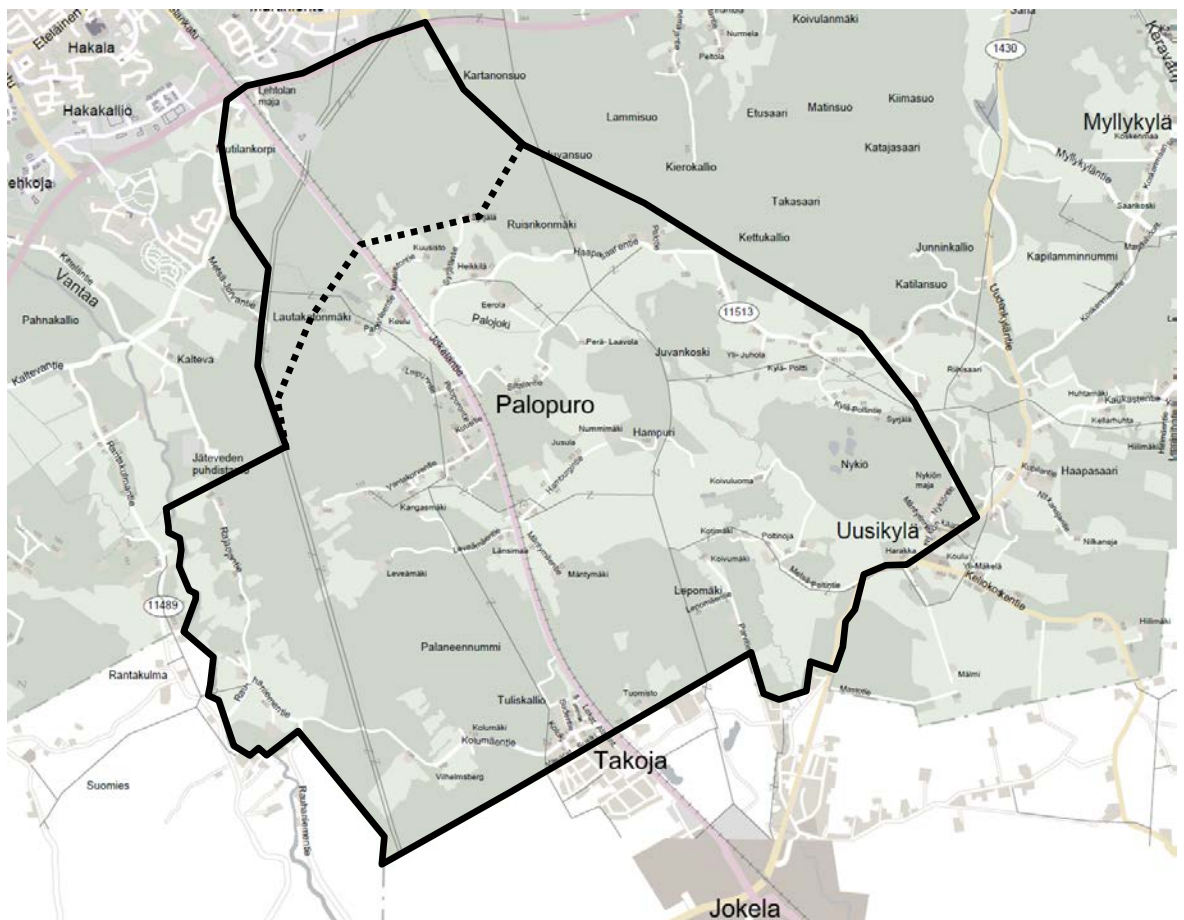


OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Palopuron osayleiskaava



YK

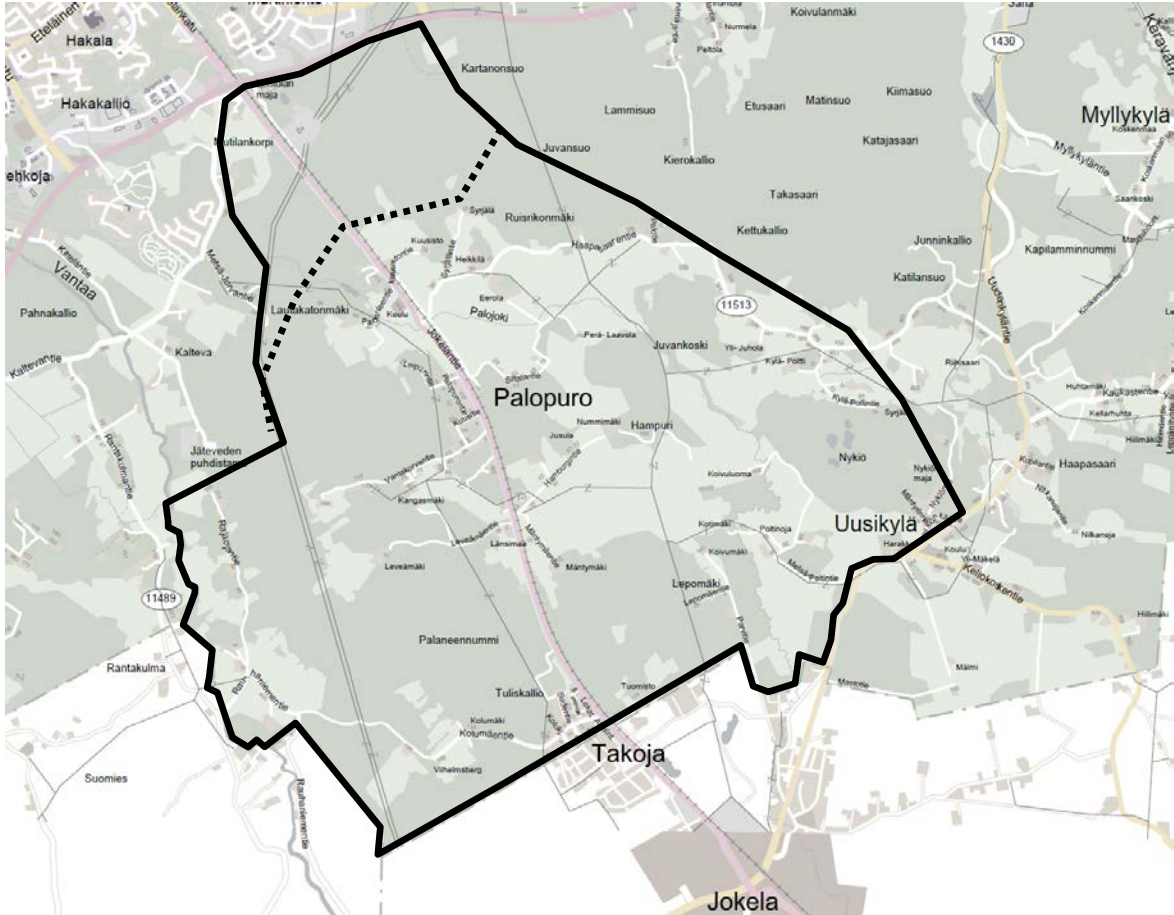
SISÄLLYSLUETTELO

1 SUUNNITTELUALUE / SIJAINTI	2
2 OSAYLEISKAAVAN TARKOITUS	3
3. TAVOITTEET JA PERUSTEET YLEISKAAVAN LAATIMISELLE	3
Kaupungin alustavat tavoitteet.....	4
Palopuron asukkaiden ja yhdistysten tavoitteet	4
3 LÄHTÖTIEDOT	5
3.1 Nykytilanne.....	5
Alueen rakenne	5
Väestö	5
Rakennettu ympäristö.....	5
Rakennettu kulttuuriympäristö	5
Muinaisjäännökset.....	5
Maa- ja kallioperä	6
Luonnonympäristö ja maisema.....	6
Ekologiset verkostot.....	7
Luontoarvot.....	8
Liikenne	10
Kunnallistekniikan verkosto	13
Melu	14
Pilaantuneet maat.....	14
Maanomistus	15
3.2 Suunnittelutilanne.....	15
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	15
Maakuntakaava	15
Maakuntakaavatilanne	16
Asemakaava.....	19
KUUMA – maankäytön kehityskuva.....	19
Palopuron kyläsuunnitelma.....	20
3.3 Selvitysten kokoaminen ja täydentäminen	21
4 VAIKUTUSTEN ARVIONTI.....	22
5 OSALLISET	22
6 OSALLISTUMISEN JA VUOROVAIKUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN.....	23
7 PALAUTE OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA.....	26
8 YHTEYSTIEDOT	26

