

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Hangonsillan alue



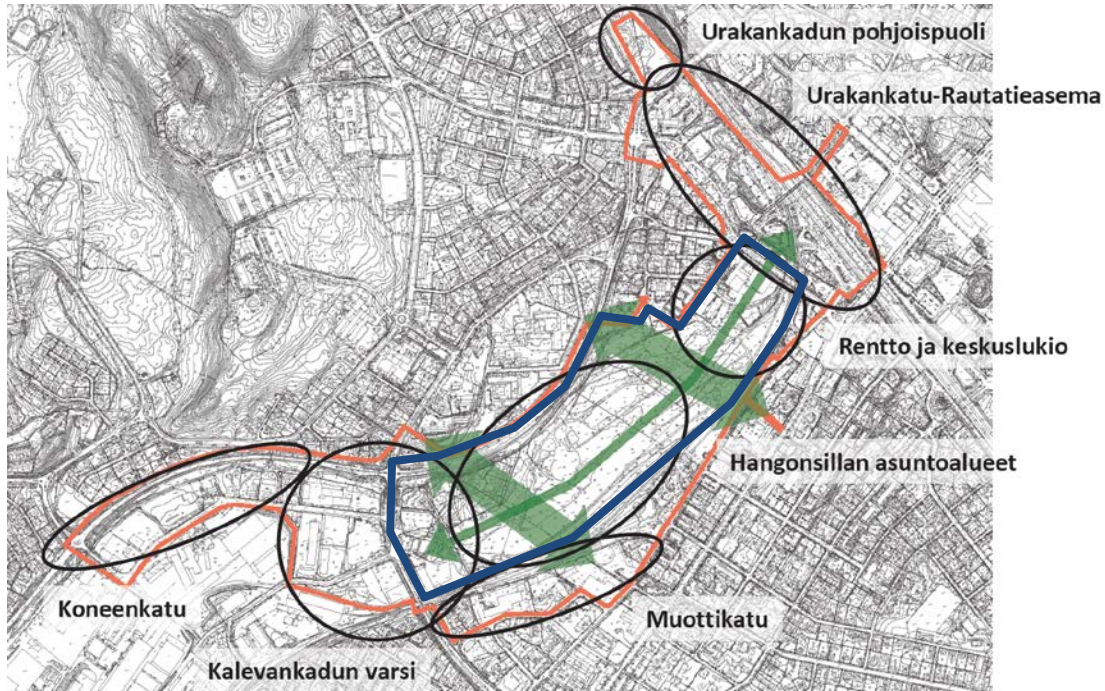
Hyvinkään kaupungin 1. kaupunginosan asemakaava ja kortteleita 62-66 ja 87 koskeva asemakaavanmuutos

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Asemakaavan laatiminen Hangonsillan alueelle: Hyvinkään kaupungin Vieremän (1.) kaupungin-osaan ja asemakaavanmuutoksen laatiminen Hyvinkään kaupungin Vieremän (1.) kortteleihin 62, 63, 63,64,65,66 ja 87 sekä katu- ja virkistysalueille.

1 SUUNNITTELUALUE / SIJAINTI

Suunnittelualue sijaitsee Hyvinkään keskustassa pääradan länsipuolella. Se kattaa entisen Hangon ja Karkkilan rataoja palvelleeseen ratapiha-alueen sekä siihen rajoittuvia työpaikka-alueita. Alue rajautuu kaakossa Hangon rataan, lounaassa Kalevankatuun, luoteessa Läntiseen yhdystiehen ja koillisessa Siltakatuun. Suunnittelualueen pinta-ala on yhteensä n. 25 ha.



Kuva 1: Suunnittelualueen sijainti ja osa-alueiden nimet

2 TAVOITTEET JA PERUSTEET ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAMUUTOKSEN LAATIMISELLE

2.1 Suunnittelun tarkoitus ja tavoitteet

Suunnittelun tarkoituksena on entisen Hangonratapiha-alueen muuttaminen keskustaajaman osayleiskaavan mukaisesti keskeisiltä osiltaan keskustanläheiseksi asuntoalueeksi. Lähinnä rautatieasemaa oleva osa varataan keskustatoiminnoille ja Kalevankadun puoleinen osa liike- ja toimistorakentamiseen. Lisäksi tutkitaan keskuslukion sijoittamista alueelle, kuten viimeisimmässä kouluverkkosuunnitelmassa on esitetty.

Keskustaajaman osayleiskaavan lisäksi suunnittelussa hyödynnetään vuonna 2012 järjestetyn Hangonsillan alueen ideakilpailun tuloksia sekä kilpailun jälkeen konsulttitoimeksiantona laadittua yleisuunnitelmaa ja esimerkkikortteleiden viitesuunnitelmia.



Kuva 2: Hangonsillan alueen ideakilpailu, ote voittaneesta ehdotuksesta "Suutarin lasten markka"

2.3 Suunnitteluperiaatteet

Yleissuunnitelman ja esimerkkikortteleiden viitesuunnitelmien pohjalta on laadittu suunnitteluperiaatteet ja kaavarunko, jotka on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ja jotka on tarkoitettu asemakaavoituksen lähtökohdaksi. Yleissuunnitelma ja kortteleiden viitesuunnitelmat esittävät yhden suunnitteluperiaatteiden mukaisen toteutustavan. Asemakaavoituksen aikana voidaan päätyä toisenlaisiin ratkaisuihin, mutta ratkaisujen on toiminnalliselta ja kaupunkikuvalliselta laadultaan yllettävä viitesuunnitelmien tasolle. Asemakaavan tavoitteet ja sisältö täsmentyvät ja tarkentuvat prosessin aikana.

Koko aluetta koskevat periaatteet



Maankäytön periaatteet

- Keskustaajaman osayleiskaavan mukainen maankäyttö: keskiosa asuinkerrostalojen aluetta; pohjoispää keskusta-toimintojen aluetta, jonne voidaan sijoittaa toimisto- ja liikerakentamisen lisäksi asuntoja, keskuslukio ja liikuntatiloja; Kalevankadun varsi tilaa vaativan kaupan ja työpaikkojen aluetta, jonka rajaa asuntoaluetta vastaan voidaan tarkistaa yleiskaavan yleispiirteisyyden puitteissa.
- Aluetta kokoavana elementtinä rautatie-aseman suunnasta Kalevankadulle kulkeva jalankululle ja pyöräilylle varattu keskusraitti, jonka varrella sijaitsevat alueen keskeiset virkistystoiminnot ja hulevesijärjestelmä

Rakentamisen määrä, talotyypit, mitoitus

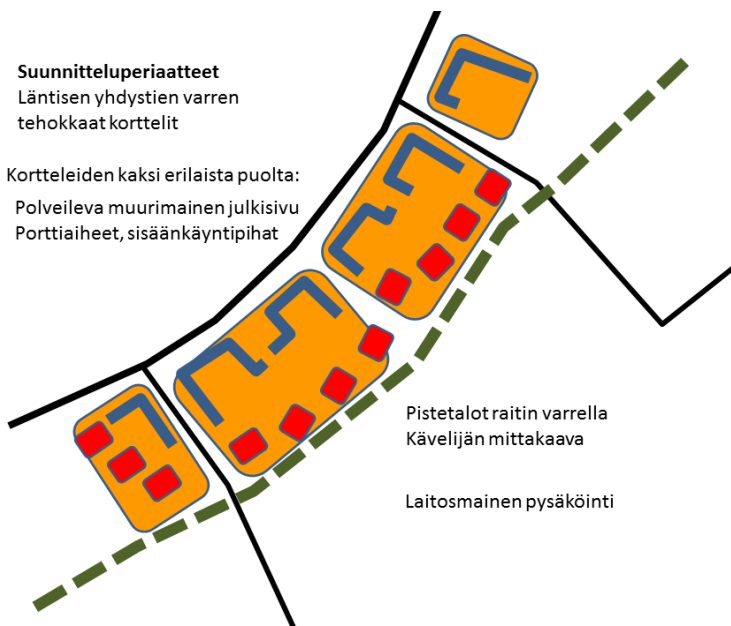
- Tavoitteellinen asuinrakennusoikeus yhteensä noin 90 000 k-m², joista keskeisissä neljässä korttelissa noin 60 000 k-m²
- Mahdollisuus toteuttaa monipuolista asuntotuotantoa: kovan rahan tuotantoa (omistus- ja vuokra-asuntoja) ja tuettua tuotantoa (vuokra-asuntoja ja asumisoikeusasuntoja)
- Tavanomaista väljemmät pysäköintinormit: asunnot 1 ap/ 120 k-m², toimistotilat 1 ap/ 70 k-m², myymälät 1 ap/ 50 k-m²
- Laadukas viherrakentaminen julkisilla alueilla, asunto- ja korttelipihoilla, pihakaduilla ja pysäköintialueilla sekä kasvullisuuden mahdollisimman runsas käyttö parvekkeilla, kattoterasseilla ja esimerkiksi autokatosten ja varastojen katoilla
- Pääkatujen ja keskusraitin varren asuinrakentamiseen mahdollisuus sijoittaa pienimuotoisia kaupallisia palveluja, toimistoja, työpajoja, julkisia palveluja ja asukkaiden yhteisiä tiloja

Yleisiä alueita koskevat periaatteet

- Läntisen yhdystien kehittäminen sisääntuloväylästä kaupunkimaiseksi kaduksi
- Kalevankadun liikennejärjestelyjen selkeyttäminen
- Liikenteen ohjaaminen Hangonsillan alueelle Kalevankadulta, Läntiseltä yhdystieltä ja Suutarinkadulta siten, että varmistetaan toimiva liikenne samalla rajoittaen tarpeetonta läpiajoa
- Monipuoliset ja turvalliset jalankulku- ja pyöräily-yhteydet
- Laadukas viherrakentaminen katu-, puisto- ja muilla yleisillä alueilla, hulevesijärjestelmän kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen toteuttaminen
- Rauhamäen kehittäminen luonnonmukaisesti hoidettavana viheralueena
- Katujen, puistojen ja muiden yleisten alueiden suunnittelun ja toteutuksen tueksi laaditaan laatuksikirja

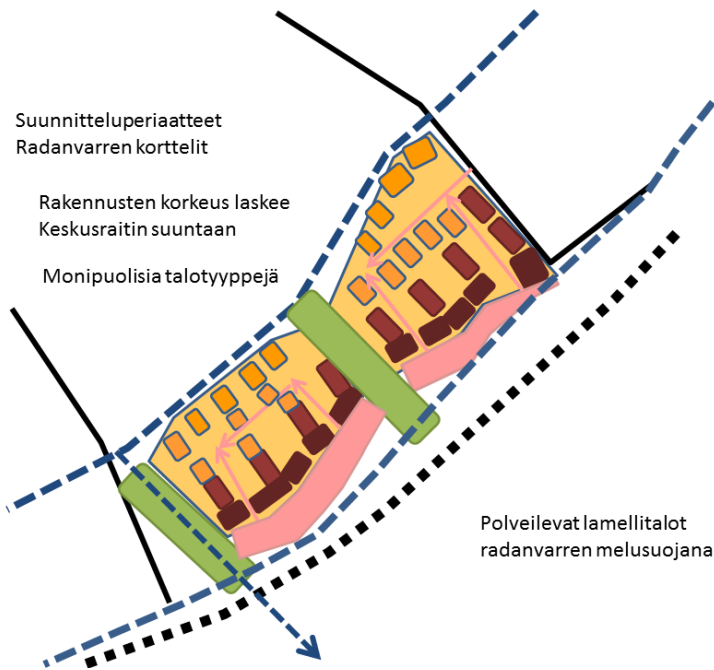
Osa-aluekohtaiset periaatteet:

Läntisen yhdystien varren korttelit



- Tavoitteellinen tonttitehokkuus $e = 1,1 - 1,3$
- Kerrosluku 4-6, kaupunkikuvallisesti merkittäviä paikkoja korostaen
- Autopaikat pääosin pihakannen alla tai pysäköintilaitoksessa
- Läntisen yhdystien puolelle muurimaiset julkisivut, joihin avataan sisääntuloaukioita ja/tai portteja
- Katujen risteyksissä visuaalisesti ehjät nurkat, pitkien katujulkisivujen ilmeen keventäminen parvekesommitelmilla
- Keskusraitin puolelle pistetalot, massoitelussa korostuu kävelynopeutta kulkevan havaittava pienimittakaavaisuus, jossa parvekkeilla tärkeä rooli
- Pääosin vaaleat julkisivut, joita rytmittävät laajat värilliset kentät
- Sisä- ja etupihojen julkisivuissa myös luonnonmateriaaleja, kuten puuta ja punatiiltä sekä murrettuja maanläheisiä värisävyjä.

