

22.3.2019

PITÄJÄNMÄEN ASEMAN SEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOS, OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Asemakaavan muutos koskee Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta aseman jalankulkusillan kohdalta Espoon rajalle asti. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualue Espoon rajan ja Pitäjänmäentien ylittävän rautatiesillan välillä.

Aseman jalankulkusillan länsipuolella Pitäjänmäentien varsi suunnitellaan kerrostaloin urbaanisti. Tavoitteena on luoda selkeä paikalliskeskus liiketiloineen ja kerrostaloasuntoineen Pitäjänmäen rautatieaseman viereen. Suunnittelussa tavoitellaan mielenkiintoista kaupunkiympäristöä, jossa on huomioitu myös alueen maisemalliset arvot ja kevyen liikenteen yhteydet. Korkein kalliokohta jalankulku- ja pyöräilysiltoineen on tarkoitus säilyttää rakentamattomana. Ajoliittymä uudelle alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi Sulkapolun ja Pitäjänmäentien valo-ohjatun risteuksen kohdalle.

Asemapuisto rakennuksineen on tarkoitus säilyttää puistomaisena aseman jalankulkusillasta itään. Tavoitteena on, että asemaan kuuluneet rakennukset suojellaan asemakaavalla ja niille muodostetaan tontit kuitenkin siten, että asemalaiturin saavutettavuus ja puistoalueen historialliset ja kaupunkikuvalliset arvot eivät heikkene. Radan reunaan suunnitellaan pääpyöräreitille uusi linjaus asemarakennuksen itäpuolella.

Kaupungin rajalla on tarkoitus suunnitella lisäksi asuntorakentamista yhteistyössä Espoon osapuolten kanssa. Kaupungin rajan molemmin puolin muodostuvasta korttelista tehdään erillinen kaavanmuutos osapuolten sovittua tarkemmin suunnitelmasta ja sen aikataulusta.

Kaupunkisuunnittelukeskuksen lausunto

Espoon kaupunki suhtautuu myönteisesti ajatukseen suunnitella yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa asuntorakentamista kaupunkien rajan molemmin puolin. Voimassa olevassa asemakaavassa Espoon puolella alue on merkitty teollisuus-, toimisto- ja varastorakennusten korttelialueiksi, sekä rautatiealueeksi. Virallista päätöstä asemakaavan muuttamisesta ei ole toistaiseksi tehty. Muilta osin Espoon kaupungilla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja



Lausunto

21.03.2019

MV/42/05.02.00/2019 1 (3)

Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala
PL 10
00099 Helsingin kaupunki

Viite HEL 2016-009018 T 10 03 03

Asia **HELSINKI, Pitäjänmäki, asemanseudun asemakaavan muutos**

Museovirasto on perehtynyt asemakaavamuutoksen 25.2.–25.3.2019 nähtävillä oleviin aineistoihin (OAS 6.2.2019, asemapuiston alustava kaavaluonnos 25.1.2019, viitesuunnitelma 18.2.2019 sekä ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehitystavoitteet 2018) ja antaa lausuntonaan seuraavan.

KAAVAMUUTOKSEN LÄHTÖKOHDAT

Asemakaavamuutos koskee Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta aseman jalankulkusillan kohdalta Espoon rajalle asti.

Asemapuisto rakennuksineen on tarkoitus säilyttää puistomaisena aseman jalankulkusillasta itään. Puisto rakennuksineen suojellaan. Sillan länsipuolella Pitäjänmäentien varsi sen sijaan suunnitellaan urbaaniksi paikalliskeskukseksi, jonne tulisi 4-8 krs korkuisia (OAS:n mukaan, viitesuunnitelmassa kerroskorkeuksina esitetään 5-9 krs) asuinkerrostaloja sekä liiketiloja. Korkein kalliokohta jalankulku- ja pyöräilysiltoineen on tarkoitus säilyttää rakentamattomana.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on asianmukaisesti mainittu, että Pitäjänmäen asema on valtakunnallisesti merkittävistä asema-alueista solmitun rautatiesopimuksen tarkoittama kohde (YM:n päätös 9.12.1998). Päätös koskee asemapuiston lisäksi asemarakennusta, asuinkasarmia, kaksoisvahtitupaa, kahta kellaria, kahta liiteriä sekä saunaa. Pitäjänmäen rautatieasema kuuluu lisäksi Museoviraston inventointiin valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä RKY 2009.

MUSEOVIRASTON KANTA

Museovirasto ottaa kaavahankkeeseen kantaa erityisesti asemapuiston suojelun sekä siihen kohdistuvien vaikutusten kannalta. Muilta osin Museovirasto viittaa Helsingin kaupunginmuseon antamaan lausuntoon.