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Osayleiskaavan laatiminen Palopuron kylään ja sen lähiympäristöön

1 SUUNNITTELUALUE / SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Hyvinkään keskustaajaman eteläpuolella pääradan ja maantien 1421 varrella. Suunnittelualue ulottuu etelässä Tuusulan kunnan rajaan, idässä suunniteltuun ns. itäiseen radanvarsitien suunniteltuun linjaukseen ja lännessä Vantaanjokeen. Pohjoisessa suunnittelualueutta on laajennettu itäisen radanvarsitien linjausta myötäillen aina valtatie 25:lle saakka (Hangonväylä/ Porvoonväylä) käsittämään mm keskustaajaman osayleiskaavan mukaiset Metsäkallion ja Korkeamäen työpaikka-alueet sekä muut Metsäkaltevasta Palojoen kaakkoispuolelle jäävä alueet.

Suunnittelualueen rajauksen laajennus on ollut tarpeen, koska rakennemallien laatimisprosessin aikana Palopuron asemanseudun mahdollisimman pohjoinen sijainti on saanut laajaa kannatusta, ja tämä valinta vaatisi em. alueiden käytön muuttamista Keskustaajaman osayleiskaavan mukaisesta. Suunnittelualueen pinta-ala on siten kasvanut n. 3,5 km²:lla yhteensä noin 24,5 km²:een.

2 OSAYLEISKAAVAN TARKOITUS

Osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiseksi ja uuden asemanseudun perustamiselle pääradan varteen Hyvinkään ja Jokelan väliin. Taustalla on pyrkimys tiivistää pääradan varren yhdyskuntarakennetta ja etsiä Hyvinkään keskustaajamalle uusi laajentumisalue sen jälkeen, kun nykyisissä yleiskaavoissa osoitetut asuinrakentamisen alueet Met-säkaltevassa ja Nummenmäessä tulevat rakennetuiksi noin vuoteen 2030 mennessä.

Hyvinkään keskustaajaman laajentumisen mahdollisuuksia on tutkittu muuan muassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä. Siinä Palopuro on osoitettu pääratana tukeutuvana uutena asemanseutuna, jonka tarkempi suunnittelu edellyttää alueen tulevan maankäytön ja seudullisen rakentamisen mitoituksen tutkimista tarkemmin maakuntakaavatasolla. Hyvinkään Palopuron ja Tuusulan Ristikydön uusien asemanseutujen maakuntakaavaratkaisua tarkennetaan 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä.

Tämän valinnan perusteet käydään läpi myös Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen järjestämiseksi käynnistyneissä kuntien yhteisessä maankäytön suunnitelmassa (HESE-MASU) ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmatyössä (HLJ 2015). Näiden kahden suunnitelman valmisteluprosessit ovat kytkeytyneet toisiinsa.

Osayleiskaavan laatiminen Palopuron alueelle on käynnistetty sen olettamuksen varassa, että uuden asemanseudun rakentaminen pääradan varteen osoittautuu tarpeelliseksi vuosien 2030 ja 2050 välisenä aikana. Osayleiskaavatyössä varaudutaan niihin haasteisiin ja odotuksiin, joilta kaupunkisuunnittelulta odotetaan seuraavina vuosikymmeninä. Huomioitavia kehitystrendejä ovat ainakin varautuminen ilmastonmuutokseen, pyrkimys kohti vähähiilisiä yhdyskuntia, metropoliajattelu ja metropolimaaseutu (kaupungin ja maaseudun vuorovaikutus).

Osayleiskaavalla osoitetaan uuteen rautatieasemaan tukeutuvat keskustatoimintojen, asumisen ja työpaikkojen alueet, joiden maankäyttö suunnitellaan yksityiskohtaisesti asemakaavoilla. Lisäksi osayleiskaavassa osoitetaan vyöhykkeet, joilla mahdollinen rakentaminen voisi tapahtua maaseutu- tai kylämäisenä täydennysrakentamisena. Näillä alueilla pyritään säilyttämään maaseutuelinkeinojen toimintaedellytykset. Yleiskaavaprosessin kestäessä tutkitaan myös tarpeellisia ekologisia yhteyksiä, virkistysalueita sekä alueita, joita voidaan edelleen säilyttää maa- ja metsätalousvaltaisina maaseutuelinkeinojen alueina. Osayleiskaavalla osoitetaan vyöhykkeitä eri toiminnoille sekä pyritään löytämään kullekin vyöhykkeelle sellaiset tarkemman suunnittelun keinot, jotka ovat tarpeellisia vyöhykkeelle odotetun toiminnan tai rakentamisen ohjaamiseksi maankäyttö- ja rakennuslain näkökulmasta.

Osayleiskaavan tarkoituksena on myös ohjata kaupungin yhdyskuntarakentamiseen tarkoitettua rakennusmaahan hankintaa.

3. TAVOITTEET JA PERUSTEET YLEISKAAVAN LAATIMISELLE

Selvitykset ja suunnitelmat

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava
Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, alustava ehdotus (2015)
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL) 2016–2019.
Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma 2020 (MAL2020-raportti)
Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015)
Helsingin seudun maankäytön suunnitelma 2015 (MASU)
Helsingin seudun asuntostrategia 2015 (ASTRA)

Rakennusinventointi 1998
Museoviraston rekisteriportaali, tark. 7.8.2014
Helsingin seudun geotieto 2.9.2009
Hyvinkään keskustaajaman laajentumisalueiden luontoselvitys, Keiron Oy 2009

Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavan eteläosien ekologinen verkosto, Sito Oy/Seija Väre 2011
Liito-oravaselvitys, Keiron Oy 2007
Liito-oravaselvitys Hyvinkään alueella, Ekström, Saalasti 2013
Palopuron osayleiskaavan luontoselvitys, Keiron Oy 2015
Etelä Hyvinkään-Jokelan seudun liikenneselvitys, WSP Finland Oy-Strafica Oy 2007
Kerava-Riihimäki lisäraiteiden YVA, Liikennevirasto/Sito Oy 2010
Oikoradan mahdolliset uudet asemapaikat, Sito Oy 2011
Esiselvitys lähiliikenteen uusista seisakkeista Kerava–Riihimäki- ja Kerava–Lahti-väleillä, Liikennevirasto ja Ramboll 2015
Palopuron rakennemallien liikenteellinen arviointi, WSP Finland 2016
Palopuron rakennemallien CO₂-päästöjen arviointi (EcoCity Evaluator SaaS), EPECC Oy 2016

Alueen osallisten hankkeet

Palopuron agroekologinen symbioosi -hanke

Kaupungin alustavat tavoitteet

- varaudutaan kaupungin yhdyskuntarakenteen laajenemiseen vuoden 2030 jälkeen.
- luodaan edellytykset uuden lähijunaliikenteen aseman perustamiseksi Hyvinkään ja Jokelan väliin.
- tutkitaan yhdyskuntarakenteen kehittämistä palvelevan liikennejärjestelmän vaihtoehdot.
- mitoitetaan ja sijoitetaan uuden asemanseudun toiminnot (asuminen, työpaikat, palvelut) niin, että asemakaavoituksen avulla voidaan toteuttaa toimiva, monipuolinen ja viihtyisä yhdyskunta, joka osaltaan vastaa Helsingin seudun tonttikysyntään.
- osoitetaan ja tarkennetaan maakunnallisessa selvityksessä esitetyt ekologiset käytävät.
- turvataan maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset, maaseutumaisen asumisen mahdollisuudet ja kulttuurimaiseman arvot asemanseudun ympäristössä.

