

Kaavaehdotusvaihe (17.11.-16.12.2021)

Kaavaehdotuksesta on annettu 10 lausuntoa ja 7 kirjallista muistutusta. Yhteenveto lausunnoista ja muistutuksista sekä kaavoituksen vastineet:

1. Lausunto: Keski-Uudenmaan Vesi kuntayhtymä (KUVESI) & Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä (KUVES), 18.11.2021

Pyydämme ottamaan kaavoituksessa huomioon runkovesijohtomme, jonka sijainti (ei tarkka) liitteenä.

Vastine: Runkovesijohto on huomioitu tarvittavilta osin asemakaavassa ja huomioidaan tarkemmissa katu- ja puistosuunnitelmissa.

2. Lausunto: Helsingin kaupungin museo/Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo, 8.12.2021

Järvenpään kaupunki on pyytänyt Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon lausuntoa Ainolan aluekeskuksen asemakaavaehdotuksesta. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on tutustunut ehdotukseen rakennetun kulttuuriympäristön sekä maiseman vaalimisen näkökulmasta, ja on päättänyt lausua kantanaan seuraavaa.

Asemakaavasuunnittelun lähtötavoitteena on yleiskaavan ja viitesuunnitelmien pohjalta luoda edellytykset pääraataan ja Ainolan uuteen asemaan tukeutuvan, urbaanin, kestävä ja laadukkaan aluekeskuksen rakentumiselle.

Suunnittelualaue on pääosin rakentamatonta metsä- ja peltoaluetta sekä tie- ja katualueita. Suunnittelualaue rajautuu pohjoisessa Poikkitie (mt 145) tiealueeseen, lännessä Lepola II asemakaava-alueeseen, etelässä asutus- ja peltoalueisiin sekä idässä Lidl:n logistiikkakeskuksen tonttiin ja viheralueisiin. Koko eteläisen Järvenpään alueella on huomattavia rakentamispaineita. Lepolan uusien asuinalueiden rakentuessa rakentamista ja uuden asutuksen painopistettä ollaan siirtämässä perustellusti kohti etelää, pääradan varteen ylempien kaavatasojen ohjauksen mukaisesti.

Alueella ei ole suojeltuja alueita tai kohteita eikä muinaismuistoja. Pohjolan tila sekä tilan navettarakennus sijoittuvat suunnittelualaueelle ja ne ovat kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmassa sijoitettu toimenpideluokkaan 3 (suojelutarve selvi-

tetään tarkemman suunnittelun yhteydessä). Pohjolan tilan ympäristökokonaisuuteen kuulunut päärakennus on kaupungin toimesta huutokaupattu ja purettu alueelta. Pohjolan tilan kulttuuriympäristöarvoja huomioidaan lähiympäristöön muodostuvien puistokokonaisuuksien suunnittelussa.

Luonnoslausunnossaan museo totesi, että Pohjolan tilan rakennusten säilyminen ja mahdollinen suojeleu täytyy vielä kaavaprosessin edetessä tutkia perusteellisesti. Ottaen huomioon Pohjolan tilan päärakennuksen purku, edustaa kivinavetta alueen ainoaa rakennettua historiallista kerrostumaa. Kivinavetan rakennukselle onkin osoitettu asemakaavassa suojelumerkintä määräysosalla; "rakennusala, jolla sijaitsevan taajamakuvan ja paikallis-historian kannalta arvokkaan rakennuksen ominaispiirteet tulee korjaus- ja muutostöissä säilyttää".

Tämän johdosta Keski-Uudenmaan alueellisella vastuumuseolla ei ole Ainolan aluekeskuksen asemakaavan ja asemakaavan muutoksen kaavaehdotuksesta huomautettavaa.

Vastine: Lausunnon huomiointi kaavasuunnittelussa ei edellytä muutoksia kaavakarttaan.

3. Lausunto: Väylävirasto, 9.12.2021

Väylävirasto on tutustunut asemakaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualaue sijaitsee Etelä-Järvenpäässä noin kahden kilometrin etäisyydellä Järvenpään keskustasta. Alue sijoittuu Helsinki – Riihimäki -rataosan varteen, Poikkitie (mt 145) eteläpuoliselle alueelle. Asemakaavan tavoitteena on luoda edellytykset pääraataan ja Ainolan uuteen asemaan tukeutuvan urbaanin, kestävä ja laadukkaan aluekeskuksen rakentumiselle eteläiseen Järvenpäähän. Tavoitteena on luoda kaupunkikuvaltaan ja julkisilta tiloiltaan laadukas aluekeskus, jossa yhdistyvät monipuolinen asuminen, työpaikat, lähipalvelut, kestävä liikennejärjestelmä sekä uuden Ainolan aseman liityntäpysäköinti.

Pasila – Riihimäki välityskyvyn nostamisen 2. vaiheen ratasuunnitelma

Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu Pasila – Riihimäki välityskyvyn nostamisen 2. vaiheen ratasuunnitelma ja osoitettu rautatiealueen ulottuvuus sen mukaisesti. Ratasuunnitelmassa rautatiealue on kuitenkin osoitettu Ainolan Aseman

alikulun ympäristössä liian kapeaksi eikä asemalle toteutettavia hissi- ja porrasyhteyksiä saada sovitettua asemakaavaehdotuksen mukaiselle rautatiealueelle, joka on kaavassa osoitettu ratasuunnitelman mukaisesti. Väylävirasto esittää, että asemakaavaehdotusta tarkistetaan vielä alikulun kohdalla siten, että hissi- ja porrasyhteydet saadaan sijoitettua kokonaisuudessaan rautatiealueen puolelle. Väylävirasto toimittaa tämän osalta rautatiealueen rajausesityksen Järvenpään kaupungille. Väyläviraston yhteyshenkilö asiassa on projektipäällikkö Riitta Parviainen.

Ainolan aseman liityntä- ja saattoyhteydet

Ainolan aseman ympäristön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota sujuvien liityntä- ja saattoyhteyksien järjestelyihin sekä esteettämiin kulkuyhteyksiin kaupunkirakenteesta aseman laiturialueille. Kaavaehdotuksen aineistossa on kuvattu, että korttelin 2135 autopaikkojen korttelialueelle (LPA-42) sijoitetaan aseman liityntäpysäköintiä ja Sinfonia-aukiolle (katu/tori) sijoitetaan aseman saattoyhteyksiä sekä lyhytaikaista pysäköintiä. Väylävirasto esittää, että asemakaavamääräyksiin kirjataan vielä kyseisten liityntä- ja saattoyhteyksien sijoittuminen em. kortteli- ja katualueille.

Radan huoltotieyhteydet

Nykytilanteessa radan itäpuolella sijaitsee Horsmatie, jota radan kunnossapito käyttää huoltotieyhteytenä rautatiealueelle kulkemiseksi. Asemakaavaehdotuksessa Horsmatien kohdalle on osoitettu Jokamiehenraitti -niminen jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu (pp). Väylävirasto huomauttaa, että Jokamiehenraitilla on kaavassa tarpeen sallia radan huoltoajo.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto on antanut asemakaavaluonnoksesta lausunnon 1.11.2018, jossa on huomautettu tarpeesta laatia kaavatyön yhteydessä rautatien melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset. Väylävirasto pitää hyvänä, että luonnosvaiheen jälkeen melu- ja tärinäselvitykset on laadittu. Väylävirasto huomauttaa, että laadittuja selvityksiä ja kaavaehdotusta on kuitenkin vielä tarpeen tarkistaa seuraavilta osin:

- Meluselvityksessä käytetty rakennusten massoittelu ja käyttötarkoitukset

poikkeavat nähtäville asetetussa asemakaavaehdotuksessa osoitetuista ratkaisuista.

- Tärinäselvityksestä ei ilmene miten Pasila – Riihimäki -radan välityskyvyn parantamisen 2. vaiheessa toteutettavat lisäraiteet on otettu huomioon tärinän ja runkomelun suuruutta arvioitaessa.

Meluselvitys tulee päivittää asemakaavaehdotuksen mukaiseksi ja tärinäselvityksessä tulee huomioida lisäraiteiden vaikutukset. Päivitetyt selvitykset tulee asettaa nähtäville yhdessä kaavaehdotuksen kanssa, jotta asemakaavan vaikutuksia voidaan arvioida.

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

Vastine: Asemakaavakarttaan on tehty muutoksia lausunnon perusteella. Rata-suunnitelmasta poiketen rautatiealueeksi (LR) varattavat alueet tarkistetaan asemakaavaan toimitetun rajausesityksen mukaisesti. Liityntäpysäköinnin sijoittaminen on täydennetty LPA-42 kaavamääräyksiin, samoin on täydennetty ohjeellisilla merkinnöillä Sinfonia-aukiolle esitetyt havainnollistavat täydennykset saattoliikennettä ja lyhytaikaista pysäköintiä varten.

Jokamiehenraitin pp/h-merkintöjä on arvioitu uudelleen ja muokattu lausunnon myötä. Väyläviraston tavoitteet ovat ristiriidassa kaupungin tavoitteiden kanssa koskien huoltoajon sallivaa kaavamerkintää Jokamiehenraitilla. Kaupungin tahtotila on ohjata mahdollisimman vähän ajoneuvoilla kulkevaa liikennettä, myös huoltoliikennettä, Jokamiehenraitille. Mikäli Jokamiehenraitti merkittäisiin koko pituudeltaan sekä kaavassa että katusuunnitelmassa PP/H merkinnällä, pohjois-eteläsuuntaista pyörätietä ei olisi mahdollista toteuttaa toivotulla laatusolla. Katualueen kunnossapito ei edellytä huoltoajon mahdollistamista eikä esimerkiksi taksiliikennettä olisi tarpeen mahdollistaa lainkaan. Vaikka asemakaavaan ei ole osoitettu PP/h-merkintää laajemmin, voitaisiin kuitenkin tutkia tarvittavan rata-alueen kunnossapidon salliminen erillisen liikennemerkkin mahdollistamana.

Luonnosvaiheen jälkeen laaditut ympäristöselvitykset (melu ja tärinä) tilattiin samalla konsulttitoimeksiannolla. Käytännössä selvitystyö jakautui talon sisäisesti kuitenkin eri tekijöille. Meluselvityksen osalta lisäraiteet oli selkeästi huomioitu, tärinäselvityksen laatua ja käytettyjä lähtötietoja ei ole huomattu kyseenalaistaa ennen Väyläviraston lausuntoa. Konsulttiin on oltu yhteydessä ja pyydetty tarkistamaan selvityksessä käytetyt lähtötiedot ja mahdolliset muutostarpeet. Aikataulusyistä asiaa ei ole saatu varmistettua ennen asemakaavan hyväksymiskäsittelyyn saattamista.