Hangonradan puoleiset korttelit



- Tavoitteellinen tonttitehokkuus $e = 0,8 - 1,0$ (radanvarren LPA-alue poislukien)
- Kerrosluku 2-4, lähinnä keskustaa olevaan radanpuoleiseen kulmaan 5-7 kerroksinen maamerkki
- Autopaikat sijoitetaan maantasoon radan varren pysäköintikentille tai hajautetaan kortteleiden sisälle
- Radan puolella kortteleita rajaavat lamellit talot, keskusraitin puolella pienimittakaa-vaisten ja monimuotoisten talotyyppien vyöhyke
- Korttelien sisäisillä liikenneväylillä liikenteen ja pysäköinnin toissijaisuutta korostetaan mm. toimintojen sijoittelulla ja pintamateriaaleilla (shared space -periaate)
- Radan puolelle Rautatiemuseon huomiointoon ottavat, edustavat julkisivut, joissa punatiiltä kevennetään vaalein tai lasisin rakennusosin.
- Keskusraitin puolella ja korttelipihoiksi avautuvien pihakatu- ja varsilla hallitsevat vaaleasävyinen puu tai rappaus

Renton alue



- Tavoitteellinen tonttitehokkuus $e = 1,2 - 1,5$, kerrosluku 4-8, kaupunkikuvallisista tai muista syistä kyseeseen voi tulla myös korkeampi rakentaminen
- Pääosin toimisto- ja liikerakentamista, lisäksi voidaan sijoittaa n. 10 000 k-m² asuimista
- Pysäköinti pääosin kellareissa, pihakansien alla tai pysäköintilaitoksessa
- Yleinen jalankulkuyhteys korttelin sivuitse Siltakadun sillan alitse rautatieaseman suuntaan sekä lisäksi yhteydet Suutarinkadulle ja korttelin läpi Siltakadun sillalle
- Kaupunkikuvallisena elementtinä korkeat rakennukset Siltakadun sillan pielessä
- Vanhan kenkätehtaan rakennuksen suojeleminen voimassa olevan asemakaavan mukaisesti

Kalevankadun varsi

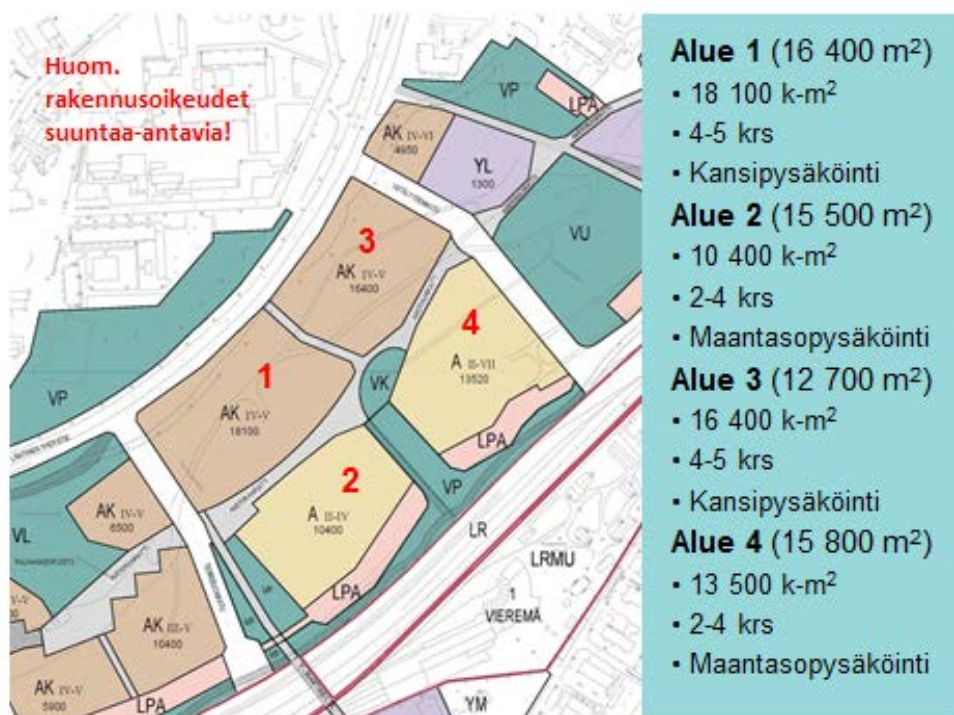
- Pääasiallinen käyttö tilaa vaativaan kauppaan ja toimistorakentamiseen yleiskaavan mukaisesti, Rauhamäkeen liittyen voidaan sallia myös asuntorakentamista yleiskaavan yleispiirteisyyden puitteissa
- Tavoitteellinen tonttitehokkuus $e=0,4 - 0,6$, kerrosluku 2-4
- Kalevankadun ja Läntisen yhdystien nurkan kaupunkikuvallinen korostaminen
- Uuden Rauhamäenkadun varren rakentaminen niin, että muodostuu näyttävä portti Hangonsillan alueelle

2.4 Kumppanuus- ja sopimusmenettelyt

Aloitusvaiheen jälkeen asemakaavaa laaditaan useassa osassa yhteistyössä maanomistajien ja asuntoalueen toteuttajien kanssa. Kaavarunko ja suunnitteluperiaatteet määrittelevät korttelirajat, tavoitteellisen rakentamisen määrän ja kaupunkiympäristön laatuun liittyvät tavoitteet

Yleissuunnitelman mukaisten keskeisten, kaupungin omistuksessa olevien asuntoalueen toteuttamisesta järjestettiin rakentajaseminaari 4.6.2014, jonka jälkeen kiinnostuneiden rakentajien kanssa on järjestetty erillisiä neuvotteluja. Kumppanit valitaan tarjousten perusteella sen jälkeen, kun vireilletulopäätös on tehty ja aluetta koskevat suunnitteluperiaatteet hyväksytyt. Suunnitteluperiaatteet täsmenytävät ja tarkentuvat asemakaavaprosessin aikana. Kumppanien kanssa tehdään asemakaavoituksen yhteistyösopimukset, joissa sovitaan mm. työn ja kustannusten jaosta.

Yksityisessä omistuksessa olevat alueet pyritään hankkimaan kaupungin omistukseen tai maanomistajien kanssa laaditaan asemakaavoituksen käynnistys sopimukset ja/tai maankäyttö sopimukset.



Kuva: 3 Rakennuttajaseminaarissa esitetty alustava korttelijako ja mitoistiedot

3 LÄHTÖTIEDOT

3.1 Nykytilanne

Toiminnot

Suunnittelualue on suurimmaksi osaksi täytettyä suoaluetta, jolle on sijoittunut Hangonrataa sekä sittemmin purettuja Karkkilan ja Usmin ratoja palvelleita kuormausrateita. Alueella on toiminut myös teollisuuslaitoksia ja varastointia. Teollisuus- ja rautatietoimintojen vähitellen poistuttua alue on jäänyt satunnaiseen ulkoilukäyttöön lukuun ottamatta koillis- ja lounaisosia, joissa sijaitsee toimisto- ja liikerakennuksia (ns. Renton ja Kalevankadun alueet).

Vuonna 2012 alueelle rakennettiin asuntomessujen pysäköintialueita, joista lähinnä rautatieasemaa oleva kenttä on kunnostettu väliaikaiseksi liityntäpysäköintialueeksi. Hangonrataa myötäillen on li-

säksi avattu kevyen liikenteen yhteys rautatieaseman suunnasta Siltakadun sillan alta Hiiltomon suuntaan Kalevankadulle.

Suunnittelualue kytkeytyy Hyvinkään keskusta: Rautatieasemaan ja Uudenmaankatuun, merkittävien sisääntuloväylien ympäristöihin (Läntinen yhdistie ja Kalevankatu) sekä historiallisesti merkittävään Rautatiemuseon, Hyvinkäänkadun, Solbonkadun ja Siltakadun miljöisiin. Suunnittelualueen ympäristössä Läntisen yhdistien toisella puolella on Kirkkarin asuntoalue ja Kalevankadun länsipuolella Hiiltomon työpaikka-alue.



Kuva 4: Ilmakuva ratapiha-alueesta

Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueen koillisosassa sijaitsee kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas Rentto Oy:n entinen kenkätehdasrakennus, joka on peruskorjattu 1990-luvulla virastokäyttöön. Rakennuksen vanhimmat osat ovat vuodelta 1929. Kalevankadun puoleisessa päässä lähellä Hangonrataa sijaitsee pienehkö toimitilarakennus. Rauhamäen kupeessa aiemmin olleesta Pyhäjärvi-yhtiön työväenasutuksesta on jäljellä yksi mökki ja villiintynyttä puutarhakasvillisuutta.

Kenkätehtaan lisäksi suunnittelualueen ympäristössä on lukuisia Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelman kohteita: valtakunnallisesti arvokkaat Rautatiemuseo ja rautatieaseman ympäristö, rakennussuojelulailta suojeltu entinen huoltoasema, Musiikkiopiston rakennus ja muu Keskusaukion ympäristö, Solbonkadun ja Siltakadun ympäristöt sekä Verkatehtaan kolmio ja Kirkkarin alue Läntisen yhdistien toisella puolella.

- *Keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma (KV 17.6.2013)*

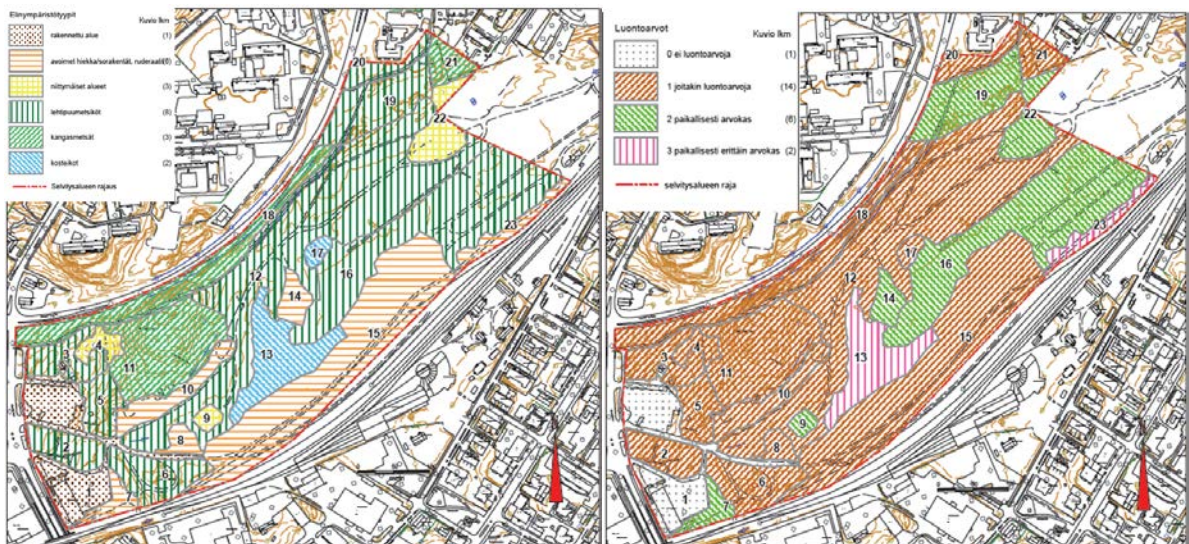


Kuva 5: Rentto Oy:n vanha kenkätehdas

Luonnonympäristö ja maisema

Alue on pääosin entistä suoaluetta ja täyttömaata, jonka kasvillisuus on enimmäkseen nuorta lehti-puustoa. Koillisessä oleva Rauhamäki on mäntyvaltainen kangaskumpare. Alueelle tehdyn luontonselvityksen mukaan alueelta löytyy joitakin paikallisesti arvokkaita luontokohteita, kuten pajuluhta ja ratapenkereiden ruderaattikasvillisuutta. Luonto-olosuhteet ovat muuttuneet osittain asuntomessu- ja varten rakennettujen pysäköintialueiden rakentamisen myötä.