Palopuron asukkaiden ja yhdistysten tavoitteet

(Palopuron kyläsuunnitelma 2012, kaavoituksen järjestämät tavoitekeskustelut 2013):

Palopuron asukkaat toivovat alueen säilyvän maaseutumaisena ja kasvun pysyvän maltillisena. Maaseutumaisuus koetaan positiivisena ja tärkeänä; kylällä arvostetaan luontoa, rauhaa ja omaa tilaa. Kyläyhdistyksen järjestämässä asukaskyselyssä se ilmeni jyrkkänä kerrostalorakentamisen vastustuksena, mutta pienet kaksikerroksiset rivi- ja kerrostalot oltaisiin valmiin hyväksymään keskitettyä radan läheisyyteen. Alue halutaan rakentaa mahdollisimman pitkälle pientalovaltaisena ja ensisijaisesti asuinalueena.

Palopuron eteläosien palstoitettu taajamaa, ns. Cityä haluttaisiin tiivistää. Sitä voitaisiin myös mielekkäästi ja luonnollisesti laajentaa lisärakentamisen tarpeisiin. Sopiva tontin koko taajamassa pelkän asumisen tarpeisiin olisi 1000- 2000 m².

Laajat ja hyvät peltoaukeat halutaan säilyttää (sekä maanviljelyn että kulttuurimaiseman näkökulmasta), samoin elinvoimaiset maatilat. On säilytettävä maatalousrakentamisen mahdollisuus ja säilytettävä vanhojen maatilojen tilakeskukset riittävän suurina. Alueella voitaisiin harjoittaa maatilamatkailua, lähiruuan tuotantoa sekä käsityöläisteollisuutta, mutta ei sitä raskaampaa.

Toivottiin myös peruspalvelujen palautumista, parempaa joukkoliikennettä (sekä junaseisakkeen palauttaminen että enemmän linja-autovuoroja) ja kunnallistekniikkaa, kuten viemärointiä lähinnä taajamaan. Erityisesti Jokelantien liikenneturvallisuutta halutaan kehittää.

Tärkeimmiksi asioiksi nousivat usko maaseudun tulevaisuuteen ja kilpailukyky kaupunkikeskusten kanssa asuinalueena, jonka mahdollisuuksia ovat sijainti pääkaupungin lähellä, alueen palveluiden lisääntyminen uuden asutuksen myötä, kaavoituksen mahdollistama lisärakentaminen sekä kylätönnön ja asukkaiden välisen vuorovaikutuksen lisääntyminen.

3 LÄHTÖTIEDOT

3.1 Nykytilanne

Alueen rakenne

Suunnittelualueen keskellä kulkee päärata ja maantie 1421 (Jokelantie), joka yhdistää Hyvinkään ja Järvenpään kaupunkia. Liikenneväylät jakavat suunnittelualueen läntiseen ja itäiseen osaan. Pääradan alitse on kaksi alikulkua, Hamburgintie ja Haapasaarentie. Pääradalla on aiemmin ollut lähiliikenteen seisake, mutta se lakkautettiin vuonna 1996.

Itäpuoli on KUUMA-kehityskuvan mukaan ”perinteiset piirteensä säilyttäneitä maaseutuvyöhykettä”. Varsinkin Palojoen huoman kummallakin puolella levittäytyvät laajat tasaiset peltoaukeat, joita vain pienet metsäsaarekkeet pilkkovat.

Haapasaarentien pohjoispuoli aina valtatielle 25 saakka on selänneistä metsävyöhykettä, jossa mäkin väleissä on suoalankoja.

Länsipuolella Jokelantien tuntumassa sijaitsee kylän palstoitettu keskusalue, ”Palopuron taajama” eli ”City”, jossa ei kuitenkaan ole asemakaavaa. Kylällä on aiemmin ollut paljon palveluja, mutta ne ovat lakanneet 1980-luvulta alkaen. Viimeinen säilynyt palvelu, vuonna 2012 lakkautettu alakoulu, sijaitsee taajaman pohjoispuolella. Koulu on ollut vuokrattuna kyläyhdistykselle, ja on toiminut mm. koontumis- ja harrastustiloina sekä piha liikuntapaikkana.

Tuusulan kunnan rajaa vasten sijaitsee Takojan asemakaavoitettu taajama-alue, jossa on myös ves- ja viemäriverkosto.

Tienvarren länsipuolen maisema on pääosin metsäistä ja nousee Palojoen ja Vantaanjoen valuma-alueet erottavaksi vedenjakajaselänneeksi. Selänne on asumaton, ja sitä pitkin kulkee maakunnallisesti merkittävä suurten nisäkkäiden käyttämä ekologinen käytävä.

Suunnittelualueen länsilaita muodostuu Vantaanjoen rantapelloista.

Väestö

Suunnittelualueella asuu n. 600 ympärivuotista asukasta, joista runsaat 200 Palopuron taajamassa.

Rakennettu ympäristö

Alueen rakennuskanta on pääasiassa vanhoja omakotitaloja ja maatiloja.

Rakennettu kulttuuriympäristö

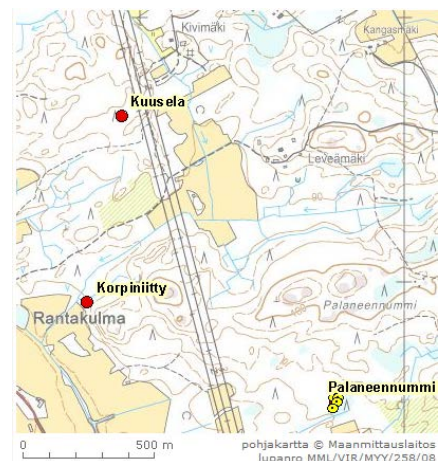
Alueella on tehty rakennusinventointi Palopuron - Ridasjärven osayleiskaavaa laadittaessa 1990-luvun lopulla.

Inventointiaineisto tulisi päivittää ja arvioida täydennysinventointien tarve.