Selvitystarkkuuden tulkinnanvaraisuudesta huolimatta asemakaavaan on annettu kaava-määräykset tärinävaikutusten huomioimiseksi voimassa olevien suositusten mukaan (/tä-1) radanvarsikortteleihin. Tärinämääräyksessä tä-1 edellytetään, että tärinän voimakkuus ei saa ylittää voimassa olevia voimassa olevia suositus- ja enimmäisohjeita. Suositusten (VTT:n tiedotteet 2278 ja 2589/ Talja 2004, 2011) mukaan uusien normaalien asuin-rakennusten rakenteet on suunniteltava niin, että tärinän voimakkuus rakennuksissa ei ylitä C-luokan rajaa 0,3 mm/s. Suositusten mukainen C-luokan raja-arvo on yleisesti käytetty tavoitearvo normaalien uusien asuinrakennusten suunnittelussa, eikä tiukempia vaatimuksia ole aikaisemmin esitetty muissa vastaavissa radanvarsikohteissa, joten yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti C-luokan raja-arvon voidaan myös tässä kaava-hankkeessa katsoa olevan riittävä. Riittävät rakennesuunnitteluratkaisut tulevat esitettäväksi tarkempien suunnitelmien ja lisäselvitysten pohjalta rakennuslupa-vaiheessa.

Aikataulusyistä meluselvitystä ei saatu samanaikaisesti kaavaehdotuksen kanssa valmiiksi. Päivitetty meluselvitys on toimitettu erikseen tiedoksi ja tullaan täydentämään kaava-aineistoon.

4. Lausunto: Caruna Oy, 14.12.2021

Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen mukaisesti. Kaavan ja kaavamutoksen myötä sähkön käyttö alueella kasvaa ja tämä vaatii maakaapelointeja ja uusia puistomuuntamoita.

Uusille puistomuuntamoille on osoitettu ohjeelliset paikat asemakaavaehdotuksessa (mu-1) merkinnällä. Nykyisen muuntamon kohdalla ei ole mu-1 merkintää.

Puistomuuntamoina käytämme Carunan rakentamistapaohjeen mukaisia vakio-rakenteisia ja -värisiä muuntamoita. Muuntamoiden suhteen tulee huomioida paloturvallisuuteen liittyvät etäisyysvaateet (8m vähimmäisetäisyys rakennukseen).

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti. Meillä ei ole muuta huomautettavaa. Toivomme saavamme tiedoksi, kun kaava on vahvistettu.

Vastine: Ilmajohdot ja pylväsmuuntamo alueelta on ollut tarkoitus poistaa kaupunkitekniikan suunnittelun toimesta alueen katu- ja puisto-suunnitelmien yhteydessä. Pylväsmuuntamolle ei sen vuoksi ole varattu paikkaa kaavakartalta eikä luonnosvaiheen lausunnossa siihen otettu erikseen kantaa. Pylväsmuuntamon korvaavalle puistomuuntamolle on esitetty korvaava ohjeellinen sijainti Pohjolanpuistoon; puistomuuntamon tarkka sijoituspaikka tarkentuu edelleen puistosuunnitelman ja erillisen sijoittamissopimuksen perusteella. Puistomuuntamoiden vähimmäisetäisyydet muihin rakennuksiin tarkistetaan asemakaavakarttaan.

Alueen taideohjelmissa on mainittu puistomuuntamot yhtenä taiteen toteuttamisen kohteina alueella. Puistomuuntamoiden hyödyntäminen ja kustannuksista sopiminen tarkentuvat, kun taiteen toteuttamisen suunnittelu käynnistyy alueelle taidekoordinaattorin ja ohjausryhmän ohjaamana.

Tieto asemakaavan voimaantulosta toimitetaan sähköpostitse.

5. Lausunto: Uudenmaan liitto, 15.12.2021

Uudenmaan liitto on antanut lausunnon asemakaavasta sen valmisteluvaiheessa. Lausunnossa edellytettiin, että asemakaavan jatkosuunnittelussa tulee osoittaa korttelialueelle sijoitettavan vähittäiskaupan rakennusoikeudet, ja että alueelle sijoittuvan korkean rakentamisen vaikutukset länsipuolen RKY-alueen maisematiilaan selvitetään. Liiton lausunto on otettu huomioon asemakaavaehdotuksen valmistelussa.

Sekä maakunta- että yleiskaavatilanne alueella on muuttunut sitten asemakaavan valmisteluvaiheen. Voimaan on hallinto-oikeuden 24.9.2021 antamalla päätöksellä tullut Uusi-maa-kaava 2050-kokonaisuuteen sisältyvä Helsingin seudun vaihe-maakuntakaava muutoin kuin siltä osin, kuin kaavasta tehtyjen valitusten jatkokäsittely on kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Valituksenalaiset osat eivät taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen liittyvää kaupan ohjausta lukuun ottamatta koske Ainolan aluekeskuksen asemakaava-alueita. Maakunta-kaava ei kuitenkaan ole voimassa alueella, sillä asemakaavoitusta ohjaa oikeusvaikutteinen, 22.6.2021 lainvoiman saanut Järvenpään yleiskaava 2040.

Uudenmaan liitto toteaa, että Ainolan aluekeskuksen asemakaavaehdotus tukee maakuntakaavan keskeisten periaatteiden toteutumista. Näitä ovat mm. kestävä liikunnan edellytysten parantaminen tehostamalla maankäyttöä asemaseutuihin tukeutuen.

Vastine: Lausunnon huomiointi kaavasuunnittelussa ei edellytä muutoksia kaavakarttaan.

6. Lausunto: Hyvä Kasvaa Ristinummella-ryhmä, 16.12.2021

Korostamme alueen asukkaina lausunrossamme liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamista. Näemme tärkeäksi alueen liikkeiden menestymisedellytysten turvaamisen luomalla niiden asiakkaille sujuvat liikenneyhteydet myös autoilla kuljettaessa. Menestyvät yritykset ovat elinehto alueen kukoistukselle. Samoin lausunrossamme korostamme liityntäpysäköinnin toimivuuden varmistamista osana Ristinummen- Ainolan-Lepolan asukkaiden sujuvaa pendelöintiä. Muistutuksessamme on kaksi muutosehdotusta liikenneratkaisuihin. Ensimmäisessä muutosehdotuksessa on kaksi vaihtoehtoista ratkaisua, jotka sujuvoittaisivat helposti tukkoiseksi muuttuvaa Viulukonsertonkatua sen liikenneympyrän puoleisessa päässä. Muutosehdotus 1 lisää turvallisuutta Viulukonsertonkadulla (erityisesti Viulukonsertonkujan avaaminen) ja samalla korttelin 2135 pysäköintilaitoksen sujuvaa liityntäpysäköintiä. Muutosehdotus 2 sujuvoittaa liikennettä ja parantaa alueen uusien yritysten asiakasliikennettä.

Taustaa muutosehdotus nro 1:een:

Viulukonsertonkadun automääräksi tulevaisuudessa on laskettu 8520 autoa vuorokaudessa. Tämän pohjalta voidaan tehdä ennuste automäärästä neljälle pahimmille tunneille huomioiden töihin menon ja töistä paluun liikenteellisesti vilkkaimmat ajat.

Oletetaan, että yhteensä 50% autoista kulkee aamun kahden ja iltapäivällä kahden pahimman tunnin aikana, niin Viulukonserton kadulla kulkee silloin neljän pahimman tunnin aikana 17,8 autoa minuutissa (yhteensä molempiin suuntiin, mutta huippujen aikana lähes kaikilla on sama suunta), eli tasaisella vauhdilla auto aina 3,38 sekunnin välein. Jos 75% liikenteestä osuisi neljälle pahimmalle tunnille, niin silloin auto menisi 2,25 sekunnin välein.

Toisena näkökulmana on S-marketin asiakkaat, eli heidän aiheuttamat ja heidän kokemat ongelmat liikenteen sujuvuudessa. Töistä paluun aikaan on vilkkaasti liikenne Viulukonsertonkadulla ja todennäköisesti myös S-Marketin asiakasliikenteessä. S-Marketin asiakkaina käy muitakin kuin alueen asukkaita ja pois lähtiesään he joutuvat ylittämään kadun pääliikennettä vastaan. Tämä tukkii ulosajoa S-marketista ja hankaloittaa liikennettä Viulukonsertonkadulla.

Kolmantena näkökulmana korttelin 2134 S-Marketin ja muiden alueen liikkeiden menestymisen. Menestyvät liikkeet ovat sydän elävälle Ainolan keskukselle. Tämän vuoksi myös autoilevien asiakkaiden sujuva alueen saavutettavuus on tärkeää.

Muutosehdotus nro 1: Viulukonsertonkujan avaaminen Ainolanväylälle

Vaihtoehto a) Korttelin 2135 osalta kaupunki pohtii ko. korttelin pysäköintilaitoksen kulku-yhteyden avaamista Ainolanväylälle. Tämä on erittäin hyvä ajatus, sillä autolla saapuville on mahdollisuus kätevästi liityntäpysäköintiin kuormittamatta Viulukonsertonkatua. Vielä parempi vaihtoehto on kuitenkin avata Ainolanväylältä liityntä Viulukonsertonkujalle, josta on myös ajoyhteys ko. pysäköintilaitokseen. Viulukonsertonkujan avaaminen Ainolanväylälle palvelisi liityntäpysäköintiä lisäksi alueen liiketoimintaa. Myös S-Marketille syntyisi sujuvampi asiakasliikenne. S-Marketin asiakasliikennettä voisi myös ruuhkaisina aikoina opastaa esim. liikennemerkein kiertämään S-Marketin korttelia (2134) myötäpäivään.

Vaihtoehto b) Jos Ainolanväylän yli tapahtuva kääntyvä liikenne koetaan liian vaaralliseksi vaihtoehdoksi, niin vaihtoehtona on avata Viulukonsertonkujan ns.

suuntaisliittymällä, eli Ainolanväylältä ainoastaan lännestä tulevat voivat kääntyä Viulukonsertonkujalle ja Viulu-konsertonkujalta voi kääntyä Ainolanväylälle vain, jos jatkaa matkaa itään. Tällöin kääntyäessä ei voi ylittää toiseen suuntaan kulkevaa liikennettä. Tämä lisää Ainolanväylän sujuvuutta ja turvallisuutta. Samoin S-Marketin asiakkaiden tulee ajaa koko ajan liikenteen suuntaisesti, eivätkä hekään ylitä missään vaiheessa vastakkaiseen suuntaan kulkevaa liikennettä. Tämä vaihtoehto lisää sujuvuutta ja turvallisuutta myös Viulukonsertonkadulla. Kulkusuuntien ohjaus tehdään kääntymisen kielletty ja/tai pakollinen kääntymissuunta liikennemerkkeillä (sekä tarvittaessa Ainolanväylälle laitettavalla keskiaidalla tai -korokkeella). Tästä ratkaisusta tulee erittäin merkittävä lännestä autolla saapuvien liityntä-pysäköinnille, sillä he pääsevät suoraan Korttelin 2135 pysäköintilaitokseen.

Viulukonsertonkujan avaamisessa huomioitavia asioita sekä a) ja b) -vaihtoehtoissa.

- Ainolanväylän korko näyttää oleva Viulukonsertonkujan kohdalla 45.4. Korttelien rakennuksien korko on ilmeisesti 47.4. Näin Viulukonsertonkujaa tulee pituuskaltevoittaa 25 metrin matkalla, että päästään alle 8 % kaltevuuteen.
- Korttelin 2134 Viulukonsertonkujan liittymän pientä pysäköintialuetta voisi tarvittaessa alentaa jonkin verran, jolloin sisäänajoliittymä olisi pysäköintialueen kanssa tarvittaessa samassa tasossa.
- Viulukonsertonkujan sadevesien johtaminen samoihin paikkoihin, minne Ainolan-väylän sade- ja sulamisvedet johdetaan alikäytävän alla.
- Korttelin 2135 pysäköintitalon Viulukonsertonkujan liittymän kautta ajo voidaan oh-jata pysäköintitalon mahdolliseen kellarikerrokseen tai maanpäälliseen kerrokseen.
- Kyrölän alueen hulevedet tulee ohjata putkessa Viulukonsertonkujan poikki lähellä
- Viulukonsertonkatua (tai alueella, jossa ollaan lähellä normaalia korkotaso).

- Lisäksi on mahdollisesti tehtävä muutoksia kevyenliikenteen alle tai sen viereisille alueille sijoitettuihin kunnallisteknisiin ratkaisuihin (näistä valittavasti emme saaneet kartoista selvää, mutta mahdolliset tarvittavat muutokset ovat järjestelyasioita).
- Kevyenliikenteenväylää tulisi alentaa Viulukonsertonkujan päässä, mutta ei yhtä paljon kuin, mitä tulisi tehdä, jos korttelin 2135 pysäköintilaitokseen tehtäisiin liittymä suoraan Ainolanväylältä. Jos liittymä pysäköintilaitokseen tehdään Viulukonsertonkujalta, niin nousuosuus itään päin menevillä pyöräilijöille jäisi pienemmäksi.

Mielestämme kaikki edelliset asiat ovat ratkaistavissa, joka mahdollistaisi Viulukonsertonkujan avaamisen Ainolanväylälle.

Taustaa muutosehdotus nro 2:een:

SitoWisen tekemissä liikennetarkasteluissa 2018 lopussa on ennustelaskettu, että tulevaisuudessa ulosmenon (ja sisäänajon) kahden liikenneympyrän välissä kulkee vuorokaudessa 8950 autoa, josta ainoastaan 430 autoa (215 autoa yhteen suuntaan) on laskettu kuuluvan Diggarinkadun liikenteeseen. Laskelmien tekemishetkestä suunnitelmat ovat ehkä muuttuneet, sillä Diggarinkadulle tällä hetkellä on tulossa ainakin

- Nykyiset Wurth ja kylmäasema sekä
- Padel-halli (Diggarinkatu 2)
- Motonet (Diggarinkatu 8b)
- Rusta (Diggarinkatu 10)
- Ja sitten vielä kysymys, että tuleekohan muita

Tämä 215 autolla kulkevaa asiakasta vuorokaudessa on ainakin reippaasti alakannttiin, jos vertaa vaikka vastaavien liikkeiden asiakkaiden automääriin muualla.

Muutosehdotus nro 2: Diggarinkadun ja Viulukonsertonkadun liikenneympyrän muuttaminen nelikaistaiseksi samoin kuin liikenneympyrästä seuraavaan liikenneympyrään menevä katu muutetaan nelikaistaiseksi.

Liikenneympyröiden väli muuttuu tukkoiseksi, kun Viulukonsertonkadun 8520 autoon lisätään Diggarinkadun todellinen automäärä. Tukkoisuus heijastuisi myös Viulukonserton- ja Diggarinkadulle. Ko. katujen liikenneympyrän ja liikenneympyröiden välisen kadun nelikaistaisuus sujuvoittaisi myös Diggarinkadun asiakasliikennettä, joka lienee edellytys myös uusien yritysten tyytyväisyydelle. Jos tilan puitteissa on mahdollista, niin tätä vaihtoehtoa kannattaisi tutkia.

Toisena vaihtoehtona on ohjata Diggarinkadun asiakkaita käyttämään Riffikatua ja siitä Pohjoisväylän ja Ainolanväylän liikenneympyrän kautta eteenpäin.

Vastine: Muutosehdotuksessa 1 esitettyä Viulukonsertonkujan liittymän avaamista Ainolanväylälle tutkittiin kaavaluonnosvaiheessa, eikä toteuttamiselle ja ratkaisun suunnittelemiselle olisi perustavanlaatuisia esteitä. Liittymän avaaminen olisi kuitenkin edellyttänyt liikennevalo-ohjattua risteystä, mitä ei nähty tavoiteltuna ratkaisuna Ainolan-väylälle. Kaavaluonnoksen jälkeen katusuunnitelmia on edistetty yhteissuunnittelulla liikenne- ja kaupunkitekniikan suunnittelun kanssa. Jatkosuunnitteluun eli kaavaehdotuksen valmisteluun edettiin kuitenkin nyt kaavaehdotukseen jalostetulla mallilla.

Muutosehdotus 2 on varsin ajoneuvoliikenteeseen keskittyvä ja on melko epätodennäköistä, että muutostarpeita Diggarinkadulle olisi tarpeen tutkia tarkemmin tässä vaiheessa. Boogien yritysalueen tontit on kaikki myyty ja alueen toimijat ovat tiedossa. Alue ei ole vielä täysin rakentunut eikä käytännössä toteutuvaa liikennemäärää voida todentaa liikennemallinnuksia tarkemmin. Katuympäristö on mitoitettu laajemmankin yritysalueen tarpeet huomioiden. Myös Ainolan aluekeskuksen rakentuminen on huomioitu tulevaisuudessa rakennettavana alueena. Todennäköistä on, ettei Diggarinkadun kiertoliittymän tai muun katuverkon muuttaminen nelikaistaiseksi ole tarpeen, mutta liikenteen kehittymistä seurataan alueen rakentuessa täysin valmiiksi. Boogien yritysalueelle laadittu asemakaava mahdollistaa yritysalueetta

palvelevan ajoneuvoliikenteen tonteilla Riffikadun ja Diggarinkadun välillä.

Lausunto on annettu tiedoksi kaupungin liikennesuunnitteluun ja Ainolan aluekeskuksen katuverkon tarkemmasta suunnitellusta vastaavalle kaupunkitekniikan suunnittelulle. Lausunto ei kuitenkaan anna aihetta muuttaa kaavakartan ratkaisuja.

7. Lausunto: Uudenmaan ELY-keskus, 16.12.2021

ELY-keskuksen luonnosvaiheessa antama lausunto on huomioitu pääosin hyvin. Meluasioihin ei luonnosvaiheessa voitu ottaa kantaa, koska meluselvitystä ei ollut vielä laadittu.

Kaava-alue sijoittuu voimakkaan tie- ja raideliikennemelun alueelle. Kaava-aineistoon on liitetty luonnosvaiheen kaavaratkaisun pohjalta tehty meluselvitys, joka mukaan liikenteestä johtuvat suurimmat asuinrakennusten julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat radan puoleisilla julkisivuilla päivällä 65 dB ja yöllä 64 dB ja Ainolanväylän puoleisilla julkisivuilla päivällä 68 dB ja yöllä 61 dB. Suurimmat rakennusten julkisivuille raideliikenteestä kohdistuvat enimmäisäänitasot ovat 88 dB. Meluselvityksen mukaan suurin äänitasoero vaatimus, $\Delta L = 43$ dB, muodostuu rautatien suuntaan olevalle julkisivulle. Kaavassa on määrätty julkisivujen äänitasoerotusvaatimuksista: "Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten asuinrakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden kokonaisääneneristävyyden tulee olla vähintään luvun osoittama dBA -määrä. Ensimmäinen suurempi luku osoittaa vaatimuksen makuu- ja olohuoneiden osalta, toinen pienempi luku muiden asuinhuoneiden osalta." ELY-keskus toteaa, että asuinrakennusten julkisivujen ääneneristävyyden lukuarvo ei voi olla riippuvainen asuinhuoneen käyttötarkoituksesta.

ELY-keskus katsoo, että kaavassa tulee rakennusten massoittelemalla avulla varmistaa, että kaikki asuinhuoneistot avautuvat myös suuntaan, jossa melutasojen ohjearvot (Vnp 993/1992) täyttyvät. Varmistamalla asunnon avautuminen hiljaisen julkisivun puolelle kompensoidaan meluisan puolen haitallisia vaikutuksia ja mahdollistetaan asunnon tuulettaminen ilman melusta aiheutuvaa haittaa. Mikäli edellä mainitusta poiketaan, on meluselvitykseen syytä liittää vaikutusarvio, jolla tehdyt kaavaratkaisut ja annetut määräykset on perusteltu. Kaupunkirakenteen tiivistämisen yhteydessä ohjearvosta on voinut poiketa ainoastaan riittävien

meluselvitysten ja vaikutusarviointien perusteella. Tässä tapauksessa julkisivuun kohdistuvat erittäin korkeat enimmäisäänitasot eivät puolla poikkeamista ohjeavovosta. Tästä syystä kaavassa on syytä määrätä asuntojen avautumisesta myös hiljaisen julkisivun puolelle.

ELY-keskus katsoo, että leikki-, oleskelu- ja virkistysalueet sekä oleskeluparvekkeet tulee sijoittaa siten, etteivät valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjeavovot ylity. Parvekkeiden sijoittaminen rautatien ja Ainolanväylän puoleisille julkisivuille tulee kieltää sekä melusta että Ainolanväylän puolella myös ilmanlaadusta aiheutuvien haittojen vuoksi.