Maisemallisesti merkittävin elementti alueella on Hangon rata, jonka yli avautuu näkymä Hyvinkäänkadulle ja valtakunnallisesti arvokkaalle Rautatiemuseon alueelle.



Kuva 6: Luontonselvityksen luontotyytit ja niiden arvot

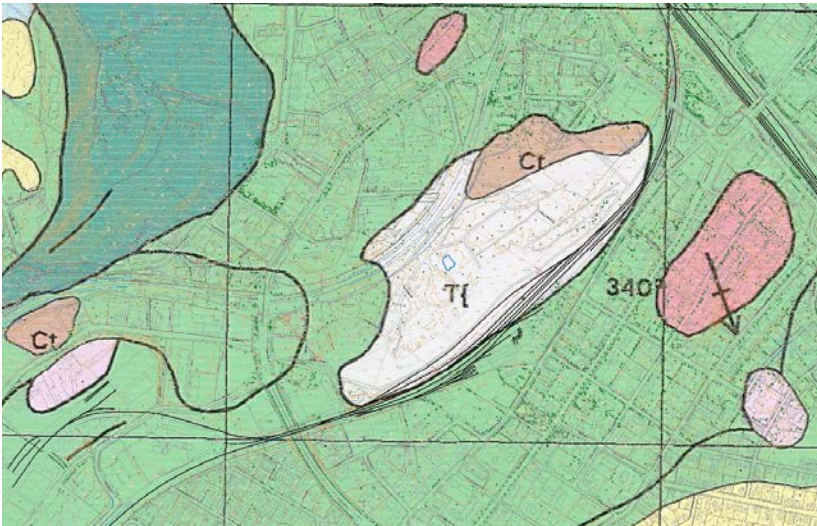
- *Keskustaajaman laajentumisalueiden luontonselvitys, Hangonratapiha ja Tehtaansuo. (Luontotieto Keiron oy 25.9.2009)*



Kuva 7: Hangonrata ja Rautatiemuseon alue

Maaperä ja pohjavesiolosuhteet

Suunnittelualue on enimmäkseen vanhaa suota. Luonnontilaisen turvekerroksen paksuus vaihtelee ulottuen paikoin yli kolmeen metriin. Turvetta on yleisesti yli kaksi metriä. Turpeen päällä on vaihtelevan paksuinen täyttökerros. Turpeen alla on yleensä siltti- tai hiekkakerroksia.



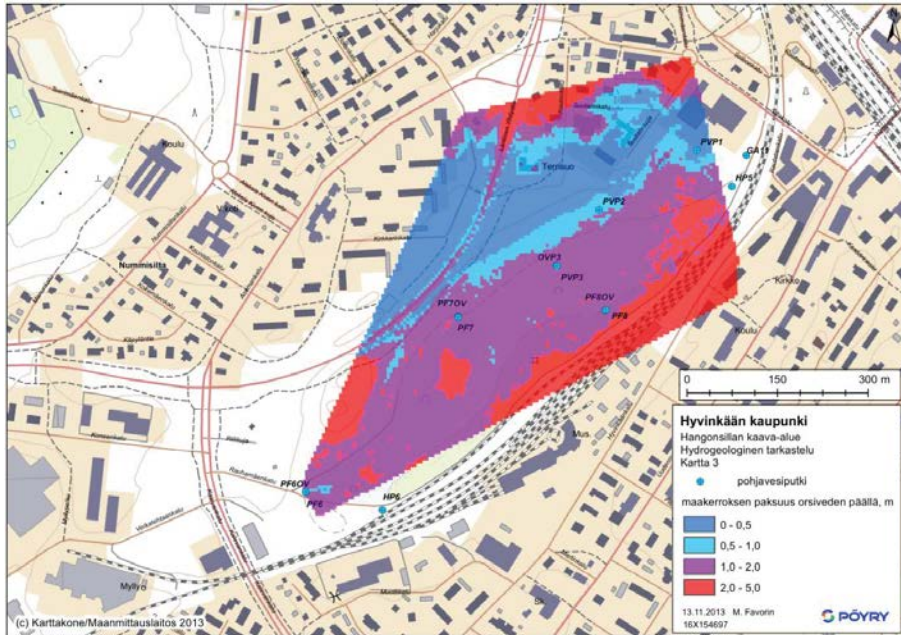
Kuva 8: Hangonsillan alueen maaperäkartta

Pohjavesi

Alue sisältyy Hyvinkään I luokan pohjavesialueeseen. Pohjaveden havaintoputkien seurannan perusteella varsinaisen pohjaveden pinta vaihtelee vajaasta kolmesta metristä noin viiteen metriin maanpinnan alapuolella.

Orsivesi

Koko kaava-alueella tavataan orsivettä lähellä maanpinta. Orsivedenpinta on pääosalla kaava-alueella alle kahden metrin syvyydellä maanpinnasta. Orsivesi on laadultaan huonoa, mikä johtuu veden humuspitoisuudesta (turvekerros) ja alueella todettujen pilaantuneiden maiden vaikutuksesta.



Kuva 9: Orsiveden päällä olevan maakerroksen paksuus

Koska orsiveden laatu on huono, ei orsivettä muodostavaa savi/silttikerrosta pitäisi puhkaista. Mikäli alueelle kuitenkin suunnitellaan kellareita tai muita rakenteita, jotka ulottuvat em. kerroksen alapuolelle, tulee varmistaa riittävän kuivatusjärjestelyin (kaivot, salaojat jne.), ettei orsivettä pääse purkautumaan avattavasta aukosta pohjaveteen. Pohjaveden tason alapuolelle ei tulisi rakentaa.

Orsiveden hallinnan keinoista tilataan tarkentava selvitys.

Esirakentamismenetelmät

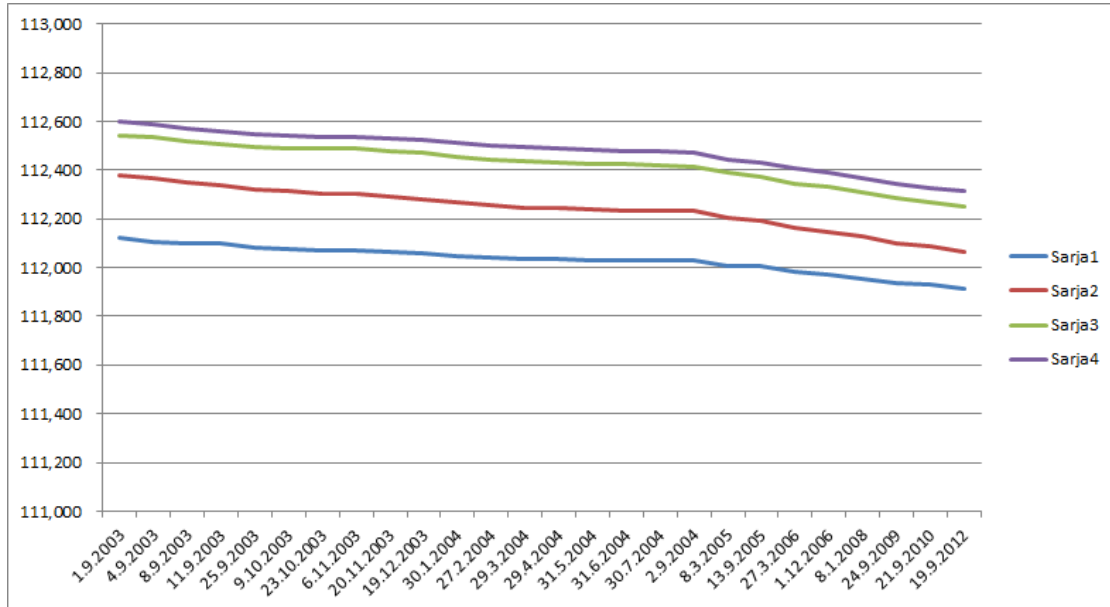
Laadittujen selvitysten mukaan pehmeä turvekerros tulee poistaa, käsitellä tai puristaa kokoon ennen kuin alueelle voidaan rakentaa. Alueen eri tonttien esirakentamismenetelmien tulee olla alueen orsivesitilanteen vuoksi keskenään yhtenäisiä tai yhteen sovitettavissa. Massastabilointi on arvioitu ympäristön kannalta vähiten riskejä sisältäväksi menetelmäksi. Orsiveden kuivatus ennen esirakentamista koko turvealueelta mahdollistaa massanvaihtojen ja esikuormituspenkereiden sekä kevenysrakenteiden paremman hyödyntämisen alueella.

Massanvaihtoja tehtäessä on varmistettava, ettei orsivedelle luoda haitallisia virtausyhteyksiä pohjaviesivyöhykkeeseen. Pohjanvahvistuksessa ei voi käyttää kaivinpaaluja, sillä niiden kautta voi orsivettä päästä purkautumaan pohjaviesivyöhykkeeseen. Lyöntipaaluja voi käyttää.

Käytettävissä olleiden lähtötietojen perusteella ei ole voitu tehdä esikuormitustarkasteluita. Esirakentamisen jatkosuunnittelussa suositellaan ensivaiheessa tehtävän lisää pohjatutkimuksia turpeen maatuneisuusasteesta sekä painuma- ja lujuusominaisuuksista, jotta voidaan arvioida esikuormitusratkaisun käyttökelpoisuutta alueella. Esikuormituksen yksikköhinta muihin esikuormitusmenetelmiin verrattuna on pieni, minkä vuoksi esikuormituksen käyttökelpoisuuden varmistamiseen tähtääviin tutkimuksiin on mielekästä panostaa.

Koulutontin painopenger

Alueen pohjoisosan maankäyttöä suunniteltiin edellisen kerran 2000-luvun alussa. Nyt keskuslukiolle varatulle tontille kaavailtiin yhtenäisperuskoulua. Koulutontille tilattiin Suomen IP-Tekniikka Oy:ltä selvitys koulutontin esirakentamisvaihtoehdoista. Raportissa suositeltiin koepenkeren rakentamista alueelle, jotta painumalaskelmissa käytettyjen turpeen vesipitoisuuden, maatuneisuuden ja painumisominaisuuksien arvot voitaisiin tarkentaa vastaamaan paikalla vallitseviin olosuhteisiin. Koepenger toteutettiin vuodeksi 2003, ja sen painuman seuranta kesti kesään 2012. Tänä aikana neljässä mittauspisteessä havaitut painumat olivat n. 30 cm, mikä vastaa ennako-odotuksia.