Muinaisjäännökset

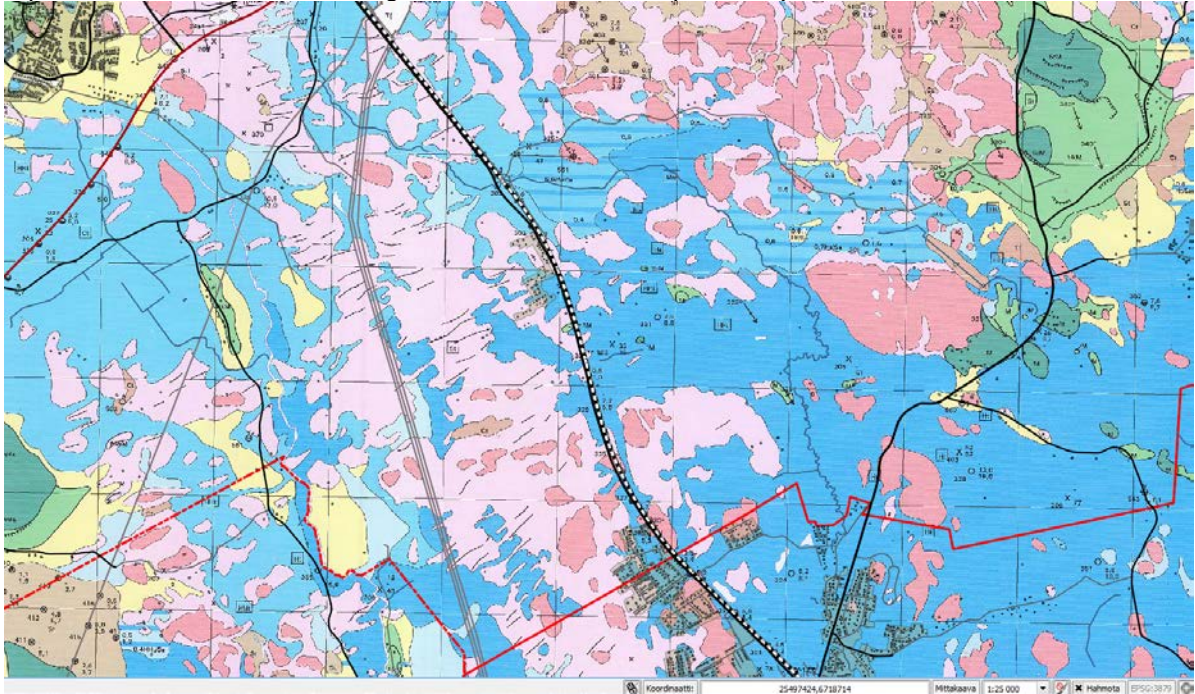
Museoviraston rekisteriportaalin mukaan suunnittelualueella sijaitsee kolme kiinteää muinaisjäännöstä Palopuron taajaman lounaispuoleisella metsäisellä selännealueella.

Hyvinkäällä on vuonna 2001 tehty arkeologinen perusinventointi. Tämä inventointi ei kattanut historiallisen ajan muinaisjäännöksiä, mutta alueen asutushistorian perusteella Museovirasto ei ole pitänyt näiden inventoimista tarpeellisena.



Maa- ja kallioperä

Tämä esitys perustuu pääosin Keiron Oy:n tekemään luontoselvitykseen (2009), jossa maa- ja kallioperän osalta on viivattu Helsingin seudun GeoTietoon (2.9.2009)



Palopuron alueen maaperäkartta

Palopuro läntinen alue

Palopuron alueen länsiosassa vallitseva maalaji on moreeni. Moreenialueiden välissä on pienempi-rakeista maa-ainesta, lähinnä hiesua ja savea kapeina juotteina. Hienoa hietaa esiintyy pienellä alueella eteläreunassa. Kalliopaljastumia esiintyy lähinnä etelässä Leveämäen – Tuliskallion alueella. Kallioperä on pohjoisosassa graniittipitoista mikrokliniigraniittia sekä emäksistä ja intermediääristä vulkaniittia ja amfiboliittia. Eteläosassa on graniitti-kiillegneissia.

Palopuro itäinen alue

Palopuron itäisen alueen maaperä on suurelta osin hienojakoista savea ja hiesua. Moreenia on saarekkeina hienomman aineksen keskellä. Myös kallioalueita esiintyy: Nykiön kallioselänne on merkittävä maisemallinen elementti. Myös Haapasaarentien pohjoispuolisella rikkonaisella metsäisellä selänne alueella on lukuisia kalliopaljastumia. Kallioselänteiden väliset suoalangot ovat saraturvetta. Hiekkamaata on vain yhdessä kohdassa Hampurin tilan vaiheilla alueen eteläreunalla. Kallioperä on itäisen alueen pohjoisosassa graniittipitoista mikrokliniigraniittia sekä kvartsimaasälpäliusketta. Keskiosassa on emäksistä ja intermediääristä vulkaniittia ja amfiboliittia. Eteläreunalla on graniitti-kiillegneissia.

Luonnonympäristö ja maisema

Palopuron alueen luontoselvitys, Keiron Oy, 2016)

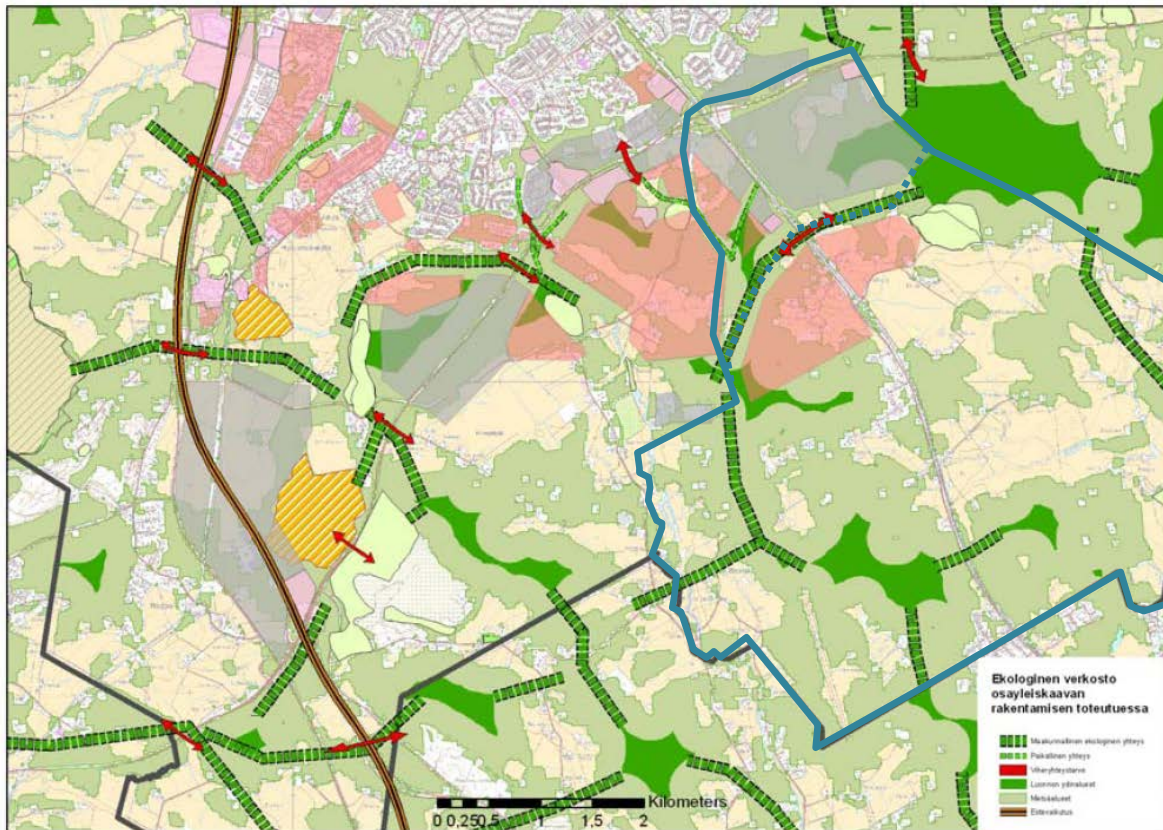
Selvitysalue rajautuu etelässä Tuusulan vastaiseen kunnanrajaan, länsireunalla raja-kuu kulkee Nurmi-järven vastaisella rajalla ja Vantaanjoessa. Pohjoisreuna noudattelee vuoden 2009 selvitysalueen etelärajaa. Vuoden 2015 selvitysalueen pinta-ala on hiukan vajaa 1200 hehtaaria ja koko suunnittele-alueen pinta-ala noin 2000 hehtaaria.