On hyvä, että asemapuisto käsitellään osana uudisrakentamiseen tähtäävää kaavamuutosta, jotta voidaan turvata puistoon ja rakennuksiin liittyvät suojelutavoitteet asemakaavassa.

Alustava kaavaluonnos on laadittu vasta asemapuiston osalta eikä kaavamerkinnöille ole esitetty vielä määräyksiä. Korttelin eri osa-alueille on annettu ympäristön suojelutavoitteita indikoivina merkintöinä A/s sekä VP/s. Jatkossa on määriteltävä myös rakennuskohtainen suojelutarve sr-merkinnöin. Lehmuskujalle sekä muille merkittäville puutarhataiteellisille elementeille ja rakenteille tulee harkittavaksi omat merkintänsä tai maininnat ympäristöä koskevassa suojelumääräyksessä. Jalankulku- ja pyöräilyreittien avaaminen asemapuistoon edellyttää, että ne soveltuvat mittasuhteiltaan, pinnoiltaan, rakenteiltaan ja kalusteiltaan historialliseen puistoon.

Kaavatyön edetessä on huolella suunniteltava uudisrakentamisen liittyminen asemapuistoon. Kaavaluonnoksessa välittävänä tekijänä on sillalle asti ulottuva VP-alue, mutta viitesuunnitelmassa paikalle on esitetty nähtävästi kivettyä aukiota ja laajahkoa, joskin yksikerroksista kioskirakennusta. Suunnitelmien tarkentuessa ratkaisua on hyvä havainnollistaa keskeisten näkymien osalta. Tärkeää on myös historiallisen puistomiljöön toiminnallinen kytkeytyminen uudisrakennuksin kehittyvään alueeseen. On myös otettava huomioon, että asemapuiston rajaus sekä RKY 2009 alue jatkuu vielä ylikulkusillan länsipuolen metsäisellä alueella, jolla on säilynyt vanhan Turun maantien linjaus. Viitesuunnitelman mukaan paikalle on kaavailtu uudisrakennuksista korkeimmat.

Pitäjänmäen ympäristöhistoriallinen selvitys ja kehittämistavoitteet (Kaupunkiympäristön julkaisuja 2018/17, Helsingin kaupunki / Näkymä Oy) antaa hyvät lähtötiedot ympäristön ominaispiirteistä sekä maisemallisista kehittämistavoitteista. Rakennuskohtaisten suojelutavoitteiden määrittely vaatii kuitenkin vielä selvittämistä.

Museovirasto on antanut 2013 Senaatti-kiinteistöjen pyytämän lausunnon (001/601/2013) aseman suojelutavoitteista liittyen aseman myynnin valmisteluun. Asemakaava on todettu luontevaksi tavaksi ratkaista suojelutavoitteet, jolloin tulee samalla tutkittavaksi alueen kehitystarpeiden sovittaminen rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin, ellei ilmene erityistä tarvetta soveltaa rakennusperintölakia.

Alustavina suojelutavoitteina Museovirasto esitti, että aluetta rakennuksineen käytetään, hoidetaan ja kunnostetaan siten, että kokonaisuuden kulttuurihistoriallinen arvo säilyy. Rakennusten ulkoasu säilytetään. Asema- ja asuinrakennuksissa myös sisätilojen alkuperäisenä säilynyt huonejako ja kiinteä sisustus säilytetään. Korjaustoimenpiteissä lähtökohtana on alkuperäisten tai niitä vastaavien rakennusosien korjaaminen. Asemapuistoa hoidetaan sen kulttuurihistoriallista ominaisuutta vaalien. Julkisen luonteen mukainen avoimuus säilytetään välttämällä mm. osa-alueiden rajaamista aidoin. Korjaus- ja muutostöitä koskevista suunnitelmista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Asema-alueen ja rakennusten suojelutavoitteita tarkennettaessa on hyvä ottaa huomioon myös Museoviraston laatimat korjausohjeet rautatierakennuksille.

Ks. <https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/julkaisut/korjauskortit>

Yli-intendentti

Helena Taskinen

Intendentti

Elisa El Harouny

Tiedoksi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Helsingin kaupunki / Helsingin kaupunginmuseo
Sari Saresto, Helsingin kaupunginmuseo

Helsingin kaupunki
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Asianna HEL 2016-009018 T 10 03 03

Hankenumero 0563_7

PITÄJÄNMÄEN ASEMAN SEUTU, HSY:N KANNANOTTO ASEMAKAAVAMUUTOKSEN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAAN

Asemakaavan muutos koskee Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta aseman jalankulkusillan kohdalta Espoon rajalle asti. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualue Espoon rajan ja Pitäjänmäentien ylittävän rautatiesillan välillä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää kannanottonaan asiasta seuraavaa:

Kaavoituksessa tulee huomioida käytössä olevat vesihuoltolinjat ja selvittää uuden vesihuollon tarve ja kustannukset sekä huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Alustava vesihuollon yleissuunnitelma kustannusarvioineen tulee laatia kaavoituksen yhteydessä ja esittää kaavaselostuksen osana.

