistuksessa on syytä esittää ajantasaiseen suunnitelma-aineistoon pohjautuva vesihuollon esisuunnitelma ja kustannusarvio.	Täydennetään kaavaselistusta lisäämällä vesihuollosta kustannusarvio, joka laadittu raportissa ”Muuran KTYS päivitys ja Aviapoliksen VHYS tarkennukset, 15.8.2023”.
NRO 3, 15.2.2024 Vantaan energia vantaan energia sähköverkot	<u>Sähköverkko</u> Kaavamääräyksissä on muuntamotarve esitetty sanamuodossa ”Y-korttelialueen pihalle tai Kajavapuistoon tulee sijoittaa muuntamo”. Muuntamon paikka tulee ensisijaisesti osoittaa puiston puolelle ajotien varteen ja kaavakarttaan ohjeellinen muuntamon rakennusala vm merkinnällä olisi suotava laittaa. Muuntamo Y-kortteliin on toissijainen vaihtoehto. <u>Kaukolämpöverkko</u> Ei huomautettavaa	Ei aiheuta tarkistuksia
NRO 4, 29.2.2024 Uudenmaan ELY-keskus	Kaavassa on annettu määräys rakennuksen julkisivun äänitasoerosta tie-, raitiotie- ja lentoliikennemelua vastaan. Kaavaselistuksessa ei kuitenkaan ole kerrottu, miten kaavassa määrätty äänitasoero on laskettu. Kaava-aluetta koskevia meluselvityksiä ei myöskään ole liitetty kaava-aineistoon. Tältä osin kaava-aineistoa tulee täydentää. Riittävän ääneneristävyyden määrittelyssä on huomioitava mm., että opetus- ja kokoontumistiloissa sovelletaan melutason päiväohjearvoa 35 dB. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan opetustiloissa ohjearvo on tarkoituksenmukaista saavuttaa tuntikohtaisesti. Lisäksi tulee tarkastella enimmäistasoja ja niiden toistuvuutta päiväaikaan klo 8–16 välillä, jolloin kouluissa on opetusta. Mikäli koekäytön (tai muun meluisan toiminnan) aiheuttama melu on voimakasta, voi se pahimmillaan vaikuttaa merkittävästi opetukseen tai kokeiden järjestämiseen (esimerkiksi yo-kirjoitukset). Kaikki koulun melulle herkäät tilat/toiminnot tulee sijoittaa niin, että meluvaikutukset ovat hallittavissa ja mahdollisimman vähäiset. Kaavamääräyksillä on varmistuttava siitä, että kaikki koulun oleskeluun tarkoitetut piha-alueet suojataan melulta kaikissa rakentamisen vaiheissa.	Täydennetään kaavaselistusta selostamalla Aviapoliksen keskustan alueelta laadittua meluselvityksen sisältöä laajemmin. Lisätään kaavamääräys: ”Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.” Täydennetään kaavaselistusta lisäämällä tietoa Aviapolis keskustan kaavamuutos, värinä- ja runkomeluselvitys, 16.5.2023 -selvityksen sisällöstä ja selvitys liitetään asemakaavan liiteaineistoksi. Lisätään kaavamääräys: ”Ratatunnelista kantautuva runkomelu Lprm saa olla opetustiloissa enintään 35 dB, toimistotiloissa enintään 35 dB ja näyttelytiloissa enintään 40 dB.”

	Rautatieliikenteen aiheuttaman värinän ja runkomelun huomioimisen osalta ELY-keskus yhtyy Väriläviraston kaavaehdotuksesta antamaan lausuntoon.	Muutetaan Kehäradan tunnelin kaavamääräys muotoon: "Korttelin 52415 suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat."
--	---	---

NRO 1

Väylävirasto, 9.2.2024

Lausunto:

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Aviapoliksen juna-aseman pohjoisen sisäänkäynnin vieressä Aviabulevardin itäpuolella sekä Turbiinitien itäpuolella. Alue rajautuu Turbiinitien, Mekaanikontiehen, Aviabulevardiin, Karhumäentiehen ja nykyisen Ilmailumuseon tonttiin. Kehärata kulkee suunnittelualueen ali Lentoaseman rautatietunnelissa.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Aviapoliksen lukion Ja Suomen ilmailumuseon rakentamisen Aviapoliksen keskustaan. Kaavassa kaavoitetaan myös jo rakennetut Kolmioparkki sekä paviljonki Aviapoliksen juna-aseman vieressä. Lisäksi kaavaan sisällytetään osa Kajavanpuistosta, joka sijoittuu lukion ja museon yhteyteen sekä osa Karhumäenportin katualueesta.

Kehäradan rautatietunneli

Suunnittelualueen kohdalla Kehärata kulkee maanalla kallioon louhitussa rautatietunnelissa (välillä rata-km 25+150 – 25+300). Alueen kohdalla sijaitsee myös Aviapoliksen aseman asemahalli. Asemahallin katto sijoittuessa alueella noin tasoon + 25 (N60). Kehäradan rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa. Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle. Väylävirasto muistuttaa, että Kehäradan rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintatöitä koskevat vaatimukset ja toimenpiteet on esitetty ohjeessa: "Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta ja kalliorakentamistöihin, 4.4.2014".

Asemakaavassa tulee huomioida em. ohjeessa esitetty rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Ohjeessa rautatietunnelin ympärille on määritelty varoalue, jota lähemmäs ulkopuolisia kalliotiloja ja kalliorakaivoja ei saa sijoittaa ilman erillistarkastelua. Varoalueella on mm. rautatietunnelin tiivistys- ja lujitusrakenteita, kaivosvennyksiä, kallioankkureita ja kalliorareikiä. Suunnittelualueella rautatietunnelin varoalue, maanalaisten tilojen ja rakenteiden suojaetäisyys, ulottuu tunnelin leveys suunnassa 15 metriä ratatunnelin kalliotilan seinälinjasta ulospäin. Aviapoliksen asemahallin kohdalla rautatietunnelin varoalue ulottuu 25 metriä kalliotilan seinälinjasta ulospäin. Rautatietunnelin varoalueen kohdalla maanpäällisen rakentamisen ohjeellinen alin sallittu rakentamistaso, käyttöoikeuden alaraja, on määritelty pohjavesiolosuhteiden, kallio- ja tunnelitekniikan lähtökohtien perusteella. Suunnittelualueen kohdalla käyttöoikeuden rajoitustaso on + 46 (N60). Edellä mainitun käyttöoikeuden rajoitustaso sekä rautatietunnelin varoaluerajat ohjaavat maanpäällisen rakentamisen suunnittelua ja toimivat rajatasoina, joiden alittaminen varoalueen kohdalla vaatii aina erillistarkasteluja pinta- ja pohjavesiolosuhteiden sekä kalliomekaanisten tekijöiden osalta. Myös käyttöoikeuden rajoitustason ja rautatietunnelin varoalueen ulkopuolella on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen rautatietunneliin.

Raideliikenteen runkomelu ja tärinä

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita rautatietunnelin läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset runkomelun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksista (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

Runkomelun osalta kaavoituksessa on huomioitava, että VTT:n tiedotteita 2468 mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tunneliradoilla tasoa 30 dB (avoradoilla 35 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tunneliradoilla tasoa 40 dB (avoradoilla 45 dB).

Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468, Espoo 2009) Julkaisuissa on annettu tärinään ja runkomeluun liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <https://www.vtt.fi/julkaisut>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun-, runkomelun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Lentoradan osalta lausunnon antaa Suomi-rata Oy ja maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Rautatietunnelin varoalue huomioidaan kaavamuutosalueen rakennusten suunnittelussa.

Kellarirakentaminen on kaavassa mahdollistettu tontilla 1, jossa sallitaan kellari, jonka enimmäiskoko on puolet rakennuksen alasta. Mahdollinen kellari suunnitellaan siten, että se on kokonaan rautatietunnelin varoalueen ulkopuolella. Kaavamääräystä koskien kehäradan tunnelia täydennetään muotoon: ”Korttelin 52415 suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.”

Asemakaavamuutoksen alue sisältyy tärinä- ja runkomeluserelvitykseen, jonka A-Insinöörit on laatinut koko Aviapoliksen keskusta-alueesta nimellä: Aviapolis keskustan kaavamuutos, Vantaa, tärinä- ja runkomeluserelvitys, 16.5.2023. Selvityksessä käy ilmi, että tärinätasot jäävät suositeltujen ohjearvojen alapuolelle koko suunnittelualueella. Runkomeluriski on korttelialueilla, jotka sijaitsevat aivan Kehäratatunnelin päällä tai sen lähetyvillä. Kaavamuutoksen tontti 1 sijaitsee osittain alueella, jossa rakennusten runkomelu ylittää ohjearvot. Rakentamisvaiheessa on huolehdittava siitä, että rakenteisiin tehdään riittävä suojaus runkomelua vastaan. Kaavaselistukseen lisätään tietoa selvityksen sisällöstä ja selvitys liitetään asemakaavan liiteaineistoksi. Asemakaavaan lisätään tästä kaavamääräys: ”Ratatunnelista kantautuva runkomelu L_{pr}m saa olla opetustiloissa enintään 35 dB, toimistotiloissa enintään 35 dB ja näyttelytiloissa enintään 40 dB.”