Läntinen osa-alue ulottuu Vantaanjoesta Jokelantielle. Alue on suurelta osalta metsätaloustaloudessa olevaa kangasmetsää. Kangasmetsän lisäksi alueella on melko laajoja ojitettuja soita. Puusto on pääosin nuorta tai keski-ikäistä. Vantaanjoen varrella on laajempia käytössä olevia viljelysalueita Rantakulman alueella. Peltoalueita on myös Vilhelmsbergin ympäristössä mm. voimajohtolinjan alla. Vantaanjoen lisäksi alueella ei ole suo- ja pelto-ojia lukuun ottamatta mainittavia vesistöjä. Asutusta on lähinnä Takojan – taajamassa sekä Rantakulman alueella. Maastonmuodoiltaan alue on loivapiirteistä: Palaneennummi ja Tuuliskallio nousevat yli 100 metrin korkeuteen merenpinnasta, mutta ne eivät erotu merkittävästi maisemassa.

Itäiselle osa-alueen merkittävin ominaispiirre on laaja viljelyalue Palojoen laaksossa. Palojoki virtaa osa-alueen keskellä pohjois-eteläsuuntaisesti. Lännestä Palojokeen laskee peltojen poikki Heikinoja. Pellot erottavat metsäalueet toisistaan. Längempi metsäalue Jokelantieltä Palojoelle on vaihtelevaa talousmetsää. Alueella on runsaasti ojitettuja korpia, jotka ovat muuttuneet turvekankaiksi. Myös kiveä kangasmetsiä esiintyy. Merkille pantavaa on metsien rehevyys, mikä näkyy lehdon ilmentäjien esiintymisenä aluskasvillisuudessa. Osa-alueen itäreunalla on Nykiön metsäalue, joka sijaitsee ympäristöstä selvästi erottuvalla mäellä. Metsäalueella on monipuolisesti erilaisia metsäympäristöjä varttuneesta kangasmetsästä nuoreen talousmetsätaimikkoon. Palojoki on itäisen osa-alueen merkittävin vesistö. Lisäksi siihen laskee muutamia suurempia sivupuroja kuten Heikinoja lännestä sekä ”Katilanpuro” idästä. Virtavesien lisäksi alueella on muutamia lampia, joista osa on keinotekoisia. Asutus on pääosin hajanaista – Kylä-Poltin alueella se on jonkin verran tiiviimpää.

Ekologiset verkostot

Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavan eteläosien ekologinen verkosto. (SITO Oy/ Seija Väre, 2011)



Kuva 3. maakunnallinen ja paikallinen ekologinen verkosto osayleiskaava-alueelle

Työssä tarkastellaan koko osayleiskaavaluonnoksessa esitetyn alueen rakentamisen vaikutuksia maakunnalliseen ja paikalliseen ekologiseen verkostoon sekä arvioidaan eteläosien ekologisten yh-

teyksien toiminnalliset mahdollisuudet rakentamisen toteuduttua. Suosituksina esitetään ekologisen verkoston tavoitteet ja mitoituksen määrittäminen.

Ekologinen verkosto muodostuu luonnon ydinalueista ja ekologisista yhteyksistä. Toimivassa verkostossa on

- luonnon ydinalueita, jotka ovat riittävän suuria ja joilla on useita ekologistia yhteyksiä eri suuntiin
- ekologistia yhteyksiä, jotka ovat riittävän leveitä ja yhtenäisiä

Hyvinkään alueella maaston muodot ja vesistöt muodostavat ekologisen verkoston perustan. Harju-alueet ovat olleet helppoja liikkumisreittejä niin eläimille kuin ihmisillekin. Vesistöjen rannat ja joki-käytävät muodostavat myös luontaisia liikkumisreittejä. Hyvinkää on nykyisin tiivis asutuskeskittymä, jota rajaavat liikenneväylät ja päärata. Moottoritie muodostaa pysyvän estevaikutuksen monille pien-ten ja keskikokoisten lajien liikkumiselle ja levittäytymiselle. Aitaamattomana päärata on huomatta-vasti pienempi este ja liikenne siellä ovat harvaa verrattuna moottoritien liikenteeseen.

Eteläosissa maakunnallinen ekologinen yhteys sijaitsee Hangonväylän ja Vantaanjoen välissä.

Keskustaajaman osayleiskaavan eteläosien tarkastelualueelle esitetty maankäyttö muuttaa nykyisiä talousmetsinä hoidettuja metsäalueita rakennetuiksi alueiksi. Maakunnallinen poikittainen yhteys Ju-vansuolta radan yli länteen säilyy noin 300 metrin levyisenä ohjaten eliöstöä rakennetun alueen ohi.

Luontoarvot

Palopuron osayleiskaava, luontoselvitys (Luontotieto Keiron Oy, 2015)

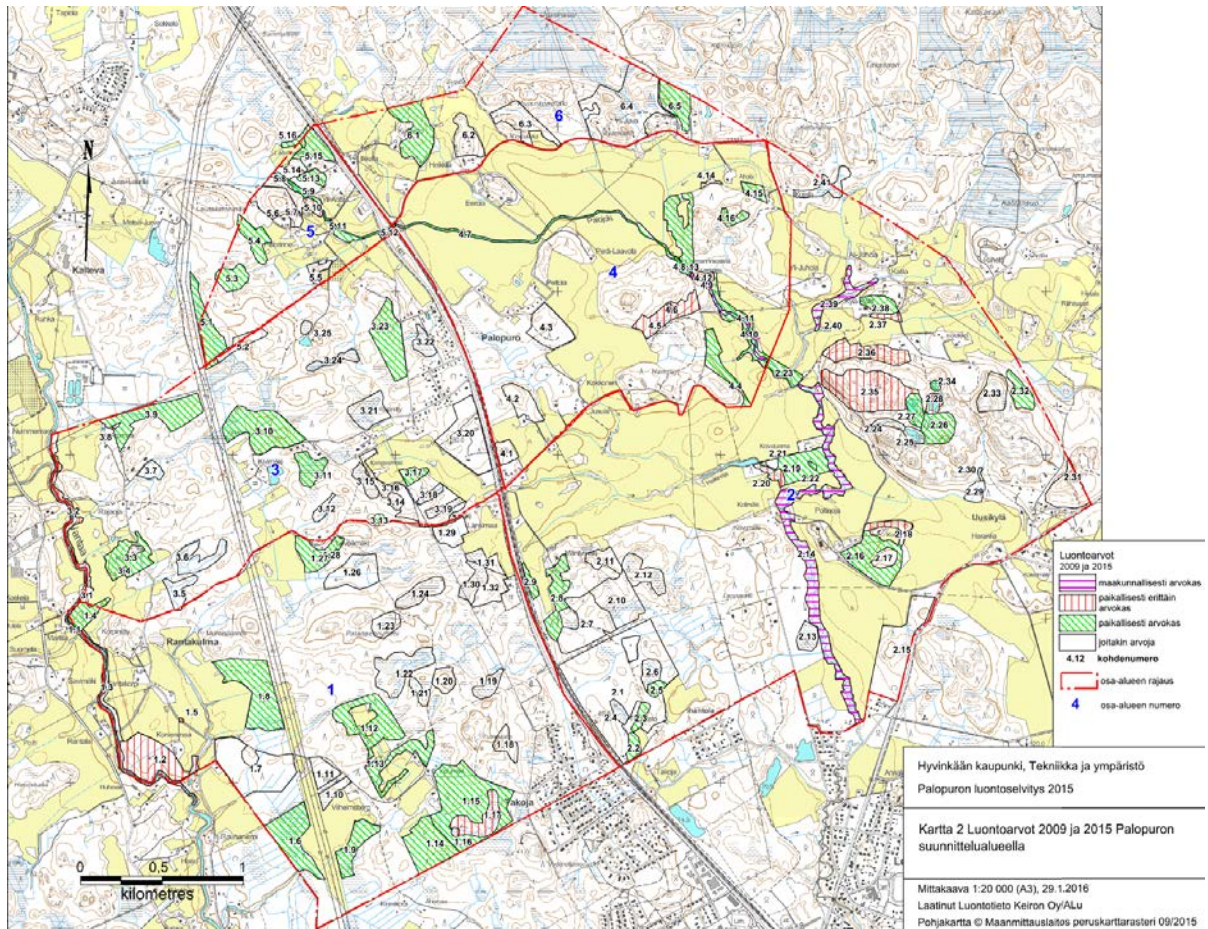
Vuonna 2015 kartoitettu selvitysalue (osa-alueet 1 ja 2) on suurelta osin tavanomaista ja melko nuor-ta talousmetsää. Suurinta osaa tästä selvitysalueesta peittävät viljelykäytössä olevat pellot. Pääosa alueesta on siis varsin tavanomaista, Uudellemaalle melko tyypillistä metsien ja peltojen mosaiikkia. Luontoselvitys kuvailee tämän alueen luonnon nykytilaa ja luontoarvoja vuonna 2015.