Kuva 10: Hangonsillan alueen koulutontin koepenkeren painumatarkkailu

- Hangonratapiha, Hyvinkää. Maaperän ja pohjaveden ympäristötekniinen perustutkimus ja esirakentamisselvitys (Suomen IP-Tekniikka Oy 2001)
- Hangonsillan kaava-alueen pohjavesiselvitys (Pöyry 16.11.2013)
- Hangonsillan ratapihan kaava-alueen rakennettavuusselvitys (Pöyry 2.6.2014)
- Selvitys Hangonratapihan koulutontin esirakentamismuutoksista. (Suomen IP-tekniikka Oy, 2002)

Pilaantuneet maat

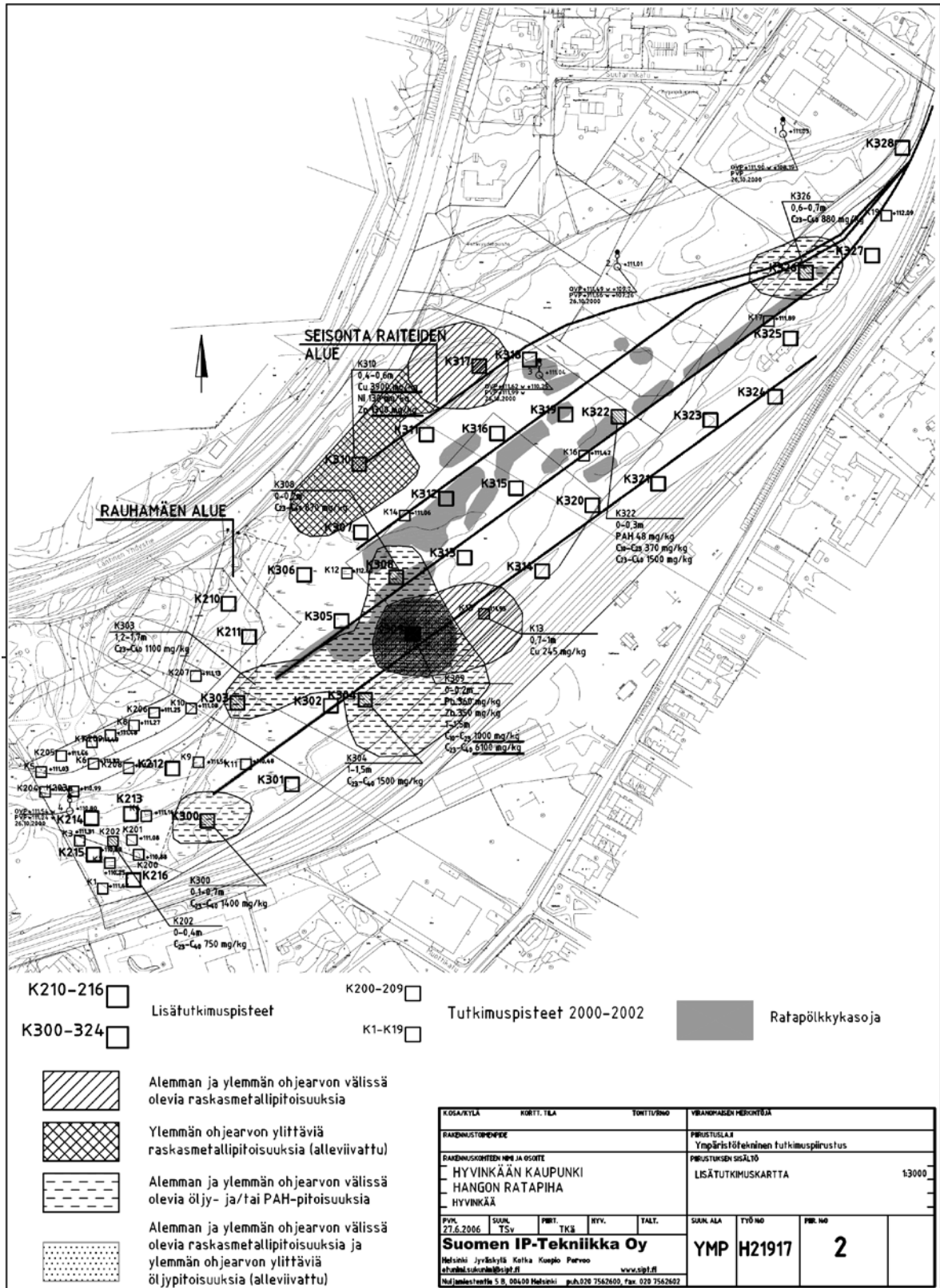
Suunnittelualueella on käyttöhistoriasta johtuen pilaantunutta maaperää ja alueella onkin tehty useita tutkimuksia ja puhdistussuunnitelmia. Pilaantuneimmista osa-alueista ns. Renton alue on puhdistettu vuosina 2000-2001 ja ns. romuliikkeiden alue vuonna 2002. Kalevankadun varren vanhan huolto-asetatontin maaperä on myös tutkittu ja maaperä puhdistettu toiminnan lopettamisen jälkeen.

Jäljellä oleva pilaantuneisuus keskittyy seisontaraiteiden alueen keskivaiheille. Alueella on todettu yksittäisissä koekuopissa öljyllä ja raskasmetalleilla yli PIMA-asetuksen ylemmän ohjearvon pilaantunutta maata. On mahdollista, että pienialaista pilaantuneisuutta on tutkimattomissa kohdissakin.

Pilaantuneet maat tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa. PIMA - alueiden osalta tulisi määrittää, voidaanko ne jättää tonteille sellaisenaan, kaavoitetaanko kyseiset alueet esim. puistoalueiksi vai puhdistetaanko tai käsitelläänkö pilaantuneet maat.

Lisäksi koko vanhalla tavararaiteiden alueella on yleistä roskaantuneisuutta ja lievempää pintamaan nuhraantuneisuutta. Pilaantuneisuus on nykytiedon mukaan rajoittunut rakentamisen yhteydessä poistettaviin pintakerroksiin.

- Hangonratapiha Hyvinkää. Ympäristötekniinen perustutkimus (Suomen IP-Tekniikka Oy 2000-2001)
- Renton ja romuliikkeiden alueiden tarkemmat tutkimukset ja puhdistussuunnitelmat (Suomen IP-Tekniikka Oy, 2000-2001, Ramboll Oy 2006)
- Seisontaraiteiden ja Rauhamäen alueen pilaantuneisuustutkimus (Suomen IP-tekniikka Oy 2006)



Kuva 11: Pilaantuneen maan lisätutkimuskartta, Suomen IP-Tekniikka Oy, 2006.

Liikenne ja kunnallistekniikan verkosto

Suunnittelualue sijaitsee liikenteellisesti keskeisessä paikassa, ydinkeskustan ja rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Aluetta sivuavat Läntinen yhdystie ja Kalevankatu ovat kaupungin merkittävimmät sisääntuloväylät. Rautatieaseman kautta pendelöi päivittäin pääkaupunkiseudun suuntaan noin 5000 hyvinkääläistä sekä lisäksi satoja ulkopaikkakuntalaisia pendelöi töihin Hyvinkäälle. Rautatieaseman ympäristössä on runsaasti liityntäpysäköintipaikkoja, joista noin 100 sijoittuu väliaikaiselle kentälle suunnittelualueen kaakkoiskulmaan.

Suunnittelualueella on tällä hetkellä ajoneuvoliikennettä lähinnä Renton kiinteistöllä, jolle ajetaan Suutarinkadun kautta. Kalevankadun varren toimitilarakennukseen päästään vanhan Rauhamäenkadun kautta.

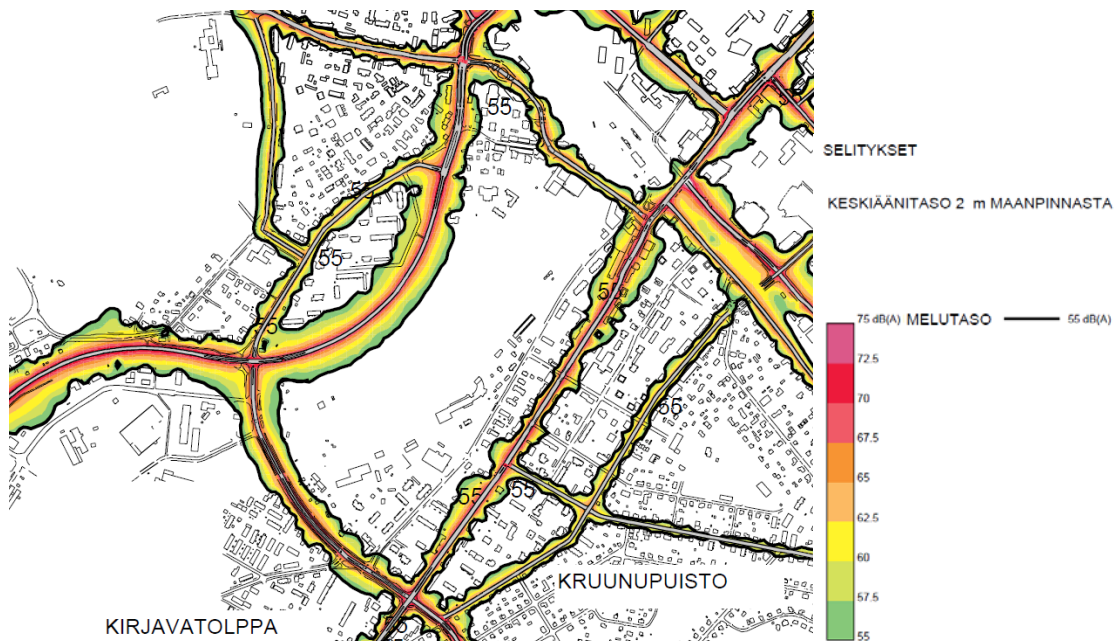
Suunnittelualueen kautta johtaa keskustan suuntaan kaksi kevyen liikenteen väylää. Läntisen yhdystien varren väylä liittyy muuhun verkostoon Suutarinkadun kautta ja Hangon rataa sivuava väylä Siltakadun sillan alitse.

Kuntatekniset runkoverkostot kulkevat Läntisen yhdystien ja Kalevankadun alla. Suunnittelualueella kulkee vesijohto, sadevesiviemäri ja jätevesiviemäri Rauhamäenkadun ja Suutarinkadun alla. Lisäksi alueen poikki johtaa jätevesiviemäri Rautatiemuseolta Läntiselle yhdystielle.

Melu ja värinä

Katuliikenteen melu

Vuoden 2003 melumallinnuksen mukaan Läntisen yhdystien varteen muodostuu 55 dB:n päivämelutason ylittävä kapea vyöhyke. Hangonradan ratamelu taas ylittää 50 dB lähes puoleenväliin saakka ratapiha-alueen leveyttä. Meluselvitys on vanhentunut mm. maankäytön tiivistymisen ja nopeusrajoitusten muuttumisen takia ja on tarpeen uudistaa asemakaavan laatimisen yhteydessä.

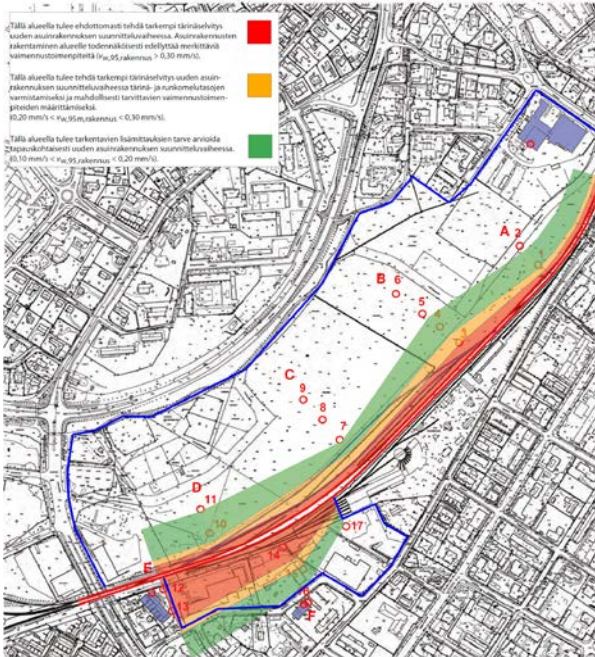


Kuva 12: Ote Hyvinkään meluselvityksestä 2003 (Katumelun leviäminen v. 2001, LT-Konsultit)

Rautatieliikenteen värinä ja runkomelu

Vuosina 2010-2011 suoritettujen värinämittausten mukaan raideliikenne aiheuttaa maankäytön suunnittelussa huomioon otettavaa värinää. Värinähaittojen arvioinnissa on huomattavaa, että arviointi perustuu yksittäisiin eniten värinää aiheuttavien juniin, liikenteen lisääntyminen rataosalla ei suoraan vaikuta arvioituun värinähaittaan.

Vuosina 2010-2011 suorittettujen tärinämittausten mukaan raideliikenne aiheuttaa maankäytön suunnittelussa huomioon otettavaa tärinää. Rakennusten vaurioriski rajoittuu lähelle rataa suojaetäisyyden ollessa suurimmillaan 25 metriä. Tilojen käyttö- ja asumisviihtyisyyden kannalta määritetyn asuinrakennusten suojaetäisyyden voidaan arvioida olevan noin kymmenestä metristä kahdeksaan-kymmeneen metriin.



Kartassa punaisella merkityllä kriittisellä vaikutusalueella (10...30 m etäisyydelle radasta) ei suositella asuinrakentamista.

Oranssilla on merkitty karttaan tärinän merkittävä vaikutusalue (enintään 20...50 m etäisyydelle radasta), jolle suositellaan ensisijaisesti sijoitettavan muuta kuin asuinrakentamista.

Vihreällä merkitylle tärinän vähäiselle vaikutusalueelle voidaan sijoittaa asuinrakentamista pienlorakentamista välttäen. Vaikutusalue ulottuu enintään 50...100 m etäisyydelle radasta.

Tärinän aiheuttama runkomeluhaitta rajautuu pääosin edellä mainitun vähäisen (vihreän) vaikutusalueen etäisyydelle pääradasta

Kuva 13: Hangonratapihan alueen tärinä- ja runkomeluselvityksen suositukset (Promethor Oy 2011)

- Hyvinkään meluselvitys 2003, sis. katuliikenteen meluselvitys, LT-Konsultit Oy 2002
- Hangonradan rautatieliikenteen tärinäselvitys, Promethor Oy 2010-2011

Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin Hyvinkään kaupungin omistuksessa tai kaupunki on sopinut maiden ostamisesta valtiolta. Rentto Oy omistaa alueen pohjoisreunassa olevan kiinteistön. Myös Kalevankadun varressa on yksityisomistuksessa olevia kiinteistöjä.

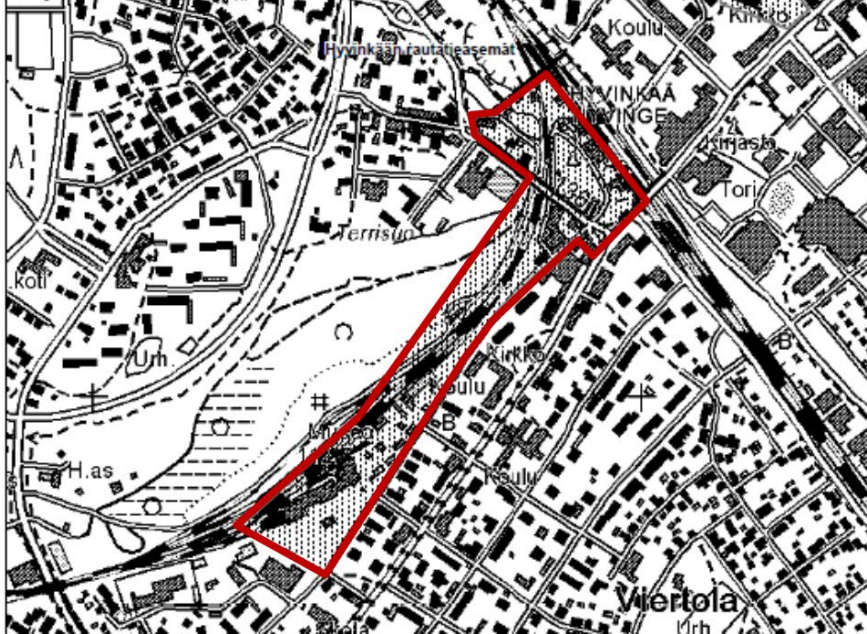


Kuva14: Maanomistuskartta

3.2 Suunnittelutilanne

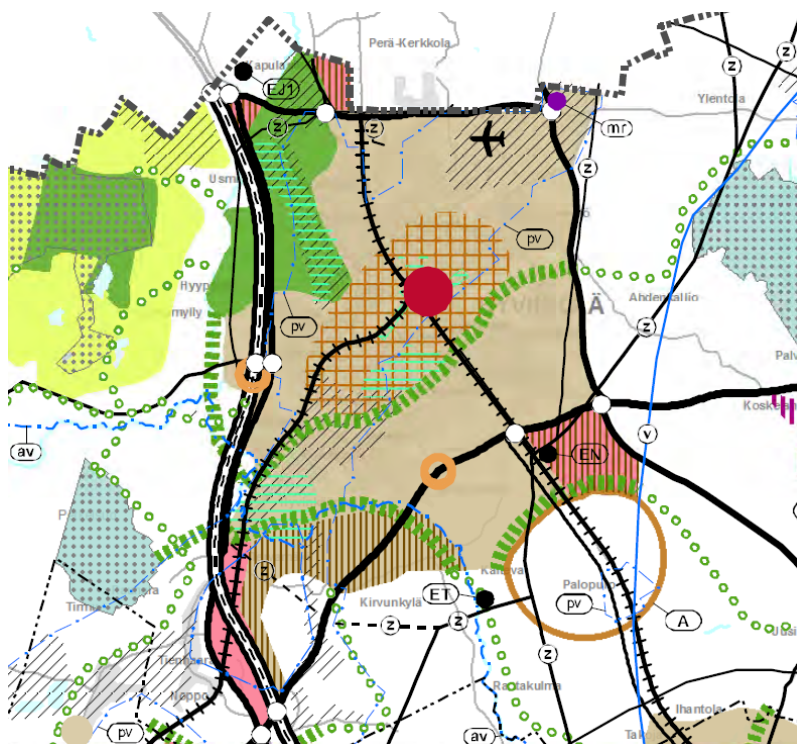
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Suunnittelualueen kaakkoispuolella Hangon radan takana oleva Rautatiemuseon alue ja Hyvinkäänkadun miljöö kuuluvat Hyvinkään rautatieasemien valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön. (RKY 2009)



Kuva 15: Hyvinkään rautatieasemien valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö (aluerajaus)

Maakuntakaava ja muut seudulliset tavoitteet



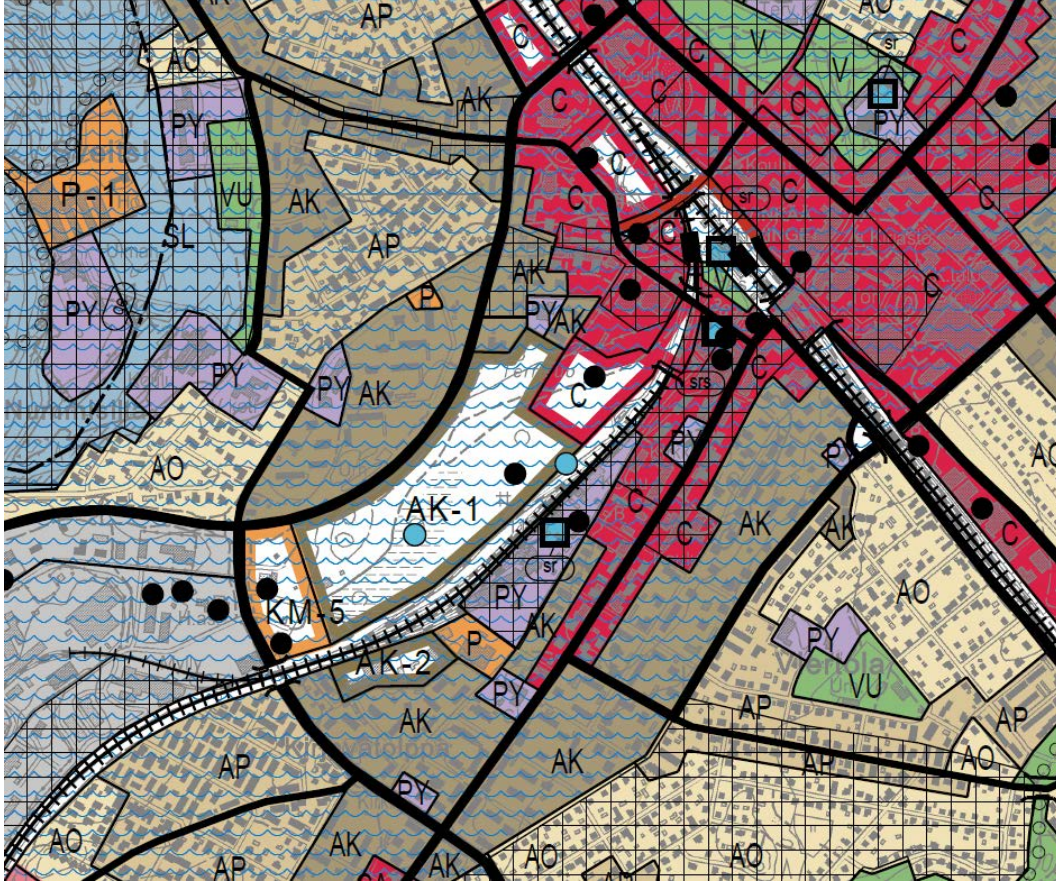
Kuva 16: Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä

Vahvistettavana olevan Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaan suunnittelualue on taajamatoimintojen aluetta, jota koskee täydennysrakentamistavoite.

Hangonsillan alue on osoitettu seudullisesti edulliseksi täydennysrakentamiskohteeksi laadittavana olevassa Helsingin seudun kuntien yhteisessä maankäyttösuunnitelmassa ja sen toteuttaminen on myös kuntien ja valtion välisen aiesopimuksen asuntotuotantotavoitteiden mukaista.

Yleiskaava

Suunnittelualueella on voimassa keskustaajaman osayleiskaava 2030 (16.4.2012).



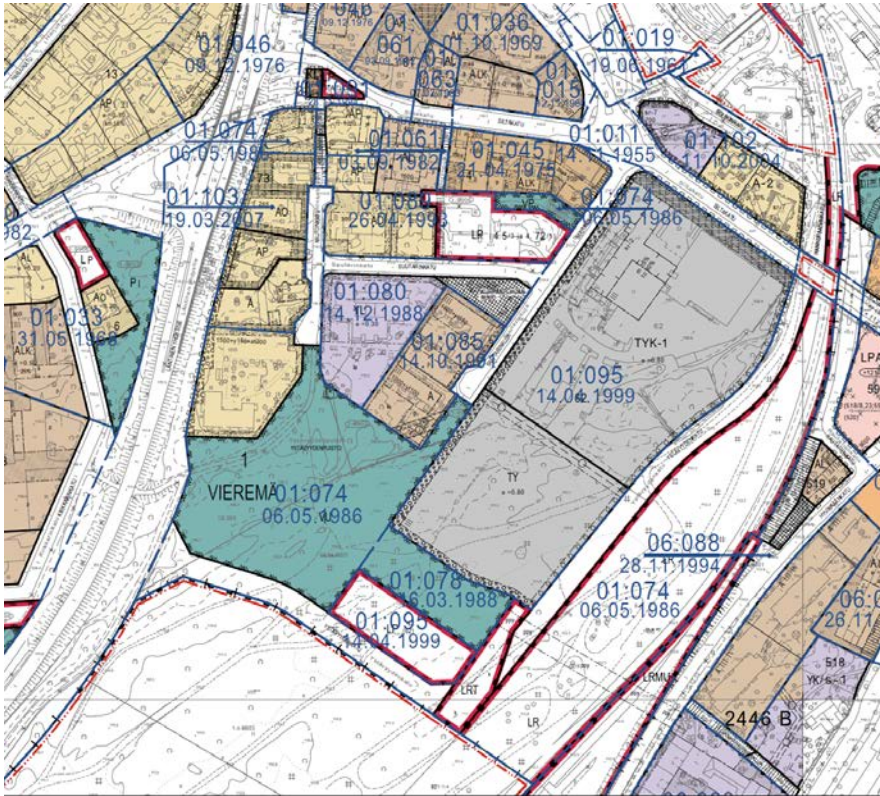
Kuva 17: Ote keskustaajaman osayleiskaavasta

Osayleiskaavassa alue on esitetty keskeiseltä osaltaan asunkerrostalojen uutena alueena (AK-1). Alueen kerrosalasta pääosa varataan asuntokäyttöön kerrostaloissa. Alueelle saa sijoittaa myös palveluja ja toimitiloja, joiden käyttö ei aiheuta häiriötä asuinympäristölle. Alueen tonttitehokkuudeksi suositellaan 0,4-1,0. Alueen pohjoisosa (Rentto Oy:n kiinteistö ja keskuslukiolle kaavailtu tontti) on esitetty keskustatoimintojen alueena, samoin osa Hangonradan ylittävän sillan (Siltakadun sillan) eteläpuolista rautatiealuetta. Kalevankadun varteen on osoitettu varaukset tilaa vaativaa kauppaa ja työpaikkoja varten.

Asemakaava

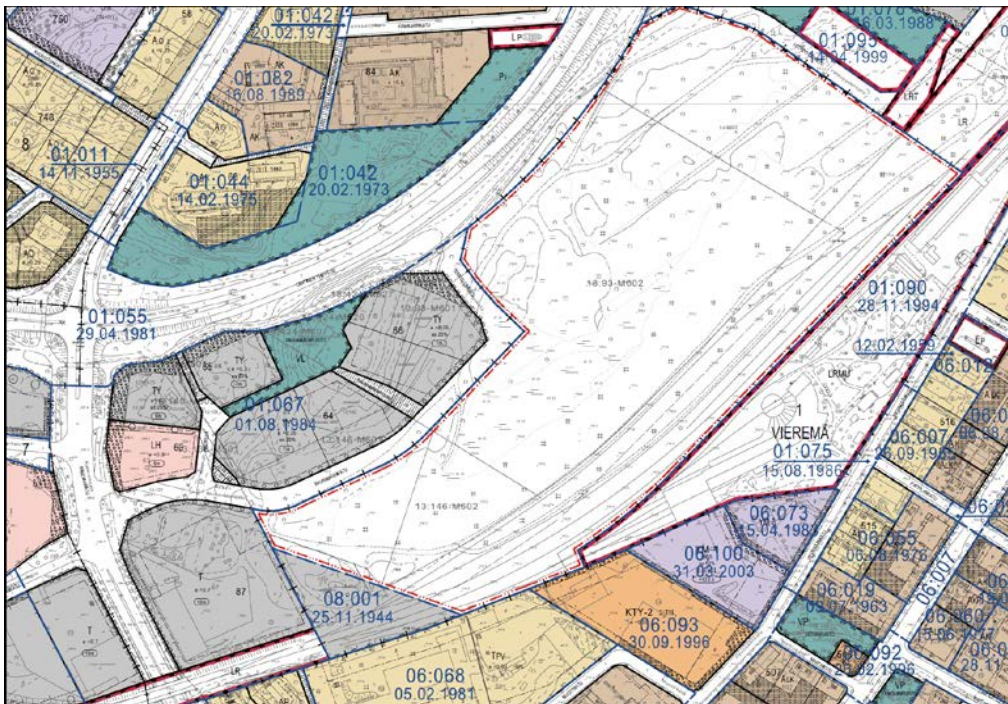
Suunnittelualue on rakennuskiellossa asemakaavan laatimista ja muuttamista varten. Suunnittelualue on keskeisiltä osiltaan vailla asemakaavaa. Kaupungin ensimmäisessä Carolus Lindbergin laatimassa asemakaavassa se oli merkitty rautatiealueeksi, mutta valtion omistamat alueet rajattiin pois asemakaavasta, jolloin ne jäivät vahvistamatta.

Renton kiinteistöllä ja sen länsi- ja lounaispuolisella alueella oli vireillä asemakaavanmuutos vuosina 2002-03 tavoitteinaan mm. Renton kiinteistön kehittäminen toimistokäyttöön, tontin varaaminen silloiselle yhtenäisperuskouluhankkeelle, Hangonradan ylittävän kevyen liikenteen sillan paikan osoittaminen alustavan yleissuunnitelman mukaisena sekä oppilaitoksia palvelevan urheilukentän sijoittaminen. Asemakaavaehdotus jäi kaupunginhallituksessa pöydälle maanhankintaneuvotteluja varten.



Kuva 18: Asemakaavatilanne alueen pohjoisosassa

Suunnittelualueen länsiosassa Rauhamäen alueen asemakaava on vuodelta 1984 ja varaa alueen pääosin ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille tuotantotoiminnoille (TY). Asemakaava on suurelta osin toteutumaton. Renton kiinteistön alueen ja lähiympäristön voimassa olevat asemakaavat ovat vuosilta 1986, 1988 ja 1999. Korttelialueet on niissä osoitettu tuotantopainotteiseen käyttöön. Renton kiinteistölle on sallittu myös liike- ja toimistorakentamista.



Kuva 19: Asemakaavatilanne alueen eteläosassa

Muut suunnitelmat ja selvitykset

Hangon rataan liittyvät suunnitelmat

- Hangonradan tilavaraussuunnitelma (Liikennevirasto Hyvinkään kaupunki, SITO oy, 2011)
- Hangonradan sähköistäminen (ratasuunnitelma, Liikennevirasto 2012-2013)
- Hangonradan ylittävän kevyen liikenteen sillan yleissuunnitelma (LT-Konsultit Oy, 2003)

Tilavaraussuunnitelmassa on varauduttu mahdollisuuteen sijoittaa Hangonsillan alueen kohdalle radanpitoa palveleva tukikohta, joka vaatii mm. ajoyhteyden, raiteen radanpitokalustolle. Suunnitelmassa on myös varauduttu radan sähköistämisen vaatimien sähköportaalien sijoitukseen. Alueen kohdalle tulisi kaksi läpiajettavaa raidetta, joista luoteisempi jatkuu pääradan uutena tavaraliikennettä palvelevana raiteena Riihimäen suuntaan. Suunnitelman ongelmakohtia ovat olleet Siltakadun sillan kulkuaukkojen kapeus ja mataluus, jotka johtavat pidemmälle heijastuviin muutoksiin hangonradan raidegeometriassa.

Hangonradan ylittävän kevyen liikenteen sillan alustavassa yleissuunnittelussa on varauduttu tuolloisen näkemyksen mukaiseen kapeampaan rata-alueeseen. Sillalta alas Hangonsillan alueen keskusraitille johtavan rampin suunnittelu on myös haastava tehtävä.

Hangonsillan alueen ideakilpailu ja asuntokortteleiden viitesuunnitelmat

- Hyvinkään Hangonsillan alueen ideakilpailu 18.4.-19.10.2012, kilpailuohjelma
- Hyvinkään Hangonsillan alueen ideakilpailu, arvostelupöytäkirja 18.12.2012
- Yleissuunnitelma 3.12.2013, Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy
- Korttelisuunnitelmien yhteenveto 9.9.2014, Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy

Ideakilpailu

Hangonsillan alueen yleisen ideakilpailun voitti Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy:n ehdotus ”Suutarin lasten marka”. Arvostelupöytäkirjassa todetaan, että ehdotus antaa hyvän lähtökohdan Hyvinkään keskustaan liittyvän kaupunkimaisen ja viihtyisän asuinalueen suunnittelulle. Hangonsillan alue muodostaa ehdotuksessa yhtenäisen kaupunkimaisen kokonaisuuden, joka liittyy osaksi Hyvinkään kaupunkirakennetta.

Asuinkorttelit ovat eläytyen ja taitavasti suunniteltuja ja ne muodostavat kaupunkimaista ja vihreää asuinympäristöä. Alueen reunojen rakentamistapa Läntiselle yhdystielle ja radalle päin viestii saapumisesta kaupungin keskeisille alueille. Vaihteleva raja- ja sisääntulopihoineen ja avoimempine osineen on kiinnostava ja kutsuva. Asuinkorttelit sisältävät sopivassa suhteessa samankaltaisia ja toisistaan poikkeavia osia, rakennustyyppisiä ja tilaratkaisuja. Kokonaisuus on kiinteä ja vaihteleva. Radan varressa on luotu elävää aluejulkisivua avaamalla ja sulkemalla korttelirakennetta.

Liikenneväyliä rajaavat ja keskeiselle raitille avautuvat asuinkorttelit ovat mittakaavaltaan miellyttäviä ja muodostavat korkeatasoista asuinympäristöä. Katuverkko perustuu useihin pistokatuihin, joita yhdistää radan varressa pitkä pysäköintialue. Läntisen yhdystien korttelien autokannet sijoittuvat kokonaisuudessaan asuinrakennusrunkojen ulkopuolelle, mikä on hyvä asia mm. kantavien rakenteiden kannalta. Pysäköinti maantasossa radan varressa on hyvä, halpa ja tehokas ratkaisu. Maantasopysäköintiä voi järjestää myös kadun yhteyteen. Pysäköinnin sijoittaminen radan varteen on vapauttanut pihat kansirakenteista vehreiksi maantasopihoiiksi.

Renton aluetta on täydennetty uusilla toimistorakennuksilla, jotka liittyvät alueen visuaalisesti radan toiselle puolelle. Koulu sijoittuu näkyvälle paikalle työpaikka- ja asuinkortteleiden saamaan.

Kehittämissuosituksia:

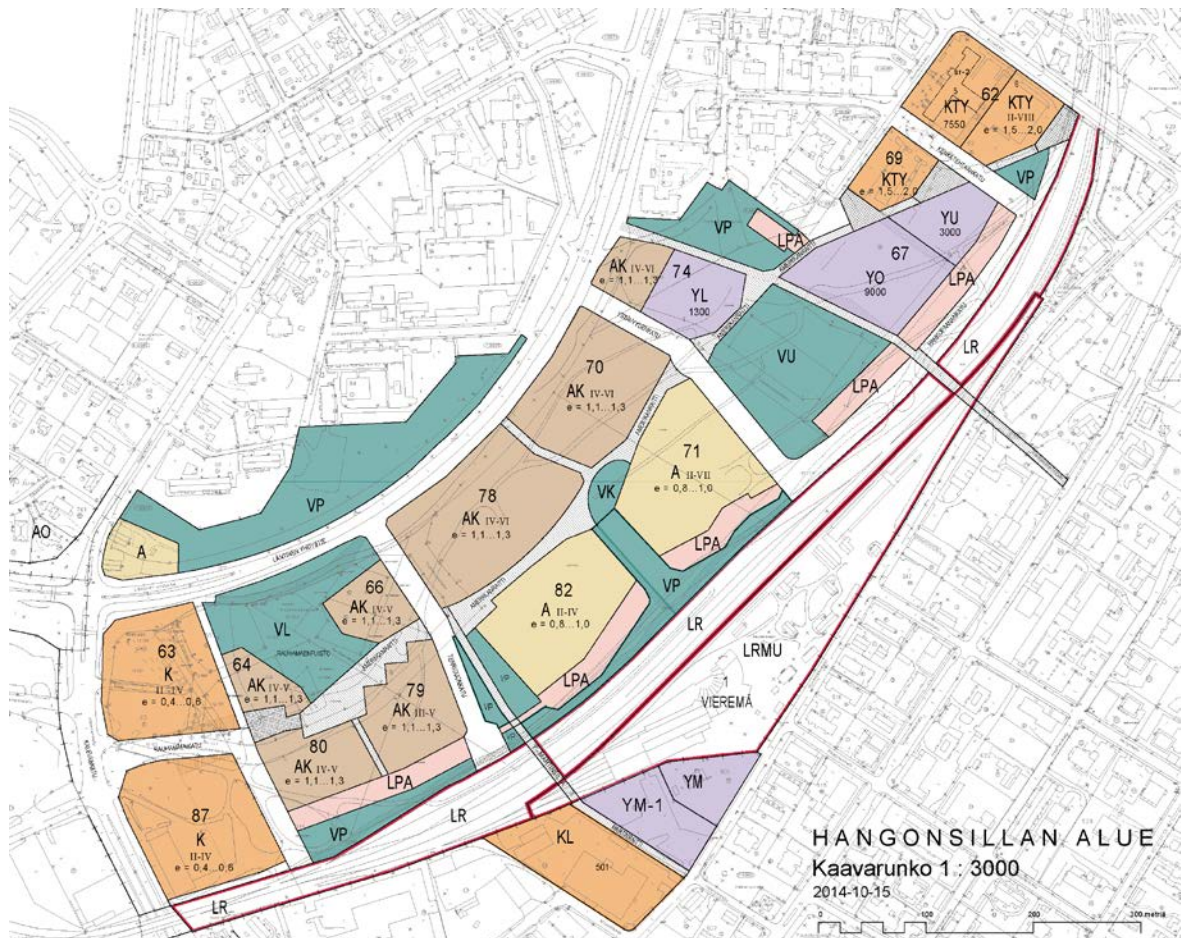
- Alue on pääosin rakennettu ja puistojen määrä on vähäinen. Puistoja on kuitenkin helppo lisätä rakenteen siitä kärsimättä.
- Ristiriitaista on, että muutoin kaupunkimaisen alueen keskeiseksi julkiseksi tilaksi esitetään hyvin leveää ja väljästi rajattua esikaupunkimaista raittia.
- Osa kortteleista jää ilman katuyhteyttä, jossa autoliikenne on sallittua. Pysäköintialue ei voi toimia kadun tapaan välittäen läpiajoliikennettä.

- Katuverkkoa tulisi kehittää muodostamalla radan varteen Kalevankadulta Siltakadulle johtava yhtenäinen katu. Katu vähentäisi liikennetarvetta raitin yli Läntiseltä yhdystieltä. Kadun voi myös katkaista keskeltä, jolloin mahdollinen läpiajo estyy.

Yleissuunnitelma (3.12.2013)

Kaupunki tilasi Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy:ltä jatkotyön, jonka tarkoituksen oli jalostaa ja jatkokehittää ideakilpailun voittajatyötä siten, että arvostelupöytäkirjoissa havaitut ja kaupungin ohjausryhmän löytämät puutteet saatiin korjata ja toisaalta jalostaa työn ansiokkaita kohtia kohti toteuttamiskelpoista kaupunginosaa. Työ päättyi yleissuunnitelmaan, joka on päivätty 3.12.2013.

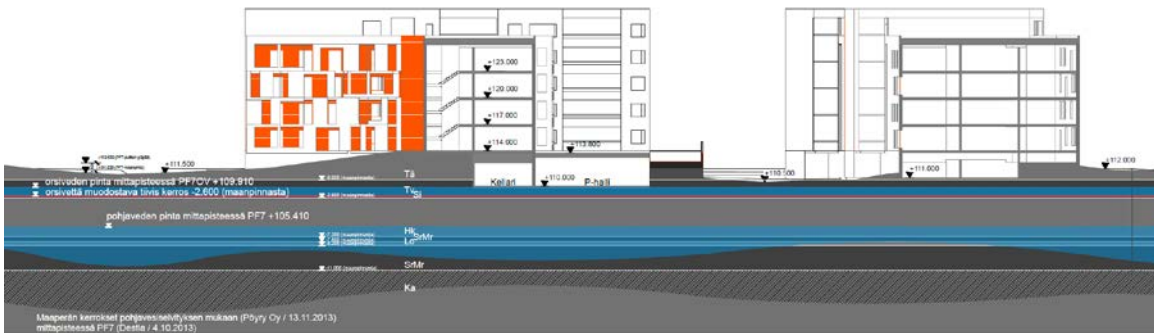
Yleissuunnitelmaa liitettyä osayleiskaavatasoista maankäyttösuunnitelmaa tarkistettiin vielä kesällä 2014 tarkemman kortteliviitesuunnitelmien esiin tuomien tarpeiden ja kaupungin puisto- ja hulevesisuunnittelun johdosta.



Kuva:20: Yleissuunnitelman perusteella piirretty kaavarunko

Kortteleiden viitesuunnitelmat (21.1.2014 ja 9.9.2014)

Yleissuunnitelma säilytti kilpailun voittajatyön perusrakenteen, jossa Läntisen yhdysein ja keskusraitin väliin sijoittuu tehokkaasti rakennettuja ja laitosmaiseen pysäköintiin perustuvia kerrostalokortteleita, ja toisaalta Hangonradan ja keskusraitin väliin pienimittakaavaisempia monimuotoisten talotyyppien kortteleita, joiden rakennustehokkuus on alempi ja joiden pysäköintiratkaisu perustuu maantasopysäköintiin radanvarren tärinähaitta-alueella ja korttelialueilla. Yleissuunnitelman mittakaavassa ei kuitenkaan voitu ottaa kantaa moniin toteuttamistason kysymyksiin, joten kumpaakin korttelityyppiä silmällä pitäen oli tarpeen laatia vielä esimerkkikortteleiden viitesuunnitelma, josta ilmenivät mm. tonttien liittymien lähiympäristöön, erilaisten talotyyppien perusratkaisuja, korttelin sisäisen pysäköinti- ja liikennejärjestelmän ratkaisutapoja sekä tapoja jakaa kortteli tontteihin.



Kuvat 21-22: Otteita korttelien viitesuunnitelmista

Läntisen yhdystien ja Kalevankadun kehittämisselvitys (WSP 16.1.2014 ja 17.2.2014)



Kuva 23: Ote Läntisen yhdystien ja Kalevankadun kehittämisselvityksestä

Ideakilpailun, yleissuunnitelman ja viitesuunnitelmien myötä kävi ilmeiseksi, että kaupunkimaisen ilmeen luominen Hangonsillan alueelle edellytti Läntisen yhdystien maantiemäisen luonteen muuttamista kaupunkimaisen puistokadun suuntaan. Lisäksi tutkittiin Hangonsillan alueelta tulevan kolmen kokoojakadun liittymistä Kalevankadulle ja Läntiselle yhdystielle. Lisäksi tutkittiin HYK:n suunnalta Sveitsin alueelle suuntautuvan poikittaisen kävelyn ja pyöräilyn raitin Läntisen yhdystien alikulun kaupunkikuvallisia ja väylägeomietrisia mahdollisuuksia.

Alustavan suunnittelun eri vaiheissa saatu yleisöpalautte

Hangonsillan alueen suunnittelussa on jo ennen asemakaavoituksen virallista vireilletuloa kerätty yleisöpalautetta monessa eri vaiheessa.

Nimikilpailu

Ideakilpailun valmistelun alkuvaiheessa 6.-27.2.2012 kaupunki järjesti yhdessä Aamupostin kanssa suunnittelualuetta – entistä Hangonratapihan aluetta – koskevan nimikilpailun. Kilpailun tuloksena saatiin yhteensä 290 nimiehdotusta, joista 199 erilaista. Useat ehdotukset liittyivät olemassa oleviin paikannimiin, rautateihin tai Hanko-sanan johdannaisiin. Nimikilpailun voitti kolmen eri henkilön ehdotus ”Hangonsilta”, joka onkin jo vakiintunut käyttöön. Kilpailussa jätettyihin muihin ehdotuksiin palataan asemakaavoituksen aikana nimistöä suunniteltaessa.

Ideakilpailun valmistelu

Kilpailuohjelman laadinnan aikana hyvinkääläisten näkemyksiä ratapiha-alueen kehittämiseksi kerättiin nettipohjaisella paikkatietokyselyllä, ns. pehmoGIS-menetelmällä 6.-27.2.2012. Kyselyyn vastasi 167 vastaajaa, joista 65 merkitsi paikannuksia myös kartalle. Vastaajat pitivät suunnittelualuetta aurinkoisena paikkana, jossa luontoakin on vielä jäljellä. Läntisen yhdystien varren puustoa ja sen lomassa kulkevaa pyörätietä arvostettiin. Suunnittelualueelle esitettiin monenlaista tiivistä ja väljää asumista, erilaisia rakennettuja ja luonnontilaisia viheralueita sekä sujuvia ja elämyksellisiä kävely- ja pyöräily-yhteyksiä ja polkuja. Uusia kevyen liikenteen ylikulkusilloja ehdotettiin. Pysäköintialueita esitettiin keskitetysti alueen reunoille. Kohennettavina paikkoina pidettiin vanhoja teollisuuskäytössä olleita alueita, ratapihaa yleensä sekä rautatieasemaa lähinnä olevia alueita. Palveluita haluttiin sijoittaa etenkin alueen pohjoisosaan, mutta myös Kalevankadun varseen. Rautateiden ja ympäröivien alueiden historia tulisi ottaa huomioon.

Ideakilpailun ehdotusten arviointi

Yleisöllä oli mahdollisuus tutustua ehdotuksiin internetissä ja kommentoida niitä 9.11.-30.11.2012 välisenä aikana. Lisäksi kilpailutöistä järjestettiin näyttely, jossa oli mahdollista täyttää palautelomakkeita. Internetin kautta eri tölle annettiin yhteensä 486 arvosanaa, minkä lisäksi vapaamuotoisia kommentteja annettiin 121 kappaletta. Palautelomakkeita jätettiin 18 kappaletta. Kommenteissa kättiin alueelle aitoa kaupunkia: tiiviitä ja monipuolisia asumisratkaisuja. Lähiomaisuus tai urbaanuiden puute keräsivät negatiivista palautetta, mutta pelkkään kerrostalorakentamiseen nojautuvia suunnitelmia kritisoitiin voimakkaasti. Useimpia yleisön suosikkeja yhdisti iso, yhtenäinen viheralue. Myös vesiaiheista pidettiin. Pysäköintiratkaisuja moitittiin rumiksi tai kalliiksi. Autojen meluhaittojen huomioimista ja kevyen liikenteen väylien tärkeyttä korostettiin.

Yleissuunnitelman valmistelu

Hangonsillan alueen yleissuunnitelma oli asukkaiden arvioitavana 3.10.-10.12.2013. Internetpohjaiseen Paikka! –kyselyyn osallistui 258 vastaajaa. Alueen nykytilaa arvioidessaan vastaajat pitivät miellyttävänä paikkana metsäistä Rauhamäkeä. Myös näkymää Rautatiemuseolle pidettiin kauniina. Tulevaa käyttöä koskevinä ideoina mainittiin Hangon radan ylittävät kevyen liikenteen sillat, huoltoasema, kiosk, eväiden syöntipaikka ja lampi. Alueen rautatiehistoriaa toivottiin esiin esimerkiksi nimistössä tai alueelle sijoitettavissa muistomerkeissä. Yleisesti ottaen aluetta pidettiin sopivana kerrostalojen rakentamiseen, kaupunkipientaloja arveltiin Hyvinkäällä olevan jo keskustan tuntumassa riittämiin. Jos pientaloja rakennettaisiin, ne tarvitsisivat omat piha-alueet. Kalevankadun varseen voisi sijoittaa kauppvoja tai tomistoja. Keskuslukion toteuttamista pidettiin tärkeänä, joskin sen epäiltiin tuottavan myös häiriötä. Alueen halki kulkevaa keskusraittia pidettiin hyvänä ideana, mutta toivottiin jalankulku- ja pyöräreittien erottamista toisistaan turvallisuuden vuoksi. Risteyskohdissa voisi olla kahvila, terasseja, kiosk tms. sekä penkkejä matkan varrella ja muuta toimintaa kuten koripallokenttä. Läntisen yhdystien varren rakentaminen jakoi eniten mielipiteitä; Alueen kaupunkimaista raken-

tamista pidettiin hyvänä kaupunkikuvan kannalta. Tehokkuuden takia myös kansipysäköintiratkaisu hyväksyttiin, silloin autot saataisiin pois näkyvistä ja pihoista tulisi viihtyisämpiä. Toiset puolestaan arvelivat, että Läntinen yhdistie aiheuttaa melua, mikä tekee sen varresta epämiellyttävän asukkaille. Jotkut olivat myös sitä mieltä, että tielle pitäisi näkyä vihreätä.

Eri vaiheissa saatu palaute on koottu hanketta varten perustuille kotisivuille osoitteeseen www.hyvinkaa.fi/hangonsilta. Ideakilpailun ehdotuksista annetun palautteen yhteenveto on esitetty arvostelupöytäkirjan liitteenä. Palautetta on hyödynnetty suunnittelun eri vaiheissa sekä asemakaavoituksen alustavia tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita laadittaessa. Palaute on käytössä myös asemakaavoituksen aikana.

4 VAIKUTUSTEN ARVIONTI

Vaikutusten selvittämisen tarkoituksena on jo suunnittelun aikana saada tietoa suunnitteluratkaisujen merkityksestä ja siten parantaa lopullisen suunnitelman laatua. Vaikutusten arvioinnilla tarkennetaan myös alueen suunnittelun tavoitteita.

Hangonsillan alueen asemakaavaa laadittaessa erityistä huomiota kiinnitetään

- rakentamisesta ja hulevesien käsittelystä aiheutuviin ekologisiin (mm. luonnonympäristöön ja pohjavesiin kohdistuviin) vaikutuksiin
- täydennysrakentamisesta aiheutuviin liikenteellisiin vaikutuksiin suunnittelualueella ja alueen ympäristössä
- asukkaiden elinympäristöön, kuten asumisen laatuun ja virkistysmahdollisuuksiin kohdistuviin vaikutuksiin suunnittelualueella ja sen ympäristössä
- kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin erityisesti Läntisen yhdistien varrella, Rautatiemuseon suuntaan, Suutarinkadun miljöössä sekä Siltakadun sillalta katsottuna

Vaikutusten arvioinnin tukena käytetään jo laadittuja selvityksiä ja suunnitelmia. Lisäksi tarkennetaan mm. liikenteen melua, esirakentamista, orsivesien kuivatusta ja hulevesien käsittelyä sekä viherrakentamista koskevia selvityksiä. Vaikutuksia arvioidaan myös osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyjen kautta, kuten hyödyntämällä vuorovaikutteisia karttapalautekyselyjä. Alueen turvallisuuden liittyviä kysymyksiä, kuten liikenneturvallisuutta ja koettua turvallisuutta arvioidaan asemakaavoituksen sekä puisto- ja katusuunnittelun aikana erityisessä Hangonsillan turvallisuusryhmässä.

5 OSALLISET

- Kaava-alueen ja lähiympäristön maanomistajat ja –haltijat
- Kaavan laadintaan osallistuvat toteuttajakumppanit
- Kaava-alueen ja lähiympäristön asukkaat sekä muut mahdolliset alueen sekä lähiympäristön käyttäjät
- Suomen Rautatiemuseo
- Yhdistykset ja järjestöt, kuten Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ja Hyvinkää-Seura
- Kaupungin toimialat:
 - tekniikka ja ympäristö: kunnallistekniikka (kadunsuunnittelu, liikennesuunnittelu, puistoyksikkö), tonttipalvelut, rakennusvalvonta, ympäristöpalvelu, ympäristöterveydenhuolto, Hyvinkään Vesi
 - keskushallinto: tilapalvelu
 - sivistystoimi: koulutoimi, perusturva, liikuntapalvelut, kaupunginmuseo
- Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus
- Museovirasto, arkeologian osasto
- Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
- Liikennevirasto
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Verkonrakentajat:
 - Caruna Oy, Fingrid Oyj, TeliaSonera Oyj, Elisa Oyj, DNA Palvelut Oy, TDC Oy, Hyvinkään Lämpövoima Oy

6 OSALLISTUMISEN JA VUOROVAIKUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN

Asemakaava laaditaan useassa vaiheessa siten, että ensimmäinen asuntoaluetta koskeva asemakaavaluonnos valmistuu keväällä 2015 ja ehdotus syksyllä 2015. Kokonaisuudessaan asemakaavoituksen voi arvioida kestävän 2-3 vuotta. Asemakaavan toteuttamisen tueksi laaditaan laatukäsikirja.

Aloitusvaiheen jälkeen asemakaavaa laaditaan useassa osassa yhteistyössä maanomistajien ja asuntoalueen toteuttajien kanssa. Kaavarungon mukaisten keskeisten, kaupungin omistuksessa olevien asutokortteleiden toteuttamisesta järjestettiin rakentajaseminaari 4.6.2014, jonka jälkeen kiinnostuneiden rakentajien kanssa on järjestetty erillisiä neuvotteluja. Kumppanien kanssa tehdään asemakaavoituksen yhteistyösopimukset, joissa sovitaan mm. työn- ja kustannusten jaosta.

Yksityisessä omistuksessa olevat alueet pyritään hankkimaan kaupungin omistukseen tai maanomistajien kanssa laaditaan asemakaavoituksen käynnistys sopimukset ja/tai maankäyttösopimukset.

Tärkeänä näkökulmana alueen suunnittelussa on kuntalaisnäkökulman kerääminen ja huomioiminen. Hangonsillan alueen suunnittelussa on jo ideakilpailun sekä yleissuunnitelman laadinnan aikana järjestetty yleisötilaisuuksia ja tehty internetpohjaisia kuntalaiskyselyjä (nimikilpailu, alueen arvot ja tavoitteet, kilpailuehdotusten arviointi ja yleissuunnitelman kommentointi). Myös asemakaavoituksen yhteydessä on tarkoitus käyttää vastaavia vuorovaikutteisia karttapalauttejärjestelmiä sekä järjestää työpajoja ja yleisötilaisuuksia tiedon ja palautteen keräämiseksi. Suunnitteluun liittyvät tiedot ja asiakirjat löytyvät kaupungin internetsivuilta uudistuneesta lyhytosoitteesta www.hyvinkaa.fi/hangonsilta

Vireilletulo (lokakuu 2014)

Kaupunginhallitus on tehnyt kaavoituspäätöksen **xx.10.2014**. Asemakaavan vireilletulosta ilmoitetaan kuulutuksella Aamupostissa sekä kirjeitse naapuritonttien omistajille ja haltijoille sekä muille nimetyille osallisille. Kaupungin yhteistyötahoille sekä verkonrakentajille ilmoitetaan sähköpostitse. Vireilletulon yhteydessä osallistumis- ja arviointisuunnitelma laitetaan nähtäville ja siihen voi tutustua kaavoitusyksikössä sekä kaupungin verkkosivuilla.

Luonnosvaihe (useassa vaiheessa alkaen keväällä 2015)

Asemakaavaluonnos valmisteluaineistoinen laitetaan nähtäville 30 päivän ajaksi Teknisen keskuksen kaavoitusyksikön ilmoitustaululle (Suutarinkatu 2, 2. krs.) sekä kaupungin verkkosivuille. Luonnosvaiheen kuulemisesta tiedotetaan nimetyille osallisille ja yhteistyötahoille joko kirjeellä tai sähköpostin välityksellä. Lisäksi luonnosvaiheen kuulemisesta ilmoitetaan kuulutuksella Aamupostissa ja kaupungin www-sivuilla. Tarpeen mukaan järjestetään yleisötilaisuuksia ja työpajoja sekä tarjotaan mahdollisuus sähköisen palautteen antamiseen internetin kautta.

Tässä vaiheessa osallisilla on mahdollisuus antaa kaavaluonnosta koskevia mielipiteitä joko kirjallisesti tai suullisesti ilmoituksessa mainittuna ajankohtana. Mielipiteet tutkitaan kaavoitusyksikössä ja huomioidaan tavoitteiden puitteissa mahdollisuuksien mukaan. Mielipiteitä käsitellään tarvittaessa kaavakäsittelyn yhteydessä teknisessä lautakunnassa sekä kaupunginhallituksessa.

Ehdotusvaihe (useassa vaiheessa alkaen syksyllä 2015)

Suunnitelma muokataan asemakaavaehdotukseksi, jonka kaupunginhallitus asettaa teknisen lautakunnan käsittelyn jälkeen virallisesti nähtäville 30 päivän ajaksi (Tekninen keskus/kaavoitusyksikkö ja verkkosivut). Tässä vaiheessa nähtävillä olosta ilmoitetaan kuulutuksella Aamupostissa ja kaavaehdotuksesta saa tarvittaessa jättää kirjallisen muistutuksen kuulutuksessa esitetyllä tavalla. Tarpeen mukaan järjestetään yleisötilaisuus ja tarjotaan mahdollisuus sähköisen palautteen antamiseen internetin kautta.

Nähtävillä olon jälkeen mahdolliset muistutukset käsitellään teknisessä lautakunnassa ja kaupungin hallituksessa ja tutkitaan suunnitelman muuttamistarve. Muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa, ilmoitetaan kunnan perusteltu kannanotto esitettyyn mielipiteeseen sen jälkeen, kun asia on käsitelty teknisessä lautakunnassa.

Kaavan hyväksyminen ja voimaantulo

Koska kyseessä on vaikutuksiltaan merkittävä asemakaava , asemakaavaehdotus hyväksytään kaupunginvaltuustossa. Hyväksymisestä ilmoitetaan niille, jotka ovat sitä nähtävilläoloaikana kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Hyväksymispäätöksestä voi edelleen valittaa 30 vrk kuluessa Helsingin hallinto-oikeudelle.

Valitusajan päätyttyä kaavan voimaantulosta ilmoitetaan kuulutuksella Aamupostissa sekä kaupungin internet-sivuilla www.hyvinkaa.fi.

7 PALAUTE OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisesta määrätään MRL:n 63 §:ssä. Suunnitelmaa täydennetään tarvittaessa ja se on mahdollisine päivityksineen koko kaavaprosessin ajan nähtävillä kaupungin verkkosivuilla sekä saatavilla kaavayksiköstä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi antaa palautetta kaavayksikköön asian valmistelijoille, kaavoituspäällikkö Anne Jarvalle ja kaava-arkkitehti Mika Ahoselle.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL 64§) nojalla osallisilla on ennen kaavaehdotuksen asettamista julkisesti nähtävillä mahdollisuus esittää Uudenmaan ympäristökeskukselle neuvottelun käymistä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävydestä.

VALMISTELIJAT

Kaavoituspäällikkö Anne Jarva ja kaava-arkkitehti Mika Ahonen

Yhteystiedot:

Mika Ahonen
p. 040 155 4274
mika.ahonen@hyvinkaa.fi

Anne Jarva
p. 040 155 4220
anne.jarva@hyvinkaa.fi

Käyntiosoite:

Tekninen keskus/Kaavoitus
Suutarinkatu 2 D, Hyvinkää (II kerros)

Postiosoite:

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
TEKNIikka JA YMPÄRISTÖ
Kaavoitus
PL 21
05801 Hyvinkää

PÄIVÄYS

Hyvinkäällä 15. lokakuuta 2014