Meluselvityksessä on käytetty luonnosvaiheen massoitteluratkaisua. Ehdotusvaiheen massoitteluratkaisua on pyritty parantamaan melulaskennan tulosten perusteella. Ehdotusvaiheen ratkaisu eroaa luonnosvaiheen ratkaisusta paitsi massoittelun ja kerroslukumäärien osalta niin myös joiltain osin käyttötarkoitusten osalta. ELY-keskus katsoo, että kaava-aineistossa ei ole melun osalta osoitettu, että ehdotuksessa esitetty uusi ratkaisu täyttää asemakaavan sisältövaatimukset terveellisen ja turvallisen elinympäristön osalta.

Kaava-aineistoon on liitetty tärinä- ja runkomeluselvitykset. ELY-keskuksen katsoo, että kaavassa tulee antaa määräykset tärinän ja runkomelun vähimmäisavoitetasoista käyttäen alueen rakentamisajankohtana voimassa olevia ohjeita. Koska kaavassa on tarve määrätä julkisivun ilmaääneneristävydestä, on VTT:n (Tiedotteita 2468) suosituksen mukaisesti käytettävä runkomelutason tiukempaa raja-arvoa (30 dB).

Vaikka kaavaehdotuksessa esitetty pääosin päivittäistavarakauppaa varten varattu liikerakennusten korttelialue KL-12 ei sijoitu yleiskaavan kaupan alueelle, ratkaisun voidaan kuitenkin katsoa täydentävän alueen palvelutarjontaa ja niveltävän asuinalueet ja keskusta-alueen olemassa olevaan Boogien yritysalueeseen.

Vastine: Ainolan aluekeskuksen asemakaavassa tavoitellaan tehokasta yhdyskuntarakennetta ja laadukasta tiivistä kerrostaloasunto-suunnittelua ottaen huomioon ylempien kaavatasojen (maakuntakaava, kaupungin yleiskaava) tavoitteet olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä lähelle parhaimpia liikenneyhteyksiä. Kaava-alueen haastava melutilanne on ohjannut kaava-suunnittelua tarkempaan suuntaan koko kaavan-

laadintaprosessin ajan. Melutilanne on pyritty huomioimaan mahdollisimman hyvin, vaikka meluselvitykset eivät ole olleet samanaikaisesti saatavilla eri kaavavaiheiden nähtävilläoloaikojen yhteydessä.

Kaavaehdotusvaiheen melumääräykset laadittiin luonnosvaiheen meluselvityksen pohjalta, peilaten niitä kaavaehdotukseen muokattaviin rakennusmassoitteluihin. Tarve meluselvityksen päivittämisen oli ilmeinen muuttuneiden kortteliratkaisujen vuoksi, mutta ei katualueiden rakennussuunnittelun toimeksiannon ja kumppanihaun jälkeisen kiireisen valmisteluajataulun vuoksi ollut mahdollista saada samanaikaisesti nähtäville kaavaehdotuksen kanssa. Tarkentunut meluselvitys on sittemmin toimitettu erikseen tiedoksi ja päivitetään kaavaselostusmateriaaliin.

Järvenpään kaupungin käyttämän ääneneristävyuden kaavamääräyksen tarkoituksena on ohjata melulle herkätilat sijoittumaan rakennuksen hiljaisempiin osiin ja mahdollistaa rakennustekninen erikoissuunnittelu asuinhuoneistojen osalta. Jos ääneneristävyttä ei saa määräyksen mukaisesti suunnittelun keinoin ratkaista, tulee etsiä muita vaihtoehtoisia ratkaisuja. Vastaavaa ääneneristävyuden kaavamääräystä on käytetty jo toisen päärataan rajoittuvan asemakaavahankkeen (Wärtsilänkatu 4 ja 6) vuonna 2020.

Asemakaavassa on osoitettu määräykset valtioneuvoston päätöksen 993/1992 meluohjeavovot ja meluasetukset huomioiden. Kaavakartalle on merkitty ja määrätty ne julkisivut, joissa päivitetyn meluselvityksen mukaan tarvitaan yli 30 dB ääneneristävyttä. Kaavassa tavoitellaan laadukasta tiivistä kerrostaloasunto-suunnittelua, jossa hyvien suunnitteluperiaatteiden mukaisesti melun puolelle sijoittuvat asunnot mahdollisuuksien mukaan avautuvat myös rakennuksen hiljaisemmalle puolelle. Tulkinta, että "asuinhuoneistojen tulisi aueta myös rakennuksen hiljaiselle puolelle 55 dB:stä (LAeq 7-22) lähtien" ylittää Valtioneuvoston päätöksen vaatimustason, eikä asuntojen avautumisesta myös rakennuksen hiljaiselle puolelle ole ehdotonta vaatimusta meluntorjuntalaeis-

sa tai -asetuksissa. Kaavamääräyksiin on kuitenkin täydennetty ohjaava määräys, jossa suurimman osan asunnoista tulee avautua myös melulta suojaisamman sisäpihan suuntaan. Koska radanvarsikortteleiden rakentaja-tahot eivät ole tiedossa, tarkempien lukumäärien esittäminen eri suuntiin avautuvista asunnoista ei ole mahdollista.

Koska oleskelualueiden melunsuojamääräys koskee myös asuntojen oleskeluparvekkeita ja kaavamääräykset mahdollistavat parvekkeiden korvaamisen viherhuoneilla vaikuttamatta tontin rakennusoikeuteen ei lausunnon johdosta ole tarpeen suoraan kieltää kaavamääräyksillä parvekkeita radan puolella. Parvekkeiden suuntaamisen osalta tulee myös huomioida valoisa ilmansuunta ja valtakunnallisesti merkittävän maisema-alueen avautuminen pääradan länsipuolella, mikä on tärkeä lisätekiä laadukkaaksi koetun asuinympäristön kannalta. Laadukkaan maiseman vuoksi voitaneen vähäisessä määrin tinkiä parhaimmasta mahdollisesta asumisterveyttä tukevasta ratkaisusta, jos lieventäviä ja tarkempia toteuttamisen ratkaisuja voidaan rakennusteknisesti suunnitella. Oleskeluparvekkeilla voidaan eri parvekelasitusten rakennussuunnitteluratkaisuilla vähentää melutasoa 10–15 desibeliä.

Kaavaehdotuksen radanvarressa mahdollista rakennusmassoitte- lua on monipuolistettu pääradan ja Ainolanväylän kulmauksessa, korttelissa 2135. Rakennusalat ovat laajempia ja joustavampia, mikä antaa mahdollisuuksia tarkemmalle rakennussuunnittelulle. Rakennusmassoitte- luan perusajatuksena on yhtenäisen rakennusmassan toteutuminen radanvarren suuntaan tonttirajoista huolimatta, mikä mahdollistaa parhaiten melulta suojaisat piha- alueet. Esimerkiksi periaatteellinen ratkaisu, jossa parvekkeen voisi avata sekä radan että sisäpihan suuntaan, on pyritty mah- dollistamaan.

Tärinästä radanvarsikortteleihin on annettu kaavamääräys (/tä- 1), joka sitoo suositus- ja enimmäisohjeiden soveltamisajan- kohdan rakennuslupa-alueeseen, jonka yhteydessä on esitettävä raken- nuskohtaiset ratkaisut tärinän ja runkoäänien vaimennustoimen-

piteiksi. Asemakaavamääräys on pyritty muotoilemaan siten, että suositusarvojen mahdollisesti muuttuessa ja kiristyessä kaava- määräys ei vanhene. Vastaavaa kaavamääräystä on käytetty Jär- venpäässä jo toisen pääradan rajoittuvan asemakaavahankkeen (Wärtsilänkatu 4 ja 6) vuonna 2020. Tärinämääräyksessä tä-1 edellytetään, että tärinän voimakkuus ei saa ylittää voimassaole- via voimassa olevia suositus- ja enimmäisohjeita. Suositusten (VTT:n tiedotteet 2278 ja 2589/ Talja 2004, 2011) mukaan uusien normaalien asuinrakennusten rakenteet on suunniteltava niin, että tärinän voimakkuus rakennuksissa ei ylitä C-luokan rajaa 0,3 mm/s. Suositusten mukainen C -luokan raja-arvo on yleisesti käy- tetty tavoitearvo normaalien uusien asuinrakennusten suunnitte- lussa, eikä tiukempia vaatimuksia ole aikaisemmin esitetty muissa vastaavissa radanvarsikohteissa, joten yhdenvertaisuusperiaat- teen mukaisesti C-luokan raja-arvon voidaan myös tässä kaava- hankkeessa katsoa olevan riittävä. Ilmaääneneristävyydestä tar- kennetaan kaavamääräykset päivitetyn meluselvitysraportin pe- rusteella.

Kaavaselostusta täydennetään vaikutusten arvioinnin ja ympäris- tön häiriötekijöiden osalta ennen kaavan saattamista hyväksy- miskäsittelyyn.

8. Lausunto: VR-Yhtymä Oy, 16.12.2021

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävä- n kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. Ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiatehokas raideliikenne on tärkeä osa ratkaisua ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Asemakaavaehdotuk- sen yleiset suunnitteluperiaatteet kaupunkirakenteen tiivistämisestä asemanseu- dulla sekä kasvun ohjaaminen raideliikenteen äärelle ovat VR:n näkemyksen mukaan kannatettavia.

Liikenteellisesti Ainolan aluekeskuksen asemakaavamuutosalue nojautuu laajalti rauta-tiehen ja suunnittelualueella on pyritty painottamaan erityisesti raideliiken- teen tuomia mahdollisuuksia. Alueen asemakaavamuutokseen liittyy myös kes-

keisenä osana Ainolan nykyisen rautatieaseman siirto 300–400 metriä etelämäksi uuteen paikkaan.

Aseman sijainnin muutos on kuitenkin vielä yhteensovitettava myöhemmin tarkemmin pää-radnan sekä sen lisäraiderakentamisten ja muutostarvettoimenpiteiden kanssa. Pääradan ratakäytävään liittyen tulee sekä nyt lausuttavana olevassa asemakaavamuutoksessa, että alueen tulevissa asemakaavamuutoksissa varautua pääradnan liikennöintinopeuksissa vähintään nopeustasoon 200/220 km/h. Pääradalle suunniteltujen lisäraiteiden lisäksi rata-käytävän LR-aluevarauksessa on hyvä varautua myös mm. nykyisten pääraiteiden raidevälin leventämiseen (radantulevan palvelutason ja rakennettavuuden varmistamiseksi). Alue on maaperäolosuhteiltaan ja rakennettavuudeltaan melko haastavaa, joten siihen liittyvät vaikutukset tulee huomioida aluerakentamisessa ja erityisesti radnan läheisyydessä tapahtuvassa rakentamisessa. Radan ns. risteämärakentaminen, ml. uusi Ainolan asematunneli, on hyvä sovittaa hyvissä ajoin yhteen pääradnan rautatieliikenteenhoidon sekä Etelä-Suomen rataverkon muiden liikenteeseen vaikuttavien vuosittaisten rakentamishankkeiden kanssa.

Ainolan aseman siirto muuttaa laajasti aseman liityntäyhteyksiä ja palvelupaikkoja. Samalla tämä antaa myös mahdollisuuksia; aseman eri palvelutasotekijät voidaan suunnitella tulevat ja uudet palvelu- ja matkaketjutarpeet huomioiden. Asema-alueesta kannattaa laatia myöhemmin tarkempi asema-alue suunnitelma, esim. alueen katu- ja puistorakennussuunnitelmia valmisteltaessa.

Uuteen asemaan liittyen on tärkeää varmistaa hyvä ja turvallinen saavutettavuus myös nykyisen Ainola-aseman eli Kyrölän suunnasta (pohjoisesta), jotta junaliikenteen palvelutaso ja houkuttelevuus säilyvät nykykäyttäjillekin ja heille tärkeät jalankulku- ja pyörätieyhteydet huomioidaan ja niitä kehitetään edelleen.

Ainolan asema palvelee jatkossa laajenevaa paikallista asutusta, entistä pidemmältä asemaetäisyydeltä, eli alueen ulkopuolelta myös esim. Kyrölästä. Täten uuden asematunnelin ja aseman muiden laiturikulkuyhteyksien läheisyyteen on hyvä saada jatkossa riittävästi polkupyöräpysäköintiä (runkolukittavia ja katospaikkoja). Uuden aseman molemmille puolille rataa suunniteltavat autoliikenteen saattoalueet ovat myös tärkeä ja kannatettava asia, samoin asemakaavaehdotuksessa oleva erillinen liityntäpysäköintialue ja sen sujuva katu-verkkoyhteys.

Vastine: Asemakaavan tavoitteissa on kaavasuunnittelun alkutavoitteista lähtien ollut kestävän liikennejärjestelmän mahdollistaminen ja rakentamisen suunnitelmien yhteen sovitus rata-alue huomioiden. Asemakaavassa osoitettavat rautatiealueen aluevaraukset on erikseen tarkasteltu Väyläviraston kanssa eikä spekulatiivisiin liikennenopeuksiin tai raidevälien leventämiseen voida ottaa erikseen kantaa nyt Ainolan aluekeskuksen asemakaavalla. Rakentamisen suunnitelmien yhteensovittaminen jatkuu asemakaavaa tarkempien katu- ja raidealueille laadittavien rakennussuunnitelmien mukaisesti, jolloin tarkentuvat myös uuden Ainolan aseman ympäristön saattojärjestelyt ja polkupyöräpysäköinti.

9. Lausunto: Suomen luonnonsuojeluliitto Järvenpää ry, 16.12.2021

Kiitämme kestäviin kulkumuotoihin nojaavaa rakennetta ja puistoalueita.

Ehdotamme, että kaupunki etsii rauhoitetulle valkolehdokille uuden kasvupaikan alueen ulkopuolelta.

Hulevesimitoituksessa ei ole käytetty tuoreinta arviota rankkasateiden voimistumisesta. Hulevesioppaan 20% rankkasateiden kasvu on varsin konservatiivinen arvio.

Hule-4 -alueella hulevesiä olisi hyvä viivyttää esimerkiksi kasvipeitteisillä imeytyspainanteilla pysäköintialueen reunoilla.

Vaatimuksissa käytetään läpäisemätöntä alaa hulevesien viivytysrakenteiden mitoituksessa. Tämä laskentatapa toimii kesäaikaan maaperän ollessa kuiva. Jos maaperä on kyllästy-nyt aikaisempien sateiden jäljiltä, virtaa sadevesi pintavaluntana myös näiltä läpäiseviltä pinnoilta. Tässä on toinen peruste kasvattaa hulevesien viivytysrakenteiden mitoitusta. Jälkikäteen rakenteiden laajentaminen voi olla käytännössä mahdotonta tai tulee ainakin kalliiksi. Myös viherkattojen mitoitusta 50%:lla vähentävä vaikutus on ylimitoitettu. Viherkaton vaikutus valuntaan on suurin pienten sateiden aikaan. Mitä rankemmasta sateesta on kyse, sitä vähäisemmäksi vaikutus jää. Viherkattoja voisi suosia muilla tavoin, esimerkiksi viherkertoimen avulla tai edellyttämällä niitä kortteleissa, joissa läpäisemätöntä pintaa on suuri osa alasta.

Vastine: Rauhoitetun valkolehdokkiesiintymän siirtäminen on välitetty tutkitta-vaksi kaupunkitekniikan kunnossapidon yksikköön ja tiedoksi Kaupunkikehityksen ympäristötiimille. Siirtämisen mahdollisuudet arvioidaan ennen asemakaavan toteuttamisen alkamista.

Asemakaavassa annetut hulevesimääräykset pohjautuvat konsulttiselvitykseen 2018 ja ne on mitoitettu alueellisen maksimin mukaan. Kyseessä on kuitenkin alustava arvio ja mitoitus, joka tarkentuu asemakaavan toteutumisen myötä. Hulevesiselvityksen päivittämistä ei asemakaavaprosessissa ole koettu tarvittavan, koska rakentamisen määrää asemakaavan osalta on suunnittelun tarkentuessa vähennetty sekä hulevesien hallinnan runkoverkkoa on tarkemmin suunniteltaessa tehty lisääviä muutoksia yleisiin alueisiin hulevesien hallinnan varmistamiseksi. Asemakaavassa pilotoidaan kehitteillä olevaa Järvenpään viherkerroin-työkälyä tarkempien pihasuunnitelmien kautta. Kaupunkitekniikka vastaa tarkemmista katu- ja puistoalueiden sekä yleisen LP-pysäköintialueen rakennussuunnitelmien laadin-nasta ja toteuttamisesta. LP-pysäköintialueelle on varattu lisälevyettä nähtävillä olleeseen kaavaehtokseen verrattuna. Muutoin lausunto ei anna aiheita kaavakartan muutoksille.

10. Lausunto: Keski-Uudenmaan ympäristökeskus, 17.12.2021

Ympäristökeskus kiittää, että kaavatyön yhteydessä on laadittu aiempia selvityksiä täydentävä luontoselvitys (Järvenpään Ainolan aluekeskuksen asemakaavatyön täydentävä luontoselvitys vuonna 2019).

Kaavaratkaisu ei pysty säilyttämään kaikkia alueella esiintyviä huomionarvoisia lajeja (valko-lehdokki, vankkasara ja hetesara). Rauhoitetun valkolehdokin osalta Järvenpään kaupunki hakee rauhoitussäännöksistä poikkeamista ELY-keskukselta ja vankkasaran ja hetesaran todetaan luontoselvityksessä olevan lähinnä paikallisesti arvokkaita ja lakisääteistä velvoitetta esiintymien suojeluun ei ole. Sen sijaan huomionarvoisten keltasauramon ja ketoneilikan esiintymiä sijoittuu kaavaehdotuksen VP-alueelle, joten ne on mahdollista säilyttää suunnittelualueella. Ympäristökeskus suosittelee, kuten jo luonnosvaiheen lausunnossa, että säilyvien huomionarvoisten kasvilajien esiintymispaikat tulisi esittää kaavakartalla. Ymmär-

rämme tarpeen arvioida tarkkojen esiintymispaikkojen esittämistä suojelun mahdollisen vaarantumisen näkökulmasta, mutta toisaalta merkitsemällä esiintymispaikat kaavaan, edistetään sitä, että tieto huomionarvoisista lajeista välittyy eteenpäin myös seuraavissa suunnittelu-, rakentamis- ja kunnossapitovaiheissa. Siksi pidämme kaavaratkaisussa säilyvien huomionarvoisten kasvilajien esiintymispaikkojen merkitsemistä kaavaan edelleen tarpeellisena.

Täydentävässä luontoselvityksessä todetaan, että ketoneilikka hyötyisi männyn taimien raivauksesta ja lupiinien kittkemisestä kasvupaikallaan ja tämä tulisi ottaa huomioon VP-alueen suunnittelun yhteydessä.

Vastine: Luontoselvitys ja tieto huomionarvoisista kasvi-esiintymistä on välitetty tiedoksi kaupunkitekniikan suunnitteluun ja lähtötiedoksi puistoalueiden tarkempaan suunnitteluun. Mahdollisuudet säilymiselle tarkentuvat, kun puistosuunnitelmat etenevät. Lausunto ei anna aiheita muuttaa asemakaavamerkintöjä.

11. Muistutus: Yksityishenkilö, 9.12.2021

Ainolan kaavoitettavan alueen sisällä on kiinteistö, jonka omistajille on jo vuosikymmenet sitten luvattu, että alueen kaavoitus ratkaistaan Ainolan alueen kaavoituksen yhteydessä. Asiasta on ollut kirjauksia aiemmissa kaavoituskatsauksissakin. Kun Järvenpäässä ja Etelä-Suomessa muutenkin on pyrkimystä tiivistää nykyisiä asuinalueita ja mahdollistaa asuminen julkisen liikenteen läheisyydessä. Pyytäisin, että otatte kyseisen alueen mukaan kaavan suunnitteluun.

Vastine: Ainolan aluekeskuksen ja pääradan itäpuoliselle alueelle laaditaan useampia asemakaavoja ja asemakaavan muutoksia. Mainittu kiinteistö ei sisälly nykyiseen kaava-alueeseen; kiinteistölle on oma kaava-aihionsa ja se sisältyy kaavoituskatsauksessa tulevana vuosina käynnistyviin asemakaavatoihin, jolloin asia on aikataulusyistä perustellumpaa tutkia. Mainitun kaava-aihion käynnistäminen ja aikataulun tarkentaminen edellyttää vielä lisäkeskusteluja työn tavoitteista ja erillistä puitesopimusta kaupungin kanssa. Horsmatien varren asuinalueelta on useampiakin maanomistajien yhteydenottoja asema-kaavan tehostamiseen liittyen, joten aluekokonaisuutta aiotaan tutkia laajempaan kokonaisuutena.

12. Muistutus: Yksityishenkilö, 12.12.2021

Ainolan keskuksen viitesuunnitelmassa 2015 alue sisälsi koulukorttelin, jonka ympärille kasvavan asemanseudun oli ajateltu rakentuvan.

Miksi koulukorttelista alueella on luovuttu täysin?

Eteläinen Järvenpää on jo nykyisellään voimakkaasti kasvava ja muuttovoittoinen alue. Pitkään jatkuvan kasvun tueksi pitäisin äärettömän tärkeänä, että päiväkotit ja koulupalvelut tuotetaan alueelle mahdollisimman etupainotteisesti, jotta alue ja kaupunki olisi houkutteleva myös lapsiperheille.

Erityisesti aseman välitön sijainti kaava-alueen vieressä mahdollistaa sujuvan liikkumisen ja työmatkaliikenteen alueelta. Päiväkodin ja koulun sijoittaminen kaava-alueelle ja aseman läheisyyteen olisi erittäin merkittävä vetovoimatekijä alueen uusille asukkaille, jotka käyttävät juna-aikaa päivittäiseen liikkumiseen. Tällöin päiväkotit ja koulukyydit hoituvat kätevästi matkalla asemalle. Lisäksi päiväkodin ja koulun sijoittuminen aseman lähetyville tukee kyseisten palveluiden saavutettavuutta myös muualta Järvenpäästä. Päiväkotit ja koulu Ainolan aluekeskuksessa palvelisi nykyistä ja orgaanisesti kasvavaa eteläisen Järvenpään asutusta.

Vastine: Ainolan koulukokonaisuus on tuoreessa kaupungin Yleiskaavassa 2040 (voimaan kesäkuussa 2021) tarkennettu sijoitettavaksi pääradan länsipuolelle, nykyisen Ainolan kentän sijoille. Koulukorttelista ei ole luovuttu, vaan enneminkin päätetty siirtää pääradan toiselle puolelle. Koulukorttelin asemakaavoituksen aikataulu tarkentuu lähivuosina.

13. Muistutus: Keski-Uudenmaan polkijat ry, 14.12.2021

Olemme työryhmässä tutustuneet Ainolan aluekeskuksen asemakaavaehdotukseen sekä ohessa esiteltyihin katusuunnitelmaluonnoksiin. Ainolan aluekeskuksen asemakaavaehdotus käsittelee yhtä kaupungin merkittävimmistä rakennuskohteista. Kaava tiiviydessään ja sijaintinsa puolesta tukee pyöräliikennettä ja jalankulkua.

Kaavasuunnittelussa on kuitenkin käsitelty pyöräliikenne ja jalankulku epämääräisenä "kevyenä liikenteenä". Vuoden 2020 tieliikennelaisissa koko sekava "kevyen liikenteen" käsite on poistunut, ja meneillään olevassa kaavoitus- ja rakentamislain ehdotuksessa on myös poistettu "kevyen liikenteen" käsite. Myös Järvenpäässä kaavasuunnittelussa saavutetaan paremmin kestävä liikenteen kehitys, kun ajattelussa luovutaan vanhentuneesta "kevyen liikenteen" käsittelystä, ja huomioidaan pyöräliikenteen tarpeet erillisinä jalankulusta, ja vältetään näiden aktiivisten kulkutapojen keskinäiset konfliktit. "Kevyen liikenteen" vanhentuneet ja virheelliset ajattelutavat ovat heijastuneet erityisesti samanaikaisesti tehtyihin katusuunnitelmaluonnoksiin, joista olemme jättäneet erillisen palautteen, mutta liitämme sen myös havainnollistamiseksi tämän lausunnon mukaan.

Asemakaavaehdotuksen mukaan alueelle on merkitty useita pihakatuja. Ehdotamme, että myös Iltalaulukuja ja Metsälaulunkuja merkitään pihakaduiksi. Tämä rauhoittaa liikennettä näilläkin kaduilla sekä mahdollistaa paremmin esteettömyyttä tukevan ratkaisun. Katu-suunnitelmaluonnoksissa näille kaduille oli esitetty yhdelle puolelle ajorataa jalkakäytävä, joka tarkoittaa, että kadun toisen puolen kiinteistöiltä ei ole esteetöntä pääsyä ajoradan yli jalkakäytävälle, vaan esimerkiksi pyörätuolilla joutuu käyttämään ajorataa. Pihakatu ratkaisisi myös nämä tarpeet jakamalla katutilan tasapuolisesti kaikille tienkäyttäjille tarpeineen.

Valse Tristen aukion ja Sinfonia-aukion välinen Viulukonserttonkadun ylitys ratkaistaan tarkemmin katusuunnitelmasta. Kuitenkin asemakaavasta olisi tärkeää selvittää periaatteellista ratkaisua, jossa näiden aukoiden välinen ylitys olisi ensisijainen suhteessa Viulukonserttonkadun moottoriajoneuvojen läpiajoliikenteeseen nähden.

Venematkanpolku jatkuu Viulukonserttonkadun molemmin puolin. Tämä ulkoilu/virkistysreitti olisi parempi kohdistaa samoin molemmin puolin katua, jotta risteykseen ei synny epäselvyyttä aiheuttavia ylimääräisiä käännoiksiä.

Korttelista 2135 on tehty varaus ajoyhteydestä Ainolanväylälle. Ensijaisen suunnitelman mukaan ajoyhteyttä ei välttämättä toteuta. Mikäli tällainen ajoyhteys toteutetaan, aiheuttaa se nähdäksemme suuria haasteita liikenneturvallisuukselle. Ehdotamme kyseisen varauksen poistamista asemakaavasta.

Kommentit katusuunnitelmaluonnoksiin

Olemme Keski-Uudenmaan polkijoiden työryhmässä tutustuneet katusuunnitelmaluonnoksiin. Pidämme arvokkaana tätä luonnoksien esittelyä, ja toivomme palautteemme johtavan parhaaseen mahdolliseen tulokseen.

Yhdistetty jk+pp-tie toisella puolella Viulukonsertonkatua on epäselvä ratkaisu. Tämä ei erotu Viulukonsertonkujan jalkakäytävästä mitenkään, joten yhdistetyltä jk-pp-tieltä kääntyy pyörällä ajaessa vahingossa jalkakäytävälle. Väyläviraston ohjeita 18/2020: Pyöräliikenteen suunnittelu käsittelee sivulla 153 tällaista yhdistetyn jk+pp-tien ja jalkakäytävän risteystä, ja kuva 144 esittää miten yhdistetyn jk+-pp-tien ja jalkakäytävän risteys erotellaan jalkakäytävästä kiveyksin. Luonnoksesta puuttuu täysin tällainen rajaus.

Ehdottomasti parempi ratkaisu on erotella jalankulku pyöräliikenteestä molemmin puolin

Viulukonsertonkatua. Tieliikennelain viimeisessä uudistuksessa vahvistettiin oikeanpuoleisen liikenteen periaatetta polkupyörän osalta. Myös Viulukonsertonkadulla tulisi pyörällä liikkuvan kaupunkilaisen voida valita oikeanpuoleinen liikenne ilman konflikteja jalankulkijoiden kanssa.

Asemakaavaehdotuksessa Viulukonsertonkuja on nähdäksemme merkitty pihakaduksi, mutta katusuunnitelmaluonnoksissa ei.

Iltalaulunkujalla ja Metsälaulunkujalla ei ole jalkakäytävää molemmin puolin, joten osasta kiinteistöjä poistuminen jalan tapahtuu ajoradalle. Esimerkiksi pyörätuolilla ei onnistu kadun ylittäminen ja siirtyminen suoraan vastapuoleiselle jalkakäytävälle. Edellämainituille kaduille tulee joko tehdä jalkakäytävät molemmin puolin tai merkitä kadut pihakaduiksi. Olemme asemakaavaprosessiin jättäneet ehdotuksen näiden määräämisestä pihakaduiksi.

Näiden lisäksi poikkileikkauskuvissa Iltalaulunkujan ja Metsälaulunkujan kohdilla on tekninen virhe. Poikkileikkauskuvassa lukee "jk+pp" vaikka koostepiirustuksessa nämä ovat jalkakäytäviä.

Valse Tristen aukion ja Sinfonia-aukion välille on merkitty ajoratapysäkki. Ajoratapysäkki olisi syytä toteuttaa koko matkalta korotettuna, ja merkitä molemmin puolin sitä olevat suojatiet pyöräilijän ylityspaikoiksi (liikennemerkki B7).

Diggarinkadun liikenneympyrän päässä merkitty suojatiet, mutta niiden pitäisi olla pyörä-tien jatkeita. Luonnoksista ei selvinnyt millainen mahdollinen reunakiviratkaisu liikenneympyrän haaraan tulee. Pyörätielle ei saa olla reunakiveä risteyksessä, ja selkeämpää olisikin jatkaa pyörätien erottelua risteykseen asti, ja vasta sen jälkeen väylä liittyisi aiem-pien katujen yhdistettyihin jk+pp-teihin.

Valse Tristen polun ja Pohjolanraitin käytävissä oleva leveys on 2,5 m. Tällaiset voivat ol-la yhdistettyä jk+pp-teitä, ja mikäli ne ovat hiekka/kivituhkapintaisina niissä ei tietenkään erottelua voida toteuttaa. Kuitenkin näin kapeina väylillä syntyy konflikteja, joten näissä toivomme enemmän leveyttä.

Jokamiehenraitille ei ole luonnoksessa huomioitu pyöräliikenteen läpiajoa. Jokamiehenraitissa tulisi soveltaa "baana-ajattelua", ja pyörätien alueen läpi tulisi erottaa jalkakäytävästä esimerkiksi punaisella asfaltilla.

Vastine: Vanhentunut termistö (kevyt liikenne) tarkistetaan ja korvataan kaava-asiakirjoihin. Ehdotusta pihakatumerkintöjen lisäyksistä on arvioitu, ja todettu, ettei muutoksia ole tarpeen tehdä. Mainitut katualueet sisältävät huomattavan määrän kunnallisteknistä rakentamista ja enemmän liikennettä, kuin Kevät- ja Kesälaulunkujilla. Iltalaulunkuja muutetaan asemakaavalla päättyväksi tonttikaduksi, mutta käytännön syistä tulee välittämään ajoliikennettä Ristinummentielle usean vuoden ajan, uuden pääkokoojakadun vaiheittain toteuttamisen vuoksi. Liikennemäärän ja rakentamiskustannusten tavoitteellisen säästämisen vuoksi katu-alueetta ei kannata rakentaa useassa eri vaiheessa eriluonteisiksi katu-ympäristöiksi. Arvioinnin seurauksena myös Viulukonsertonkujan pihakatumerkintä on muutettu tavalliseksi katualueeksi sen liikennemäärän vuoksi.

Asemakaavan luonnosvaiheessa aukoiden välistä ylitystä Viulukonsertonkadulla yritettiin korostaa huonolla menestyksellä. Useamman saadun kaavapalautteen mukaan ratkaisu herätti väärinkäsityksiä, vaikka johtoajatuksena oli jalankulkijapainotteinen

ympäristö. Asemakaavan kannalta katumerkintä säilytetään kaavaehdotuksen kaltaisena ja jätetään korostavat ratkaisut katusuunnitelmien mukaan tarkemmin suunniteltaviksi ja toteutettaviksi. Kaavaehdotuksen jälkeen on tarkistettu näkemäalueet ja lisätty hieman katuaukiotilaa Sinfonia-aukion ja asuinkorttelin 2136 koilliskulmassa.

Venematkanpolku ei ole pääasiallinen pyöräliikenteen reitti, joten suurempaa tarvetta muutokselle ei ole. Ratkaisu on asemakaavaan nähden etupainotteisesti rakennettu eikä asemakaava-merkintöjen muuttaminen muuta tilannetta jo rakennetussa maastossa. Muutos aiheuttaisi myös ylimääräisiä kustannuksia. Ympäristö on jo suunnitteluvaiheessa haluttu luoda enemmän puistomaiseksi reitiksi ja liikenneturvallisuussyistä tietoisesti pyritty hillitsemään pyörällä liikkujien nopeuksia liittyen alueen pääkokoojakadun ylitykseen.

Ainolanväylältä kortteliin 2135 LPA-42-korttelialueelle osoitettu ajoliittymä on kaavakartassa ohjeellinen ja sen tarkoitus on mahdollistaa ajoliittymä vain, jos kyseinen järjestely saadaan liikenneturvallisuuden kannalta ja mielekkäiden rakentamiskustannusten puitteissa toteuttamiskelpoiseksi. Asia tarkentuu ja ratkaistaan pysäköintilaitoksen rakennussuunnittelun ja Ainolanväylälle tulevaisuudessa laadittavan katusuunnitelman myötä.

14. Muistutus: 2 Yksityishenkilöä, 14.12.2021

Olemme tutustuneet asemakaavan aineistoihin ja lausumme ehdotuksesta mielihyvästi seuraavaa.

Asemakaavaehdotuksessa Pohjolan tien varteen on merkitty 4-kerroksinen parkkihalli, joka peittää täysin näkyvän 1-kerroksisen omakotitalomme pääikkunoihin.

Pysäköintihallin runkosyvyys tulee minimoida esimerkiksi vinopysäköintiä hyödyntäen, jolloin näkyvä ei täysin peittyisi. Kerrostaloissa massoittelulla voidaan saada aikaan kevyempi vaikutelma, mutta korkeassa pysäköintihallissa se lienee mahdotonta.

Kaavaehdotuksessa ei ole merkintää läpiajoliikenteestä parkkihalliin, mutta info-tilaisuudessa J. Mattila välyytti sellaisenkin vaihtoehdon, mutta tätä vastustamme jyrkästi. Ajon pysäköintihalliin tulee tapahtua Viulukonsertonkadun kautta, jotta rauhallisesta Pohjolan-tiestä, tulevasta Iitalaulunkujasta, ei tule rallirataa.

Myöskään muuntamon sijoittaminen pysäköintihallin edustalle pääikkunoidemme eteen ei ole asianmukaista. Muuntamoiden ja niitä ympäröivien rakenteiden ulkonäkö harvoin silmiä hivelee yhdistettynä mahdollisiin töherryksiin.

Hallin ja muuntamon sijoittelussa ja korkeudessa tulee ottaa nykyinen rakennuskanta huomioon ja kunnioittaa sitä niin, ettei niiden arvo alene ja asumisviihtyvyyttä kärsi.

Vastine: Asemakaavan tehokkuustavoitteet ja pääradan meluympäristö puoltavat pysäköintilaitoksen sijoittamista kaavaehdotuksessa varattuun paikkaan. Asemakaavassa varattu rakennusala pysäköintilaitokselle ei kuitenkaan tarkoita suoraan sen toteutumista mahdollistetun kokoisena. Ehdotus runkosyvyyden kaventamisesta ja vino-pysäköinnistä on tutkimisen arvoinen ja tulee ehdotomasti arvioitavaksi tarkemman suunnittelun käynnistyessä. Myös julkisivut ja massoittelua keventävät ratkaisut tulevat tarkentumaan tarkemman suunnittelun aikana.

Asemakaavasuunnittelun aikana tavoitteena on alkuvaiheista alkaen ollut huomioida Pohjolan tien asukkaat viereisen korttelin rakennusmassoittelun ja liikenteellisen ratkaisun osalta. Johtoajatuksena on ollut, että ainakin suurin osa ajoneuvoliikenteestä korttelin 2135 pysäköintihalliin kulkee korttelin sisäisenä LPA-korttelialueella. Asemakaavalla on joustavuuden vuoksi jätetty mahdollisuus sille, että osa ajoneuvoliikenteestä voitaisiin tarvittaessa johtaa myös Iitalaulunkujan kautta. Esimerkiksi ratkaisu, jolla yksi pysäköintikerros käyttäisi Iitalaulunkujaa ja muut korttelin sisäistä reittiä on asemakaavan puolesta mahdollinen. Asia tarkentuu pysäköintihallin rakennussuunnittelussa asemakaavan jälkeen. Ainolan aluekeskuksen asemakaavan toteuttaminen ei

ala korttelista 2136, joten aikaa ratkaisun tarkentamiselle ja mahdollisuuksien tutkimiselle on.

Asemakaavassa on pysäköintihalliakin koskien määrätty tarkemmin vaadittavasta laatutasosta ja arkkitehtuurin sovittamisesta ympäristöön kuin muualla Järvenpään vastaavissa. Alueellisen taideohjelman myötä myös pysäköintihallit ja puistomuuntamot ovat mahdollisia taiteen toteuttamisen paikkoja. Taideohjelman toteutus tarkentuu palkattavan taide-koordinaattorin ja työryhmän ohjaamana

Ilतालunkuja osoitetaan asemakaavalla päättyväksi tonttikaduksi ja toteutettava katu ympäristö toteutetaan laadittavien katusuunnitelmien mukaisesti

15. Muistutus: 2 Yksityishenkilöä, päiv. 15.12.2021, saap. 16.12.2021

Liikennejärjestelyt

Kaavan tavoitteena olevat liikennejärjestelyt näyttävät loppuun saatettuna toimivilta ja turvallisilta. Viulukonsertontkadulta radan varteen päättyvien asuntokatu- ja Ilतालunkuja, Valtterinkuja ja Matinkuja, päissä tulee olla kääntöpaikat, jolloin kujat palvelevat myös tonttien huoltoliikennettä mm jäteautoja. Jokamiehen raitti jatkettuna vanhalle Ristinummen asemalle on turvallinen kevyen liikenteen tie koululaisille ja junalla matkustaville.

Kaavaehdotukseen otettu alue on huomattavasti pienempi kuin kaavan tosiasiallinen vaikutusalue. Viulukonserton kadun eteläinen osa Ristinummen alikulkuun, kevyenliikenteen väylä Ilतालunkujan eteläpuolella ja asuntokatu- ja kääntöalueet eivät sisälly kaavaan. Näiden osien kaavoitus erillisenä hankkeena voi pahimmassa tapauksessa venyä useita vuosia, mikä saattaa johtaa väliaikaisiin ja sekaviin liikennejärjestelyihin. Olisiko viisasta ottaa nämä osat mukaan tähän kaavaan?

Viulukonsertontkadun eteläosan rakentaminen voi viivästyä, jolloin ainoastaan Horsmatie säilyy kulkukelpoisena yhteytenä Ristinummelta Poikkitielle. Olisiko hyvä avata Horsmatien pohjoispäästä väliaikainen yhteys Ilतालunkujalle, jolloin linja- ja kuorma-autoliikenne etenisivät vaarattomammin uuden ja leveän kadun kautta kuin kapeita Valtterin- ja Matinkujaa pitkin. Ilman kunnollisia rakenneker-

roksia kujat routivat ja talkoosoralla pinnoitettuna ne eivät kestä raskasta liikennettä.

Tärinä ja melu

Terveellisen ja turvallisen asuinalueen kannalta melu aiheuttaa huomattavia haittoja. Nykyisin voimassa olevilla rakennusmääräyksillä haittoja on perustellusti rajoitettu ja yleisenä periaatteena määräyksissä on, että melun aiheuttaja torjuu hallinnassaan olevalla alueellaan melun ja vastaa kustannuksista. Kaavaehdotuksen määräyksissä on tontin KL-12 osalta noudatettu hyvin voimassa olevia rakentamismääräyksiä.

Rata-alueella LR on rakennusmääräykset ja niiden periaatteet on unohdettu kokonaan. Kaavaehdotuksen määräyksillä on meluntorjunta siirretty kokonaan rakennuskohtaisesti torjuttavaksi ja alueen asukkainen maksettavaksi, vaikka se voitaisiin kokonaistaloudellisesti huomattavasti edullisemmin hoitaa melua aiheuttavan toimijan hallinnassa olevalla alueella. Alueen tuleva asukas maksaa joka tapauksessa kustannukset VR:n lipun hinnassa tai asuntonsa rakentamiskustannusten kautta.

Tärinän osalta kaavaehdotuksessa on vastaavalla tavalla LR alueen toimija kokonaan vapautettu rajoittamasta aiheuttamaansa haittaa. Kohtuullisen tuoreiden kokemusten perusteella kovaan pohjaan tukeutuvalle paalutukselle perustettu ratapenger poistaa tärinän niin tehokkaasti, ettei edes ratapenkereen viereen rakennetuissa taloissa tarvita rakennuskohtaista tärinän eristämistä. Kokonaistaloudellisesti on huomattavasti edullisempaa estää tärinän syntyminen kuin estää laajalle alueelle levinneen tärinän siirtyminen rakennuksiin. Tulevien asukkaiden ja rakentajien näkökulmasta kaavaehdotukseen merkityt ja tonteilla torjuttavaksi jäävät melutasot, jopa 65dB, ovat pelottavan suuria. Näiden vaatimusten sijasta kaavaan tulee lisätä, tyhjäksi jätettyyn kohtaan 0704000, että ympäristöhäiriöiden aiheuttaja torjuu alueellaan aiheuttamansa nykyisin voimassa olevien määräysten rajat ylittävät melu- ja tärinähäiriöt ja vastaa niiden kustannuksista. Helsingissä vastaavat velvoitteet on merkitty raideliikennettä sisältäviin asemakaavoihin.

Viherympäristö ja maaperän vesien hallinta

Kaavaehdotukseen sisältyy runsaasti viheralueita ja haluaisimme nähdä, että puistojen puusto olisi kesävihreän sijasta ikivihreää eli istutuksissa käytettäisiin nykykäytäntöjä enemmän havupuita lehtipuiden tilalla.