Luontoselvitystä täydennetään kesän 2016 aikana suunnittelualueen laajentumisen johdosta.

Selvitysalueen suurimmat luontoarvot keskittyvät osa-alueen 2 itäosaan Nykiöön ja Palojokilaaksoon sekä länteen Vantaanjoen varteen. Näille alueille on rajattu arvokokonaisuudet, joissa on mm. suo-javyöhykkeinä mukana myös vähempiarvoisia alueita. Arvokokonaisuudet ulottuvat myös vuoden 2015 selvitysalueen ulkopuolelle koko suunnittelualueelle.

Palojoki lähiympäristöineen muodostaa suunnittelualueen ja selvitysalueen tärkeimmän luonnon ar-vokokonaisuuden, jossa on useita erityisiä luontoarvoja. Rajauksen ympärille on suositeltavaa jättää vähintään 50 -100 metrin levyinen suojavyöhyke. Arvokokonaisuus voi toimia osana virkis-tysalueverkkoa, kun virkistys suunnitellaan kestäväällä tavalla. Palojoen arvoa nostaa entisestään siellä esiintyvä, lisääntyvä taimenkanta. Lisäksi Palojoki on nykyisin meriyhteydessä, kun vaelluses-teet on poistettu. Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry pitää Palojokea yhtenä tärkeimmistä Vantaanjo-en vesistön taimenen lisääntymisalueista. Palojoki on siis Uudenmaan alueella merkittävät virtavesi, jonka säilymiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota koko joen valuma-alueella. Vaikutukset veden laatuun ja virtaamaan ovat merkityksellisiä suojeluarvojen kannalta.

Lain suojelemia kohteita on huomattavan vähän selvitysalueen pinta-alasta. Luonnonsuojelulain mu-kaisia luontotyypppejä on rajattu ainoastaan yksi kohde. Uudellamaalla melko yleisesti esiintyviä päh-kinäpensaslehtoja tai jalopuumetsiköitä ei Palopuron vuoden 2015 selvitysalueella esiinny lainkaan. Metsälain erityisen tärkeät elinympäristöt ovat myös melko harvinaisia. Reheviä lehtolaikkuja sekä pienvesien lähiympäristöjä esiintyy kaikkiaan 14 hehtaarin alueella. Metsäympäristöistä arvokkain on Nykiön alue, jossa on vanhempaa metsää sekä suoluontoa. Osa nyt arvottamatta jätetyistä metsäta-louskäytössä olevista metsistä saattaa sisältää luontoarvoja tulevaisuudessa. Nuoret metsät ovat monin paikoin reheviä ja niissä on lehtokasvillisuutta.



Kuva XX: Palopuron luontoselvityksen (2015) mukaiset luontoarvoalueet

Suunnittelualueelta (osa-alueet 1-6) arvioitiin elinympäristöjen soveltuvuutta viidelle direktiivilajille, liito-oravalle, saukolle, lepakoille, viitasammakolle sekä eräille sudenkorennoille. Suunnittelualueella on soveltuvia kohteita kaikille näille lajeille, eniten kuitenkin liito-oravalle ja lepakoille. Tehty soveltuvuusarviointi on suuntaa-antava eikä se vastaa lajikartoituksia. Etenkin lepakoiden esiintymistä on hyvin vaikea arvioida pelkän elinympäristön perusteella. Myös liito-orava voi esiintyä myös kohteissa, joita tässä ei ole arvioitu soveltuvaksi. Viitasammakkoa saattaa esiintyä alueen pienissä lammi-koissa ja lajin esiintyminen on tarpeen selvittää, mikäli niihin kohdistuu muutostarpeita. Vanhempia rakennuksia tai muita lepakoille soveltuvia rakenteita purettaessa on syytä selvittää, käyttävätkö lepakot niitä lisääntymis- tai levähdyspaikkoina.

Suunnittelualueen metsäympäristössä kulkee maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka soveltuu mm. hirvieläimille. Lisäksi Vantaanjoki ja Palojoki muodostavat tärkeät ekologiset yhteydet monille vesiympäristöön sidotuille lajeille. Suunnittelualueella ei tällä hetkellä ole merkittäviä esteitä ekologisille yhteyksille ja näin ollen yhteyksien linjauksia on mahdollista suunnittelussa jossain määrin tarkentaa.