Yhteyshenkilönä toimii aluepäällikkö Saara Neiramo, puh. 09 1561 3047.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Saarijärvi Jukka
yksikön päällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Tiedoksi HSY:n kirjaamo

19.03.2019

36/10.02.03.00/2019

Helsingin kaupunki
Kirjaamo
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 6.2.2019

HELSINGIN SEUDUN LIIKENNE -KUNTAYHTYMÄN LAUSUNTO PITÄJÄNMÄEN ASEMAN SEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA (HEL 2016-009018, HANKENUMERO 0563_7)

Helsingin kaupungin asemakaavoituspalvelu on pyytänyt HSL:ltä lausunnon Pitäjänmäen aseman seudun ympäristön kaavaehdotuksesta.

Asemakaavan muutos koskee Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta aseman jalankulkusillan kohdalta Espoon rajalle asti. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualue Espoon rajan ja Pitäjänmäentien ylittävän rautatiesillan välillä.

Aseman jalankulkusillan länsipuolella Pitäjänmäentien varsi suunnitellaan urbaanisti kerrostaloin. Tavoitteena on luoda selkeä paikalliskeskus liiketiloineen ja kerrostaloasuntoineen Pitäjänmäen rautatieaseman viereen. Suunnittelussa tavoitellaan mielenkiintoista kaupunkiympäristöä, jossa on huomioitu myös alueen maisemalliset arvot ja kevyen liikenteen yhteydet. Korkein kalliokohta jalankulku- ja pyöräilytiloineen on tarkoitus säilyttää rakentamattomana. Ajoliittymä uudelle alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi Sulkapolun ja Pitäjänmäentien valo-ohjatun risteyksen kohdalle.

Asemapuisto rakennuksineen on tarkoitus säilyttää puistomaisena aseman jalankulkusillasta itään. Tavoitteena on, että asemaan kuuluneet rakennukset suojellaan asemakaavalla ja niille muodostetaan tontit kuitenkin siten, että asemalaiturin saavutettavuus ja puistoalueen historialliset ja kaupunkikuvaliset arvot eivät heikkene. Radan reunaan suunnitellaan pääpyöräreitille uusi linjaus asemarakennuksen itäpuolella.

Kaupungin rajalla on tarkoitus suunnitella lisäksi asuntorakentamista yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa. Kaupungin rajan molemmin puolin muodostuvasta korttelista tehdään erillinen kaavamuutos osapuolten sovittua tarkemmin suunnitelmasta ja sen aikataulusta.

19.03.2019

36/10.02.03.00/2019

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Kaava-alueen saavutettavuus on joukkoliikenteen näkökulmasta erinomainen Pitäjänmäen aseman läheisyyden vuoksi. Alueen täydennysrakentaminen on joukkoliikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kannalta erittäin kannatettavaa. Lähijunaliikenteen lisäksi aluetta palvelee tiheävuoroinen bussiliikenne, jonka käyttämät Henrikintie- ja Pitäjänmäen asema -nimiset pysäkit sijaitsevat kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä. HSL edellyttää, että pysäkit ovat esteettömästi ja turvallisesti saavutettavissa koko rakentamisen ajan sekä lopputilanteessa.

Pohjois-Espoon ja Leppävaaran linjastosuunnitelman mukaisesti Elielin aukion, Leppävaaran ja Espoon keskuksen välille perustetaan uusi runkolinja 200. Linja korvaa nykyiset seutulinjat 217, 218 ja 235. Tämän kevään aikana HSL:ssä valmistuu konsulttivetoinen runkolinjan 200 toteuttamissuunnitelma, jossa esitetään muun muassa tarvittavat infratoimenpiteet linjan reitin varrelle sekä pysäkit, joita runkolinja 200 tulevaisuudessa käyttää. Pitäjänmäen alueella runkolinja 200 käyttää lähtökohtaisesti samoja pysäkkejä runkolinjan 550 kanssa. Tästä kuitenkin poiketen runkolinjan 200 toteuttamissuunnitelmassa esitetään Henrikintien pysäkkien käyttöönottoa runkolinjalle 200 ja sitä kautta niiden lisäämistä myös runkolinjalle 550. Jos Henrikintien pysäkkejä ei oteta käyttöön, kävelymatkat Mäkkylän suunnalta lähimmälle pysäkillä kasvaisivat paikoin liian pitkiksi, jos käytössä olisivat vain Mäkkylän aseman ja Pitäjänmäen aseman pysäkit. Näin ollen HSL pitää tärkeänä, että Henrikintien pysäkit (nykyiset H1801 ja H1986) ovat käytössä myös jatkossa. HSL katsoo, että Henrikintien pysäkit voisivat olla ajoratapysäkkejä, mikäli paikalla on bussikaistat.

