

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS

NRO 002517

Jokiniemen kampus

LAUSUNNOT JA VASTINEET

kala 24.10.2023

Asemakaavoitus MYL /NIS/THU

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta 002517 **Jokiniemen kampus**. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	Lausunto	Tarkistukset
NRO 1, 30.6.2023 Vantaan Energia	Maakaapelien ja kaukolämpöputkien sijainti on huomioitava. Muuntamoille tulee huomioida tilavaraukset kortteliin kuten asemakaavamerkinnoissa ja -määräyksissä onkin nyt kirjattu.	—
NRO 2, 28.7.2023 Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos	Alueen ja alueelle johtavien kulkureittien suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida HIKLUn vaatimukset.	—
NRO 3, 24.7.2023 HSY	Kaavaselostuksen tulisi sisältää vesihuollon esisuunnitelma. Kaavamuutos ei edellytä johtosiirtoja eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.	—
NRO 4, 21.8.2023 Uudenmaan ELY-keskus	Ilmastovaikutuksia tulee arvioida, samoin ilmanlaadusta ja pilaantuneista maista tulee lisätä lähtötietoa selostukseen. Melumääräyksiä ja hulevesimääräyksiä tulee tarkistaa	Lisätään selostukseen lähtötiedot ilmanlaadusta ja pilaantuneista maista, sekä arvioidaan hankkeen ilmastovaikutuksia KILVA-työkalulla. Melumääräyksiä ja hulevesimääräyksiä tarkennetaan.
NRO 5, 2.8.2023 HSL	Kestävät liikennemuodot etusijalla myös jatkosuunnittelussa. Jokiniemenkadun bussiliikennettä ei saa hankaloittaa, kaupunkipyöräasemille ja liityntäpyöräpysäköinnille tilanvarukset. Pysäköintitalot vaiheittain todennetun tarpeen mukaan ja robottipysäköintiä syytä tutkia.	—

NRO 6, 17.8.2023 Kaupunginmuseo	Kaavaehdotuksessa on huomioitu arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen.	—
NRO 7, 16.8.2023 Väylävirasto	LR-alueen rajausta niin, että sähköratapylväät sijoittuvat sille. Grönberginpuisto tulisi melusuojata. Oleskelu- ja leikkialueiden melutasovaatimukset tulee lisätä kaavaehdotukseen.	LR-alueen rajausta on tarkistettu. Lisätään korttelialueita koskeva melumääräys.
NRO 8, 23.8.2023 Suomi-rata Oy	Rautatiealueen muutostarpeet ja raideliikenteen melun, runkomelun ja tärinän huomiointi kaavassa.	Lisätään korttelialueita koskeva melumääräys.

NRO 1**Energia Sähköverkot Oy, 30.6.2023****Lausunto:**

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

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

Muuntamoille tulee huomioida tarvittavat tilavaraukset asemakaavan jokaiseen C ja Y alueen kortteliin kuten kaavakartan asemakaavamerkinnoissa ja -määräyksissä on nyt kirjattu.

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.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa työsuunnittelija Artturi Hyyryläinen, puh. 050-5212661.

LIITTEET

- 1. Keskijänniteverkon kartta 1:2000**
- 2. Pienjänniteverkon kartta 1:2000**
- 3. Kaukolämpöverkon kartta 1:2000**

Vastine:

Muuntamotarpeet ja kaapelien sekä kaukolämpöputkien sijainti on otettu kaavassa huomioon.

Tarkistukset:

—

NRO 2**Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 28.7.2023****Lausunto:**

Palo- ja pelastuskalustolla on oltava mahdollisuus päästä riittävän lähelle rakennuksia (pelastustiet). Alueen ja alueelle johtavien kulkureittien suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida HIKLU Pelastustien suunnittelu- ja toteutusohjeessa esitetyt vaatimukset kulkureittien (pelastustiet) leveyden ja kantavuuden osalta (Ohje on saatavilla osoitteesta pelastustoimi.fi).

Vastine:

Alueen kaavoituksessa ja yleisten alueiden suunnittelussa on huomioitu HIKLUn vaatimukset.

Tarkistukset:

—

NRO 3**HSY, 24.7.2023****Lausunto:**

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on rakennettua vesihuollon jakelu- ja keräilyverkostoa, josta valtaosa painottuu suunnittelualueen sisältäville nykyisille katualueille. Nykyinen verkosto palvelee jatkossakin mutta muutoksen myötä alueelle edellytetään myös vesihuollon uudisrakentamista.

Kaavoituksen kanssa samanaikaisesti on laadittu A-Insinöörien toimesta katusuunnittelun ja vesihuollon esisuunnitelma. Kaavaselostuksen tulisi sisältää laadittu ajantasainen vesihuollon esisuunnitelma alustavine kustannusarvioineen. Esisuunnittelun perusteella on todettavissa, että kaavamuutos ei edellytä johtosiirtoja eikä johtokujien merkitsemistä kaavakarttaan.

Esisuunnitteluaineiston mukaan vesihuollon kustannusarvioksi rakennusosineen ja työmaatehtävineen on arvioitu n. 1 M €. Suunnittelu jatkuu lähitulevaisuudessa yksityiskohtaisena rakennussuunnitteluna.

Vastine:

Vantaan kaupunki ei julkaise enää verkossa kaavaselostuksen osana vesihuollon suunnitelmia turvallisuushkien vuoksi. Kaupungin vesihuollon suunnittelu tehdään yhteistyössä HSY:n kanssa.

Tarkistukset:

—

NRO 4**Uudenmaan ELY-keskus, 21.8.2023****Lausunto:****Yleiskaava ja yhdyskuntarakenne**

Asemakaavaratkaisu on Vantaan yleiskaavan 2020 mukainen. Kaavalla luodaan hyvät edellytykset monipuoliselle kaupunkirakenteelle joukkoliikenteen solmukohdassa.

Ilmastovaikutukset

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa huomattavasti uudisrakentamista, jolla on mahdollisesti merkittäviä ilmastovaikutuksia. Ilmastovaikutuksia ei ole kuitenkaan kokonaisuudessaan arvioitu, vaikka kaavaselostuksessa on tunnistettu joitakin kaavan ilmastovaikutuksia. Ottaen huomioon, että kyseessä on mittava valtuustokauden kärkihanke ja Vantaan kaupunki on sitoutunut tavoittelemaan hiilineutraaliutta 2030 mennessä, on kaavan merkittäviä ilmastovaikutuksia ja niiden lieventämiskeinoja syytä vielä tarkastella. Vaikutusten merkittävyys saadaan parhaiten näkyviin määrällisellä arviolla.

Kyseisen kaavaratkaisun ilmastovaikutusten huomioinnissa tulee kiinnittää huomiota korkean rakentamisen päästöihin, esirakentamisen päästöihin, vähähiilisten ja kestävien materiaalien edistämiseen, kestävä liikunnan edistämiseen ja energiaratkaisuihin. Mittavan ja tiiviin uudisrakentamisen takia on syytä kiinnittää erityistä huomiota myös ilmastomuutoksen sopeutumiseen, esimerkiksi hellejaksoihin ja rankkasateisiin varautumiseen suunnitteluratkaisuissa. On kuitenkin hyvä, että rakentaminen sijoittuu joukkoliikenteen kannalta erityisen hyvälle sijainnille ja joutomaalle. On myös hyvä, että muuntojoustavuus ja tilojen monikäyttöisyys huomioidaan suunnittelussa. Jotta kaava olisi linjassa kaupungin kestävyystavoitteiden kanssa, tulisi liikunnan kestävyys olla resurssiviisauden ja kiertotalouden lisäksi kaavan tavoitteissa. Kestävää liikuntaa ei tule vain painottaa, vaan se tulee olla suunnittelun lähtökohta. Suunnittelun kaikissa vaiheissa tulee varmistaa, että kaava-aineistossa mainittu autoton elämäntyyli on mahdollista ja sitä edistetään tehokkain ja runsain keinoin.

Vaikka rakentamisen päästöt ovat suuret ja aiheuttavat haasteita ilmastotavoitteiden saavuttamiselle, voidaan kaavamääräyksillä tukea ja edistää kestävyttä. On hyvä, että kaavamääräyksissä on jo monia ilmastomuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen huomioivia kaavamääräyksiä. Niiden vaikutus voi kuitenkin jäädä pieneksi. Jotta kaavaratkaisu olisi sille asetettujen tavoitteiden ja resurssiviisauden tiekartan mukainen, vaikutusten lieventämiseen tulee löytää vielä lisäkeinoja. Esimerkiksi rakentamisen tai toteutuksen kestävyttä tai korkeatasoisuutta ei ole kaavassa huomioitu tai edellytetty ja tämä osaltaan lisää ratkaisun haitallisia vaikutuksia. Myös kaavaselostuksessa mainittua matalalämpöverkkoa voidaan edistää tehokkaasti kaavamääräyksin. Vantaalla laaditaan samanaikaisesti Aviapoliksen alueella asemakaavoja, joissa on kehitetty sekä ilmastovaikutusten arviointia sekä ilmastomuutoksen hillintää ja siihen sopeutumista tukevia kaavamääräyksiä. Näitä voi käyttää esimerkkinä tässäkin kaavassa.

Meluntorjunta ja ilmanlaatu

Kaava-alue sijaitsee voimakkaan raide- ja tieliikennemelun alueella. Kaava-alueelle tehdyn meluselvityksen mukaan rakennusten julkisivuille kohdistuu liikenteestä enimmillään 66 dB:n päiväjän keskiäänitaso ja 84 dB:n enimmäisäänitaso.

Kaavassa on syytä määrätä toimistotilat radan ja teiden varteen kaava-alueen meluisimpiin osiin ja asuin- ja majoitustilat kaava-alueen sisäosaan suojaan liikenteen melulta. Tämä tulee varmistaa riittävän sitovilla asemakaavamääräyksillä. Mikäli asumista sijoitetaan radan varteen, voisi se korkeiden enimmäisäänitasojen vuoksi osin edellyttää erittäin suuria (39 dB:n) ääneneristysvaatimuksia. Kaavoitusvaiheessa olisi tällöin suositeltavaa selvittää, että teknisiä ratkaisuja tarvittavan äänitasoeron saavuttamiseksi on löydettävissä.

Asemakaavassa on syytä varmistaa, että kaikille asunnoille on myös VNP (993/1992) ohjeavot täyttävä aukeamissuunta.

Kaavamääräyksen mukaan: "Asuntojen oleskeluparvekkeilla, joihin kohdistuu yli 65 dB(A):n julkisivumelutase tulee lasituksella ja akustoinnilla saavuttaa päiväajan keskiäänitaso 55 dB ja yöajan keskiäänitaso 45 dB." Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että kaikki oleskeluparvekkeet tulee sijoittaa ja tarvittaessa suojata siten, että niillä saavutetaan päiväajan keskiäänitaso 55 dB ja yöajan keskiäänitaso 45 dB. Tältä osin kaavamääräystä tulee muuttaa. Oleskeluparvekkeiden sijoittaminen kaava-alueen meluisimpiin osiin (radan, Valkoisenlähteen tien ja Jokiniemenkadun puoleisille julkisivuille) ei ole suositeltavaa.

Kaavamääräyksen mukaan: "Raideliikenteestä asuntoihin tai majoitushuoneisiin aiheutuvan runkomelu, L_{pr,m} enimmäistase rajoitetaan rakenneratkaisuilla sekä tilojen suunnittelulla 35 dB:iin. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB." Mikäli kaavassa ei erikseen rajoiteta asumisen ja majoitushuoneiden sijoittumista siten, ettei niiden julkisivuille tule äänierovaatimuksia, olisi näille asunnoille ja majoitushuoneille VTT:n suosituksen mukaisesti käytettävä runkomelutason (L_{pr,m}) tiukempaa raja-arvoa (30 dB). Kokoontumis- ja opetustiloille tulisi käyttää VTT:n suosituksen mukaan runkomelutason (L_{pr,m}) raja-arvoa 35 dB. Tärinä- ja runkomeluselvitys tulee liittää kaava-aineistoon. Kaava-aineistossa ilmanlaatuasioita ei ole käsitelty lainkaan. Tältä osin kaava-aineistoa tulee täydentää.

Pilaantuneet maat

Pilaantuneen maaperän puhdistuksen loppuraportin (Vantaan kaupunki ja Ratahallintokeskus. Grönbergin entisen Iijysulaton tontin ja sen ympäristön kunnostus, Loppuraportti. Insinööritoimisto Paavo Ristola Oy 1.7.2004) perusteella alueella jäi pilaantuneita maita. Em. maihin liittyen alueelle on tehty eristys- ja huomiorakenteita. Tiedot pilaantuneista maista ja haitta-ainepitoisista maa-aineksista sekä eristys- ja huomiorakenteista on lisättävä vähintään kaavaselvitykseen ja ne on huomioitava alueen jatkosuunnittelussa.

Hulevesien hallinta

Hulevesisuunnitelman laadintamääräykseen on syytä lisätä, että suunnitelman tulee sisältää myös rakentamisen aikaiset työmaavedet. Pysäköintialueiden ja -talojen hulevedet tulee johtaa viivytysrakenteisiin öljyn- ja hiekanerottimien kautta.

Vastine:

Ilmastovaikutukset

Kaava-alueen suunnittelussa on otettu huomioon resurssiviisauden periaatteet monipuolisesti. Sijainti on joukkoliikenteen solmukohdassa Suomen parhaiten saavutettavalla alueella, mikä lausunnossa todetaankin. Lisäksi koko alue on huolto- ja pelastusajoneuvoliikennettä lukuun ottamatta rauhoitettu jalankulku ja -pyöräily-ympäristöksi. Ympäristön korkea laatu, kestävyys sekä viihtyisyys ovat olennaisia tekijöitä, sen kannalta minkä liikkumismuodon kukakin valitsee. Katuympäristöön on tulossa puita ja muuta kasvillisuutta sekä hulevesien viivytysrakenteita, mikä osaltaan on osa ilmastomuutokseen varautumista. Hulevesien hallintaa ja ympäristön monimuotoisuutta tukee myös kaavamääräyksen kasvikkovaatimus. Kortteleita koskee vihertehokkuusvaatimus. Tavoiteluku on 0,8, mikä tiiviin rakentamisen alueella on kunnianhimoinen, sillä maanvaraisen pihan osuus jää pieneksi. Vantaalla on päädytty määrittämään vihertehokkuusluvun kautta yleinen vaatimustaso, jolloin jää jatkosuunnittelun tehtäväksi löytää ja osoittaa ne keinot, jotka kullakin sijainnilla ja suunnitteluratkaisulla ovat tehokkaimmin (resurssiviisaimmin) järjestettävissä.

Rakentaminen on tiivistä, jolloin se säästää kasvullista maata verrattuna tilanteeseen, jossa vastaava rakentamisvolyyymi sijoittuisi väljemmin jonnekin muualle vaikeammin joukkoliikenteellisesti saavutettavalle alueelle.

Rakennukset ovat kaikki suojeltavaa villa Grönbergiä lukuun ottamatta uusia, niiden alta ei pureta mitään. Korttelien käyttötarkoitus on väljä ja muuntojoustava. Katutasokerroksilta vaaditaan riittävää kerrokorkeutta, jolloin nekin voivat joustaa tulevaisuudessa tarpeen mukaan. Rakennusten arkkitehtuurilta ja rakentamistavalta on kaavamääräyksissä vaadittu kestävyyttä ja korkeatasoisuutta.

Poltettu tiili ei ehkä tuotantotaltaan ole ilmastoystävällisin, mutta se on kestävä ja Tikkurilan alueen perinteitä ja omaakin tiilenvalmistushistoriaa kunnioittava materiaali.

Alueen energian hankintaa ja tuotantoa on selvitetty nähtävilläolon aikana. Kaavamääräyksissä vaadittiin varautumista alueellisen energijärjestelmän vaatimiin tilavarauksiin. Todennäköisin näistä tarjolla olevista voisi olla alueellinen matalaenergiajärjestelmä, jonka ongelmana on, kuinka tulevat kiinteistöt voidaan velvoittaa yhden yrityksen toimittamaan järjestelmään rikkomatta kilpailulakia. Jokainen kortteli on kuitenkin velvollinen rakentamaan aurinkoenergiaa edes hieman. Määräyksen tarkoituksen on tietenkin avata tietä sille, että jos on pakotettu aurinkoenergiajärjestelmän luomaan, on samalla järkevää tuottaa energiaa yhtä aurinkopaneelia suuremmalla volyymilla. Maalämpöratkaisuja on myös prosessin kuluessa selvitetty, mutta koska maalämpöputket joudutaan poraamaan vinoon rakennusten alle tai käyttämään lämpöpaalujärjestelmä, ei se tässä kohteessa kustannustehokasta. Suoraa määräystä siitä, miten alueen energia tulisi tuottaa ei ole annettu. Perusteena on, että puhtaan energian tuotantoteknologia kehittyy niin nopeasti, että jos me lyömme kaavalla tietyn ratkaisun nyt lukkoon, voi se osoittautua jo parin vuoden sisällä vanhentuneeseen tietoon pohjautuvaksi.

Täysin autotonta aluetta Vantaan kaupunki ei näe mahdolliseksi toteuttaa. Jo varmistuneet oppimiskampanjan tai uudelta nimeltään Tikkurilan osaamiskeskuksen käyttäjien tarpeeseen auto-, mopotai polkupyöräpaikoista on vastattu. Lisäksi kaupunkia sitoo sopimus Väyläviraston kanssa, jonka mukaan nykyisiä liityntäpysäköintipaikkoja ei saa vähentää. Näistä syistä on päädytty kahteen maanpäälliseen pysäköintitaloon. Pysäköintitalojen etuna on verrattuna maanalaiseen pysäköintiin niiden joustaminen ja ottaminen uuteen käyttöön, kun henkilöautojen käyttö tulevaisuudessa hiipuu.

Asemakaavan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu KILVA-työkalulla. Sen perusteella hankkeen vahvuuksia ovat sen sijainnista suoraan johdettavat asiat. Aseman vieressä oleva toiminnoiltaan sekoittunut alue vähentää liikkumisen tarvetta ja ohjaa kohti kestäviä kulkumuotoja. Päämäärään vie myös laadukas ja turvallinen kävely- ja pyöräily-ympäristö, joka on samalla viihtyisä ja jonka varrelle liiketilat ja julkiset tilat avautuvat. Alue on pilaantuneiden maiden kuorimisen seurauksena luontaista maanpintaansa alempana ja sen kasvillisuus on nuorta ruderaattikasvillisuutta. Sikäli istutettavat isoksi kasvavat puut lisäävät alueen hiilen sidontaa. Toisaalta tiiviiksi rakennettavalla alueella kasvullinen maanpinta jää väistämättä vähäiseksi.

Uusiutuvan energian varsinkin aurinkoenergian tuotantoon alue soveltuu hyvin, sillä länsipuolinen raidealue takaa esteettömän auringonpaisteen alueen kattopinnoille. Myös avoimen rata-alueen aiheuttamaa tuulisuutta voidaan hyödyntää pienin rakennuksiin integroitavin tuulivoimaloin. Myös alueellinen lämpöjärjestelmä (matalalämpö-) tukee resurssitehokkuutta. Kunnallistekniikan rakentamisessa hyödynnetään olemassa olevaa verkostoa mahdollisimman paljon. Hulevesiratkaisuina, kasvikatoin ja sääitä kestävin julkisivumateriaalein varaudutaan äärevöityviin sääilmiöihin.

Heikkoutena KILVA toi esiin hiilen säilymisen tulevassa rakenteessa. Säilymisestä ei toisaalta voine puhua, kun alue on nykyisellään rakentamaton ja paljas. Mutta on totta, ettei esim. puurakentamista nyt vaadita vaan pääasiallinen julkisivumateriaali on muurattu tiili. Puurakentaminen voi vaikeuttaa ääneneristävyyssuhteiden saavuttamista, kuten vastineen seuraavassa osassa todetaan. Kaupunki asettaa alueen tulevia rakentajia kilpailuttaessaan ehtoja, joilla pyritään mahdollisimman vähähiilipäästöiseen rakentamiseen. Ehtoja ei haluttu kaavaan suoraan kirjoittaa, sillä resurssiviisaaseen rakentamiseen liittyvät teknologiat ja materiaalit kehittyvät nyt nopeasti ja kaavan vahvistumisesta rakentamisen aloittamiseen voi kulua useita vuosia.

Myös massatasapainon kirjaaminen asemakaavaan on hankalaa, sillä täyttöjä joudutaan tekemään, koska alueelta on poistettua aikanaan pintamaat ja alueen luontainen maanpinta halutaan saavuttaa jo pelkästään katuliittymien takia. Täyttömaita on todennäköisesti saatavilla esim. Vantaan Energian lämpövaraston louhinnan yhteydessä, jolloin kiviaineksien kuljetusmatka Jokiniemeen jää varsin lyhyeksi. Toisaalta kaavalla asiaa on vaikea määrätä, kun hankkeiden aikataulu kummassakaan päässä ei ole asemakaavoituksen vallassa.

Meluntorjunta ja ilman laatu

Äänitasoerovaatimus 39 dB on toki korkea, mutta toteutettavissa tavanomaisia rakenneratkaisuin ja huolellisella suunnittelulla. Riittävän hyvä ikkunat ja parvekeovet löytyvät yleensä vakiomallistoista. Heikosti ääntä eristäviä, kevyitä ulkoseinärakenteita tulee välttää. Äänitasoeron $\Delta L_{A,vaad} = 40$ dB saavuttaminen edellyttää kevytrakenteisten ulkoseinien (puu- ja teräsrankaseinät, kevytbetoni, kevytsoraharkot ja vastaavat) rakenteen huolellista suunnittelua, valintaa ja toteutusta. Massiiviset kivirakenteiset ulkoseinät (betonisandwich, tiilikuori-lämmöneristesisäkuori) johtavat suuremman massansa ansiosta parempaan eristävyyteen ja lievempiin vaatimuksiin ikkunoille.¹

Oleskeluparvekkeita koskevaa kaavamäärästä on kaavoittajankin mielestä syytä muuttaa koskemaan myös niitä parvekkeita, jotka sijoittuvat alle 65 dB:n melualueelle. Parvekkeiden osalta on meluselvityksessä todettu, että äänitasoerovaatimus on enimmillään 15 dB. Oleskeluparvekkeelle muodostuviin äänitasoihin voidaan vaikuttaa myös rajoittamalla avattavien lasien pinta-alaa, kasvattamalla lasituksia paremmin ääntä eristävien kaiteen umpiosien ja piilien pinta-alaa sekä lisäämällä oleskeluparvekkeelle ääntä absorboivaa materiaalia. Mikäli oleskeluparvekkeen lasituksen äänitasoerovaatimus on 15 dB tai enemmän, oleskeluparvekkeen toteuttaminen on teknisesti vaativaa, ja viherhuone on tällöin toimivampi ratkaisu.²

Maaperäisen runkomelutason L_{prm} ohjearvo on asunnoissa ja majoitushuoneissa avoratojen ollessa kyseessä 35 dB. Vastaava luku toimisto- ja opetustiloissa on 40 dB. Ympäristöministeriön julkaiseman ”Melun- ja värinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa” oppaan perusteella ei ole aihetta vaatia tiukempaa runkomeluvaatimusta.^{2,3} Myös Suomen standardisoimisliiton SFS 5907:2022 mukaan asuinhuoneissa avoradalta kantautuva runkomelu L_{prm} voi luokassa A2 olla enintään 35 dB. Akustinen luokka A2 vastaa ääniympäristöasetuksessa säädettyjä velvoitteita. Rakennuksen ulkopuolisen äänilähteen aiheuttamat äänitasot luokassa A2 vastaavat pääosin valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) lukuarvoja.

Ilman epäpuhtauksia mitataan Tikkurilassa ja mittauspisteen tuloksia on syytä avata kaavaselostuksessa lausunnon ehdottamalla tavalla.

Pilaantuneet maat

Grönbergin lyijysulattamo toimi Jokiniemessä 1929–1984. Lyijyä sisältävää jätettä läjitettiin tontille ja sulattamon savukaasujen mukana lyijyä levisi laajalle ympäristöön. Ongelmallisin jäte oli savukaasujen pesussa syntynyt, erittäin lyijypitoinen pesuriliete, joka sisälsi myös korkeita arvoja dioksiineja ja furaaneja. Kaava-alue oli pahiten likaantunutta aluetta, jonka kunnostaminen tapahtui v. 2003–2004. Alueelta poistettiin kaikkiaan 83 000 tonnia voimakkaasti pilaantuneita massoja. Radanvarren luiskaan, nykyisen jk/pp-tien alle, jäi noin 190 m matkalle voimakkaasti pilaantuneita maita noin 1100 m³ eli noin 2200 t. Penkereen eristerakenteena on bentoniittimatto.

Pilaantuneita maita jäi myös Jokiniemenkadun länsipuolelle katurakenteiden luiskaan. Myös yksittäiset pisteet Villa Grönbergin puutarhassa jätettiin puhdistamatta, sillä puiden tai pensaiden juuristoa ei haluttu vahingoittaa. Eristetyistä pilaantuneista maista ei nykyisellään aiheudu ympäristö- tai terveysriskiä. Kun eristettyihin alueisiin tulevassa maanrakennuksessa kajotaan, tulee pilaantuneet massat poistaa ja puhdistaa.

Hulevesien hallinta

Pysäköintitalojen hulevedet ovat kattovesiä, jotka käsitellään muiden puhtaiden hulevesien tapaan viivytämällä niitä hulevesirakenteissa. Pysäköintialueen hulevedet - otetaan huomioon hulevesisuunnitelmissa. Työmaa-aikaisia hulevesiä koskeva määräys voidaan lisätä kaavaan.

¹ Melun- ja värinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.

² Melun- ja värinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:28.

³ YMo 2018. Ääniympäristö – Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä. Helsinki, ympäristöministeriö.

Tarkistukset:

Melumääräyksiä on tarkistettu siten, että oleskeluparvekkeita koskevaa melutasovaatimusta on laajennettu koskemaan myös pihojen ja kattopihojen leikki- ja oleskelualueita. Lisäksi määrätään, että asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (L_{Aeq}) asunnossa ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raitioliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (L_{AFmax}) ylitä 45 dB. Selostuksen lähtötietoihin lisätään ilman pienhiukkaspitoisuuksia, sekä pilaantuneita maita koskevat kohdat. Kaavan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu ELY-keskuksen omalla KILVA-työkalulla ja sen tulokset on sisällytetty kaavan ilmastovaikutuksia koskevaan kohtaan.

Kaavan liitemateriaaliaineistoon lisätään kartta alueen pilaantuneista maista. Kaavamääräyksiin lisätään, että työmaa-aikaiset hulevedet tulee hallita.

NRO 5**HSL, 2.8.2023****Lausunto:**

HSL kannattaa alueen kehittämistä ja kaavan tavoitteet ovat hyviä. HSL pitää tärkeänä, että aluevaraus ratapihan laajentamiseen ja kahden lisäraiteen rakentamiseen säilytetään, kuten nyt on tehtykin siten että LP-alue on otettavissa raideliikennekäyttöön tarvittaessa. Tikkurila on yksi Suomen vilkkaimmista asemista ja käynnissä olevan ratapihan muutostyön jälkeen kaupunkiraiteiden junilla on käytössä enää vain kaksi raidetta Tikkurilassa. Tulevaisuudessa esimerkiksi junien vuorovälin tihentäminen, täydentävä junatarjonta, jossa osa junista kääntyisi Tikkurilassa tai häiriönhallinnan kehittäminen voivat mahdollisesti edellyttää lisäraiteiden rakentamista Tikkurilaan.

Yhteydet alueella ja asemalle eri joukkoliikennemuotoihin tulee olla sujuvat, turvalliset ja viihtyisät, niin kävellen kuin pyöräillen. Myös esteettömyys tulee huomioida. Kaavaehdotuksessa tämä näyttää toteutuvan hyvin. Tuleekin varmistaa, ettei jatkokehittämisessä kestäville liikkumismuodoille varattuja tiloja oteta muuhun käyttöön. Jokiniemenkadun muutokset eivät saa hankaloittaa bussiliikenteen toimintaedellytyksiä, korotukset tulee suunnitella siten, etteivät ne aiheuta linja-autoille tarpeettomia tärähdyksiä. Alueella nyt oleville kaupunkipyöräasemille pitää jättää tilavaroja ja varmistaa niiden sopiva sijoittuminen. Myös mahdollisiin sähkökäyttöisiin kaupunkipyöriin, kuormapyöriin ja muihin uusiin kestäviin liikkumismuotoihin tulee aluetta suunniteltaessa varautua. Liityntäpyöräpysäköinnin sijoittamista alueelle tulee jatkosuunnittelussa tutkia. Pyöräpysäköinnin tulisi olla vähintään runkolukittavaa, mutta mielellään myös säältä suojattua.

Pysäköinnin keskittäminen tarvittaessa muunneltaviin pysäköintitaloihin on kannatettavaa, kuten kaavaehdotuksen selostuksessa on mainittu. Rakennettavat henkilöautojen pysäköintitilat tulisi myös toteuttaa vaiheittain todennetun tarpeen mukaan. Kuten kaavamateriaalissakin on todettu suunnittelualueen sijainti ja joukkoliikenneyhteydet mahdollistavat autottoman elämäntyylin ja tätä pitäisi rohkeasti toteuttaa myös sijoittamalla aseman läheisyyteen viihtyisyyttä ja elinvoimaa tuovia ratkaisuja ja huolella tutkia olisiko kaavamateriaalissa ehdotettu robottipysäköinti toimiva ratkaisu. Aluetta tulee tarkastella myös isompana kokonaisuutena, jotta välttämättömät henkilöautojen paikat tulee toteutettua järkevästi ja saattoliikenne asemalle toimii.

Rakentamisen aikaiset järjestelyt eivät saa häiritä joukkoliikennettä. Erityisesti Vantaan ratikan tunnelin rakentaminen tulee vaatimaan alueelle mittavia poikkeusjärjestelyjä, joissa suunnittelualueenhyödyntäminen voi tulla kysymykseen. HSL on mielellään mukana alueen kestäviin liikkumismuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa, erityisesti joukkoliikenteen pysäkkeihin liittyen.

Vastine

Pyöräily on otettu huomioon alueen suunnittelussa ja jatkosuunnittelussa voidaan vielä ottaa huomioon kaupunkipyöräasemien ja liityntäpyöräpysäköinnin tilantarpeet.

Joukkoliikenteen solmukohdassa sijainnista huolimatta Vantaan kaupunki ei näe mahdolliseksi toteuttaa täysin autotonta aluetta. Jo varmistuneet oppimiskampuksen tai uudelta nimeltään Tikkurilan osaamiskeskuksen käyttäjien tarpeeseen auto-, mopo- tai polkupyöräpaikoista on vastattu. Lisäksi kaupunkia sitoo sopimus Väyläviraston kanssa, jonka mukaan nykyisiä liityntäpysäköintipaikkoja ei saa vähentää. Näistä syistä on päädytty kahteen maanpäälliseen pysäköintitaloon. Pysäköintitalojen etuna on verrattuna maanalaiseen pysäköintiin niiden joustaminen ja ottaminen uuteen käyttöön, kun henkilöautojen käyttö tulevaisuudessa hiipuu. Pysäköintitalot toteutuvat joka tapauksessa siten, että pohjoinen radan varteen sijoittuva pysäköintitalo rakennetaan ensimmäisessä vaiheessa. Varmasti on järkevää tarkastella autopaikkojen todellista tarvetta ensin rakentuneen pysäköintitalon perusteella.

Jokiniemenkadulla tehtävät muutokset eivät hankaloita bussiliikennettä.

Tarkistukset

—

NRO 6**Kaupunginmuseo, 17.8.2023****Lausunto:**

Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002517 Jokiniemen kampus. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on suunnitella alueelle uutta tiivistä kaupunkiympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille.

Museo on antanut mielipiteensä Jokiniemen kampuksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro VKM/068/2022) ja museon rakennustutkija sekä arkeologi ovat osallistuneet asemakaavan valmisteluun. Kaupunginmuseo totesi OAS:sta antamassaan lausunnossa, että alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Kaupunginmuseo toi lisäksi esille, että kaavamuutosalueella sijaitsee asemakaavalla suojeltu Villa Grönberg (asemakaava 620500, hyv. kv 23.5.1983). Puutarhan keskellä sijaitsevan rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Lars Sonck ja se valmistui vuonna 1936. Kaupunginmuseo on pitänyt tärkeänä, että rakennusta ympäröivä avonainen ja puutarhamainen tila on riittävän suuri suhteessa sitä reunustavien uudisrakennusten korkeuteen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annetussa mielipiteessä kehoitettiin asemakaavamuutoksen yhteydessä ajantasaistamaan Villa Grönbergin suojelumääräys, sekä tutkimaan julkisivujen lisäksi myös mahdollisesti säilyneiden arvokkaiden sisätilojen suojelutarve.

Villa Grönbergistä on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 1989 (Korvenmaa, Tuominen; Villa Grönberg. RHS 1989). Voimassa oleva asemakaava on hyväksytty jo vuonna 1983, eli ennen rakennushistoriaselvityksen tekemistä. Asemakaavan nykyinen suojelumääräys on rakennuksen kulttuurihistoriallisten arvojen vaalimisen näkökulmasta vanhentunut. Kaupunginmuseon rakennustutkija on inventoinut rakennuksen syksyllä 2022 ja päivittänyt aiemman rakennushistoriaselvityksen tietoja vastaamaan paremmin rakennuksen nykytilaa ja sen suojeluarvojen määrittelyä (Silanto, Kirsti-tietokanta, VKM).

Lausunnolla olevassa asemakaavan muutosehdotuksessa on Villa Grönbergille annettu suojelumerkintä ja aiempaa kattavammat suojelumääräykset. Rakennuksen suojelu on ulotettu koskemaan ulkoasun lisäksi myös joitakin sen sisätiloja sekä niissä olevia yksityiskohtia, kuten marmorisia ikkunapenkkejä ja salin takkaa sekä porrashuoneen kaidetta ja käsijohdetta. Kaavaehdotuksessa on esitetty rakennuksen ympäristöä kehitettäväksi puistona (VP, Grönberginpuisto). Erityistä huomiota on kiinnitetty myös ympäröivään uuteen korttelirakenteeseen, joka tulee kehystämään Villa Grönbergin aluetta pohjoisen ja idän suunnasta. Suojellun rakennuksen lähimpien kortteleiden uudisrakennukset saavat olla enintään kolmikerroksisia. Näköyhteys pääradalle tulee säilymään, joten rakennus on jatkossakin myös junasta tunnistettava osa. Kaupunginmuseon näkökulmasta kaavaehdotuksessa on huomioitu riittävällä tavalla arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen voimakkaasti muuttuvassa kaupunkiympäristössä.

Vastine

—

Tarkistukset

—

NRO 7**Väylävirasto, 16.8.2023****Lausunto:**

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee Jokiniemessä Tikkurilan aseman koillispuolella Tikkurilan asemakeskuksen Dixin naapurissa. Alue rajautuu pohjoisessa Kinaporinpolkuun ja Kauratiehen, idässä Urheilutiehen ja Jokiniemenkatuun, etelässä Eric von Rettigin puistoon ja lännessä Helsinki – Riihimäki -rataosaan. Nykytilanteessa alueen pohjoisosan koulukorttelissa sijaitsevat Tikkurilan lukio, Vantaan aikuislukio, Jokiniemen koulu, Jokiniemen ala-aste ja Tiedonjyvän päiväkot. Valkoisenlähteentien eteläpuoli on asemakaavalla suojeltua, vuonna 1936 rakennettua Villa Grönbergiä lukuun ottamatta rakentamaton ja toimii pääasiassa väliaikaisena pysäköintialueena ja sorakenttänä.

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on suunnitella Jokiniemen kampusalueesta tiivistä kampusympäristöä oppimiskampukselle ja sen toimintaa tukeville toiminnoille, kuten työpaikoille, asumiselle sekä palveluille. Oppimiskampukseen sijoittuvat kaupungin palveluista ainakin Tikkurilan lukion ja Varian uudisrakennukset sekä Kasvupalvelut. Tarkoituksena on tehdä innovatiivinen kantakaupunki keskeiselle, helposti saavutettavalle ja näkyvälle paikalle pääradan varteen. Tavoitteena on joustava kaupunkirakenne, joka sallii erilaisten toimintojen sijoittumisen alueelle.

Väylävirasto on antanut 30.5.2022 lausunnon asemakaavamuutoksen osallistumis- arviointisuunnitelmasta, joka pääosin on huomioitu kaavatyössä. Väylävirasto pyytää kiinnittämään huomiota vielä seuraaviin näkökohtiin.

Rautatiealueen muutostarpeet (Helsinki – Riihimäki lisääminen -hanke)

Väylävirastolla on huomauttanut tarpeesta huomioida asemakaavatyössä Helsinki – Riihimäki kapasiteetin lisääminen -ratahankkeen edellyttämät rautatiealueen muutostarpeen. Väyläviraston hallinnoiman rautatiealueen ja asemakaavan mukaisen rautatiealueen kapeudesta johtuen osa hankkeessa toteutetuista sähköratapylväistä ja niiden perustuksista sijoittuvat joko osittain tai kokonaan Vantaan kaupungin hallinnoimalle alueelle Teatteripolun jalankulku- ja pyörätien länsipuolella. Vantaan kaupungin alueelle sijoittuville rakenteille on saatu kaupungilta sijoituslupa (LP-092-2021-07911). Kaava-aineistosta ei ilmene onko rautatiealue rajattu asemakaavan muutosehdotuksessa siten, että ratahankkeessa toteutetut sähköratapylväiset sijoittuvat jatkossa kokonaisuudessaan rautatiealueen puolelle. Tämä tulee vielä varmistaa ja tarvittaessa tarkistaa kaavaehdotukseen rautatiealueen rajausta.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja värinä

Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu- ja värinäselvitykset. Selvitysten pohjalta asemakaavan muutosehdotukseen on sisällytetty tarvittavia kaavamääräyksiä melu-, runkomelu- ja värinähaittojen ennaltaehkäisemiseksi. Seuraavien meluselvityksen suositusten osalta kaavamääräykset näyttäisivät kaavaehdotuksesta kuitenkin puuttuvan. Meluselvityksen mukaan melutason päivä- ja yöajanohjeavot ylittyvät Grönberginpuiston alueella ilman meluntorjuntaa. Kaavaehdotuksessa ei kyseiselle alueelle ole meluntorjuntaa osoitettu. Lisäksi meluselvityksen mukaan osa korttelialueiden kattopihoista sijoittuu melualueelle ja näiden suojaamiseksi on todettu tarvittavan kortteleiden jatkosuunnittelun yhteydessä tarkemmin määritettävää meluntorjuntaa. Meluselvityksessä suositeltu kaavamääräystä, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää oleskelu- ja leikkialueilla päiväaikana (LA,eq,7-22) 55 dB eikä yöaikana (LA,eq,22-7) 45 dB (uusi alue). Tämä määräys tulisi vielä täydentää kaavaehdotukseen.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine

Toimenpideluvitettuja sähköratapylviä ei vielä ehdotusvaiheessa oltu huomioitu, mutta rautatiealueen rajausta voidaan muuttaa niin, että pylvää jäävät LR-alueen puolelle.

Oleskelu- ja leikkialueita koskeva melumääräys on syytä lisätä kaavamääräyksiin. Sen sijaan Grönberginpuisto on suurimmaksi osaksi myös voimassa olevassa kaavassa puistoaluetta. Puistoalueen merkintää tosin laajennetaan nyt ulottumaan myös suojellun Villa Grönbergin rakennuksen alueelle. Grönberginpuiston avoin luonne ja vanhan tiilisen rakennuksen asema radanvarsimaisemassa eivät puolla meluidan, penkereen tai muun meluesteen rakentamista rakennuksen ja radan väliin. Villa Grönbergin tulee jatkossakin näkyä radalle.

Kaupunginmuseon antamassa lausunnossa todetaan, että kaavaehdotuksessa on huomioitu riittävällä tavalla arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen sekä turvattu rakennusperintökohteen kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen voimakkaasti muuttuvassa kaupunkiympäristössä. Näköyhteys pääradalle tulee säilymään, joten rakennus on jatkossakin myös junasta tunnistettava osa.

Puiston alueelle on mahdollista tehdä kasvillisuuden, maastonmuotoilun tai puistokalusteiden avulla kohtia, joissa ratamelun vaikutusta saadaan vähennettyä.

Tarkistukset

LR-aluetta on laajennettu itään niin, että sähköratapylvää perustuksineen sijoittuvat rautatiealueelle. Lisätään oleskelu- ja leikkialueita koskeva määräys kaavamääräyksiin.

NRO 8**Suomi-rata Oy, 23.8.2023****Lausunto:**

Suomi-rata Oy on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa pääradan lisäraidevarauksen näkökulmasta.

Väyläviraston tekemän linjauksen mukaisesti Pasila – Kerava -rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua kahteen lisäraiteeseen (yhteensä kuusi raidetta). Väylävirasto on myös todennut niiden olevan pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia.

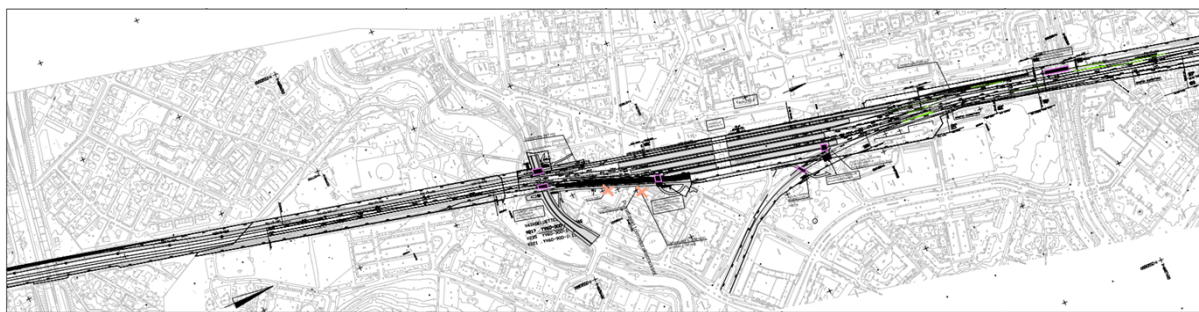
Vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle on Lentorata, jonka suunnittelun edistämisestä vastaa tällä hetkellä Suomi-rata Oy.

Suomi-rata Oy:llä on käynnissä Lentoradan YYA sekä esiselvitys, jossa on myös tutkittu hankevaihtoehtoa ja arvioitu vaikutuksia, jossa Pasila-Kerava välille rakennettaisiin yksi lisäraide. Lähtötietona lisäraidevaihtoehdossa on ollut Väyläviraston vuonna 2018 laatima Pasila – Kerava -radan lisäraiteiden aluevarausselvitys (Liikenneviraston suunnitelmia 2/2018).

Lisäraide sijoittuisi Tikkurilan aseman kohdalla nykyisen pääradan itäpuolelle ja lisäraiteen rakentaminen edellyttäisi muutoksia mm. liityntäpysäköintijärjestelyihin ja raitteihin. Lisäraidetta varten olisi tarpeen rakentaa myös siltoja sekä ratapihajärjestelyiden myötä Hakkilan ratalinjausta olisi tarpeen siirtää. Suomi-rata Oy julkaisee Lentoradan esiselvityksen vasta lokakuussa. Laitamme lausunnon liitteeksi suunnitelmakartan ratakilometrivililtä 14–16, jossa muutokset on esitetty ja jotta muutosten vaikutukset kaavamutoksessa voidaan huomioida.

Väylävirasto on 16.8.2023 lausunnossaan tuonut esille, – Suomi-rata Oy toteaa, että se yhtyy näiltä osin ko. lausuntoon. Lausunto Jokiniemen kampuksen asemakaavan muutosehdotusta (kaava nro 002517)

Liite (tässä ei mittakaavassa) kts. alkuperäinen

**Vastine**

Kaavassa on varauduttu mahdollisiin lisäraiteisiin ja Hakkilan ratalinjauksen siirtoon. Toimenpideluvitettuja sähköratapylviä ei vielä ehdotusvaiheessa oltu huomioitu.

Tarkistukset

LR-aluetta on laajennettu itään niin, että sähköratapylväät perustuksineen sijoittuvat rautatiealueelle.