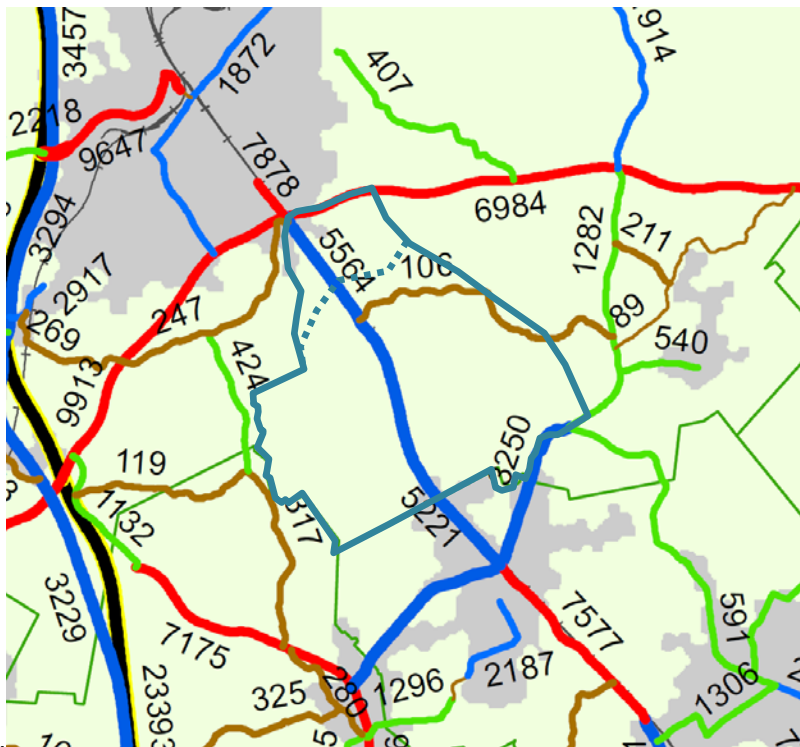
Suosituks

- Palojoki lähiympäristöineen muodostaa suunnittelualueen ja selvitysalueen tärkeimmän luonnon arvokokonaisuuden, jossa on useita erityisiä luontoarvoja. Arvokokonaisuuden rajaus esitetään kartalla 3. Rajauksen ympärille on suositeltavaa jättää vähintään 50 -100 metrin levyinen suojavyöhyke. Arvokokonaisuus voi toimia osana virkistysalueverkkoa, kun virkistys suunnitellaan kestäväällä tavalla.
- Asutuksen suunnittelussa Palojoen varteen tulee huomioida hulevesien ohjaus siten, et-teivät virtaamavaihtelut Paljoessa entisestään kasva. Palojoen varteen peltoalueelle tai useampaan paikkaan yläjuoksulle, tulee rakentaa laskeutusaltaita tai riittävän kookkaita kosteikkoja, jotka tasaavat virtaamavaihteluita. Näille kosteikoille ja laskeutusaltaille osoitetaan paikat kaavassa.

Palojoen alueelta on laadittu suojavyöhykkeiden ja kosteikkojen yleissuunnitelma (Vuorinen ja Nyqvist 2012). Yleissuunnitelmassa Palopuron suunnittelualueelle on ehdotettu kosteikon perustamista kahteen kohtaan.

- Palojoen varrelle tulee jättää rakentamattomat suojavyöhykkeet, joiden laajuuteen vaikuttavat pinnanmuodot ja maaperä. Yksityisiä tontteja ei tule kaavoittaa kiinni Palojoen uomaan.
- Vantaanjoen varsi tulee säilyttää rakentamattomana riittävän leveällä suoja-vyöhykkeellä (50-100 m). Näin se toimii paremmin elinympäristönä ja ekologisenä yhteytenä.
- Kaavoituksessa tulee huomioida toimivien ekologisten yhteyksien säilyminen yhdessä muiden hankkeiden kanssa. Yhteyksien tulee olla riittävän suojaisia ja soveltuvia.
- Palojoen tienylitykset tulee tehdä käyttäen siltoja tierumpujen sijasta. Tierummut muodostavat esteen sekä kalojen että saukon liikkumiselle. Saukon suojelemiseksi siltojen alle tulee toteuttaa ns. kuivapolku, jonka rakentaminen voidaan ratkaista useilla eri tavoilla (Niemi ym. 2009).
- Ennen yksityiskohtaisempaa kaavoitusta tulee liito-oravan esiintyminen selvittää tarkemmin koko suunnittelualueella. Selvitys voidaan kohdentaa nyt rajattuihin soveltuviin kohteisiin sekä erityisesti niiden kohteiden ympäristöön, joista on tehty havaintoja liito-oravasta. On suositeltavaa tarkastella myös lajille soveltuvia ekologisia yhteyksiä.
- Asemakaavaa varten tehtävissä luontoselvityksissä on tarpeen kartoittaa myös lepakoiden esiintyminen. Kaavoituksessa tulee huomioida lepakoille tärkeät alueet. Saukkoa esiintyy sekä Palojoessa että Vantaanjoessa. Saukko tulee huomioitua, kun edellä esitettyjä virtavesiin kohdistuvia suosituksia noudatetaan. Viitasammakkoa saattaa esiintyä alueen pienissä lammikoissa ja lajin esiintyminen on tarpeen selvittää, mikäli niihin kohdistuu muutostarpeita.
- Vanhempia rakennuksia tai muita lepakoille soveltuvia rakenteita purettaessa on syytä selvittää, käyttävätkö lepakot niitä lisääntymis- tai levähdyspaikkoina. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat suojeltuja LsL 49 § nojalla. Mahdolliset purku- ja kunnostustoimet tulee ajoittaa loka-huhtikuulle, kun lepakot ovat talvehtimispaikoissaan.
- Osa nyt arvottomasta jätetyistä metsätalouskäytössä olevista metsistä saattaa sisältää luontoarvoja tulevaisuudessa. Nuoret metsät ovat monin paikoin reheviä ja niissä on lehtokasvillisuutta. Yksityiskohtaisemman kaavoituksen tullessa ajankohtaiseksi on kaavoitettavilla alueilla tarpeen tehdä tarkemmat, pienimittakaavaiset luontoselvitykset.

Liikenne



Kuva XXX: Palopuron ympäristön yleisten teiden liikennemäärät v.2010

Palopuron kehittämisen kannalta yksi kriittinen tekijä on alueen läpi kulkeva Jokelantie. Tiellä on liikennettä Palopuron kohdalla noin 5 200 autoa päivässä. Jokelan eteläpuolella liikennettä on yli 6 500 autoa. Valtatien 25 pohjoispuolella liikennemäärä nousee jo 8 500 autoon päivässä, koska Jokelantie toimii yhtenä sisääntuloväylänä Hyvinkäälle.

Palopuron rakennemallien liikenteellinen arviointi (WSP Finland 2016)

Liikennemäärä Jokelantiella Palopuron kohdalla ei ole viime vuosina kasvanut: vuonna 2010 liikennettä tiellä oli 6 % nykyistä enemmän. Jokelantien liikenne valtatie 25 pohjoispuolella on kasvanut tällä aikavälillä 7 %. Muista väylistä valtatiellä 25 liikennemäärien kasvu neljässä vuodessa vaihtelee välillä 7–11 %, jolloin vuosittainen kasvu on keskimäärin 1,7–2,6 %. Vuoden 2010 liikennemäärät on esitetty kuvassa xxx.

Raskasta liikennettä Jokelantiella Palopuron kohdalla on alle 200 autoa päivässä. Raskaan liikenteen osuus kokonaisliikenteestä on noin 3,5 %. Raskaan liikenteen määrä on suurempi valtatie 25 pohjoispuolella.

Liikenneviraston uusimmissa liikenne-ennusteissa esitetään kasvua Uudenmaan ELY-keskuksen alueen yhdysteille vuodesta 2012 vuoteen 2040 mennessä 31 %. Viime vuosina kasvua ei kuitenkaan ole ollut. Kasvu Jokelantiella riippuu sekä tien varrella olevan maankäytön kehityksestä sekä väylän kilpailukyvyistä suhteessa muun liikenneverkon palvelutasoon. Autoliikenteen siirtäminen Jokelantielle muilta reiteiltä ei ole tavoiteltavaa.

Joukkoliikenne

Jokelantien bussiliikenne on nykyisin vähäistä. Liikennettä on lähinnä arkisin työ-, opiskelu- ja koulumatkayhteyksien tarpeisiin. Arkisin (M-P) liikennöidään 8 vuoroa Jokelasta Hyvinkäälle, 7 Hyvinkäältä Jokelaan ja lauantaisin 1 vuoro Jokelasta Hyvinkäälle. Molempien suuntien vuoroista yksi vuoro on Helsingin suunnan yhteyksiä ja yksi vuoro linja 965 Aviapoliksen suuntaan. Vuoroista liikennöidään siirtymäajan liikennöintisopimuksiin Helsingin vuorot sekä yhtä vuoroparia Jokelan ja Hyvinkään välillä. Muuten liikenne on kilpailutettuja käyttöoikeussopimuksia. Kilpailutetussa liikenteessä koululaisliikennettä palvelevilla lähdöillä on matkustajia kohtalaisesti, kun taas muut vuorot ajetaan melko tyhjinä.