Kaavaehdotukseen sisältyy laajaa aluetta palveleva hulevesien viivytysallas. Kuumimme kaa-van esittelytilaisuudessa, että viivytysaltaiden pohjalla on käytetty bentoniittimattoja. Tässä on noudatettu aikaisemmin esittämäämme toivetta, että tehdään imeytysaltaan sijasta viivytysallas, joka vähentää merkittävästi viivytysaltaan ja ratapenkan välisen hiesuoltaan kostumista ja junaliikenteestä tulevan tärinän haitallisia vaikutuksia. Viivytysaltaiden tekotapa tulee merkitä myös asemakaavaan.

Vastine: Ainolan aluekeskuksen asemakaava ei muuta katualueita Valtterinkujalla tai Matinkujalla, mutta mahdollistaa niille liittymisen Viulukonsertonkadulta. Kääntöpaikkatarve on tarkoituksenmukaisempaa tutkia erillisen asemakaavatyön yhteydessä, jossa tarkennetaan Horsmatien katualueelle tarvittavat muutokset lisäraiteiden osalta ja suunnitellaan Horsmatien muutos jalankulun- ja polkupyöräliikenteen tarpeisiin paremmin soveltuvaksi. Asemakaavan muutos tullaan tarvitsemaan, jotta voidaan laatia tarkempi katusuunnitelmia asiaan liittyen. Rakentamisen aikaisia liikennejärjestelyjä ei olosuhteet huomioiden ja asemakaavan perusteella ole tarkoituksenmukaista johtaa Valtterinkujan ja Matinkujan kautta. Rakentamisen aikaiset järjestelyt ja vaiheistamiset tarkentuvat asema-kaavan jälkeen. Asemakaavoituksen liikenteelliset vaikutukset ulottuvat luonnollisesti varsinaista kaavasuunnittelualueetta laajemmalle alueelle. Kaava-alueen laajentamiselle ei kuitenkaan ole tarvetta.

Yleisesti ottaen melun- ja tärinän haittavaikutusten torjunta on tehokkainta mahdollisimman lähellä itse haitan lähdettä. Melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena kuitenkin on vastuun kuumilinen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Jotta uutta rakentamista voidaan suunnitella ja rakentaa Ainolan aluekeskuksen kohdalla tu-

lee se sovittaa meluisaan rata-alueympäristöön ja suunniteltuihin lisäraiteisiin. Meluntorjunta asemakaavassa on ratkaistu ensisijaisesti rakennusmassoittelun ja tarvittavien asemakaavamääräysten perusteella. Tärinän ja runkomelun osalta on laadittu selvitys ja annettu kaavamääräykset, jotka edellyttävät rakennuskohtaisia tarkempia rakennussuunnitteluratkaisuja rakennuslupavaiheen yhteydessä. Haasteena on rata-alueen ja raiteiden korkeusasema muuhun ympäristöönsä nähden minkä vuoksi asiaa on vaikea ratkaista muilla keinoilla. Rakentamisen siirtäminen kauemmaksi melun- tai tärinän lähteistä ei ole tarkoituksenmukaista.

Ehdotusta rakennusteknisten kaavamääräysten (ratapenkereen paalutus) lisäämisestä rautatiealueelle (LR) on arvioitu ja päätetty jatkaa ilman muutoksia. Järvenpään asemakaavoituskäytännön mukaan rata-alueelle ei ole missään Järvenpään alueella osoitettu sanallisia lisämääräyksiä. Tarkemmat kaavamääräykset ovat tapauskohtaisia ja edellyttävät yhteis-suunnittelua rata-alueella toimivien tahojen kanssa. Tällä on pyritty mahdollistamaan joustavammat rakennussuunnitteluratkaisut rata-alueen suunnittelussa. Kuten aiemmassa kappaleessakin tuotiin ilmi, melun- ja tärinätorjuntavastuu kuuluu ensisijaisesti taholle, jonka suunnittelemista muutoksista toimenpidetarpeet aiheutuvat.

Toive havupuiden lisäämisestä viheralueiden suunnittelussa on välitetty kaupunkitekniikan suunnitteluun.

Vesipisaroiden puiston hulevesirakenteita on jo toteutettu etupainotteisesti asemakaavaan nähden erillisellä toimenpideluvalla ja valmistuneiden tarkempien rakennussuunnitelmien mukaisesti. Toteutustavan erikseen merkitseminen asemakaavaan ei ole tarpeen. Asema-kaavan ensisijaisena tehtävänä on osoittaa alueen käyttötarkoitus ja tarvittaessa antaa lisämääräyksiä. Järvenpään asemakaavoituskäytännön mukaan pyritään mahdollistamaan laajasti eri rakennussuunnitteluratkaisuja myös hulevesirakenteiden osalta. Vesipisaroiden puistossa käytettyjä hulevesimääräyksiä käytetään muuallakin ja useammin tilanteissa, joissa

tarkempaa hulevesirakenteiden suunnittelua ei ole vielä tehty. Muistutus ei anna aihetta asemakaavakartan muutoksille.

16. Muistutus: Yksityishenkilö, 16.12.2021

Ehdotuksessa on merkitty Viulukonsertonkadulle vain itäpuolelle erillinen pyöräväylä. Vastaava tulisi osoittaa myös kadun länsipuolelle. Vaihtoehtoisesti Viulukonsertonkadun ja Sinfonia-aukion risteuksen kohdalla tulee sujuvoittaa yhdistetyn väylän linjausta.

Viulukonsertonkadun ja Sinfonia-aukion risteyksessä on vaarallinen epäjatkuvuuskohta kaksisuuntaisella yhdistetyllä väylällä. Kuvakaappaus asemapiirustuksesta on tässä yhteydessä koska tilanteen korjaaminen edellyttäneen muutosta kaavaehdotukseen. Eli korttelin AK-66 reunaan saattaa joutua siirtämään hieman kauemmas ajoradasta, jos suoja tietä ei ole mahdollista siirtää lähemmäs risteystä. Vastaava ongelma oli Siltavahdinkadun katusuunnitelmassa.

Kaavaselostuksessa mainitaan, että rakennusten suositusetaisyys ajoradasta on 10 metriä kun ajoneuvoliikenne on yli 5000 ajoneuvoa/vrk. Ilmanlaatuongelmat on parempi ratkaista osoittamalla määräyksissä ilmanotto pihan puolelta vilkasliikenteisimmillä kaduilla. On hyvä myös huomata, että autoliikenne on sähköistymässä mikä vaikuttaa aivan oleellisesti ilmanlaatuun katujen varsilla. Näin kaupunkimaisella alueella tulee rakennusten seinät rakentaa katualueeseen kiinni, kuten esimerkiksi Keravalla ja Hyrylässä tehdään. Näin saadaan korttelit paremmin hyötykäyttöön.

Vastine: Ehdotus molemmilla puolilla kulkevista pyöräväylistä on välitetty tiedoksi kaupunkitekniikan suunnitteluun katusuunnitelmissa huomioitavaksi.

Kaavaehdotuksen jälkeen on tarkistettu näkemäalueet ja lisätty hieman katuaukiotilaa Sinfonia-aukion ja asuinkorttelin 2136 koilliskulmassa.

Erityisen huomattavia ilmanlaadun haasteita ei kaava-alueella ole liikennemäärien puolesta olevan. Asemakaavassa on annettu Viulukonsertonkatuun rajoituville kerrostalokortteleille erillinen asemakaavamääräys rakennusten ilmanoton järjestämisestä siten, ettei sisäilman laatu vaarannu. Määräys jättää toteutustavan

mahdolliseksi useammalle käyttö-kelpoiselle rakennussuunnitteluratkaisulle. Käytännössä puhdas ottoilma on helpointa ja kustannustehokkainta ottaa sisäpuolelta. Ilmanlaatuun vaikuttaa ajan myötä vaikuttaa useampi tekijä, joihin ei täysin voida varautua ennalta. Liikenteen sähköistymisellä ja päästöliikenteen laskevalla kehityksellä on ilman muuta vaikutusta asemakaava-alueen laatuun

17. Muistutus: Yksityishenkilö, 16.12.2021

Kovasti on tuon Ainolanväylän toiselle puolelle suunniteltu puistoja ja yksi isohko on jo valmis.

Voisiko suunnitelmissa ottaa huomioon tämän hetkiset metsäalueet? Kaikkea ei tarvitse uusiksi, jotta joutuu ensin esim. tasoittamaan, istuttamaan uusia, kastelemaan jatkuvasti ja leikkaamaan monia kertoja kesän aikana. Mm. näistä kaikista vaiheista säästytäisiin ja säästettäisiin, kun tämän hetkiset metsät säilytetään edes yhden tai kahden puiston tilalle. Iso asia puoltaa myös metsien säilyttämistä, koska linnut ja eläimistö tarvitsee sen elinalueekseen. Puistoja kohtaan tehdään myös helpommin ilkivaltaa, katkotaan puiden taimia yms. ja taas maksaa, kun niitä uusitaan. Kaupungin taholta on kerrottu, että on tarkoitus mahdollisuuksien mukaan jo olevaa puustoa säilyttää. Sekin on jo hyvä alku, että edes yritetään. Mielestäni pelkkien puiden lisäksi olisi hyvä säilyttää metsikkö maastoineen. Eläimet, ihmiset ja ilmasto kiittää, rahaa säästyy paljon pitemmän päälle, kun metsää säilytetään. On tutkittu, että ihmiselle metsä on rauhoittava ja parantava ympäristö, joten säilyttäkää sitä meille ja tuleville polville, kiitos!

Tavoittelette laadukasta ympäristöä uudelta alueelta. Ympäristö on laadukas myös silloin, kun on säilytetty jo olemassa olevaa metsää.

Hyvää jatkoa ja hyviä päätöksiä!

Vastine: Kiitos. Olemassa olevia metsäalueita on pyritty huomiomaan asemakaavoituksessa mahdollisimman paljon. Paljon olemassa olevaa puustoa alueelta väistämättä menetetään huomattavan suuren rakentamispaineen ja maapohjan tehokkaan hyödyntämisen vuoksi. Luonnollisesti myös uutta puustoa ja viherrakenteita alueelle syntyy asuinrakentamisen sekaan. Alueen keskuspuistok-

si varatun Valse tristen puistosuunnittelussa on erityisesti huomioitu olemassa olevaa puustoa yhdistettynä tarvittavien muiden puistotoimintojen ja kulkureittien toteuttamiseen. Myös osalla asuinrakentamisen korttelialueilla on mahdollista hyödyntää olemassa puustoa osana pihojen suunnittelua. Tähän pyritään myös asemakaavassa pilotoitavan viherkerroin-menetelmän avulla. Olemassa olevilla puilla on suuri painoarvo riittävän viherkerrointavoitteen saavuttamisessa.