Tarkistukset:

Täydennetään kaavaselistusta lisäämällä tietoa Aviapolis keskustan kaavamuutos, Vantaa, tärinä- ja runkomeluserelvitys, 16.5.2023 -selvityksen sisällöstä ja selvitys liitetään asemakaavan liiteaineistoksi.

Lisätään kaavamääräys: ”Ratatunnelista kantautuva runkomelu L_{pr}m saa olla opetustiloissa enintään 35 dB, toimistotiloissa enintään 35 dB ja näyttelytiloissa enintään 40 dB.”

Muutetaan Kehäradan tunnelin kaavamääräys muotoon: ”Korttelin 52415 suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.”

NRO 2

HSY, 26.2.2024

Lausunto:

Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:

”Kaavamuutosalue sijaitsee Aviapoliksen juna-aseman pohjoisen sisäänkäynnin vieressä Aviabulevardin itäpuolella sekä Turbiinitien itäpuolella. Alue rajautuu Turbiinitiehen, Mekaanikontiehen, Aviabulevardiin, Karhumäentiehen ja nykyisen Ilmailumuseon tonttiin.

Asemakaavan muutos mahdollistaa Aviapoliksen lukion ja Suomen Ilmailumuseon rakentamisen Aviapoliksen keskustaan. Kaavassa kaavoitetaan myös jo rakennetut Kolmioparkki sekä paviljonki Aviapoliksen juna-aseman vieressä. Lisäksi kaavaan sisällytetään osa Kajavanpuistosta, joka sijoittuu lukion ja museon yhteyteen sekä osa Karhumäenportin katualueesta.

Rakennusten kerroskorkeudet ovat kahdesta niiteen kerrosta. Koko kaavan rakennusoikeus on 15 880 k-m².”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:

Suunnittelualueella sijaitsevassa Karhumäenportissa ja alueen välittömässä läheisyydessä Aviabulevardilla ja Karhumäentiellä on hiljattain 2010-luvulla rakennettua vesihuollon jakelu- ja keräilyverkostoa, myös runkoverkostoa. Vesijohdot ja jätevesiviemärit ovat materiaaaliltaan muovia ja hulevesiviemärit betonia.

Kaavamuutos edellyttää uuden vesihuollon rakentamista alueelle. Vaadittava uudisrakentaminen on esitetty sekä Aviapoliksen keskustan vesihuollon yleissuunnitelmassa että myös alueen alustavan katusuunnittelun yhteydessä laadituissa vesihuollon asemapiirustuksissa. Kaavaan ei ole tarpeen merkitä johtokujia eikä kaavamuutos edellytä johtojen siirtämistä. Kaavaselostuksessa on syytä esittää ajantasaiseen suunnitelma-aineistoon pohjautuva vesihuollon esisuunnitelma ja kustannusarvio.

Vastine:

Vantaan kaupunki ei enää liitä vesihuollon esisuunnitelmia kaavaselostukseen tai sen liitteeksi.

Ramboll on laatinut vesihuollon kustannusarvion Aviapoliksen keskustan alueelle raportissa: ”Muuran KTYS päivitys ja Aviapoliksen VHYS tarkennukset, 15.8.2023”. Raportin sisältöä täydennetään kaavaselostukseen.

Tarkistukset:

Täydennetään kaavaselostusta lisäämällä vesihuollon kustannusarvio, joka laadittu raportissa ”Muuran KTYS päivitys ja Aviapoliksen VHYS tarkennukset, 15.8.2023”.

NRO 3

Vantaan energia
vantaan energia sähköverkot
15.2.2024

Lausunto:**Sähköverkko**

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti.

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

Asemakaavan alueelle tarvitaan tilavaraus puistomuuntamolle.

Kaavamääräyksissä on muuntamotarve esitetty sanamuodossa "Y-korttelialueen pihalle tai Kajavapuistoon tulee sijoittaa muuntamo".

Muuntamon paikka tulee ensisijaisesti osoittaa puiston puolelle ajotien varteen ja kaavakarttaan ohjeellinen muuntamon rakennusala vm merkinnällä olisi suotava laittaa. Muuntamo Y-kortteliin on toissijainen vaihtoehto.

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

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, puh. 050-3266913.

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n

kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan 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.

Vastine:

Asemakaavassa annettu määräys muuntamon sijainnista mahdollistaa sen sijoittamisen sekä Y-kortteliin että puiston puolelle ajotien varteen. Sen tarkempi sijainti voidaan sopia rakennuslupavaiheessa.

Tarkistukset:

Ei aiheuta tarkistuksia.

NRO 4

Uudenmaan ELY-keskus

29.2.2024

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskukselta lausuntoa Aviapoliksen lukion ja Suomen Ilmailumuseon asemakaavaehdotuksesta.

Kaava-alueelle aiheutuu meluhaittaa tie-, raide- ja lentoliikenteestä sekä lentoasemalla olevasta lentokoneiden koekäyttöpaikasta.

Kaavassa on annettu määräys rakennuksen julkisivun äänitasoerosta tie-, raitiotie- ja lentoliikennemelua vastaan. Kaavaselostuksessa ei kuitenkaan ole kerrottu, miten kaavassa määrätty äänitasoero on laskettu. Kaava-aluetta koskevia meluselvityksiä ei myöskään ole liitetty kaava-aineistoon. Tältä osin kaava-aineistoa tulee täydentää.

Riittävän ääneneristävyyden määrittelyssä on huomioitava mm., että opetus- ja kokoontumistiloissa sovelletaan melutason päiväohjearvoa 35 dB. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan opetustiloissa ohjearvo on tarkoituksenmukaista saavuttaa tuntikohtaisesti. Lisäksi tulee tarkastella enimmäistasoja ja niiden toistuvuutta päiväaikaan klo 8–16 välillä, jolloin kouluissa on opetusta. Mikäli koekäytön (tai muun meluisan toiminnan) aiheuttama melu on voimakasta, voi se pahimmillaan vaikuttaa merkittävästi opetukseen tai kokeiden järjestämiseen (esimerkiksi yökirjoitukset).

Kaikki koulun melulle herkäät tilat/toiminnot tulee sijoittaa niin, että meluvaikutukset ovat hallittavissa ja mahdollisimman vähäiset.

Kaavamääräyksillä on varmistuttava siitä, että kaikki koulun oleskeluun tarkoitetut piha-alueet suojataan melulta kaikissa rakentamisen vaiheissa.

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ei ole käsitelty kaava-aineistossa. Koska nyt käsiteltävää kaavahanketta ei valmisteilla olevan viereisen Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie -kaavan määräysten perusteella huomioida ratikan meluntorjunnassa, tulee tämän kaavatyön yhteydessä selvittää ratikan tärinä- ja runkomeluvaikutukset ja antaa asiasta tarvittavat määräykset.

Rautatieliikenteen aiheuttaman tärinän ja runkomelun huomioimisen osalta ELY-keskus yhtyy Väyläviraston kaavaehdotuksesta antamaan lausuntoon.

Vastine:

Asemakaavamuutoksen alue sisältyy meluselvitykseen, jonka Sitowise on laatinut koko Aviapoliksen keskusta-alueesta nimellä: Meluselvitys, Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos, 21.3.2023. Selvityksen sisältöä on selostettu kaavaselostuksessa ja meluselvitys on asemakaavan liiteaineistona. Kaavaselostusta täydennetään selostamalla meluselvityksestä laajemmin. Voimme toimittaa meluselvityksen myös sähköpostina.

Työssä on selvitetty melun ohjearvojen toteutumista oleskeluun tarkoitetuilla piha-alueilla, puistoalueilla ja parvekkeilla. Lisäksi on määritetty julkisivurakenteiden äänitasoerovaatimusten tarve.

Äänitasoerovaatimuksissa on huomioitu myös raitiotieliikenteen hetkelliset enimmäisäänitasot ja lentoliikenteen aiheuttama melu.

Julkisivuihin kohdistuva melu

Kaava-alueella julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 57dB (selvityksen liitteet 4.1–4.4). Lentomelun vuoksi alueella suositellaan sovellettavan kaikkien asuinrakennusten sekä lukion julkisivujen äänitasoerovaatimuksena vähintään 32 dB. Kaavaehdotuksessa noudatetaan valtioneuvoston ohjearvoa 35dB, sisällä opetus ja kokoontumistiloissa, jonka mukaan äänitasoerovaatimukset on laskettu.