HSL katsoo, että Pitäjänmäen aseman pysäkit olisi hyvä sijoittaa pysäkkisyvennyksiin. Tällöin pysäkeillä olisi mahdollista tasata tarvittaessa aikaa. Vaikka Raide-Jokerin myötä runkolinja 550 poistuu, pysäkin kautta kulkee kuitenkin useita linjoja. Runkolinjan 200 lisäksi pysäkin kautta kulkee Helsingin poikittaisyhteyksien kehittäminen -luonnoksen mukaan mm. linjat 53 ja 59. Näistä varsinkin 59:llä, joka luonnoksessa on esitetty kulkeväksi ruuhka-aikaan 6 minuutin välein, voisi olla tarvetta olla ajantasaus aseman kohdalla molempiin suuntiin.

Kaava-alueen kautta kulkee tärkeä pyöräily-yhteys, muodostaa samalla osan kaupunkiradan laatukäytävästä. Aseman yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota pyöräyhteyden sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Lisäksi Pitäjänmäen asema on tunnistettu seudullisesti merkittäväksi liityntäpysäköintipaikaksi.

19.03.2019

36/10.02.03.00/2019

HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.

Lisätietoja kaavalausunnon osalta antaa joukkoliikennesuunnittelija Petteri Kantokari ja jatkosuunnittelun osalta liikennesuunnittelija Hanna Pund. Sähköpostiosoitteet muotoa, etunimi.sukunimi@hsl.fi.

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 20.3.2019. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

Helsingin kaupunki
Kirjaamo

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite: kirje 6.2.2019 (HEL 2016-009018)

Lausunto Pitäjänmäen asemaseudun asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelua sijoittuu Pitäjänmäen aseman ympäristöön koskien Pitäjänmäen asemapuistoa vanhoine rakennuksineen sekä radan pohjoispuolen rakentamatonta aluetta aseman jalankulkusillan kohdalla Espoon rajalle asti. Lisäksi suunnittelualueeseen kuuluu Pitäjänmäentien katualue Espoon rajan ja Pitäjänmäentien ylittävän rautatiesillan välillä. Suunnittelualueen eteläpuolella kulkee Pasila – Kirkkonummi -rataosa. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on suunnitella Pitäjänmäentien varteen ja radan pohjoispuolelle 4–8 -kerroksisia asuinkerrostaloja. Asemasillan kohdalle suunnitellaan uutta aukiota liiketiloineen. Asuinkerrostalot sijoittuisivat rakentamattomalle määrälle asemapuiston länsipuolella. Tavoitteena on myös Asemapuiston suojelu vanhoine rakennuksineen.

Rautatiealueen laajuus

Asemakaavan suunnittelualueen kohdalla Väyläviraston hallinnoima rautatiealue ulottuu radan pohjoispuolella noin 30 metrin etäisyydelle uloimmasta raiteesta. Nykytilanteessa alueella sijaitsee radan suuntainen kävely- ja pyörätie sekä sitä reunustava viheralue. Väylävirastolla ei ole Ilmala – Leppävaara välillä tarvetta nykyistä rautatiekäytössä olevaa aluetta laajemmalle rata-alueelle. Asemakaavan muutoksessa nykyistä rautatiealuetta voidaan kaventaa siten, että kaikki nykyinen ratainfra mahtuu jatkossakin sijoittumaan LR-alueen puolelle. Muu osa Väyläviraston hallinnoimasta alueesta voidaan kaavassa osoittaa uuteen käyttötarkoitukseen.

Radan läheisyyteen rakentaminen

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa rautatien läheisyyteen uutta rakentamista, lähimpien uusien rakennuspaikkojen sijoituessa joidenkin kymmenien metrin etäisyydelle uloimmasta raiteesta. Radan läheisyyteen rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille tai kuivatukselle taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Väylävirasto huomauttaa, että radan läheisyyteen kaavoitettavien rakennusten jatkosuunnittelun yhteydessä tulee tehdä riittävät selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan

5.3.2019

stabiliteetti on huomioitava Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Lisäksi rakentamisessa on huomioitava muut radan aiheuttamat rajoitteet rakentamiseen kuten mm. mahdollisten louhintatöiden suorittaminen tiheästi liikennöidyn rautatien läheisyydessä.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

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

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AF-max). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksi-kerroksiset puurakenteiset talot. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.

Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_w,95 \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_w,95 \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runko-melusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin

5.3.2019

(VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <http://www.vtt.fi/publications/index.jsp>.

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

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

Päivi Nuutinen
johtaja
väylien suunnitteluosasto

Ville Vuokko
maankäytön asiantuntija
väylien suunnitteluosasto

Tiedoksi Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM Oy
Anna Miettinen
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue