

Asemakaavaluonnos ja liikenneyhteydet

CASE: Pohjois-Pietilä

LAHDEN
AMMATTIKORKEAKOULU
Tekniikan ala
Ympäristötekniikan
koulutusohjelma
Yhdyskuntasuunnittelu
Opinnäytetyö
Syksy 2016
Roope Ruhanen

Lahden ammattikorkeakoulu
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

RUHANEN, ROOPE: Asemakaavaluonnos ja
liikenneyhteydet
CASE: Pohjois-Pietilä

Yhdyskuntasuunnittelun opinnäytetyö, 55 sivua, 9 liitesivua

Syyskuu 2016

TIIVISTELMÄ

Tämä opinnäytetyö on laadittu Jämsän kaupungille ja se liittyy alustavaan asemakaavoituksen suunnitteluun. Jämsän kaupungilla on tarve kehittää omistamiaan maita ja tämä opinnäytetyö on osa alustavaa suunnittelua alueiden kehittämiseksi asuinalueiksi.

Opinnäytetyön tarkoituksena oli laatia alustava asemakaavaluonnos pohjaksi tulevalle suunnittelulle. Työ ei ole osa asemakaavaprosessia, eikä sellaista ole alueella käynnissä, vaan työ on alustavaa luonnostelua. Työn teoreettisessa osuudessa tutkitaan liikenneyhteyksien merkitystä kaavoitukselle ja sen onnistumiselle. Työstä saatua teoriaa hyödynnetään opinnäytetyön liikenneyhteyksien kehittämissuunnitelmassa Pietilä-Tervasmäki alueelle Jämsässä.

Opinnäytetyön menetelmät voidaan jakaa pohjatietojen hankkimiseen ja kokoamiseen suunnittelualueesta, kirjallisten ja elektronisten lähteiden hankkimiseen teoriaosuutta varten sekä asemakaavaluonnoksen ja sen liitteiden tuottamiseen. Opinnäytetyön kaavaluonnos on tuotettu YTCAD-kaavaohjelmalla, ja luonnosta havainnollistava 3D-malli on rakennettu Autodesk InfraWorks 360 -ohjelmistolla.

Työn tuloksena on Pohjois-Pietilän asuinalueen asemakaavaluonnos sekä sen liitteenä toimivat rakennustapaohjeet ja 3D-havainnemalli. Työn tuloksissa on myös ehdotus Pietilä-Tervasmäki alueen liikenneyhteyksien parantamiseksi.

Työn tulokset ovat helposti hyödynnettävissä alueen tulevaisuuden suunnittelussa ja työn ratkaisut on perusteltu havainnollistamaan, mitä kyseisellä tavalla on haluttu saavuttaa. Teoriaosuudesta selviää myös, kuinka liikenneyhteyksien ongelmat voivat olla monisyisiä.

Asiasanat: asemakaava, asuinalue, Jämsä, liikenneyhteys, Pietilä, rakennustapaohjeet, 3D-malli

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Environmental Technology

RUHANEN, ROOPE: City planning and traffic connections
CASE: Pohjois-Pietilä

Bachelor's Thesis in Urban and Rural Planning, 55 pages, 9 pages of
appendices

Autumn 2016

ABSTRACT

This Bachelor's thesis has been made for city of Jämsä and it is part of preliminary city planning. The city of Jämsä has need for developing its unconstructed lands and this thesis is part to develop those lands into residential areas.

The goal of this Bachelor's thesis was to make preliminary city plan that works as basis for future developing. There is no ongoing zoning process in planning the area, but this thesis works as basis for that in the future. The theoretical part of the thesis is concentrated on researching how big effect traffic connections have on city plans and the success of them. The information gathered from the research will be used to suggest improvements for the streets in the Pietilä Tervasmäki area in Jämsä.

The methods used in this study were gathering information about planning area, finding written sources for theory part and producing city plan and its appendices. The city plan for this thesis was made using the YTCAD zoning program and 3D-model to demonstrate city plan was made on Autodesk InfraWorks 360.

The result of this work is a city plan for the residential area called Pohjois-Pietilä and building instructions with 3D-model for more detailed demonstrating. Other results are improvement suggestions for road connections in the area.

The results of this thesis can easily be utilized in future planning and choices in this work have been explained to demonstrate what was the idea behind it. The theory part also shows how problems to traffic connections can be caused by multiple reasons.

Key words: building instructions, city plan, Jämsä, Pietilä, residential area, traffic connection, 3D-model

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	POHDINTOJA KAAVOITUKSESTA	3
2.1	Maaseudun täydennysrakentaminen	3
2.2	Maastonolojen huomioiminen kaavoituksessa	3
2.2.1	Kestävä kehitys	4
2.2.2	Pienvesistöt	4
2.3	Ensivaikutelma asuinalueesta	5
3	POHJATIEDOT	6
3.1	Suunnittelun lähtökohdat	7
3.2	Kaavoitustilanne	7
3.2.1	Maakuntakaava	8
3.2.2	Yleiskaava	11
3.2.3	Asemakaava	13
3.3	Pietilä ja Tervasmäki	14
3.4	Liikenneyhteydet	16
3.5	Palvelut	17
3.6	Aluelämpö	18
3.7	Maasto	19
3.7.1	Maanomistus	20
3.7.2	Maaperä	20
3.7.3	Maastonmuodot ja soveltuminen rakentamiseen	21
3.8	Maisema, luonto ja suojelu	23
3.9	Pohjavesi ja vesistöt	24
4	ASEMAKAAVA JA LIIKENNEYHTEYDET	26
4.1	Liikenteen huomioiminen eri kaavatasoilla	26
4.1.1	Yleiskaavassa	26
4.1.2	Asemakaavassa	27
4.2	Ongelmat Jämsässä	28
4.2.1	Yleiskaavassa	28
4.2.2	Asemakaavassa	30
4.3	Liikenneyhteyden merkittävyys asemakaavalle	32
4.4	Ratkaisu	32
4.4.1	Nykyisen korjaaminen	32

4.4.2	Pietilä-Tervasmäki	33
4.4.3	Pietilä-Seppolantie	34
5	KAAVASELOSTUS	36
5.1	Kaava-alueenrajaus	36
5.2	Vaihtoehdot	37
5.3	Asuinkorttelit	40
5.3.1	Rivitalokorttelit	40
5.3.2	Rinnetalokorttelit	42
5.3.3	Erillispientalokorttelit	43
5.4	Kunnallistekniikka	45
5.5	Viheralueet	46
5.6	Hulevesienhallinta	46
5.7	Lähialueet ja Pohjois-Pietilä	48
6	RAKENNUSTAPAOHJEET	49
6.1	Tavoite	49
6.2	Osa-alueet	49
6.2.1	Kattomalli	49
6.2.2	Julkisivu	50
6.2.3	Viheralueet	50
6.3	3D-malli	51
7	YHTEENVETO	53
7.1	Asemaakaavaluonnos	53
7.2	Rakennustapaohjeet	54
7.3	3D-malli	54
7.4	Liikenneyhteyden parantaminen	55
	LÄHTEET	56
	LIITTEET	60

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on laadittu Jämsän kaupungille osaksi alustavaa suunnittelua uusien alueiden käyttöönottamiseksi. Työn kahtena pääosana ovat asemakaavaluonnoksen laatiminen sekä liikenneyhteyksien tutkiminen ja parantaminen asuinalueelle.

Tämän opinnäytetyön päätarkoituksena on tuottaa asemakaavaluonnos, sitä havainnollistavat rakennustapaohjeet sekä 3D-havainnemalli Jämsän kaupungin omistamalle Pohjois-Pietilän alueelle. Työstä on tärkeä huomioida, että luonnos ei ole osa kaavoitusprosessia eikä alueella ole käynnissä asemakaavan laadintaprosessia, vaan opinnäytetyön luonnos on osa varhaista suunnittelua, jota voidaan käyttää pohjana mahdollisessa tulevaisuuden kaavaprosessissa.

Osana opinnäytetyön teoriaosuutta sekä tutkimusongelmaa tarkastellaan liikenneyhteyksien merkittävyyttä asemakaavalle sekä sen onnistumiselle ja toimivuudelle. Saatuja tietoja sovelletaan osaksi Jämsän Pietilä Tervasmäki aluetta ja tutkitaan, miksi alueen liikenneyhteydet eivät ole toimivia, sekä ehdotetaan, mitä kaavoituksessa voidaan tehdä ongelman poistamiseksi.

Työn aineistona on hyödynnetty yhdyskuntasuunnittelun kirjallisuutta sekä myös elektronisia lähteitä. Alueen pohjatietojen hankinnassa on hyödynnetty paljolti avoimen paikkatiedon aineistoja sekä Jämsän kaupungin omia tietokantoja. Pääosa lähteistä liittyy alueen pohjatietojen hankintaan, mikä johtuu suunnittelualueen laajuudesta. Kaavoituksessa on myös tärkeää huomioida alueen olosuhteet parhaimman mukaan.

Työ eteni pohjatietojen hankkimisesta ja alueeseen tutustumisesta kaavaluonnoksen laatimiseen. Työn asemakaavaluonnosta on työstyetty yhteistyössä Jämsän kaupungin kaavoitustoimen kanssa, minkä lisäksi luonnoksesta on pyydetty kommentteja eri kaupungin organisaatioilta kaavan toimivuuden varmistamiseksi. Varsinainen opinnäytetyön

kirjoittaminen on aloitettu luonnoksen valmistumisen jälkeen, jolloin työstettiin myös työn teoriaosuus.

Työ on pyritty tuottamaan siten, että tuloksia on helppo hyödyntää tulevaisuudessa. Työn ratkaisut on myös perusteltu sekä havainnollistettu, jotta ne välittyisivät mahdollisimman tehokkaasti lukijalle ja opinnäytetyön hyödyntäjälle.

2 POHDINTOJA KAAVOITUKSESTA

Kaavoitus on monipuolinen suunnittelun laji, jossa täytyy aina pyrkiä tasapainottamaan alueen historiaa, uuden luomista, suhdetta luontoon sekä taloudellisia ratkaisuja. Tästä syystä alueen suunnittelulle ei ole aina yhtä ja samaa ratkaisua, koska jokainen alue on omanlaisensa.

2.1 Maaseudun täydennysrakentaminen

Kauneutta ja viihtyisyyttä on vaikea mitata, koska jokainen kokee nämä omalla tavallaan. Joillekin urbaani ympäristö on mieluisin vaihtoehto, kun taas jotkut haluavat maaseudulle luonnon rauhaan. Nykyajan kaupungistuneessa yhteiskunnassakin useat kuitenkin kokevat maaseudun rauhalliseksi ja viihtyisäksi asuinympäristöksi. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 43, 47.)

Ihmisten mielenkiinto maaseutuasumiseen synnyttää tarvetta maaseudun täydennysrakentamiselle. Asuinalueiden suunnittelu maaseudulle sopivaksi on kuitenkin haasteellista. Liian tiivis ja tehokas rakentaminen ei suurimmassa osassa tapauksissa ole toimiva eikä ulkonäöllisesti toimiva ratkaisu, vaan suunnittelussa tulisi mennä maiseman ehdoilla. Huonolla suunnittelulla voidaan pilata alueen maisema sekä se, mitä maaseutumaisemalla asutuksella haetaan. (Virtanen 2003, 69, 72.)

2.2 Maastonolojen huomioiminen kaavoituksessa

Rakentaminen muuttaa aina alueen luontoa ja maisemaa. Alueen maastoon tutustuminen sekä ympäristöolojen tutkiminen ovat hyvän suunnittelun lähtökohtia kaavoituksessa. Tutustumalla maastoon sekä hyödyntämällä tätä tietämystä voidaan suunnitella alue, joka myöskin sopii alueen olosuhteisiin. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 43, 47.)

2.2.1 Kestävä kehitys

Kestävästä kehityksestä puhuttaessa ihmisillä tulee yleensä ensimmäisenä mieleen energian säästäminen, ilmastonlämpenemisen pysäyttäminen, joskus kestävä kehitys koetaan myöskin negatiivisena jatkuvien säästöjen muodossa. Kestävä kehitys pitää kuitenkin sisällään kaiken kehityksen, jolla pyritään takamaan mahdollisimman hyvä tulevaisuus kaikilla osa-alueilla. (Ympäristöministeriö 2016a.)

Myös maaston huomioiminen kaavoituksessa sekä sen ylläpitäminen ovat osa kestävästä kehitystä. Hyvällä suunnittelulla voidaan säilyttää maiseman ja maaston ominaispiirteet myös rakennetussa ympäristössä.

Rakentaminen ei aina tarkoita kaiken olemassa olevan tasaiseksi lanaamista ja täyttämistä kerrostaloilla, vaan suuretkin rakennusmassat voidaan sulauttaa osaksi maastoa. Tällaisella suunnittelulla voidaan luoda alueelle omat ominaispiirteensä sekä saavuttaa myöskin taloudellisia säästöjä, jos alueen jo olemassa olevia ominaisuuksia voidaan hyödyntää. Tämä myös lisää alueen tavalliselle käyttäjälle tärkeää viihtyisyyttä. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 43–47.)

2.2.2 Pienvesistöt

Järvet ja suuret joet ovat vahvoja ensimmäisiä mielikuvia vesistöistä puhuttaessa. Suomessa on kuitenkin paljon myös pieniä puroja sekä ojia. Maaseudulla peltojen välissä on yleensä ojia, jolloin ne ovat osa maaseuduntäydennysrakentamista. Ojia ei yleensä pidetä suuressa arvossa, mistä syystä ojia ei yleensä näy asuinalueella katujen vierustoja lukuun ottamatta. Ojat ovat kuitenkin osa alueen historiaa ja ympäristöä (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 155).

Onko olemassa olevia ojia kuitenkaan aina tarpeen poistaa alueelta uutta suunniteltaessa? Ojia voisi olla mahdollista hyödyntää esimerkiksi täydennysrakentamisessa osana uuden rakentamisen sulauttamista vanhaan maisemaan. Ojat voisivat myös tarjota ekologisen ja kustannustehokkaan ratkaisun hulevesien hallintaan, sillä ojat ovat vesien

luonnollisia virtausreittejä. Tällöin vanhat ojat toimisivat osana alueen teknillisiä ratkaisuja. Hulevesialtailla on myös mahdollista luoda vesiteemaa alueelle, vaikka lähettyvillä ei olisikaan järviä tai jokia.

2.3 Ensivaikutelma asuinalueesta

Ensivaikutelma on merkittävä kokemus, miten asuinalue koetaan. Varsinkin lyhyellä käynnillä alueelle tämän kokemuksen merkitys kasvaa merkittävästi. Ensivaikutelman luo alueen ulkoinen olemus viihtyisyydellään, sekä ulkonäöllään, joista kumpikin on vaikeasti mitattavissa. Yleisesti kuitenkin vihreys sekä luonnollinen ympäristö koetaan mieluisammaksi, kuin harmaa betoni. Huonoimmassa tapauksessa huono ensivaikutelma voi haitata koko alueen kehittymistä. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 153–154.)

Kaavoituksessa tulisi yleisesti ottaen välttää liikenteen järjestämistä toisen alueen läpi. Kaavoitettu alue voi olla todella hyvin suunniteltu sekä viihtyisä, mutta ensivaikutelman voi kuitenkin pilata kulkeminen vanhan ja ränsistyneen asuinalueen läpi, jolloin alueen ensivaikutelma saattaa periytyä kokonaan toiselta alueelta. Ensivaikutelmaan vaikuttaa myös mahdolliset oletukset alueesta. Mahdollisia negatiivisia ennakkoluuloja alueesta on merkittävästi vaikeampi muuttaa, kuin positiivisia. Hyvä ensivaikutelma voi kuitenkin horjuttaa mahdollisia ennakkoluuloja. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 84, 154.)

Asuinalueelle pitäisi pyrkiä luomaan hyvä ensivaikutelma, joka auttaa luomaan alueelle hyvää mainetta. Hyvämaineinen alue puolestaan houkuttelee ihmisiä alueelle ja mahdollistaa asuinalueen sekä kaupungin kasvun.

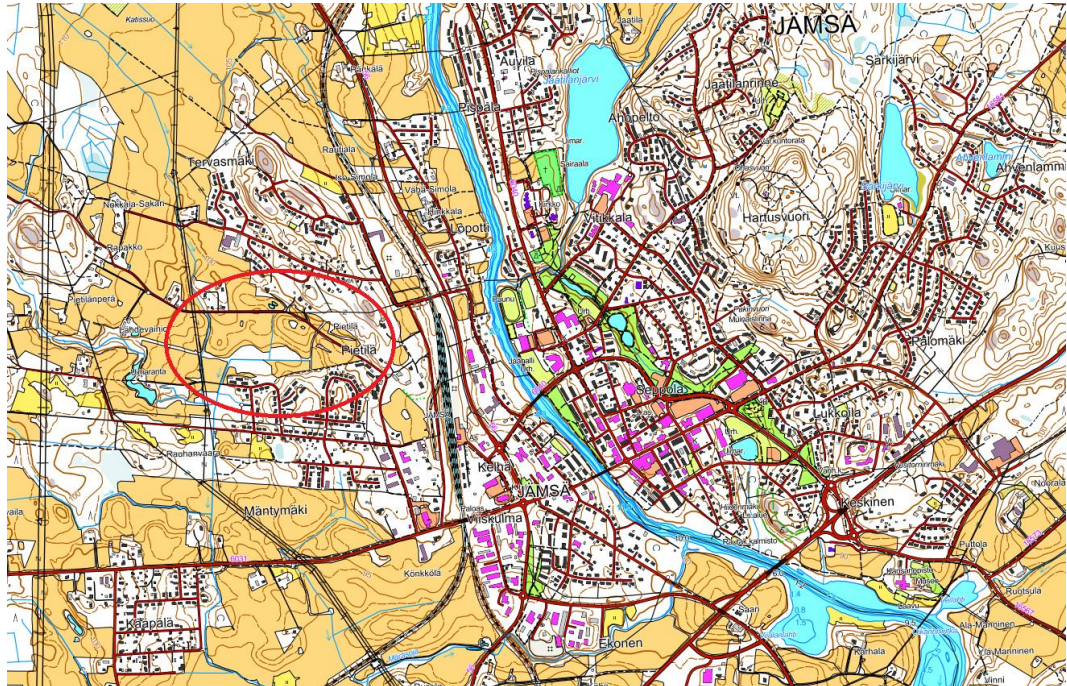
3 POHJATIEDOT

Jämsä on noin 22 000 asukkaan kaupunki Keski-Suomessa. Kunta sijaitsee Päijänteen länsipuolella ja on pinta-alaltaan 1 824 neliökilometriä. Suurimpia työnantajia ovat kunta, UPM ja Patria. Jämsä tunnetaan myös Himoksen laskettelukeskuksesta. Jämsä sijaitsee Jyväskylän, Tampereen ja Lahden risteämässä (kuva 1). (Jämsä 2016.)



KUVA 1. Jämsän sijainti (Jämsek 2016)

Suunnittelualue sijaitsee nykyisen Pietilän ja Tervasmäen asuinalueiden välissä 8. kaupunginosassa. Suunnittelualue sijaitsee kokonaisuudessaan kaupungin omistamilla mailla. Alue on nykyisellään rakentamatonta peltoa, jota ojat halkovat. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Tervasmäen asuinalueeseen, etelässä ja idässä Pietilään sekä lännessä suurjännitelinjaan (kuva 2). Suunnittelualue sijaitsee noin kilometrin päässä Seppolan keskustaajamasta. (Kiinteistötietojärjestelmä KTJ 2016.)



KUVA 2. Suunnittelualueen rajausta esitetty suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Jämsän karttapalvelu, maastotietokanta 2016)

3.1 Suunnittelun lähtökohdat

Asemakaava-alueen suunnittelun lähtökohdaksi on luoda uutta matalaa pientaloasutusta sekä hyödyntää kaupungin hankkimia maita Jämsänjoen länsipuolella. Tätä työtä varten alueeksi rajattiin kaupungin omistamat maat Pietilän ja Tervasmäen väliseltä alueelta.

Kaava-alueen tonttien tulee olla helposti rakennettavia, joten huonosti rakennettavia maita ei tarvitse ottaa käyttöön. Alueen itäosiin tulee myös pyrkiä mahdollistamaan rivitaloasuminen, jota varten suunnittelu-alue laajennettiin hieman alkuperäisestä. Ohjeistus työhön tuli Jämsän kaupungilta.

3.2 Kaavoitustilanne

Kaavoituksen tehtävänä on ohjata maankäyttöä ja rakentamista, tätä varten kaavoitus on jaettu useille tasoille. Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla ohjataan maankäyttöä koko Suomen alueella.

Maakuntakaavan tehtävänä on ohjata kaavoitusta ja alueiden kehittämistä kuntien kaavoituksessa, sekä linjata maakunnan kehittämistä.

(Ympäristöministeriö 2016b.)

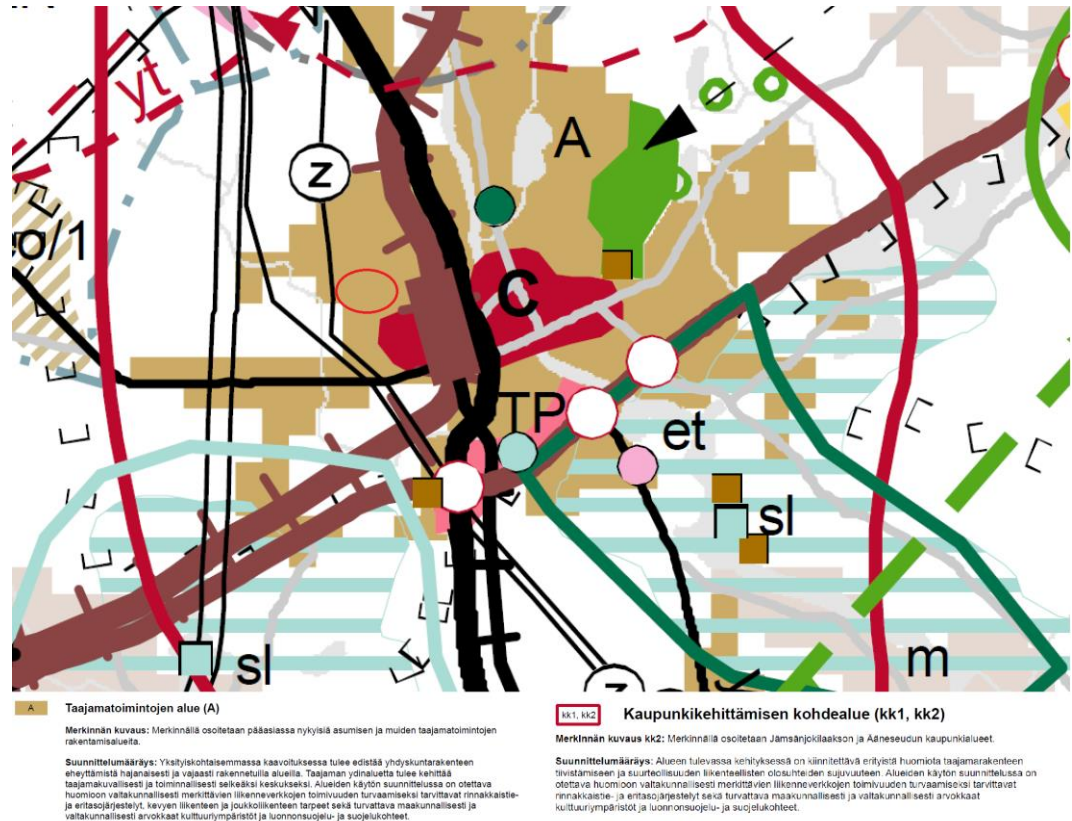
Kunnantasolla maankäyttöä ja kaavoitusta ohjataan yleiskaavalla, jolla linjataan kunnan kehittymisen suunnat sekä kaava-alueiden käyttö.

Yleiskaavaa yksityiskohtaisempi kaava on asemakaava, jolla määrätään rakennusten määrä, koko, laatu ja sijainti. (Ympäristöministeriö 2016b.)

3.2.1 Maakuntakaava

Keski-Suomen maakuntakaava on saanut lainvoiman 10.12.2009.

Maakuntakaavassa suunnittelualue on määritelty taajatoimintojen alueeksi (A). Taajamatoimintojen alueella tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä huomioida muun muassa joukkoliikenteen, kevyen liikenteen ja muut liikenneverkon tarpeet (kuva 3.). Aluetta koskee myös merkintä kaupunkikehittämisen kohdealue kk2, jolla määritetään alueen kehittämisessä huomioon otettavaksi taajamarakentamisen tiivistäminen ja liikenneverkon toimivuus. (Keski-Suomen maakuntakaava 2009.)



KUVA 3. Ote Keski-Suomen maakuntakaavasta, suunnittelualue rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Keski-Suomen maakuntakaava 2009)

Ympäristöministeriö on 16.12.2009 vahvistanut 1. vaihemaakuntakaavan: Jyväskylän seudun jätteenkäsittelykeskus, jossa varataan tilaa uudelle jätteenkäsittelykeskukselle. Kaavassa ei ole suunnittelualueita koskevia määräyksiä. (Keski-Suomen 1. vaihemaakuntakaava 2009.)

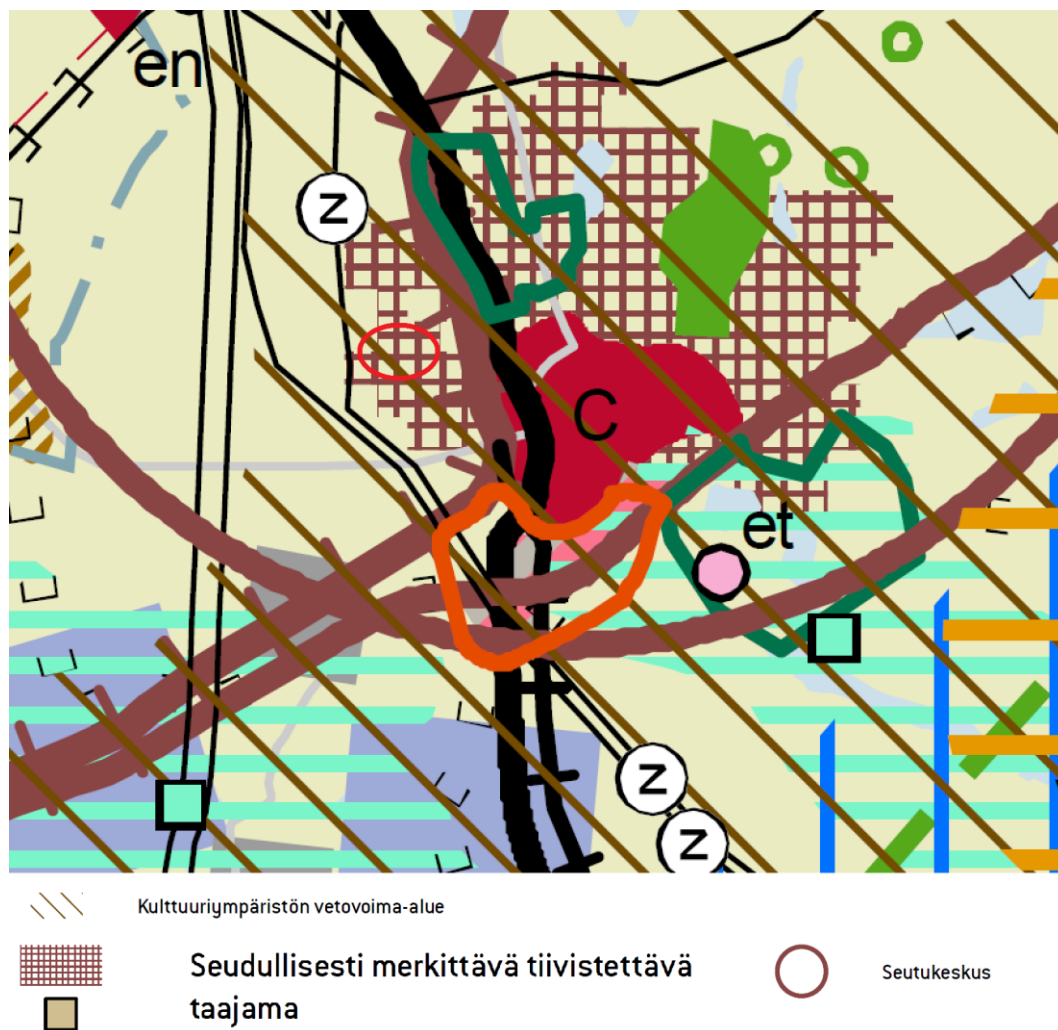
Keski-Suomen 2. vaihemaakuntakaava: Maa-aineshuolto ja luontoarvot on ympäristöministeriö vahvistanut 11.5.2011. Kaavassa turvataan Keski-Suomen maakunnassa laadukkaan kiviaineksen saanti rakentamiseen, esitetään potentiaaliset malmivyöhykkeet ja suojellaan arvokkaita harju-, kallio- ja moreenialueita. Kaavassa ei ole suunnittelualueita koskevia määräyksiä. (Keski-Suomen 2. vaihemaakuntakaava 2011.)

3. vaihemaakuntakaava: Turvetuotanto, suoluonto ja tuulivoima on ympäristöministeriö vahvistanut 5.12.2014. Kaavassa osoitetaan turvetuotannon alueita, suojellaan suoluonnon kohteita ja osoitetaan tuulivoimapuistojen alueita. Kaavassa ei ole suunnittelualueita koskevia määräyksiä. (Keski-Suomen 3. vaihemaakuntakaava, 2014.)

4. vaihemaakuntakaava: Kaupallinen palveluverkko ym. on vahvistettu 24.9.2014 ympäristöministeriön toimesta. Kaavassa päivitetään kaupallista palveluverkkoa ja siihen liittyvää yhdyskuntarakennetta. Kaavassa osoitetaan myös melualueita ja suojavyöhykkeitä. Kaavassa ei ole suunnittelualuetta koskevia määräyksiä. (Keski-Suomen 4. vaihemaakuntakaava 2014.)

Valtioneuvoston 29.3.2007 vahvistama Pirkanmaan maakuntakaava koskee entisen Längelmäen aluetta Jämsässä. Kaavassa osoitetaan maakunnan strategiset päämäärät alueelle. Kaavassa ei ole suunnittelualuetta koskevia määräyksiä. (Pirkanmaan 1. maakuntakaava 2007.)

Keski-Suomen maakuntahallitus on käynnistänyt 13.3.2015 maakuntakaavan tarkistuksen, jonka tarkoituksena on tarkistaa kaikkien vaihemaakuntakaavojen ajanmukaisuus. Tämän jälkeen vaihemaakuntakaavat korvataan yhdellä tarkistetulla maakuntakaavalla. Kaava on tarkoitus hyväksyä keväällä 2017 maakuntavaltuuston toimesta. Kaavassa suunnittelualue (kuva 4) on merkitty seudullisesti merkittäväksi tiivistettäväksi taajamaksi. Suunnittelualue kuuluu myös seutukeskuksen ja kulttuuriympäristön vetovoima-alueiden määräysten alle eli suunnittelualue lukeutuu maakuntakaavan tarkistuksessa osaksi Seppolan taajamaa ja Jämsänjoen ympäristöä. (Keski-Suomen maakuntakaavan tarkistus 2016.)

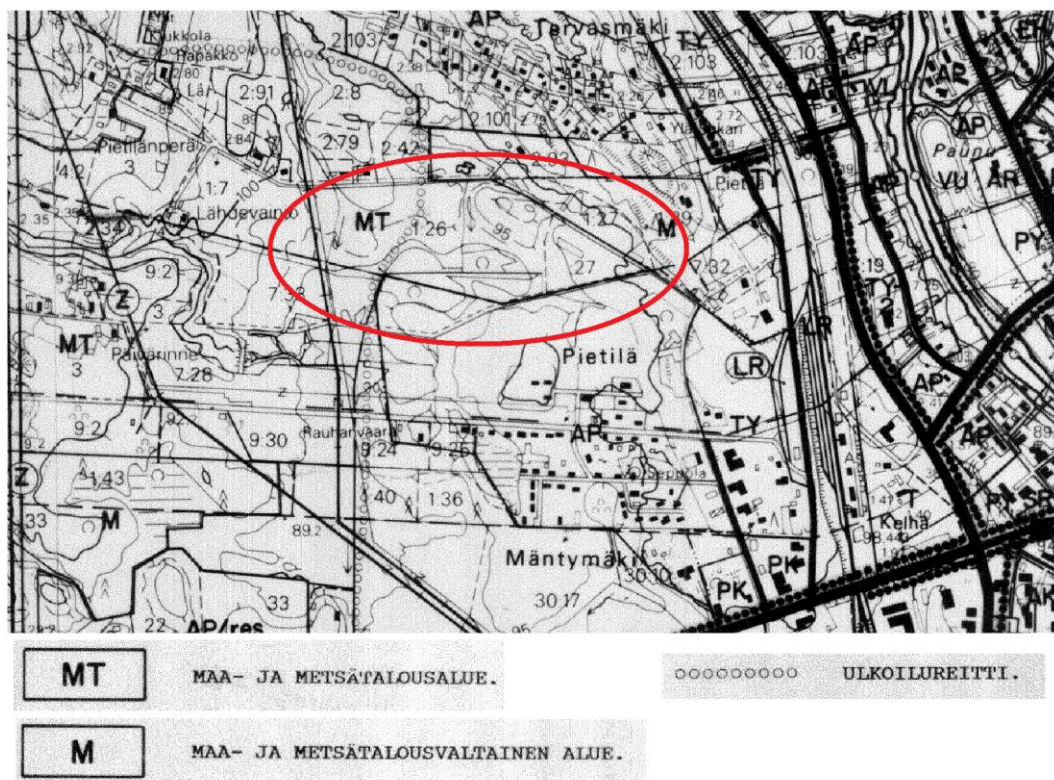


KUVA 4. Ote kaakuntakaavan tarkistuksen luonnoksesta (16.6.2016); suunnittelualue merkitty suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Keski-Suomen maakuntakaavan tarkistus 2016)

3.2.2 Yleiskaava

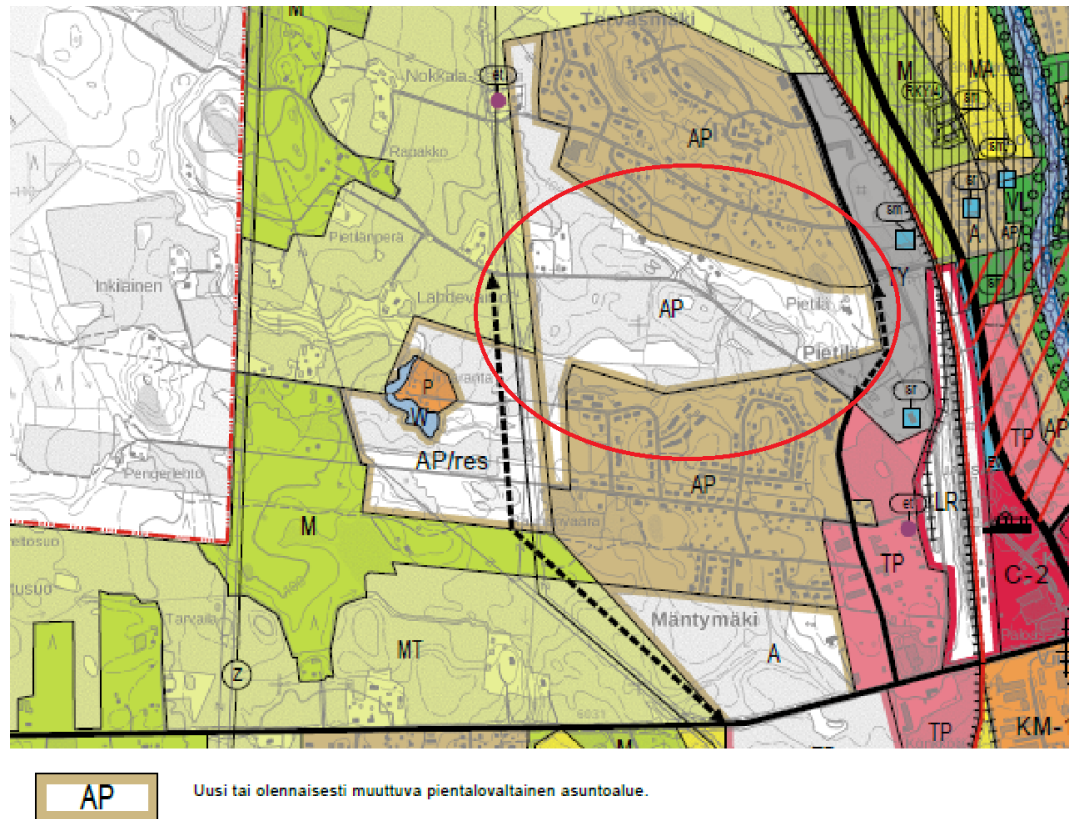
Suunnittelualueella on voimassa Jämsän kaupunginvaltuuston 13.11.1989 hyväksymä taajamayleiskaava. Taajamayleiskaava on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaikutuksettomana yleiskaavana. (Jämsän taajamayleiskaava 1989.) Oikeusvaikutukseton yleiskaava tarkoittaa sitä, että kaavalla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa säädettyjä oikeusvaikutuksia, vaan kaava toimii strategisena suunnitelmana (MRL 132/1999, 42§, 45§).

Suunnittelualue (kuva 5) on pääasiassa yleiskaavassa MT maa- ja metsätalousaluetta sekä M maa- ja metsätalousvaltaista aluetta. Suunnittelualueen eteläosa sijaitsee myös AP pientalovaltaisella asuinalueella, jonka lisäksi alueen keskeltä kulkee myös ulkoilureitti. (Jämsän taajamayleiskaava 1989.)



KUVA 5. Ote Jämsän taajamayleiskaavasta, suunnittelualue on rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Jämsän taajamayleiskaava 1989)

Jämsän kaupungissa on aloitettu keväällä 2015 uuden taajamayleiskaavan 2030 laadinta. Uusi yleiskaava tulee korvaamaan vanhan oikeusvaikutuksettoman yleiskaavan, ja se laaditaan oikeusvaikutteisena ohjaamaan asemakaavoitusta. (Kaavoituskatsaus 2016.)



KUVA 6. Ote Taajamyleiskaavan 2030 luonnoksesta (10.11.2016); suunnittelualue on rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Jämsän taajamyleiskaava 2030, 2016)

Uudessa taajamyleiskaavassa (kuva 6) suunnittelualueella ollaan varaamassa pientalovaltaiseksi asumisenalueeksi AP, jolloin alueen nykyinen käyttö maatalouskäytöstä muuttuu merkittäväksi. Myös Pohjois-Pietilän suunnittelualueen ympäristöstä ollaan varaamassa luonnoksessa maata pientalovaltaisen asutuksen reservialueeksi AP/res, jonka tarkoituksena on kehittää Jämsänjoen länsipuolta. Tämän lisäksi suunnittelualueeseen vaikuttaa suoraan tieliikenteen yhteystarpeen lisäämiset, jolla pyritään edistämään alueelle pääsyä, sekä palvelemaan Pietilän ja Tervasmäen väliä. (Jämsän taajamyleiskaava 2030, 2016.)

3.2.3 Asemakaava

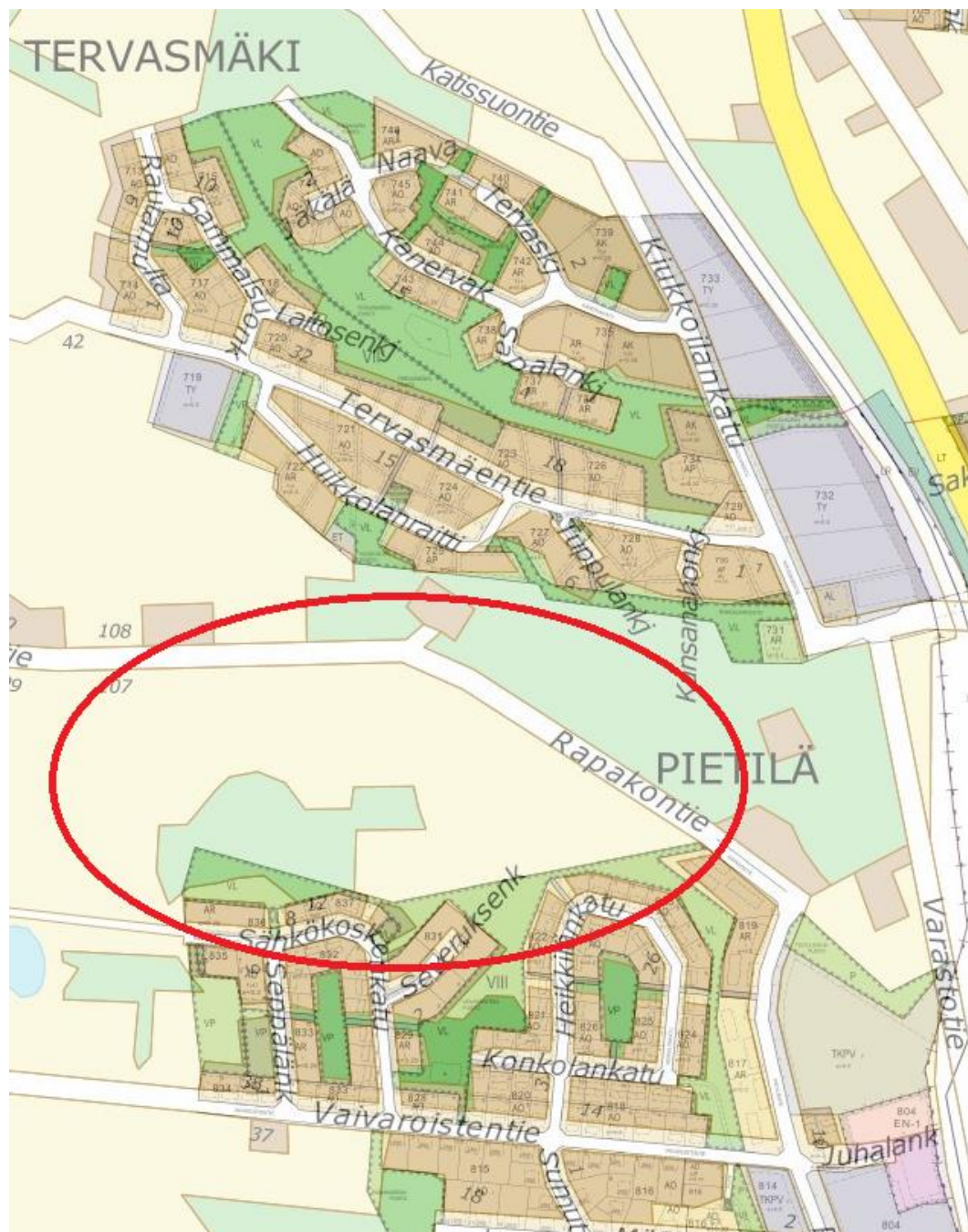
Suunnittelualueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Suunnittelualue tulee rajoittumaan etelässä Pietilän asemakaava-alueeseen.

3.3 Pietilä ja Tervasmäki

Pietilän pientaloalue sijaitsee suunnittelualueen eteläpuolella (kuva 7) ja asuinalueen asemakaava on laadittu vuonna 1983 (Pietilän alueen asemakaava 1983). Alueella on suoritettu myös asemakaavan muutos vuonna 2011, jolloin osa pientalotonteista muutettiin rivitalotonteiksi ja muutama heikosti rakennettava tontti muutettiin viheralueeksi (Pietilän alueen asemakaava muutos 2011).

Pietilä on Pohjois-Pietilän suunnittelualueen läheisin asemakaava-alue, jonka lisäksi alueet jakavat yhteisen kaavarajan. Nykyinen pääreitti, Rapakontie, Pohjois-Pietilän suunnittelualueelle kulkee myös Pietilän alueen kautta. Merkittävänä näköesteenä Pietilän ja Pohjois-Pietilän välissä toimii Vaivaroistenpuisto, joten alueilta ei pääosin näe toisilleen. Rapakontie varsi on kaavoitettu ja joista osa tonteista on rakentunut, rivitalojen korttelialueeksi. Tämä korttelityyppi jatkuu aina Rapakontien vartta suunnittelualueen rajalle, joten se on huomioitava kaavaluonnoksessa. (Pietilän alueen asemakaava 1983.)

Tervasmäki sijaitsee Pohjois-Pietilän suunnittelualueen pohjoispuolella ja on pientalo sekä rivitaloaluetta. Alueella on voimassa vuonna 1989 laadittu Tervasmäki I asemakaava sekä sen jatko-osa Tervasmäki II asemakaava vuodelta 1990. (Tervasmäki I asemakaava 1989; Tervasmäki II asemakaava 1990) Tämän lisäksi Tervasmäki I alueella on suoritettu asemakaavan muutos yhden korttelin osalta vuonna 2009 (Korttelin 730. asemakaavan muutos 2009).



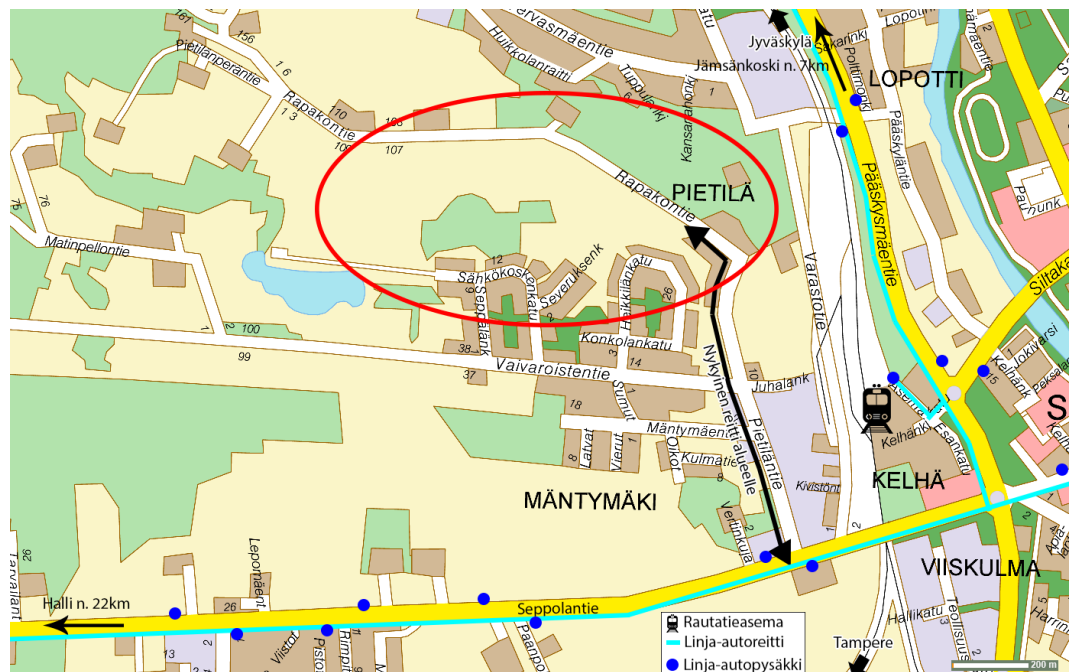
KUVA 7. Ote ajantasa-asemakaavasta, suunnittelualue rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Jämsän karttapalvelu, Opaskartta, Ajantasakaava 2016)

Pohjois-Pietilä ja Tervasmäen alue sijaitsevat vierekkäin, mutta eivät jaa kaavarajaa kaavaluonnoksessa, mikä johtuu väliin jäävästä metsiköstä. Rapakontien pohjoispuolella on myös olemassa olevaa asutusta, jota ei ole tarpeen ottaa kaavaluonnoksen suunnittelussa kaava-alueeseen.

Pohjois-Pietilä ja Tervasmäki eivät myöskään jaa näköyhteyttä edellä mainitun metsän takia, täten Tervasmäki ei ole yhtä merkittävä suunnittelualueelle, kuin Pietilän alue.

3.4 Liikenneyhteydet

Nykyinen pääliikenneväylä suunnittelualueelle kulkee Rapakontietä pitkin, joka on nykyisellään päällystämätön. Rapakontien liittyy yhdessä Pietilän alueelle kulkevan kokoojakadun, Vaivaroistentien, kanssa Pietiläntiehen. Pietiläntie kulkee Mäntymäen teollisuusalueen lävitse ja on ainoa merkittävä reitti nykyisen Pietilän alueelle sekä Pohjois-Pietilän suunnittelualueelle. Tämän lisäksi alueella kulkee kevyen liikenteen väyliä.



KUVA 8. Kartalla esitetty julkinen liikenne sekä suunnittelualueen nykyinen pääreitti, suunnittelualue on rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Joukkoliikenne Jämsä, 2016; Jämsän karttapalvelu, opaskartta 2016)

Pietilään ei ole linja-auto reittiä. Lähimmät reitit kulkevat rautatieaseman ja Seppolantien kautta kuvan 8 mukaan. Alueella on kuitenkin mahdollista käyttää Pali-liikennettä, eli tilauksella toimivaa joukkoliikennettä.

Rautatieasema ja linja-autoasema sijaitsevat myös Seppolan keskustassa,

joka on helposti tavoitettavissa suunnittelualueelta. (Joukkoliikenne Jämsä 2016.)

3.5 Palvelut

Pohjois-Pietilä sijaitsee linnuntietä pitkin noin puolentoista kilometrin päässä Seppolan keskustaajamasta, jossa sijaitsee paljon kunnallisia palvelutoimintoja, muun muassa koulutustarjonta ala-asteesta lukioon, terveystalvelut, sekä virkistys- urheilutoimintoja. Seppolan keskustaajamassa sijaitsee myös hyvät kaupalliset palvelut. Näin ollen suunnittelualue hyötyy suoraan keskustaajaman läheisyydestä (kuva 9). (Jämsän karttapalvelu, palvelukohteet 2016.)



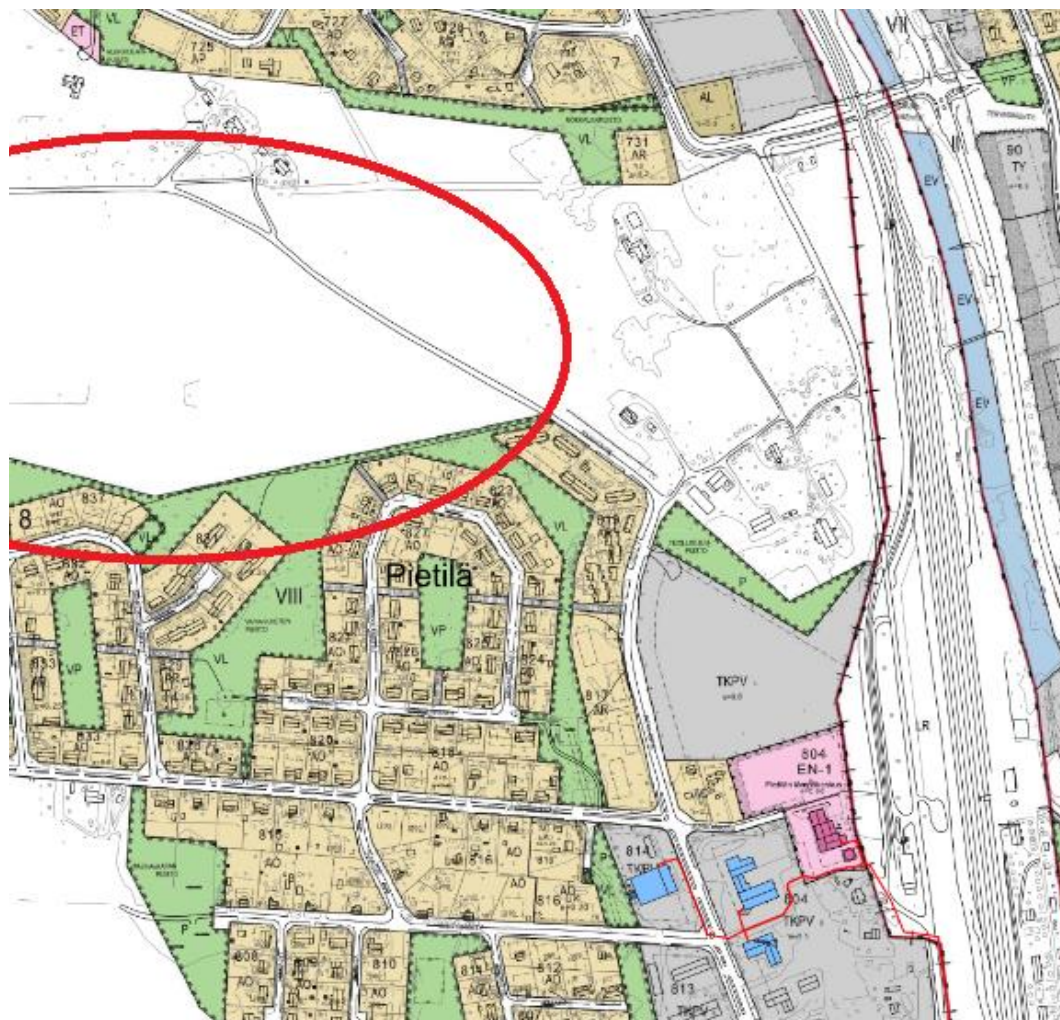
KUVA 9. Karttaote johon merkitty lähiseudun palvelut, keskustan palvelualue sisältää merkittäviä määriä erilaisia palveluja, suunnittelualue merkitty suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Jämsän karttapalvelu, palvelukohteet 2016)

Alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee myös Pietilän kyläyhdistyksen omistama alue, Sähkökoski. Alueella sijaitsee uimala, vuokrattava saunamökki, sekä kesäteatteri. Lisäksi Pietilän asuinalueella sijaitsee

myös leikkikenttä. Nämä toiminnot palvelisivat läheisyytensä puolesta myös suunnittelualuetta nykyisten asuinalueiden lisäksi. (Jämsän kesäteatteri 2016.)

3.6 Aluelämpö

Suunnittelualueelle ei ole olemassa olevaa aluelämpöverkkoa, kuten ei ole myöskään Pietilän tai Tervasmäen asuinalueilla. Kuvassa 10 on esitetty Jämsän aluelämmön johtokartta, josta on nähtävissä, että alueen läheisyydessä sijaitsee Pietilän lämpökeskus. (Jämsän aluelämpö 2016.)

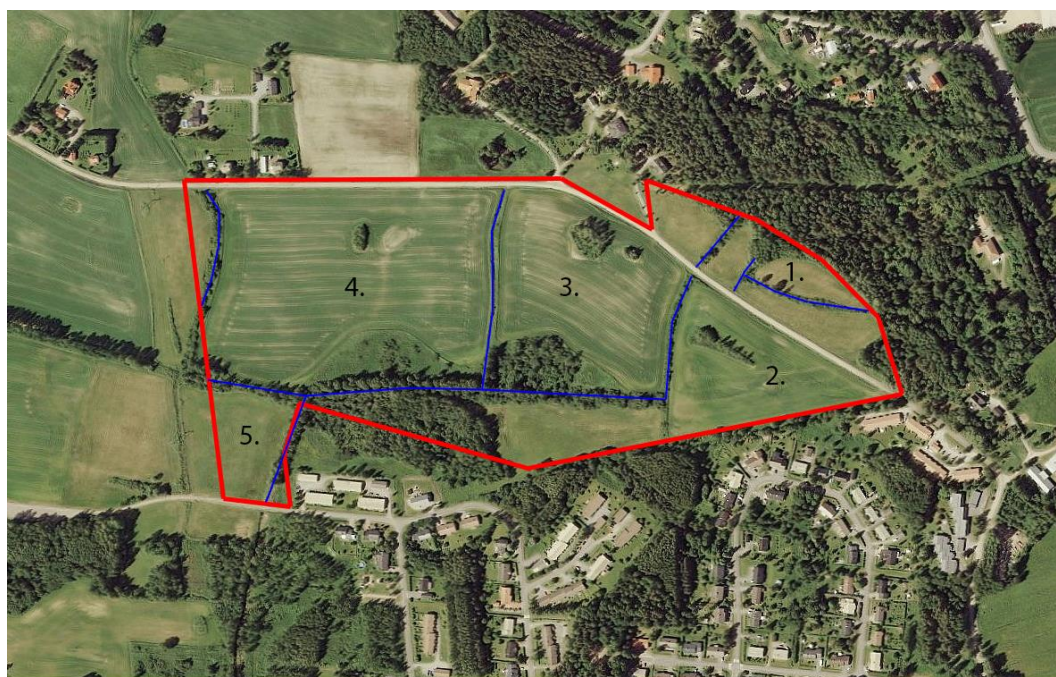


KUVA 10. Ote Jämsän aluelämmön johtokartasta, suunnittelualue on rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä, nykyinen lämpöverkko näkyvissä oikeassa alakulmassa (Jämsän aluelämpö 2016)

Kartasta nähdään, kuinka lähellä lämpölaitos, sekä lämpöverkko sijaitsevat. Lämpöverkon rakentaminen suunnittelualueelle voisi olla mahdollinen vaihtoehto lämmitysmuodoksi lyhyen etäisyytensä puolesta.

3.7 Maasto

Maastonmuodot, maaperä ja maanomistus ovat kaikki tärkeitä osia kaavoituksessa. Kaupungin kaavoitustoimi pyrkii kaavoittamaan kaupungin omistamia maita voidakseen myydä tontit itse. Tämän lisäksi alueen rakennettavuuteen, tonttien asetteluun ja niin edelleen vaikuttaa suoraan alueen maasto-olosuhteet.



- Oja
- Suunnittelualueen raja

KUVA 11. Ote ortoilmakuvasta kuvassa suunnittelualue rajattu punaisella viivalla ja jaettu numeroituihin osa-alueisiin helpottamaan alueen esittelyä (Jämsän karttapalvelu, ilmakekuva 2016)

3.7.1 Maanomistus

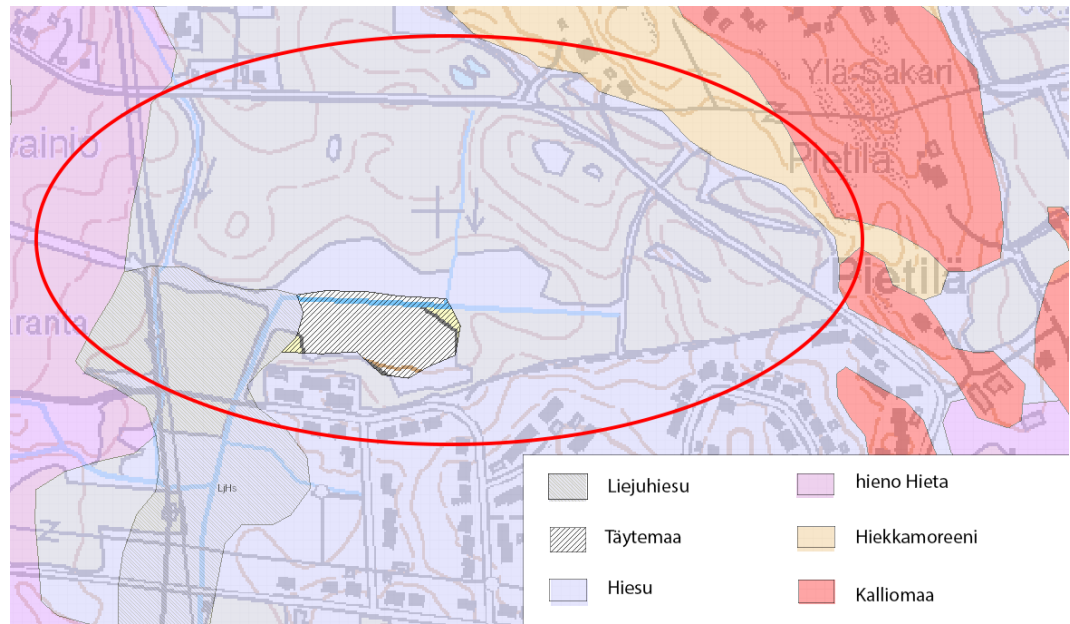
Suunnittelualue sijaitsee kokonaisuudessaan Jämsän kaupungin omistamalla maalla (kuva 12). Tämän lisäksi kaupunki omistaa maata myös suunnittelualan länsipuolelta. (KTJ 2016.) Tulevassa taajamayleiskaavassa nämä kaupungin omistamat maa-alueet varataan tulevalle asutukselle, jolloin kaupunki voi asemakaavoittaa omia maitaan, sekä myydä tontit itse maapoliittisen periaateohjelman mukaan (Jämsän taajamayleiskaava 2030, 2016; Jämsän kaupungin maapoliittinen periaateohjelma 2016).



KUVA 12. Kuvassa Jämsän kaupungin omistamat vihreällä ja muiden omistamat maat keltaisella, suunnittelualue on rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (KTJ 2016; Jämsän karttapalvelu, ilmakuva 2016)

3.7.2 Maaperä

Pääosa suunnittelualan maaperästä on hiesua. Tämän lisäksi osalla suunnittelualueesta on liejuhiesua, täytemaata ja kalliomaata kuvan 13 mukaan. (Geologian tutkimuskeskus GTK 2016.)



KUVA 13. Suunnittelualan maaperä, kohde rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (GTK 2016)

Hiesu on hienorakeinen maalaji, ja sen vesipitoisuus on suuri, jolloin sen rakennettavuus on heikompi. Hiesumaalle rakennettaessa on otettava huomioon kantavuuden lisäksi myös routiminen. Liejuhiesu on hiesua merkittävästi heikosti rakennettavampaa, minkä takia alueen käyttöä rakentamisessa tulisi pyrkiä välttämään. Suunnittelualueella liejuhiesua sijaitsee alueen eteläosassa. Täytemaa sisältää ylijäänyttä maa-ainesta ja saattaa sisältää monia eri maa-aineksia. Kalliomaa puolestaan on hyvin kantavaa eikä roudi. (Johansson 2016.) Täytemaa ja kalliomaa sijaitsevat kaavoituksen kannalta merkityksettömillä paikoilla suunnittelualueella.

3.7.3 Maastonmuodot ja soveltuminen rakentamiseen

Maasto on Pohjois-Pietilän suunnittelualueella nykytilassaan kumpuilevaa peltoa ja peltoja halkovat jyrkähköt ojat. Ojat, sekä Rapakontie jakavat Pohjois-Pietilän suunnittelualueen viiteen erilliseen alueeseen kuvan 11 mukaan. Rapakontie pohjoispuolelle jäävä alue (numero 1.) sijoittuu rinteeseen, joka kohoaa loivasti Tervasmäkeä kohti. Lisäksi tätä aluetta jakaa entisestäään ojien painanteet puineen. (Jämsän karttapalvelu 2016.)

Suunnittelualan eteläosassa poikittaissuunnassa kulkeva oja erottaa osan suunnittelualueesta ojan eteläpuolelle. Tämä alue (numero 5.) on tasaista maata, mutta rakennettavuudeltaan huonoa liejuhiesun takia. Lisäksi vieressä kulkevan suurjännitelinjan johtoaukea vie tilaa kyseisestä alueenosasta.

Suunnittelualan pääosa sijaitsee edellä mainitun ojan ja Rapakontien välissä. Pituussuunnassa kulkevat ojat jakavat tämän alueen kolmeen alueeseen (numerot 2-4). Näistä itäosan alue (numero 2.) on tien varresta tasaista ja soveltuu rakentamiseen (kuva 14). Keskiosassa tätä aluetta on jyrkkä rinne, joka viettää lounaaseen. Rinne on heikosti rakennettavaa kantavuutensa takia.



KUVA 14. Kuvia suunnittelualueesta alueen Itäreunasta

Keskimmäisellä jokien rajaamalle alueella (numero 3.) sijaitsee mäki, jonka rinteiden jyrkkyydet vaihtelevat paljon. Suunnittelualan alin piste sijaitsee Pohjois-Pietilän ja Pietilän välissä sijaitsevalla puustoisella alueella, joten jyrkimmät rinteet sijaitsevat myös tähän suuntaan.

Suurin ojien rajaamista osa-alueista sijaitsee suunnittelualan länsiosassa (numero 4.). Alueella sijaitsee kaksi muuta aluetta korkeampaa kohtaa (kuva 15), jolloin niiden väliin jää kovera alue.

Peltoalue on kuitenkin kaltevuudeltaan loivaa, joten aluetta on mahdollista hyödyntää rakentamisessa.



KUVA 15. Kuvia suunnittelualan keskivaiheilta, nykyinen Pietilän alue taustalla olevan metsikön takana

3.8 Maisema, luonto ja suojelu

Pohjois-Pietilä on nykyisellään peltomaisemaa ja metsäalueet erottavat sen taajama-asutuksesta. Suunnittelualueella ei ole nykyisellään rakennuksia. Suunnittelualan näkymä länteen jatkuu peltomaisemana, johon kuuluvat metsäsaarekkeet sekä maatalot pihoineen. Alueen suunnittelussa on tärkeää huomioida ympäröivä peltomaisema ja vältettävä liian tiivistä asuinalueita. Alueen rakentuminen ei kuitenkaan pilaisi aluetta, koska suunnitteluala sijaitsee jo rakentuneiden alueiden välissä, jolloin alueen rakenne eheytyisi.

Alueella ja sen läheisyydessä ei ole suojeltuja alueita tai rakennuksia. Lähin suojeltualue on Vanhan Jämsän alue Jämsänjoen varressa noin kilometrin päässä. Museoviraston rekisterissä on myös kulttuuriperintökohde, joka on lähempänä suunnittelualuetta radan

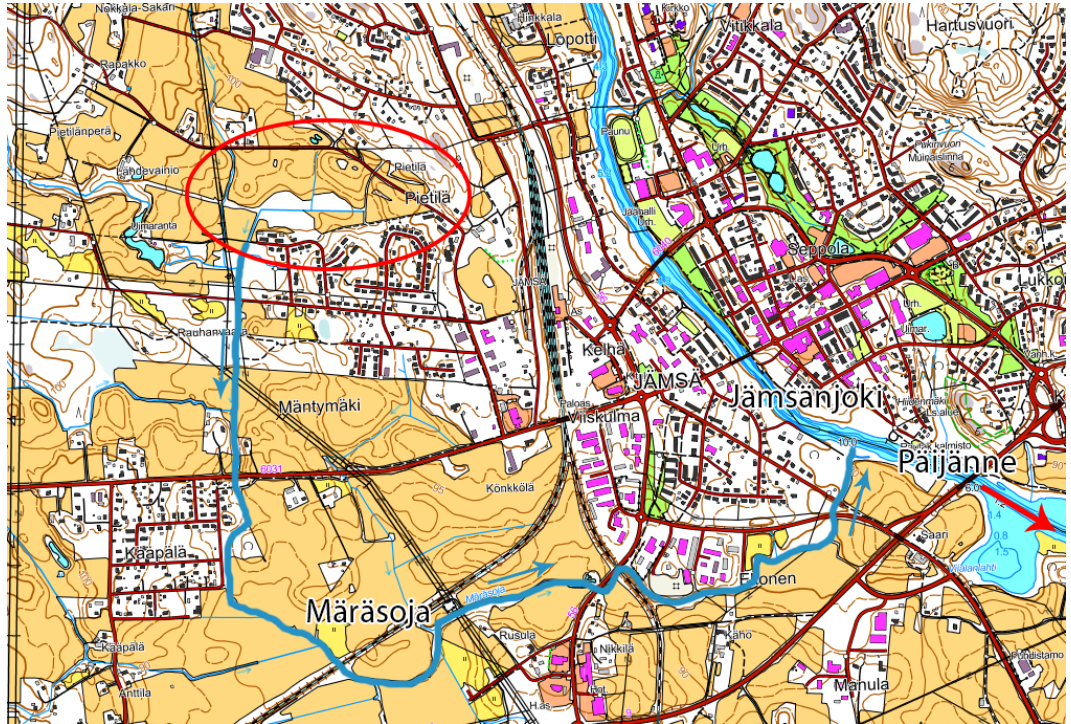
varressa (kuva 16), kohteesta ei ole näkyviä merkkejä. Suunnittelualueelta ei myöskään ole näköyhteyttä näille alueille, jolloin niistä ei synny erityisvaatimuksia suunnittelulle. (RKY, Vanha Jämsä 2009; RKY, Muinaisjäännösrekisteri 2016.)



KUVA 16. Karttaan merkitty muinaisjäännös sekä Vanhan Jämsän alue, karttaan on merkitty myös merkittävä maiseman avautumissuunta suunnittelualueelta päin, suunnittelualue on rajattu suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (RKY, Vanha Jämsä 2009; RKY, Muinaisjäännösrekisteri 2016; Jämsän karttapalvelu, maastotietokanta, ilmakuva 2016)

3.9 Pohjavesi ja vesistöt

Suunnittelualue ei sijaitse pohjavesialueella, eikä sen välittömässä läheisyydessä ole pohjavesialuetta. Lähimmät pohjavesivyöhykkeet sijaitsevat noin 2,5 kilometrin päässä lännessä ja pohjoisessa. (Pohjavesialueet 2016.)



KUVA 17. Karttaan korostettu Märsöja sinisellä viivalla, johon suunnittelualan ojat laskevat, suunnittelualue on merkitty suurpiirteisesti punaisella ympyrällä (Jämsän karttapalvelu, maastotietokanta 2016)

Pohjois-Pietilän suunnittelualan merkittävimmät vesistöt ovat peltoja halkovat ojat, jotka laskevat etelään Märsöjaan. Märsöja puolestaan purkautuu Jämsänjokeen, joka osaltaan laskee Päijänteeseen. Muita vesialueita suunnittelualueen läheisyydessä ovat Sähkökoski, joka myös laskee Märsöjaan, sekä pieni nimetön lampi Rapakontien vieressä tien pohjoispuolella. Kuvan 17. kartassa osa ojista on merkitty vesistöiksi, minkä lisäksi paikan päällä käydessä ojissa vaikuttaisi olevan vettä suurimpana osana vuodesta. Ojat olisi täten syytä pyrkiä säilyttämään asemakaavassakin. (Jämsän karttapalvelu, maastotietokanta 2016.)

4 ASEMAKAAVA JA LIIKENNEYHTEYDET

Liikenneyhteydet ovat tärkeä osa nykypäivän kaavoitusta. Ilman mahdollisuutta liikkua tehokkaasti ihmisten on vaikea liikkua työpaikalle, harrastuksiin tai kauppaan. Tämän vuoksi on tärkeä suunnitella ja toteuttaa hyvät yhteydet helpottamaan ihmisten arkea. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 169.)

Epäonnistuneet liikenneyhteydet voivat myös haitata alueen kehittymistä. Jos uudelle asuinalueelle pääsy koetaan vaikeaksi tai epämiellyttäväksi, alue ei välttämättä houkuttele rakentajia tai asukkaita (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 169). Kaupungin liikennesuunnitelmat perustuvat asemakaavoitukseen, joten myös kaavoittajan on tärkeä tuntea liikennesuunnittelua (Helsingin kaupunki 2016).

4.1 Liikenteen huomioiminen eri kaavatasoilla

Kaavoitus on tärkeä osa onnistunutta liikenteensuunnittelua. Eri kaavatasoilla tutkitaan ja osoitetaan liikenneyhteyksien tarpeita kaavatason vaatiman tarkkuuden mukaan. Maakuntakaavassa pyritään esittämään kuntien välisiä pääyhteyksiä, kun taas yleiskaavassa ja asemakaavassa suunnitellaan kunnan sisäisiä liikennetoimintoja. Johtuen kaavoituksen porrastuneisuudesta liikenneyhteyksien lopullinen onnistuneisuus ratkeaa vasta asemakaavavaiheessa. (MRL 132/1999, 28§, 50§.)

4.1.1 Yleiskaavassa

Yleiskaava on tärkeä osa kunnan yleispiirteistä liikennesuunnittelua, jossa ohjataan liikenteen pääreitit yhdyskuntarakenteessa. Yleiskaavan sisältövaatimuksissa on määräys järjestää liikenne ja erityisesti joukkoliikenne ja kevyt liikenne kestäväällä tavalla. (MRL 132/1999, 39§.)

Yleiskaavan huomioiminen on oleellinen osa asemakaavoitusta sen ohjaavan vaikutuksen takia. Yleiskaava voi synnyttää ongelmia, jotka vaikuttavat suoraan asemakaavan liikenneyhteyksiin. Esimerkiksi riittämätön tilan varaus tai tilan osoittaminen huonosti rakennettavalle alueelle voivat estää suunnitelman toteuttamisen asemakaavoituksessa tai tehdä siitä merkittävästi kalliimman. Tästä syystä yleiskaavan vaikutus on suurta asemakaavan liikenneyhteyksiä suunniteltaessa. (Virtanen 2003, 72.)

4.1.2 Asemakaavassa

Asemakaavassa tehdään yksityiskohtaisempi suunnittelu myös liikenteen osalta. Asemakaava on suunniteltava siten, että liikenne voidaan järjestää turvallisesti ja tehokkaasti, sekä niin että palveluiden alueellinen saatavuus on hyvä. (MRL 132/1999, 54§.)

Asemakaavan liikenneyhteyksien suunnittelun onnistumisen mahdollistaa hyvä yleiskaava. Asemakaavaa voidaan pitää merkittävimpanä yksittäisenä kaavatasona liikenteen onnistumisen kannalta, vaikkakin huonolla yleiskaavalla voidaan aiheuttaa merkittävää haittaa suunnittelulle, esimerkiksi riittämättömillä liikenneyhteysvarauksilla. (Virtanen 2003, 72.)

Asemakaavan merkitystä korostaa sen yksityiskohtaisuus. Kaavassa määritetään katualueille varattavat alat, sekä suunnitellaan alueen sisäistä liikennöintiä. Myöskin sallimalla tonttien liittymien rakentamisen väärille alueille voidaan haitata liikennettä. Asemakaavoituksessa tulee myös huomioida viereiset kaava-alueet, sekä varautua myös tulevaisuuden muutoksiin. Liikenneyhteydet eivät myöskään ole pelkästään henkilöautoilua vaan on huomioitava myös julkisen ja kevyen liikenteen erityistarpeet. Alue jolle kulkeminen on mahdollista ainoastaan henkilöautolla ei houkuttele lenkkeilijöitä tai muita ulkoilijoita. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 169–170, 174–175.)

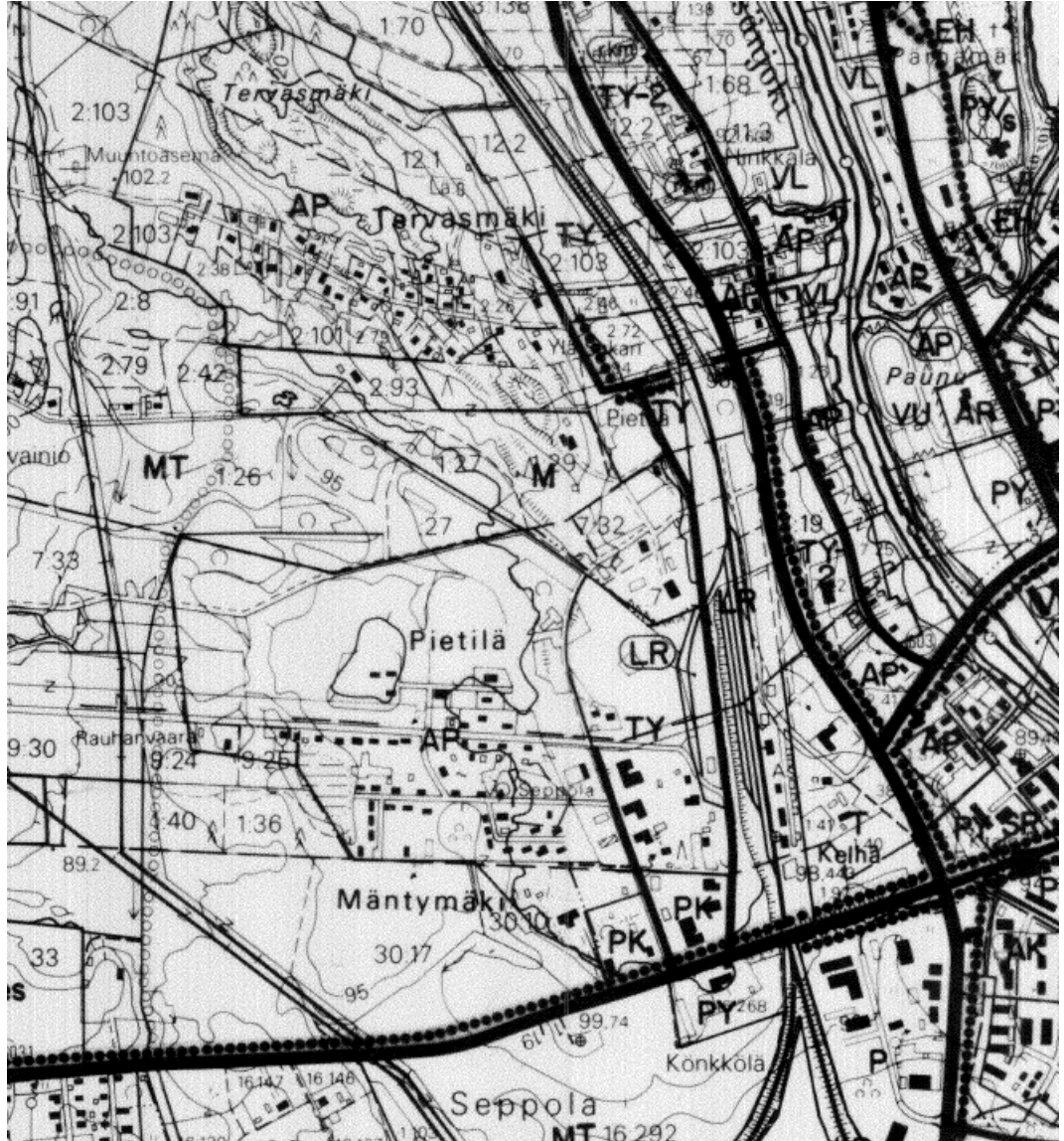
4.2 Ongelmat Jämsässä

Jämsässä on selkeästi havaittavissa karttaa katsottaessa, kuinka kaupungin kehittyminen on jäänyt pääasiassa Jämsänjoen itäpuolelle. Itäpuolen asutus kurottuu usean kilometrin päähän, kun samaan aikaan länsipuolen asutus on hyvinkin lähellä Seppolan keskustaajamaa. Tätä selittää vaikeasti toteutettavat liikenneratkaisut, sillä Pietilän ja Tervasmäen asuinalueet rajautuvat rautatieaseman ratapihan taakse, mikä puolestaan vähentää mahdollisia reittimahdollisuuksia alueelle.

Pietilän, sekä Pohjois-Pietilän suunnittelualueelle kulkee vain yksi reitti, Pietiläntie. Tämän reitin ongelma ei ole kapasiteetti tai heikko kunto, vaan kadun kulkeminen teollisuusalueen läpi. Tämän seurauksena alueelle liikuttaessa näkymät ovat pääasiassa aukeita teollisuuspihoja, sekä toimintaan liittyvää kalustoa, kuten roskalavoja. Ensivaikutelma on tärkeä saavuttaessa alueelle, joten teollisuusaluetta ei voida pitää sopivana porttina asuinalueelle saavuttaessa.

4.2.1 Yleiskaavassa

Jämsän kaupungin voimassa olevassa yleiskaavassa vuodelta 1989 (kuva 18) alueen liikenneyhteydet ovat nykyisenlaiset, mutta Pietilän ja Tervasmäki II asuinalueet puuttuvat. Yleiskaava on laadittu myöhemmin, kuin alueen alkuperäinen asemakaava. (Jämsän taajamayleiskaava 1989.)



KUVA 18. Ote Jämsän taajamayleiskaavasta (Jämsän taajamayleiskaava 1989)

Yleiskaavasta on nähtävissä, kuinka Jämsänjoen länsipuolen kehitystä ei ole haluttu jatkaa, vaan kehitys on keskitetty joen itäpuolella. Mahdollisena syynä haluttomuuteen jatkaa alueen kaavoitusta aikanaan on alkuperäisen asemakaavan epäonnistuminen. Tämän seurauksena alueelle pääsyä ei ole korjattu myöhemmissäkään vaiheissa, mikä osaltaan on estänyt alueen kehittymisen.

Uudessa taajamayleiskaavassa 2030 pyritään korjaamaan nykyisen yleiskaavan puutteet. Jämsän kaupunki omistaa merkittäviä maa-alueita

Pietilän läheisyydessä ja liikenneyhteyksien korjaaminen on tärkeää, mikäli aluetta halutaan hyödyntää tehokkaasti, sillä nykyinen reitti ei sovellu käyttötarkoituksensa puolesta asuinalueen liikenteen portiksi.

4.2.2 Asemakaavassa

Alueen vanhin asemakaava on kaava numero 12 vuodelta 1973 (kuva 19), joka käsittää Mäntymäen teollisuusalueen. Kaavassa on myös suunniteltu muita alueita Pietilä-Tervasmäki akselille, jotka ovat kuitenkin kumoutuneet. Kaavassa on esimerkiksi suunniteltu Pietiläntien liittymistä Tervasmäentiehen, jolloin alueet olisivat olleet yhdessä. Tämä ratkaisu olisi myös mahdollistanut myöhemmin kaavoitetun Pietilän alueen liikenneyhteysongelman, koska alueelle pääsisi muutenkin kuin teollisuusalueen läpi. (Jämsän kauppalan VIII kauppalanosan korttelien N: o 801-804, 807-818, 822-843 asemakaava 1973.)



KUVA 19. Ote kaavasta N: o 12. kaavassa havaittavissa toteutumatta jäänyt yhteys Pietilän ja Tervasmäen välillä (Jämsän kauppalan VIII kauppalanosan korttelien N: o 801-804, 807-818, 822-843 asemakaava 1973)

Asemakaava N: o 12. oli osana kehitystä, jossa Jämsänjoen länsipuoliset alueet Seppolantien ympäristössä muodostaisivat oman alaliikekeskuksensa. Tähän sisältyi kaavassa näkyvä, toteutumatta jäänyt yhteys Pietilän ja Tervasmäen välillä. Kaavaan suunniteltiin myös kerrostaloalueita vahvistamaan näiden alaliikekeskusten kehittymistä. (Kuusisto 1989, 225–226.)

Alueen kaavoituksen yhteydessä 1970-luvulla ongelmaksi muodostui sama teollisuusalue, jonka läpi nykyisen Pietilän alueelle kuljetaan. Kunnan talous ei myöskään tukenut tällaisen alaliikekeskuksen kehittymistä. Lisäksi kaavasta syntyi valituksia olemassa olevalta asutukselta ja lopulta syntyi nykyinen tynkä malli, jossa Tervasmäki ja

Pietilä ovat erillään ja länsipuolen kehityksen taantuminen. (Kuusisto 1989, 226–229.)

4.3 Liikenneyhteyden merkittävyys asemakaavalle

Pietilän tapauksessa on nähtävissä liikenteen merkitys alueen pitkäaikaiselle kehitykselle. Syyksi alueen nykytilaan voidaan nähdä alkuperäisen asemakaavan epäonnistuminen. Asemakaavaa ei voida katsoa onnistuneeksi, koska vain osa siitä hyväksyttiin, lisäksi kaava oli ylimitoitettu kerrostaloalueineen ja alaliikekeskusajatteluineen. Alkuperäisessä suunnittelussa oli kuitenkin ajateltu liikennettä, vaikka kadut eivät sellaisenaan toteutunetkaan.

Liikenneyhteyksien järjestämiseen on useita erilaisia tapoja ja teorioita, osa painottaa kevyttä liikennettä, osa keskittyy liikenteen syöttöön alueelle. Yhteistä kaikilla teorioilla on liikenteen merkittävyys asemakaavalle ja sen onnistuneen suunnittelun tarve. (Jalkanen, Kajaste, Kauppinen, Pakkala & Rosengren 2004, 84, 169–171.)

Tapauksesta voidaan päätellä, kuinka heikko asemakaava vaikuttaa alueen yhteyksiin, joka puolestaan vaikuttaa alueen tulevaan kehittymiseen. Kaavoitus ja liikennesuunnittelu kulkevat siis käsi kädessä.

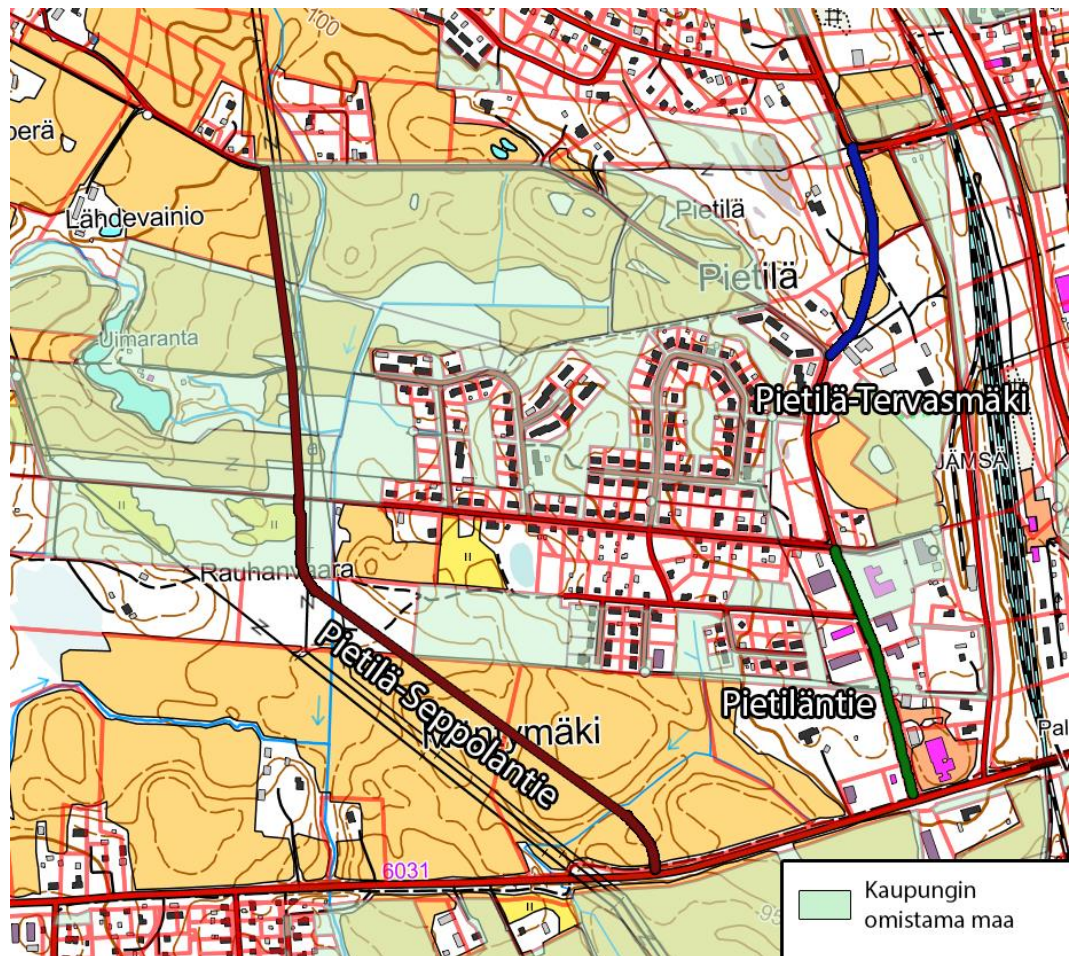
4.4 Ratkaisu

Pietilän yhteysongelmaan on olemassa rajoitettu määrä ratkaisuja johtuen jo olemassa olevasta rakennuskannasta. Vaihtoehtoiksi rajautuu käytännössä uusien katu yhteyksien rakentaminen tai nykyisen Pietiläntien varren maisemoiminen. Eri reittivaihtoehdot on esitetty kuvassa 20.

4.4.1 Nykyisen korjaaminen

Yhtenä vaihtoehtona liikenteen kulkemiseen teollisuusalueen läpi on alueen ulkonäön korjaaminen viihtyisämmäksi. Kunta voisi yhteistyössä

alueen yrittäjien kanssa pyrkiä edistämään alueen ulkonäön kohentamista esimerkiksi näkösuojina toimivien pensaiden ja muiden istutusten kanssa.



KUVA 20. Kuvassa esitetty uudet kadut sekä kunnostettava alue (Pietiläntie). (KTJ 2016; Jämsän karttapalvelu, maastotietokanta 2016)

Tämän vaihtoehdon toteuttaminen on kuitenkin todella vaikeaa ja osin mahdotonta. Esimerkiksi suuria liittymiä ei ole mahdollista maisemoida, johtuen teollisuuden tarpeista. Alueen yrittäjiä ei voida myöskään pakottaa yhteistyöhön alueen ulkonäön korjaamiseksi. Lisäksi nojautuminen pelkästään teollisuusalueen läpikulkuun ei ole kestävä vaihtoehto.

4.4.2 Pietilä-Tervasmäki

Toisena vaihtoehtona parantamaan Pietilään liikkumista, olisi rakentaa alkuperäisen asemakaavan mukainen katu Pietilän ja Tervasmäen välille

(kuva 20). Tällöin Pietään olisi vaihtoehtoinen reitti, joka ei kulkisi teollisuusalueen läpi; tämä reitti palvelisi myös kevyttä liikennettä.

Kuvassa 20. esitetyssä linjauksessa katu kulkisi Tervasmäen suunnasta ensin pellon laitaa pitkin ja tämän jälkeen kaartuen kohti Rapakontietä. Tällainen linjaus pyrkisi mahdollisimman vähäiseen haittaan peltomailla, koska kadun linjaus pyrkisi kulkemaan peltojen laidassa. Tämä katuyhteys eheyttäisi Pietilän ja Tervasmäen aluetta.

Tässä vaihtoehdossa ongelmana on Pietilän ja Tervasmäen väliin syntyneet rakennukset, jolloin katulinjauksen suunnittelemisen siten, että se ei haittaa alueen asukkaiden toimintaa, on vaikeaa. Kadun olisi pakko kulkea Rapakontien varressa olevan rakennuskeskittymän välistä. Kaupunki ei myöskään omista maita tällä välillä.

4.4.3 Pietilä-Seppolantie

Pietilä-Tervasmäen välinen yhteys ei kuitenkaan ole riittävä, jos kaupungin maat halutaan kaavoittaa Pietilän länsipuolella. Tämän takia olisi hyvä rakentaa katu, joka yhdistäisi Pietilän Seppolantiehen. Tämä katu palvelisi paremmin keskustaan suuntautuvaa liikennettä, kuin kulkeminen Tervasmäen kautta, lisäksi tämä katu voisi toimia pääreittinä Pietilään ja mahdollisille uusille alueille.

Kuvan 20. ehdotetussa kadunlinjauksessa katu seuraisi pohjoisesta alkaen ensin suurjännitelinjaa. Suurjännitelinjalle tulee olla johtoaukea, joten katu voisi kulkea johtoaukean reunassa. Tällä osalla katu myös kulkisi Jämsän kaupungin omistamilla mailla. Kulkemalla sähkölinjan länsipuolella vältettäisiin myös ojien ylityksiä, eli katu olisi halvempi rakentaa.

Esitetyssä katulinjauksessa katu tulisi kaartumaan kohti itää, jolloin loppuosan matkasta katu kulkisi suurjännitelinjan pohjoispuolella. Seppolantien varressa kevyen liikenteen väylä siirtyy tien eteläpuolelle alikulun kautta kohdassa, jossa suurjännitelinja ylittää tien. Jos uusi katu

liittyy Seppolantiehen ennen tätä alitusta, ei uuden kadun vartta pitkin kulkevan kevyen liikenteen tarvitse ylittää Seppolantietä vaan kevyen liikenteen väylät voivat yhdistyä turvallisesti.

Pietilä-Seppolantien välinen yhteys on helpompi toteuttaa, kuin Pietilä-Tervasmäki väli johtuen siitä, että alue on rakentamatonta peltoa. Tässäkin tapauksessa katu joutuisi kulkemaan yksityisten mailla, mutta tämä aiheuttaa vähemmän haittaa, kuin rakennusten läheisyydessä kulkeva katu.

5 KAAVASELOSTUS

Liitteessä 1 on opinnäytetyöprosessissa tuotettu asemakaavaluonnos Pohjois-Pietilän suunnittelualueesta (kuva 21). Kokonaisuudessaan kaavaluonnosalue on 20,3 hehtaaria ja tehokkuudeltaan 0,08. Tehokkuus tarkoittaa kerrosalan suhdetta pinta-alaan, eli kuinka paljon alueelle on mahdollista rakentaa (Opas 1 Kaavamerkinnät 2000). Pohjois-Pietilän kaavaluonnoksessa on mahdollista rakentaa 16 379 kerrosalaneliömetriä.



KUVA 21. Havainnekuva Pohjois-Pietilän 3D-mallista

Kaavaluonnoksessa muodostuu yksitoista uutta korttelia, numerot 845–855. Näistä kaksi on luonnoksessa rivitalojen korttelialueita ja loput erillispientalojen korttelialueita. Erillispientalotontteja suunnitelmassa muodostuu 33 kappaletta. Tämän lisäksi kaavaluonnoksessa muodostuu uusia viher- ja katualueita.

5.1 Kaava-alueen raja

Kaava-alue rajautuu nykyiseen Pietilän alueen asemakaavan rajaan etelässä ja muualla kaupungin omistamien alueiden rajoihin. Läntisenä

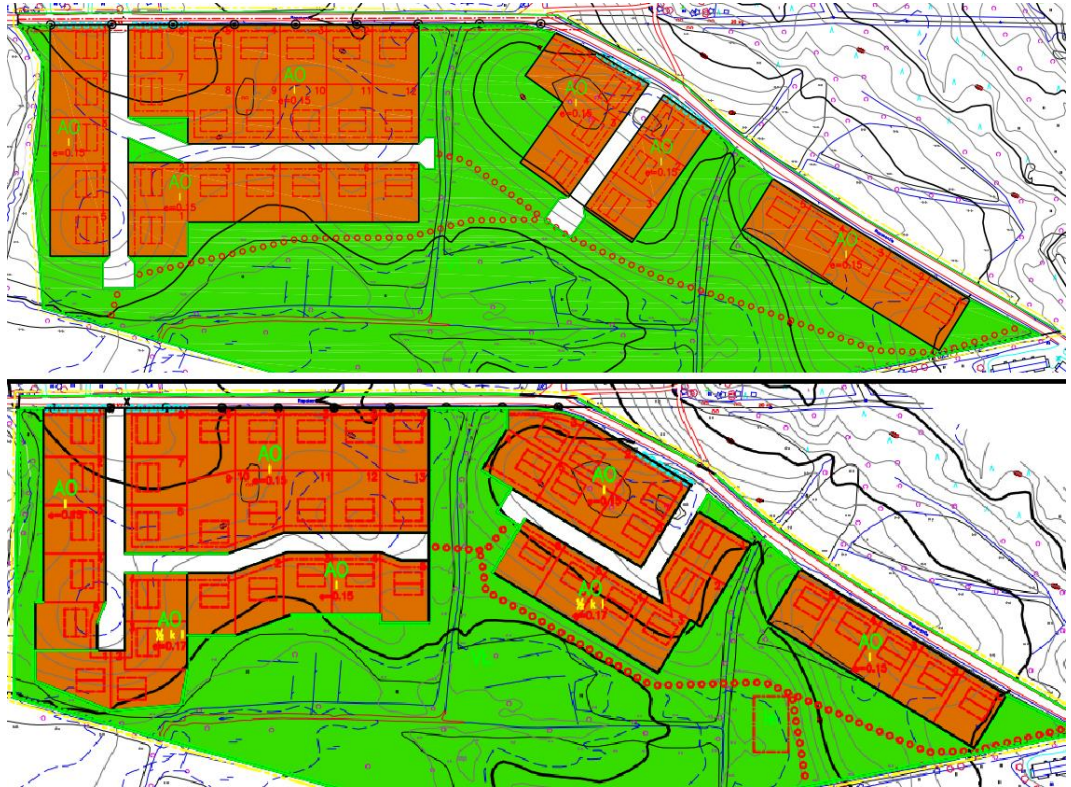
rajana puolestaan toimii suurjännitelinja, jonka tarvitsema suoja-alue jätetään kaavaluonnosalueen ulkopuolelle helpottamaan mahdollista kaavaprosessia.

Alue nykyisen Pietilän ja suurjännitelinjan välissä puolestaan otettiin mukaan, jotta väliin ei jäisi pientä kaavoittamatonta aluetta. Lisäksi ottamalla alue mukaan voidaan hulevesien uoman paikka varmistaa tälläkin alueella.

5.2 Vaihtoehdot

Asemakaavanluonnos prosessissa syntyi useita vaihtoehtoja, joita jalostettiin prosessin aikana kaupungin eri toimialojen henkilöstön kommenttien perusteella. Suunnittelualueen tapauksessa alueella on paljon rajoittavia tekijöitä maastossa, jolloin mahdolliset asemakaavavaihtoehdot vähenivät.

Liitteen 1. asemakaavaluonnos on pisimmälle jalostettu luonnosversio. Tässä luonnoksessa huomioidaan parhaiten maastonmuodot sekä heikosti rakennettavat alueet. Lisäksi kaavaluonnoksen tonteilla on pyritty säilyttämään yhteydet viheralueisiin vähintään yhdeltä sivulta viihtyvyyden lisäämiseksi.



KUVA 22. Luonnos 1. (yllä) ja luonnos 2. (alla)

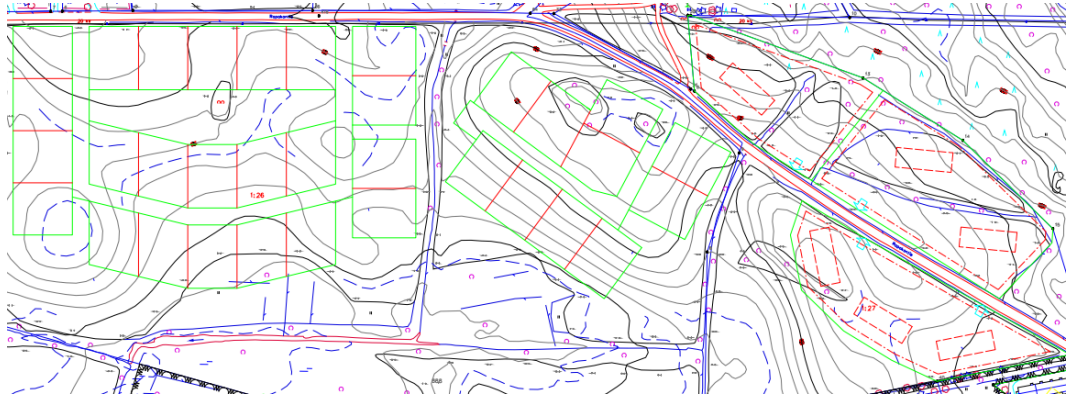
Kuvan 22 luonnoksissa on esitetty kaksi varhaisempaa luonnosta Pohjois-Pietilän suunnittelualueesta. Luonnoksista puuttuu rivitaloalueet, ja lisäksi kaavaluonnoksissa on liikaa pieniä vaikeasti hoidettavia viheralueita. Lisäksi luonnoksessa 2. on lumitilan puutteita, sekä liian monimuotoisia tontteja. Näissä luonnoksissa on pyritty etsimään mahdollisimman tehokasta alueen hyödynnettävyyttä, minkä seurauksena luonnoksessa näkyy heikosti rakennettavia tontteja.



KUVA 23. Luonnos 3. (yllä) ja luonnos 4. (alla)

Kuvan 23 luonnoksessa 3 on pyritty korjaamaan aikaisemman luonnoksen ongelmat. Heikosti rakennettavat tontit on poistettu ja tonttien muotoa on pyritty yksinkertaistamaan, myös lumitilaa on saatu lisättyä avaamalla kääntöalue reunusta. Luonnoksen suurin ongelma on liiallinen tiiveys, joka ei sovi ympäröivään maisemaan.

Luonnoksessa 4. on esitetty länsiosan kadun muodostamista lenkiksi, jolloin voidaan poistaa kääntöpaikan tarve. Lisäksi alueen sisäinen puistoalue muistuttaa Pietilän korttelin sisäisiä puistoja ja mahdollinen leikkipaikka voidaan sijoittaa sen sisälle. Aiemmissa luonnoksissa leikkipaikka on sijainnut kauempana tonteista. Leikkipaikan sijainti kauempana tonteista on turvattomampi vaihtoehto varsinkin ympäristön jyrkkien oijen takia. Luonnoksen ongelma on lumitilan puute ”lenkin” alueella.



KUVA 24. Luonnos 5.

Kuvan 24 luonnoksessa ”Ienkin” ympäristöä on avattu helpottamaan aurausta talvella, nämä aukot palvelevat myös ulkoilureittejä.

Luonnoksessa on myös ensimmäinen versio, johon on lisätty rivitaloalue, sekä laajennettu suunnittelualuetta koskemaan myös Rapakontien pohjoispuolista aluetta.

5.3 Asuinkorttelit

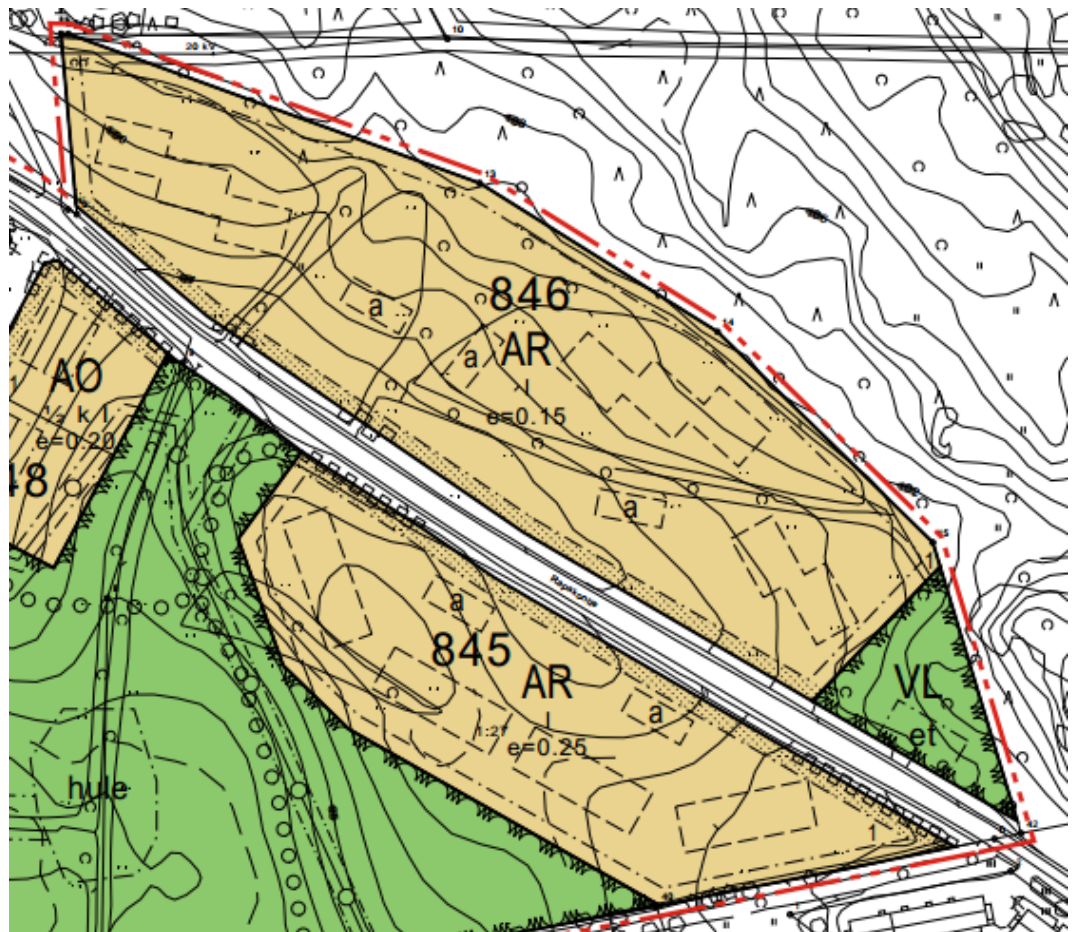
Luonnoksessa rakentaminen jakautuu pientalo- sekä rivitalorakentamiseen. Suunnittelun tavoitteena oli alusta lähtien pientalovaltainen alue, joten pääosa alueesta on varattu näille. Alueelle päätettiin kuitenkin lisätä myös rivitaloasumisen vaihtoehto.

Korttelien ja tonttien sijoittelussa on pyritty huomioimaan maastonmuodot, ilmansuunnat, sekä esteetön pääsy viheralueille. Luonnoksen kaikki korttelit rajautuvat viheralueisiin, joille tonteilta on myös suora pääsy. Tontit ovat myös suurimmalta osin etelään suunnattuja, jotta pihat olisivat valoisia.

5.3.1 Rivitalokorttelit

Rivitalojen korttelialueet sijoittuvat luonnoksessa alueen itäosaan luontevaksi jatkoksi nykyistä rivitalojen ketjua Rapakontien ja Pietiläntien

varrella (kuva 25). Syntyviä kerrosneliöitä näillä kahdella korttelilla olisi noin 5800.



KUVA 25. Korttelit 845 ja 846 kaavaluonnoksessa, ei mittakaavassa

Kortteli 845 eli Rapakontien eteläpuolen rivitalokortteli on luonnoksessa rajattu mäen päälle parhaiten rakentamiseen soveltuvalle alueelle. Korttelialue on saman syvyinen jo olemassa olevien rivitalokorttelien kanssa, jotta Pohjois-Pietilän suunnittelualue syntyisi luontevaksi jatkoksi nykyiselle asutukselle.

Kortteli 846 puolestaan poikkeaa toisesta rivitalokorttelista pääasiassa maaston takia. Kortteli sijaitsee loivasti nousevassa rinteessä, jota halkovat ojat. Luonnoksessa on pyritty huomioimaan tämä siten ohjeelliset rakennuspaikat sijaitsevat aukeilla paikoilla, jotta nykyiset ojat voitaisiin säilyttää osana korttelin toimintoja ja ympäristöä. Tästä syystä kortteli 846 on hajanaisempi, kuin 845. Rakennukset on pyritty sulauttamaan osaksi

aluetta seuraamalla korkeuskäyriä, lisäksi ohjeelliset autokatokset on pyritty sijoittamaan metsän reunaan.



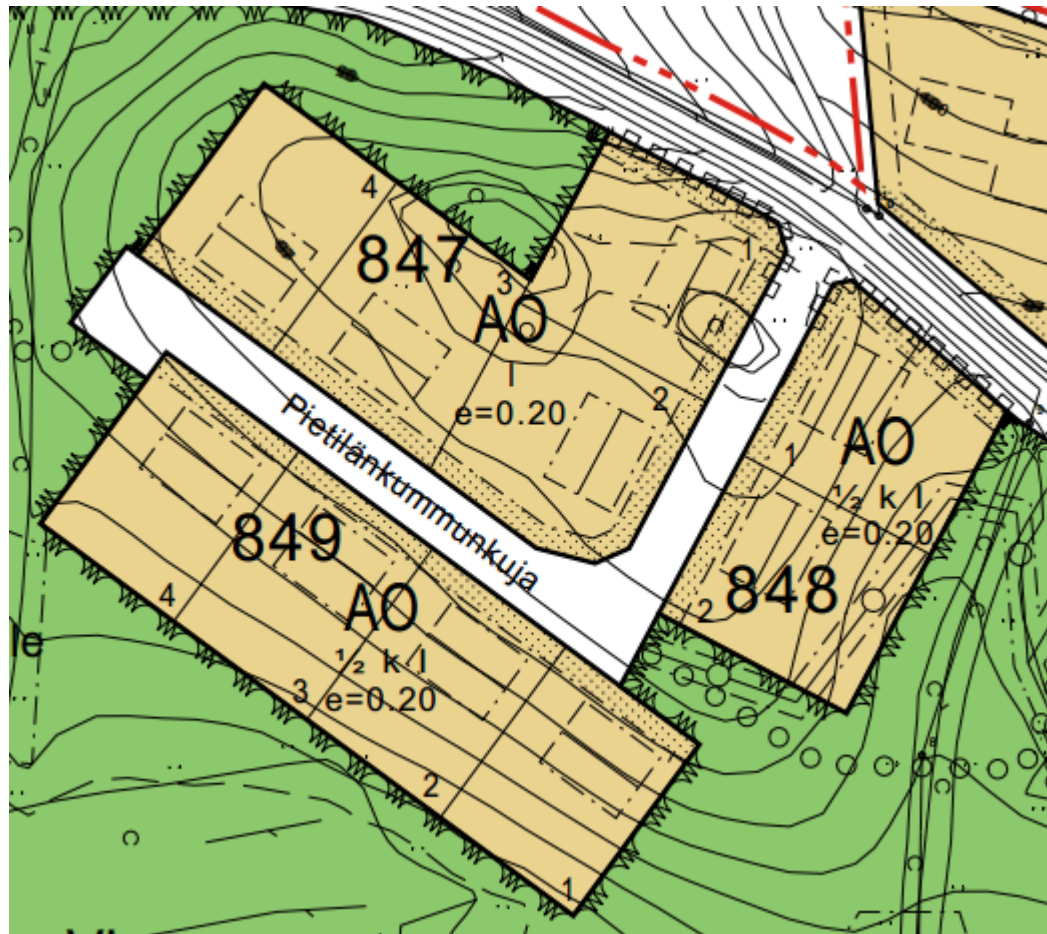
KUVA 26. Havainnekuva rivitalojen korttelialueista

Kaavan liittymäkielto määräyksillä on pyritty säilyttämään korttelin 846 ojat ja tukemaan korttelin 845 muotoutumista ryhmäksi. Kuva 26 havainnollistaa korttelialueiden eroja ja autokatosten sijoittamisen eroja.

5.3.2 Rinnetalokorttelit

Luonnoksessa on kaksi korttelia numerot 848 ja 849 (kuva 27), joissa on merkintä $\frac{1}{2}$ k I. Tällä merkinnällä sallitaan kellarikerroksen rakentaminen, joka luetaan rakennusalaan kuuluvaksi. Muista pientalokortteleista poiketen nämä korttelit sijaitsevat kohtuullisen jyrkillä rinnealueilla, mikä mahdollistaa rinnetalojen rakentamisen.

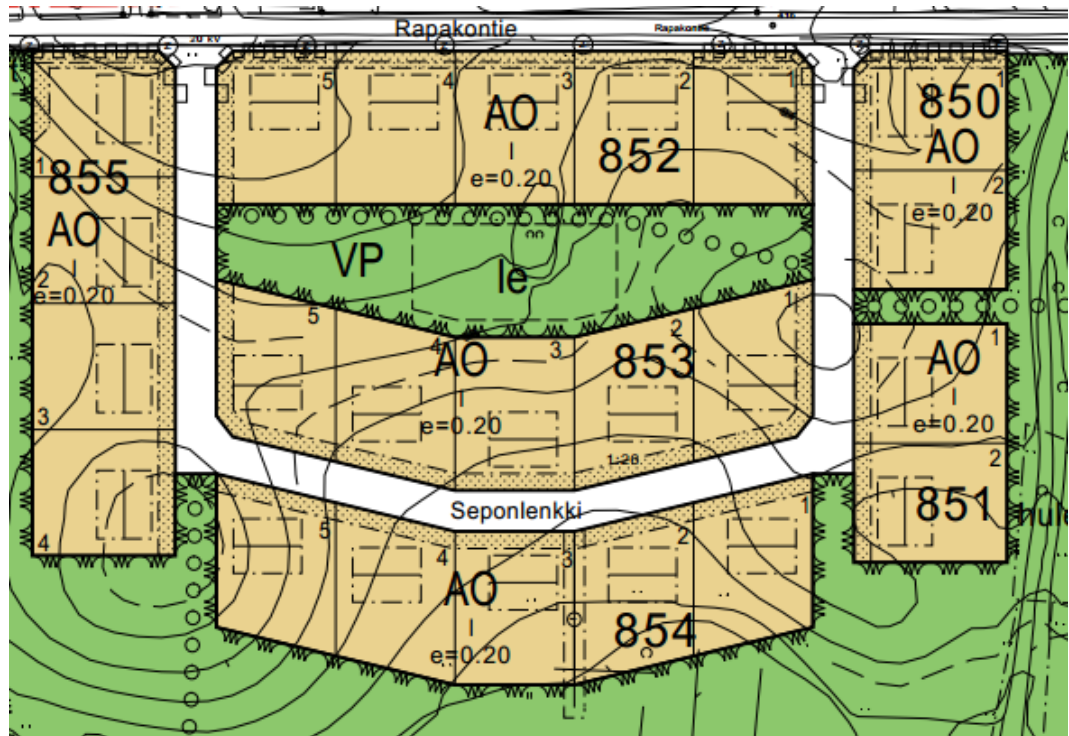
Rinnetalot ovat tavallisia tasamaantaloja kalliimpia rakentaa, johtuen rinteiden tukemisesta ja kaivamisesta. Kaavassa kuitenkin mahdollistetaan kellarikerroksen rakentamisen, jotta tontin käyttäjä hyötyisi rinteestä. Ilman rinnetalomahdollisuutta alue olisi vaikea hyödyntää muilla tavoilla.



KUVA 27. Ote kaavaluonnoksesta rinnetalojen kortteleista, ei mittakaavassa

5.3.3 Erillispientalokorttelit

Korttelit 847 ja 850–855 sijaitsevat suhteellisen tasaisella maalla ja ovat yksikerroksisia pientalokortteleita (kuva 28). Tämä alue on kaikista helpoiten rakennettavissa tasaisuutensa takia.



KUVA 28. Ote kaavaluonnoksesta Seponlenkin alueelta, ei mittakaavassa

Seponlenkin muoto periytyy Pietilän kortteleiden muodosta, jossa korttelien väliin jää puistoalue. Pietilän tapauksessa puistoalueille on vain kapeat reitit tonttien välissä ja puistoalueet itsessään ovat pahasti pusikoituneet. Pohjois-Pietilän kaavaluonnoksessa tämä ongelma pyritään välttämään jättämällä puistoalueelle helpompi pääsy kadulta. Korttelien väliin on jätetty myös aukkoja ulkoilureittejä, sekä lumenaurausta varten.



KUVA 29. Havainnekuva Seponlenkin ympäristöstä

Korttelialueen keskellä (kuva 28 ja 29) on nähtävissä leikkialueelle jätetty tilanvaraus. Leikkialue on sijoitettu korttelin keskelle, koska tällä alueella ei ole jyrkkiä oja. Alue ei myöskään sijaitse välittömästi kadun reunassa, jolloin vältetään kadun vaaroilta.

5.4 Kunnallistekniikka

Rapakontie ja osittain Pietiläntie ovat päällystämättömiä, jolloin kadut pitäisi päällystää, jotta ne palvelisivat paremmin Pohjois-Pietilää.

Kaavaluonnoksessa Rapakontielle on varattu leveyssuunnassa tilaa noin 16 metriä, jotta kadun lisäksi katualueelle mahtuu jalkakäytävä.

Seponlenkille ja Pietilänkummunkujalle on varattu vähemmän tilaa, noin 13 metriä, koska näillä pienemmillä tonttikaduilla on pienemmät ajonopeudet.

Kaavassa alueelle muodostuisi kaksi uutta katua, Seponlenkki ja Pietilänkummunkuja. Seponlenkki nimi muodostuu kiinteistön nykyisestä nimestä, Seponpelto. Lenkki nimitys puolestaan on seurausta kadun muodosta. Pietilänkummunkuja nimi puolestaan johtuu kadun ja sen kortteleiden sijaitsemisesta kummulla Pietilän alueella.

Asemakaavaluonnoksessa on myös varattu tilaa johdoille. Nykyiset lähimmät viemäri, sekä käyttövesiputkistot kulkevat Pietilässä.

Kaavaluonnoksessa on varattu tilaa johdoille kaavan itäosan viheralueelle, tässä osassa on mahdollista rakentaa viemärijohdot siten, että ne viettävät Pietilän suuntaan ja liittyvät nykyiseen verkostoon. Seponlenkin tapauksessa viemärointi on vaikeampi järjestää, johtuen siitä, että maanpinta on itäosaa alempana. Luonnoksessa on tätä varten varattu tilaa johdonalueeksi Seponlenkin eteläosaan, jotta pumppaamo on mahdollista asentaa alavimmalle alueelle.

5.5 Viheralueet

Luonnoksen alueesta noin puolet on puisto- ja viheralueita. Viheralueiden suuri määrä selittyy heikosti rakennettavalla maalla, jonka asumiskäyttöön ottaminen asemakaavoituksessa olisi liian kallista. Lisäksi tällaisten tonttien rakentuminen on epävarmaa.

Luonnoksen viheralueilla pyritään myös suojelemaan ympäristöä. Viheralueeseen sisältyy metsäsaareke Pohjois-Pietilän ja Pietilän välissä, jota toimii hyvänä jakajana alueiden välissä. Lisäksi alueen ojat voidaan säilyttää osana viheraluetta.

Kuvassa 30. on havainnollistettu ojien hyödynnettävyyden mahdollisuuksia osana alueen ympäristöä. Viheralueet mahdollistavat myös ulkoilureitit kaava-alueen eri osien välille.



KUVA 30. Havainnekuva mahdollisuudesta hyödyntää ojina osana aluetta

5.6 Hulevesienhallinta

Kiinteistön omistajan tai haltijan on johdettava kiinteistön hulevedet kunnan hulevesijärjestelmään, jos niitä ei voi imeyttää kiinteistöllä tai jos niitä ei johdeta vesihuoltolain 17 a §:ssä tarkoitettuun vesihuoltolaitoksen hulevesiviemäriverkostoon. (MRL 132/1999, 103 f §)

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on veloitettu kiinteistön omistajat hoitamaan kiinteistöllä syntyvät hulevedet. Suunnittelualueen savinen maaperä estää vesien imeyttämisen alueella, joten hulevedet on hoidettava alueella eri tavalla. Maankäyttö- ja rakennuslaki mahdollistaa hulevesien hoitamisen niiden kerääntymispaikalle, sen sijaan että vedet johdettaisiin kalliiseen hulevesiviemäriin (MRL 132/1999, 103 c §).

Asemakaavaluonnoksessa on varattu alueita hulevesien reitittämiseen ja viivyttämiseen. Suunnittelualueen oja on mahdollista hyödyntää luonnollisina hulevesipainanteina, jolloin erilaisilla viivytyksaltilla voidaan toteuttaa lain määräämä hulevesien hallinta. Altaita voidaan myös käyttää parantamaan alueen viihtyisyyttä (kuva 31).



KUVA 31. Havainnekuva hulevesien viivytyksaltaasta

Hulevesialtilla, sekä muilla rakenteilla on mahdollista tuoda vesielementti alueelle. Ihmiset myös kokevat veden läheisyyden positiivisesti, jolloin lain vaatimat hulevesien hallintajärjestelmät voidaan yhdistää osaksi alueen ympäristöä. Kaavaluonnoksen hulevesien viivytyksaltaiden paikat on pyritty varaamaan siten, että niitä voidaan hyödyntää ulkoilureittien varressa maisemallisena tekijänä, kuitenkin siten, että niiden pääasiallinen toiminta hulevesien hallinnassa ei heikkene.

5.7 Lähialueet ja Pohjois-Pietilä

Asemakaavaluonnoksessa on pyritty huomioimaan ympäröivät alueet. Luonnoksessa on pyritty luomaan luonteva jatko rivitalojen alueelle Rapakontien varressa. Tämän ansiosta kaava liittyy luontevasti osaksi jo rakentunutta ympäristöä.

Asemakaavaluonnoksessa on myös pyritty pitämään nykyinen Pietilä erillään suunnittelualueesta alueiden väliin jäävän viheralueen avulla. Tällöin alueen rakentuminen aiheuttaa vähäistä muutosta alueen asukkaille.

6 RAKENNUSTAPAOHJEET

Rakennustapaohjeilla täydennetään asemakaavan merkintöjä ja määräyksiä, minkä lisäksi ohjeilla pyritään luomaan selkeämpi kuva alueesta rakentajalle. Rakennustapaohjeissa on mahdollista kuvailla alueen luonnetta ja asemakaavaa kaavamääräyksiä tarkemmin.

6.1 Tavoite

Pohjois-Pietilän rakennustapaohjeilla (liite 3) pyritään rakentamisenohjauksen lisäksi suojelemaan alueen ominaispiirteitä. Suunnittelualueella ei ole tarvetta yksityiskohtaiselle ohjaamiselle vaan ohjeilla pyritään varmistamaan alueen yhtenäisyyttä suurpiirteisellä tasolla.

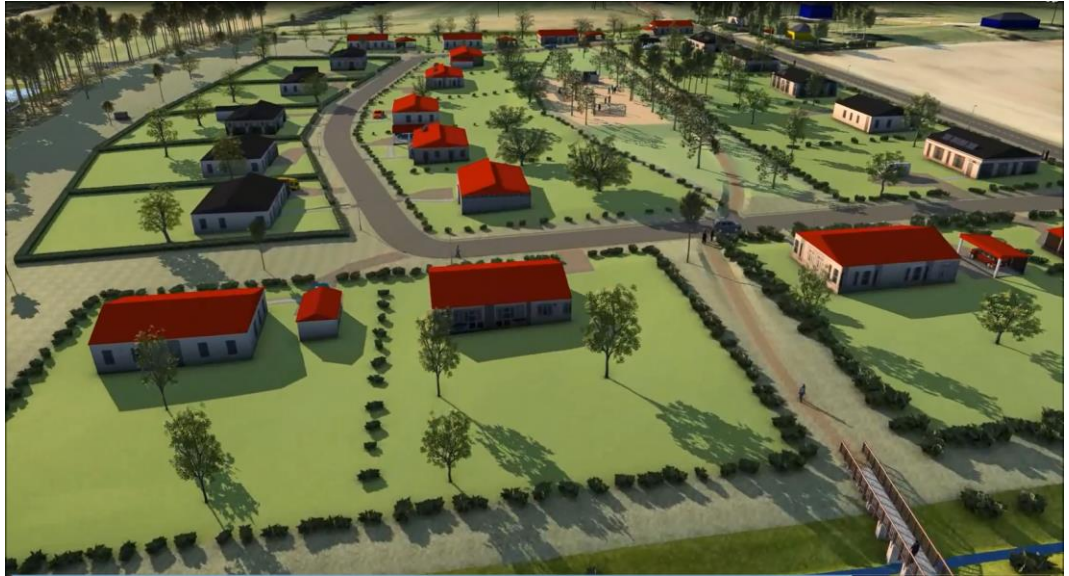
Ohjeilla halutaan myös tukemaan alueen nykyisten ominaisuuksien säilyttämistä rakentamisen aikana. Alueen ojat ovat yksi tällainen ominaisuus.

6.2 Osa-alueet

Pohjois-Pietilän rakennustapaohjeissa pyritään takaamaan alueen toimivuus keskittymällä ohjeissa pääasiassa kattomalliin sekä alueen yhtenäisyyttä hajottaviin teemoihin julkisivussa. Tämän lisäksi ohjeilla pyritään ohjaamaan viheralueiden suunnittelua.

6.2.1 Kattomalli

Rakennustapaohjeilla pyritään Pohjois-Pietilän tapauksessa vaikuttamaan erityisesti kattomallin. Katto on talon kauaksi näkyvä osa, ja sen muodolla ja värityksellä on suuri merkitys alueen ulkonäköön.



KUVA 32. Havainnekuva Pohjois-Pietilän kattomalleista Seponlenkin alueelta

Pohjois-Pietilän rakennustapaohjeissa on kortteille määrätty omat kattomallinsa. Tällä ohjaamisella pyritään säilyttämään rakennusten yhtenäisyyttä, sekä saamaan porrastuneisuus Seponlenkin alueella (kuva 32). Tämän vuoksi ohjeistuksessa ei oteta kantaa talojen värikykyyn, vaan alueen yhtenäisyys pyritään ylläpitämään kattomallin kautta.

6.2.2 Julkisivu

Rakennustapaohjeilla pyritään myös vaikuttamaan julkisivuun. Pohjois-Pietilän suunnittelualueella ohjeilla pyritään pitämään katunäkymä kohtuullisen yhtenäisellä. Ohjeilla pyritään estämään esimerkiksi pyöröhirren käyttö, koska tämäntyyppinen talo luo mielikuvaa loma-asuntoalueesta.

6.2.3 Viheralueet

Osana rakennustapaohjeita on alueen nykyisten ominaisuuksien suojeleminen. Suojelulla ei haluta säilyttää ominaisuutta muuttumattomana vaan hyödynnettävänä osana aluetta. Tämän takia näitä kohteita ei ole tarpeen

suojella kaavamerkinnällä, vaan opastus rakennustapaohjeistuksessa on riittävä.

Rakennustapaohjeistuksessa kehoitetaan säilyttämään ojat hulevesi-merkintöjen ulkopuolellakin. Täten varmistetaan pintavesien ohjautuminen luonnollisia reittejä pitkin ja vältetään mahdollisilta ongelmilta, joita näiden ojien täytössä saattaisi syntyä. Lisäksi ojia voidaan hyödyntää osana alueen identiteettiä (kuva 33).



KUVA 33. Havainnekuva ojista osana aluetta

Rakennustapaohjeilla pyritään myös säilyttämään metsäalue Pietilän ja Pohjois-Pietilän välissä. Tällöin alueet säilyisivät paremmin omina kokonaisuuksinaan sekä pyritään minimoimaan vaikutus alueen nykyisille asukkaille.

6.3 3D-malli

Osana opinnäytetyötä on valmistettu 3D-malli, jonka avulla voidaan havainnollistaa kaavaluonnosta, sekä rakennustapaohjeita. Mallin avulla rakentajan, sekä lähialueiden asukkaiden on helpompi ymmärtää, mitä asemakaavalla on haluttu saavuttaa ja miltä alue toteutuessaan saattaisi näyttää.

3D-malli myös havainnollistaa aluetta pelkkää kaavaa paremmin, joten mallia voidaan hyödyntää osana mahdollisen kaavaprosessin yleisötilaisuuksia. Malli soveltuu myös mahdollisten pelkojen häivyttämiseen, esimerkiksi maiseman turmeltumisen osalta.

7 YHTEENVETO

Tämä opinnäytetyö tehtiin Jämsän kaupungille uuden asuinalueen esisuunnitelmaksi. Työn tavoitteena oli tuottaa asemakaavaluonnos sekä tutkia, miksi nykyinen liikenneyhteys alueelle ei ole toimiva. Työn kaavaluonnos ei ole osa virallista kaavoitusprosessia, eikä alueelle ole sellaista käynnissä, tätä opinnäytetyötä laadittaessa. Opinnäytetyön tuotos on siis osa alustavaa suunnittelua mahdollista kaavaprosessia varten.

Opinnäytetyön tulokset voidaan jakaa neljään suurempaan kokonaisuuteen. Asemakaavaluonnos on opinnäytetyön tärkein käytännön tuotos. Luonnoksen tueksi syntyi myös rakennustapaohjeet sekä 3D-havainnemalli kaavaluonnoksesta. Työn teoriaosuudessa tutkittiin liikenneyhteyksien merkitystä asemakaavalle sekä sitä, miten suunnittelualueen yhteyksiä voidaan parantaa.

7.1 Asemaakaavaluonnos

Opinnäytetyön asemakaavaluonnos laadittiin Jämsän kaupungin omistamalla alueelle Pietilän alueelle. Jämsän kaupungin ohjeina luonnokselle oli pientalovaltainen asuinalue, luonnoksen aluetta kuitenkin laajennettiin myöhemmässä vaiheessa ja alueelle haluttiin myös rivitaloja.

Kaavaluonnos laadittiin YTCAD-ohjelmistolla, joka on AutoCAD liitännäinen kaavoitussovellus. Kaavaluonnokseen muodostui kaksi rivitalojen korttelialuetta, sekä 35 erillispientalon tonttia. Työssä on myös huomioitu kunnallistekniikan tarpeet katu- ja viemärialoiheen. Luonnoksen laadinnan aikana kaavaluonnoksista pyydettiin kommentteja eri vastuualueiden henkilöiltä Jämsän kaupungilla, jotta luonnos vastaisi kaupungin tarpeita mahdollisimman hyvin.

Syntynyttä luonnosta voidaan hyödyntää pohjana tulevaisuuden mahdollisessa asemakaavoitusprosessissa. Toimeksiantaja on tyytyväinen kaavaluonnokseen, ja kaavaluonnos on helposti muokattavissa mahdollista kaavaprosessia varten. Opinnäytetyö on myös pyritty

muodostamaan siten, että tietoja voidaan hyödyntää kaavoitusprosessin asiakirjoissa.

7.2 Rakennustapaohjeet

Työssä tuotetut rakennustapaohjeet on tarkoitettu havainnollistamaan aluetta sekä sitä minkälaista rakentamista kaavaluonnoksessa on haettu. Rakennustapaohjeissa on pyritty painottamaan alueen sovittamista ympäröivään maastoon, sekä säilyttämään alueen ominaispiirteitä.

Rakennustapaohjeet on laadittu luonnoksen valmistumisen jälkeen, jolloin kokonaiskuva alueesta oli jo muodostunut. Ohjeissa ei pyritä yksityiskohtaiseen ohjailuun, vaan keskittymään merkittävimpiin teemoihin. Rakennustapaohjeet helpottivat myös havainnemallin tuottamista.

7.3 3D-malli

Osana opinnäytetyön kaavaluonnosta havainnollistamaan syntyi myös 3D-havainnemalli. Malli rakennettiin Autodesk Infravorks 360 -nimisellä ohjelmistolla, joka on tarkoitettu suunnitteluun, sekä suunnittelun havainnollistamiseen. Mallista on mahdollista tuottaa videoita, joissa liikutaan mallin sisällä. Tällainen video on osana opinnäytetyön liitteitä. Jämsän kaupunki on pyrkinyt käyttämään 3D-havainnemalleja uusimmissa kaavahankkeissa havainnollistamaan suunnitelmia paremmin.

3D-havainnemalli havainnollistaa kaavaluonnosta tehokkaammin, kuin pelkkä kaavaluonnos. Mallista on myös nähtävissä, kuinka luonnoksen alue sulautuisi maastoon. Jämsän kaupungin on mahdollista käyttää mallia osana mahdollista kaavaprosessia havainnollistamaan suunnitelmaa, esimerkiksi yleisötilaisuuksissa. Mallista voidaan tutkia myös vaikutuksia maisemaan, sekä perustelemaan ratkaisuja kaavassa.

7.4 Liikenneyhteyden parantaminen

Opinnäytetyön teoriaosuus liittyi liikenneyhteyksiin asuinalueelle, minkä lisäksi teorialle oli käytännön sovellutus. Teoriassa tutustuttiin siihen, kuinka suuri vaikutus liikenneyhteyksillä on asemaavoihin, sekä niiden onnistumiselle. Jämsän kaupunki puolestaan tarvitsi ratkaisun Pietilän ja Tervasmäen asuinalueiden liikenteenreittien parantamiseksi.

Työn tuloksena voitiin päätellä, että liikenteen laiminlyöminen aiheuttaa merkittävää haittaa alueen asukkaille ja muille käyttäjille, sekä haitata alueen tulevaisuuden kehittymistä. Työstä myös selvisi, että haitat ovat monimuotoisia, eikä ongelma aina ole tien kunnossa vaan myös psykologisissa tekijöissä.

Teoriaosuudesta sovellettiin ratkaisu vaihtoehtoja, kuinka Pietilä Tervasmäki alueen yhteyksiä voitaisiin uudistaa. Työn tuloksena on ehdotettu mahdollisia uusia katuyhteyksiä alueelle, sekä perusteltu linjauksia, minkä lisäksi on pyritty pohtimaan mahdollisia ongelmakohtia uusilla katulinjoilla.

Tämän opinnäytetyön tuloksia on tarkoitettu hyödynnettäväksi tulevaisuudessa, joten työssä on pyritty perustelemaan ratkaisut mahdollisimman hyvin. Työn materiaali on myös helposti hyödynnettävissä osana kaavoitusprosessia, ja työ on pyritty pitämään käytännön läheisenä.

LÄHTEET

GTK. 2016. Geologian tutkimuskeskus maankamara [viitattu 4.10.2016].

Saatavissa: <http://gtkdata.gtk.fi/maankamara/>

Helsingin kaupunki. 2016. Liikennesuunnittelu [viitattu 25.11.2016].

Saatavissa: <http://www.hel.fi/www/ksv/fi/palvelut/palvelukuvaus?id=3557>

Jalkanen, R., Kajaste, T., Kauppinen, T., Pakkala, P. & Rosengren, C.

2004. Asuinaluesuunnittelu. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Johansson, P. 2016. Maaperä rakennusalustana [viitattu 4.10.2016].

GTK:n julkaisu. Saatavissa:

http://tupa.gtk.fi/julkaisu/erikoisjulkaisu/ej_046_pages_183_184.pdf

Joukkoliikenne Jämsä. 2016. Kadut ja liikenne [viitattu 29.9.2016].

Saatavissa: <http://www.jamsa.fi/kadut-ja-liikenne/joukkoliikenne>

Jämsek. 2016. Sijoitu Jämsään [viitattu 22.9.2016]. Saatavissa:

<http://www.jamsek.fi/sijoitu-jamsaan/>

Jämsä. 2016. Kuntainfo [viitattu 22.9.2016]. Saatavissa:

<http://www.jamsa.fi/kuntainfo>

Jämsän aluelämpö. 2016. Johtokartta [viitattu 30.11.2016]. Saatavissa:

http://www.jamsanaluelampo.fi/wp-content/uploads/2016/01/Johtokartta_J%C3%A4ms%C3%A4.pdf

Jämsän karttapalvelu, Ajantasakaava. 2016. © Sito aineistot, © Jämsän kaupunki [viitattu 8.11.2016]. Saatavissa: <http://kartta.jamsa.fi/>

Jämsän karttapalvelu, ilmakehu. 2016. © Sito aineistot, ©

Maanmittauslaitos [viitattu 5.10.2016]. Saatavissa: <http://kartta.jamsa.fi/>

Jämsän karttapalvelu, maastotietokanta. 2016. © Sito aineistot, ©

Maanmittauslaitos [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://kartta.jamsa.fi/>

Jämsän karttapalvelu, opaskartta. 2016. © Sito aineistot, © Jämsän kaupunki ja Affecto [viitattu 8.11.2016]. Saatavissa: <http://kartta.jamsa.fi/>

Jämsän karttapalvelu, palvelukohteet. 2016. © Sito aineistot, © Jämsän kaupunki ja Affecto, © Jämsän kaupunki [viitattu 10.10.2016]. Saatavissa: <http://kartta.jamsa.fi/>

Jämsän kauppalan VIII kauppalanosan korttelien N: o 801-804, 807-818, 822-843 asemakaava. 1973. [viitattu 4.11.2016]. Saatavissa: http://kartta.jamsa.fi/ak_pdf/Seppola/12.pdf

Jämsän kaupungin maapoliittinen periaateohjelma. 2016. Vuosille 2016-2024 [viitattu 6.10.2016]. Saatavissa: http://www.jamsa.fi/images/asukkaille/Kaavoitus_ja_rakentaminen/Jamsan_maapoliittinen_periaateohjelma_2016_2024_hyvaksyty_14.3.2016.pdf

Jämsän kesäteatteri. 2016. Sähkökoski [viitattu 29.9.2016]. Saatavissa: <http://www.jamsankesateatteri.fi/saumlhkoumlkoski.html>

Jämsän taajamayleiskaava. 1989. [viitattu 27.9.2016]. Saatavissa: <https://jamsa.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=4b5b0fa9569e489e8a1d65b29daf383d>

Jämsän taajamayleiskaava 2030. 2016. Jämsän kaupunki. Taajamayleiskaavan luonnos 10.11.2016.

Kaavoituskatsaus. 2016. [viitattu 27.9.2016]. Saatavissa: http://www.jamsa.fi/images/asukkaille/Kaavoitus_ja_rakentaminen/Kaavoitus_katsaus_2016_liitteineen.pdf

Keski-Suomen 1. vaihemaakuntakaava. 2009. Keski-Suomen liitto [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.keskisuomi.fi/1.vmk>

Keski-Suomen 2. vaihemaakuntakaava. 2011. Keski-Suomen liitto [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.keskisuomi.fi/2.vmk>

Keski-Suomen 3. vaihemaakuntakaava. 2014. Keski-Suomen liitto [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.keskisuomi.fi/3.vmk>

Keski-Suomen 4. vaihemaakuntakaava. 2014. Keski-Suomen liitto [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.keskisuomi.fi/4.vmk>

Keski-Suomen maakuntakaava. 2009. Keski-Suomen liitto [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.keskisuomi.fi/maakuntakaava/>

Keski-Suomen maakuntakaavan tarkistus. 2016. Keski-Suomen liitto luonnos 16.6.2016 [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.keskisuomi.fi/maakuntakaavantarkistus>

Korttelin 730. asemakaavan muutos. 2009. Jämsän kaupunki [viitattu 28.9.2016]. Saatavissa: http://kartta.jamsa.fi/ak_pdf/Seppola/172.pdf

KTJ. 2016. Maanmittauslaitos kiinteistötietojärjestelmä [viitattu 15.9.2016].

Kuusisto, S. 1989. Jämsän historia. 2. nide, 1952-1976. Vammala: Vammalan Kirjapaino Oy.

MRL 132/1999. Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132.

Opas 1 Kaavamerkinnt. 2000. Ympäristöministeriö, Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 –sarja [viitattu 14.10.2016]. Saatavissa: [http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Lainsaadanto_ja_ohjeet/Maankaytto_ja_rakennuslaki_2000_sarja/Opas_1_Kaavamerkinnt\(4382\)](http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Lainsaadanto_ja_ohjeet/Maankaytto_ja_rakennuslaki_2000_sarja/Opas_1_Kaavamerkinnt(4382))

Pohjavesialueet. 2016. Suomen ympäristökeskus [viitattu 5.10.2016]. Saatavissa: <http://www.paikkatietoikkuna.fi/>

Pietilän alueen asemakaava. 1983. Jämsän kaupunki [viitattu 27.9.2016]. Saatavissa: http://kartta.jamsa.fi/ak_pdf/Seppola/53.pdf

Pietilän alueen asemakaavan muutos. 2011. Jämsän kaupunki kaava N: o 53 [viitattu 27.9.2016]: Saatavissa: http://kartta.jamsa.fi/ak_pdf/Seppola/191.pdf

Pirkanmaan 1. maakuntakaava. 2007. Keski-Suomen liitto [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa:

http://www.keskisuomi.fi/maakuntakaavoitus/pirkanmaan_1__maakuntakaava

RKY, Muinaisjäännösrekisteri. 2016. Museovirasto [viitattu 14.10.2016].

Saatavissa:

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_default.aspx

RKY, Vanha Jämsä. 2009. Museovirasto, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt [viitattu 10.10.2016]. Saatavissa:

http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1067

Tervasmäki I asemakaava. 1989. Jämsän kaupunki [viitattu 28.9.2016].

Saatavissa: http://kartta.jamsa.fi/ak_pdf/Seppola/72.pdf

Tervasmäki II asemakaava. 1990. Jämsän kaupunki [viitattu 28.9.2016].

Saatavissa: http://kartta.jamsa.fi/ak_pdf/Seppola/76.pdf

Virtanen, P. 2003. Yhdyskuntasuunnittelun haasteita. Helsinki: Trio-Offset Oy.

Ympäristöministeriö. 2016a. Mitä on kestävä kehitys. [viitattu 23.11.2016].

Saatavissa: <http://www.ym.fi/fi->

[fi-ymparisto/kestava_kehitys/mita_on_kestava_kehitys](http://www.ym.fi/fi-ymparisto/kestava_kehitys/mita_on_kestava_kehitys)

Ympäristöministeriö. 2016b. Maankäytön suunnittelun ohjaus [viitattu 23.9.2016]. Saatavissa: <http://www.ym.fi/fi->

[fi-maankaytto_ja_rakentaminen/maankayton_suunnittelun_ohjaus](http://www.ym.fi/fi-maankaytto_ja_rakentaminen/maankayton_suunnittelun_ohjaus)

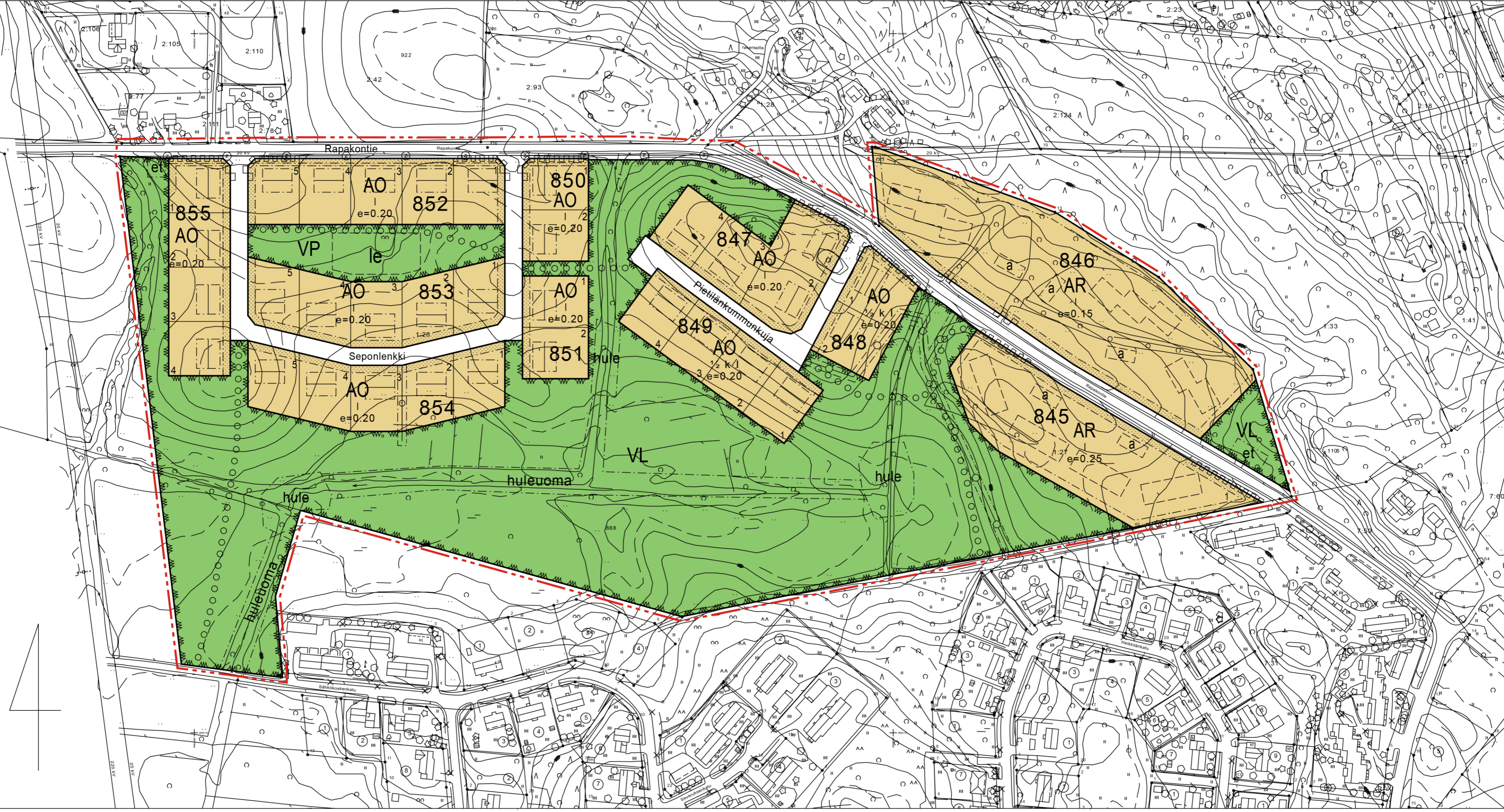
LIITTEET

LIITE 1. Asemakaavuluonnos

LIITE 2. Asemakaavuluonnoksen seloste

LIITE 3. Rakennustapaohjeet

LIITE 4. 3D-malli



Rapakontie

855

AO

e=0.20

AO

e=0.20

852

AO

e=0.20

853

850

AO

e=0.20

AO

e=0.20

851

847

AO

e=0.20

849

AO

e=0.20

848

AO

e=0.20

846

a AR

e=0.15

845

a AR

e=0.25

Seponlenkki

Pietilänkatunkuja

huleuoma

hule

hule

VL

VL

huleuoma

Sähköoskenkatu

Pietilänkatu

Seponkatu

JÄMSÄ

8. KAUPUNGINOSA

POHJOIS-PIETILÄN ASEMAKAAVA

Luonnos

MITTAKAAVA 1:2000

Asemakaavalla muodostuu 8. kaupunginosan korttelit 845-855 sekä niihin liittyvät viher-, puisto- ja katualueet.

Pohjakartta on tarkastettu ja vastaa JHS 185 vaatimuksia.

Jämsässä xx.x.2016

Asemakaavamääräykset:

Rakennuskortteleita varten laaditaan erillinen sitova tonttijako.

Alueelle on laadittu rakentamistapaohjeet asemakaavaselostuksen liitteeksi.

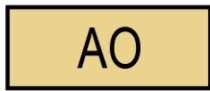
Erillispientalojen korttelialueelle saa tontille rakentaa yhden, yksikerroksisen autotallin / autokatoksen, jonka rakennuksen pohjan ala ei saa ylittää 60 m²:ä. Myös katokset luetaan tähän kuuluviksi, vaikka ne eivät varsinaista kerrosalaa muodostaisikaan. Sen lisäksi sallitaan tontille rakennettavaksi toinen, kerrosalaltaan enintään 60 m²:n suuruinen talousrakennus. Mikäli autosuojat ja talousrakennus rakennetaan yhteen, saa tämän yhdistetyn talousrakennuksen koko olla enintään 100 m². Talousrakennukset luetaan tontin rakennusoikeuteen kuuluviksi.

Erillispientalojen korttelialueella tulee olla vähintään 2 autopaikkaa tonttia kohden. Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueella tulee olla vähintään 2 autopaikkaa asuntoa kohden.

Valuma- ja pintavedet tulee johtaa kaavan osoittamalle hulevesien käsittelyalueelle ellei niitä voida imeyttää tontin alueella.



Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.



Erillispientalojen korttelialue.



Puisto.



Lähivirkistysalue.



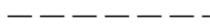
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.



Ohjeellinen tontin raja.

855

Korttelin numero.

4

Ohjeellisen tontin numero.

Pietil

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.

|

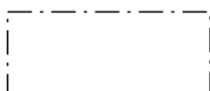
Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.

½ k I

Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.

e=0.20

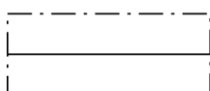
Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.



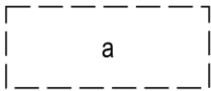
Rakennusala.



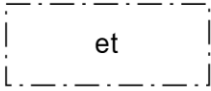
Ohjeellinen rakennusala.



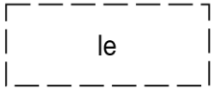
Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.



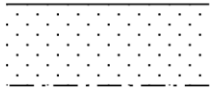
Ohjeellinen auton säilytyspaikan rakennusala.



Rakennusala, jolle saa sijoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevia rakennuksia ja laitoksia.



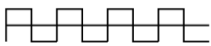
Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattu alueen osa.



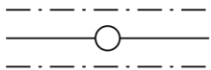
Istutettava alueen osa.



Katu.



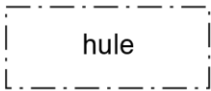
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.



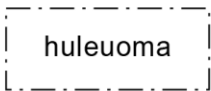
Johtoa varten varattu alueen osa.
j = viemäri, z = sähkölinja



Ulkoilureitti.



Hulevesien viivytystä, imeytystä ja muuta käsittelyä varten varattu alueenosa.



Hulevesiä varten varattu alueenosa jossa sallitaan hulevesi rakentaminen, sekä vesien reitittäminen.



Pohjois-Pietilän rakennustapaohjeet

8. Kaupunginosa

Korttelit 845-855

Kaupunginvaltuusto hyväksynyt x.x.2016

Rakennustapaohjeiden tarkoitus

Rakennustapaohjeilla täydennetään asemakaavan merkintöjä ja määräyksiä. Lisäksi ohjeilla voidaan luoda kuvaa alueesta rakentajille, sekä pyritään takamaan viihtyisän asuinalueen toteutuminen.

Pohjois-Pietilän asemakaava-alue sijaitsee lähellä Jämsän keskustaa vain noin reilun kilometrin päässä linnuntietä maanviljelysalueiden yhteydessä. Pohjois-Pietilä sijoittuu olemassa olevien Pietilän sekä Tervasmäen asuinalueiden väliin. Maisemallisesti alueita erottaa metsäiset alueet, joten asemakaava-alueelle voidaan luoda vanhasta poikkeavaa rakentamista.

Näillä rakennustapaohjeilla on tarkoitus luoda uusi viihtyisä asuinalue, joka sulautuu vanhaan peltomaisemaan ja joka tarjoaa viihtyisää asumista lähellä keskustaa, kuitenkin säilyttäen vanhan maiseman piirteitä.

Asemakaavamääräykset:

Rakennuskortteleita varten laaditaan erillinen sitova tonttijako.

Alueelle on laadittu rakentamistapaohjeet asemakaavaselostuksen liitteeksi.

Erillispientalojen korttelialueelle saa tontille rakentaa yhden, yksikerroksisen autotallin / autokatoksen, jonka rakennuksen pohjan ala ei saa ylittää 60 m²:ä. Myös katokset luetaan tähän kuuluviksi, vaikka ne eivät varsinaista kerrosalaa muodostaisikaan. Sen lisäksi sallitaan tontille rakennettavaksi toinen, kerrosaltaan enintään 60 m²:n suuruinen talousrakennus. Mikäli autosuojat ja talousrakennus rakennetaan yhteen, saa tämän yhdistetyn talousrakennuksen koko olla enintään 100 m². Talousrakennukset luetaan tontin rakennusoikeuteen kuuluviksi.

Erillispientalojen korttelialueella tulee olla vähintään 2 autopaikkaa tonttia kohden. Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueella tulee olla vähintään 2 autopaikkaa asuntoa kohden.

Valuma- ja pintavedet tulee johtaa kaavan osoittamalle hulevesien käsittelyalueelle ellei niitä voida imeyttää tontin alueella.

Tontti

Asfaltin käyttöä tonteilla tulee välttää. Asfaltoidut alueet ovat vettä läpäisemättömiä ja lisäävät sadevesien pintavaluntaa lisäten täten hulevesiviemäröinnin tarvetta.

Tonttien rajoilla tulee suosia pensasaitoja. Pensasaidat toimivat hyvinä ääntä eristävinä esteinä. Kadun puolella tonttia pensasaidat, sekä muu istutettava kasvillisuus suojaavat myös liikenteen pölyltä.

Hulevedet tulee johtaa tontilta hulevesien käsittelyä varten varatuille alueen osille, ellei hulevesiä voida käsitellä tontilla.

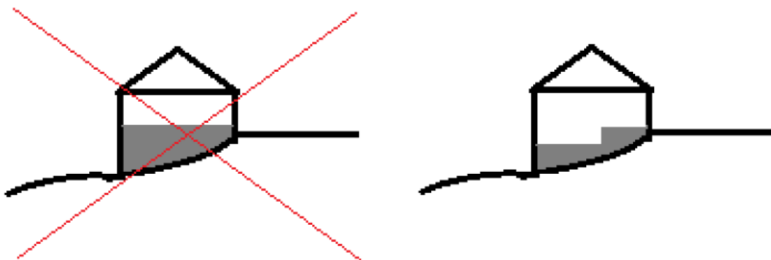
Rakennukset

Rakennusten pitää sijaita vähintään 4 metrin päässä tontin rajasta, ellei kaavassa määrätä toisin.

Pyöröhirsi ei ole sallittu rakennusmateriaali. Myöskään pitkänurkkaiset hirsitalot eivät ole sallittuja vaan hirsirakennuksissa tulee olla koteloidut nurkat, näin edistetään asuinalueen yhtenäisyyttä.

Suuret maisemaikkunat eivät ole sallittuja kadun suuntaan ja myös muita suurehkoja ikkunoita tulisi välttää alueen yhtenäisyyden tukemiseksi. Rakennuksen kadusta poispäin olevalle sivulle maisemaikkunoiden käyttö on sallittua.

Sokkelin korkeus saa olla enintään 50cm korkea ja sokkeli tulee porrastaa maaston mukaan, jotta rakennukset sulautuvat paremmin maastoon.



Harjakatoissa ja pulpettikatoissa kaltevuuden tulee sijaita välillä 1:2–1:4. Murretussa harjakatossa kaltevuuden tulee sijaita välillä 1:1,5–1:4, kuitenkin siten että kattojen korkeus ero ole yli 80 cm. Autotalleissa ja muissa ulkorakennuksissa on myös mahdollista käyttää aiempaa mainittuja loivempia kattokaltevuuksia.

Aurinkopaneelien ja/tai – keräimien asentaminen talojen katolle on sallittua ja suositeltavaa, mutta ei kuitenkaan vaadittua. Aurinkoenergian hyödyntäminen on halpa ja ekologinen tapa tuottaa uusiutuvaa energiaa kiinteistölle.

Autotallien ja muiden mahdollisten piharakennusten harjasuunnaksi suositellaan määrätyn harjasuunnan kanssa samansuuntaista tai sitä vastaan kohtisuoraa harjasuuntaa.

Korttelikohtaiset määräykset

Korttelikohtaisilla määräyksillä tarkennetaan kuvaa alueen eriosista sekä mahdollistetaan viihtyisemmän kokonaisuuden muodostuminen.

Korttelit 845 ja 846:

Korttelialueiden sisällä rivitaloissa tulee olla sama kattomalli sekä väryitys. Myös autotallien ja/tai – katosten tulee sopia korttelin tyyliin. Näin varmistetaan alueiden viihtyisyys sekä yhtenäisyys.

Korttelialuetta 846 halkovat ojat tulisi pyrkiä säilyttämään alueella. Ojia voidaan hyödyntää vesien ohjauksessa ja niillä voidaan luoda oma leimansa alueelle.

Korttelit 848 ja 849:

Korttelialueilla kerrosmerkintä ½ k I mahdollistaa kellarikerroksen rakentamisen joka on maksimissaan puolet suurimman kerroksen kerrosalasta. Kellarikerroksen rakentaminen ei kuitenkaan ole vaadittua.

Korttelialueilla on luvallista rakentaa parveke taloon siten että parveke sijaitsee kadusta poispäin olevalla puolella. Täten alueen yhtenäisyys säilyy kadulle päin.

Korttelialueilla sokkelin korkeus saa tarvittaessa olla korkeampi kuin 50cm, mutta ei kuitenkaan yli 1m.

Kattomallina on mahdollista käyttää sekä harjakattoa, että murrettua harjakattoa.

Kortteli 847:

Kattomallina tulee käyttää harjakattoa tai murrettua harjakattoa.

Korttelit: 850–852 ja 850:

Kattomallina tulee käyttää harjakattoa.

Korttelit 853 ja 854:

Kortteleitten kattomallin tulee olla murrettu harjakatto, tämä yhdistettynä rakennusalojen porrastukseen luo alueelle yhtenäisyyttä.

Lähivirkistysalueet

Lähivirkistysalueilla tulisi pyrkiä säilyttämään olemassa olevia ojia myöskin hulevesi kaavamääräysten ulkopuolella. Täten varmistetaan pintavesien ohjautuminen, sekä säilytetään alkuperäistä ympäristöä.

Alueen metsämäistä aluetta tulisi pyrkiä säilyttämään mahdollisimman paljon lähivirkistysalueilla, täten säilytetään näkösuojaa joka erottaa Pohjois-Pietilän vanhasta Pietilän asuinalueesta.



Linkki 3D-havainnemallin esittelyvideoon: https://lamkfi-my.sharepoint.com/personal/roope_ruhanen_student_lamk_fi/_layouts/15/guestaccess.aspx?guestaccesstoken=zMZfIBnfZXKI0KyvIbKpS7ruB77q6SOhmU6nzYDsUdM%3d&docid=05f0e56938e75460b9ab99c33831cf074&rev=1