Helsinki-Vantaan lentoasemalle valmistui loppuvuodesta 2016 lentokoneiden moottoreiden huoltokoekäyttöpaikka. Alueella koekäytetään lentokoneita tyhjäkäynnillä, osateholla tai suurella teholla vikatilanteiden tai niiden poistamisen varmistamiseksi.

Koekäyttöpaikkaa ympäröivät melunvaimennusseinäkkeet, joiden suunnittelussa on huomioitu eteläpuolelle kaavoitettu Aviapoliksen alue. Lentokoneiden koekäyttöalueen enimmäisäänitasojen mukaan, osalle kaava-alueesta on annettu tätä suurempi äänitasoerovaatimus (selvityksen kuva 5).

Piha-alueiden melu

Rakentamisen 1 vaiheessa lukion itäpuolella ylittyy päiväaikaan 55 dB (selvityksen liite 2.1). Rakennuksen eteläpuolella on pieni alue, jossa päiväajan keskiäänitaso on alle 55 dB (selvityksen kuva 8). Rakentamisen 2 vaiheessa rakentuva asuinkortteli C6 tuo merkittävästi suojaa lukiorakennuksen ympäristöön ja päiväajan keskiäänitaso alittaa 55 dB laajalti rakennuksen etelä- ja itäpuolella (selvityksen liite 3.1).

Mikäli rakentamisen 1 vaiheessa halutaan lukion piha-alueella alittuvan laajemmin päiväajan 55 dB keskiäänitaso, tulee itäpuolelle rakennusta sijoittaa meluntorjuntaa, kuten varastorakennuksia tai väliaikaisia meluesteitä.

Asemakaavaan lisätään tästä kaavamääräys: ”Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.”

Rautatieliikenteen aiheuttaman tärinän ja runkomelun huomioiminen

Asemakaavamuutoksen alue sisältyy tärinä- ja runkomeluselvitykseen, jonka A-Insinöörit on laatinut koko Aviapoliksen keskusta-alueesta nimellä: Aviapolis keskustan kaavamuutos, Vantaa, tärinä- ja runkomeluselvitys, 16.5.2023. Voimme toimittaa meluselvityksen myös sähköpostina. Selvityksessä käy ilmi, että tärinätasot jäävät suositeltujen ohjearvojen alapuolelle koko suunnittelualueella. Runkomeluriski on korttelialueilla, jotka sijaitsevat aivan Kehäratatunnelin päällä tai sen lähetyvillä. Kaavamuutoksen tontti 1 sijaitsee osittain alueella, jossa rakennusten runkomelu ylittää ohjearvot. Rakentamisvaiheessa on huolehdittava siitä, että rakenteisiin tehdään riittävä suojaus runkomelua vastaan. Kaavaselostukseen lisätään tietoa selvityksen sisällöstä ja selvitys liitetään asemakaavan liiteaineistoksi. Asemakaavaan lisätään tästä kaavamääräys: ”Ratatunnelista kantautuva runkomelu Lprn saa olla opetustiloissa enintään 35 dB, toimistotiloissa enintään 35 dB ja näyttelytiloissa enintään 40 dB.”

Rautatietunnelin varoalue huomioidaan kaavamuutosalueen rakennusten suunnittelussa.

Kellarirakentaminen on kaavassa mahdollistettu tontilla 1, jossa sallitaan kellari, jonka enimmäiskoko on puolet rakennuksen alasta. Mahdollinen kellari suunnitellaan siten, että se on kokonaan rautatietunnelin varoalueen ulkopuolella. Kaavamääräystä koskien kehäradan tunnelia täydennetään muotoon: ”Korttelin 52415 suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.”

Tarkistukset:

Täydennetään kaavaselostusta selostamalla meluselvityksen sisältöä laajemmin.

Lisätään kaavamääräys: ”Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.”

Täydennetään kaavaselostusta lisäämällä tietoa Aviapolis keskustan kaavamuutos, Vantaa, tärinä- ja runkomeluselvitys, 16.5.2023 -selvityksen sisällöstä ja selvitys liitetään asemakaavan liiteaineistoksi.

Lisätään kaavamääräys: ”Ratatunnelista kantautuva runkomelu L_{pr}m saa olla opetustiloissa enintään 35 dB, toimistotiloissa enintään 35 dB ja näyttelytiloissa enintään 40 dB.”

Muutetaan Kehäradan tunnelin kaavamääräys muotoon: ”Korttelin 52415 suunnittelussa ja toteutuksessa on otettava huomioon maanpinnan alapuolella sijaitseva kehärata sekä sen vaatimat louhinnan mahdolliset alarajat.”