Hyvinkään ja Jokelan välille on kilpailutettu bussiliikennettä osin sillä perusteella, että Takojan ja Palopuron seisakkeet on lopetettu vuonna 1996. Vuosien saatossa korvaavan liikenteen määrä on kuitenkin vähentynyt.

Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden YVA. Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Liikennevirasto/ SITO Oy 2010

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on tutkittu seuraavia vaihtoehtoja:

VE 0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen, nykyisen radan ylläpito.

VE 1: Kerava–Riihimäki-rataosan muuttaminen neliraiteiseksi. Vaihtoehto sisältää ratapihajarjestelyjä Keravalla, Hyvinkäällä ja Riihimäellä sekä Hyvinkään ja Riihimäen välille toteutettavan pääradan raiteet eri tasossa risteävän tavaraliikenneraiteen.

Vaihtoehto 1:ssä Keravan ja Riihimäen väliselle rataosuudelle toteuttavien lisäraiteet antavat mahdollisuuden lisätä yhden tunnitaisen lisäjunavuoron Helsingin ja Riihimäen välille. Liikenteellisten tarkastelujen kolme tunnitista lähijunavuoroa on Helsingin ja Riihimäen välistä perustarjontaa. Ruuhka-aikoina kulkee lisävuoroja, mutta ruuhka-aikojen junavuorojen lisäämistä rajoittaa Helsingin ratapihan vastaanottokyky, eikä niiden määrässä ole merkittävää eroa nykyiseen.

Lisääntyvä junatarjonta antaa nykyistä paremmat mahdollisuudet liityntäpysäköinnin kehittämiseksi. Junatarjonnan määrä kasvaa myös tällä hetkellä vähäisemmällä käytöllä olevilla juna-asemilla, joten liityntäpysäköintiin otollisten asemien määrä kasvaa. Lisäraiteiden toteuttaminen antaa nykytilanetta paremmat mahdollisuudet myös uusien lähijunaliikenteen asemien perustamiselle, joita ei tässä perusliikenne-ennusteessa ole kuitenkaan otettu huomioon.

Ratasuunnittelun tekniset lähtökohdat (Lentoradan lisätarkastelu, Oikoradan mahdolliset uudet asemanpaikat. Sito Oy, 2011)

Lähtökohtaisesti raskaan raideliikenteen raidoilla asemien etäisyyden tulisi olla vähintään kaksi kilometriä. Nykyisten asemien etäisyydet pää- ja rantaradalla vaihtelevat 1,8 – 12,6 kilometrin välillä. Taajamajuna-asemien laituripituutena on käytetty 230 metriä. Matkustajalaiturin vähimmäisleveys on 2,5 metriä, kun laiturin on reunalaituri, ja 3,3 metriä, kun laiturin on välilaituri. Välilaiturin pään lähialueella sallitaan viiste, jossa laiturin kapenee 2,5 metrin levyiseksi. Leveyteen vaikuttavat myös junan sallittu nopeus (vaikuttaa vaara-alueen leveyteen), kulkuväylien sijainti ja tyyppi, matkustajien samanaikainen lukumäärä laiturilla (matkustajien vaatima lisätila jokaiselle alkavalle 100 matkustajalle on 0,5 metriä), huoltoliikenne sekä laiturille tulevat kiinteät rakenteet.

Laituri on sijoitettava ensisijaisesti suoralle rataosalle. Jos laiturin sijoitetaan kaarteeseen alueelle, säteen minimiarvo laiturialueella on 600 m. Laiturialueella raiteen kallistus voi olla maksimissaan 60 mm, (lupa-arvo on 100 mm). Pituuskaltevuuden maksimiarvo laiturialueella on 5 promillea, suositusarvo on kuitenkin 2,5 promillea. Laituri voi sijaita taitepisteen ja pyöristyskaaren alueella, kunhan pituuskaltevuus ei ylitä viittä promillea.

Henkilölaiturin viereisellä raiteella junan nopeus voi olla maksimissaan 200 km/h. Korkeammat nopeudet vaativat erilliset laituriraiteet.

Alustavan karttatarkastelun perusteella näiden kriteerien soveltaminen pääradalle ei aiheuttaisi rajoitteita uuden asemanpaikan sijoittamiseksi Palopuron alueelle.

Lähiliikenteen uudet asemanpaikat (Liikennevirasto, Ramboll Finland, 2015)

Tässä työssä on tarkasteltu uusien seisakkeiden toteuttamismahdollisuuksia Keravan ja Riihimäen sekä Keravan ja Lahden välisillä rataosuuksilla. Toteuttamismahdollisuuksia on tarkasteltu maankäytön, ratatekniikan ja liikenteellisen toimivuuden näkökulmasta. Samalla on tarkasteltu nykyisten seisakkeiden tarkoituksenmukaisuutta, mikäli matkustajamäärät ovat alhaiset ja seisakkeiden maankäyttö ei kehity. Selvityksen tarkasteluvuodet olivat 2025 ja 2040. Tarkasteluissa on oletettu, että Pasila–Riihimäki -hankkeen ensimmäinen vaihe on toteutettu vuoteen 2025 mennessä ja toinen vaihe toteutetaan vuosien 2025 ja 2040 välillä.

Maankäytön kehittymisen näkökulmasta potentiaalisimpia uusia seisakkeita ovat pääradalla Kytömaa ja Ristikytö. Monniin suunnitteilla olevan maankäytön mahdollistama väestökasvu on kohtalainen, mutta asuminen on suunniteltu pääosin pientalovaltaiseksi, mikä ei merkittävästi tue raideliikenteen kysyntää.

Palopuron maankäytön ei tämänhetkisten suunnitelmien mukaan arvioida kehittyvän merkittävästi selvityksen tarkasteluajanjaksolla. Junaliikenteen toimivuuden näkökulmasta Ristikytön pysähdys on mahdollista lisätä H- ja R-junien aikatauluihin jo nykyisellä ratainfrastruktuurilla (edellyttäen että seisake on toteutettu). Palopuron ja Monnin seisakkeet voidaan ottaa käyttöön jos niiden ympäristön maankäyttö kehittyy riittävästi, vaikka seisakkeiden sijainti kaksiraiteisella osuudella lisääkin liikenteen häiriöherkkyyttä.

Junatarjonnan kehittämispoluksi suositellaan seuraavaa:

1. Hyödynnetään nykyisten laituripituuksien ja nykyisen kaluston mahdollistamat maksimijunapituudet
2. Keravan pysähdys lisätään Eil-lisäjunille kun matkustajamäärien kasvu sitä edellyttää
3. Seuraavan vyöhykeliikenteessä käytettävän lähijunakaluston hankinnassa huomioidaan kasvava istumapaikkakapasiteettitarve (kaksikerroksisen kaluston hankkiminen)
4. Mäntsälän ja Haarajoen laitureita pidennetään junapituuden kasvattamisen mahdollistamiseksi
5. Lisätään Z-junalle uusi vuoro ruuhkatuntien aikana
6. Pääradan välityskykyä parannetaan Pasila–Kerava-välillä ensisijaisesti nykyisessä ratakäytäväsä. Välityskyvyn parantaminen on järkevää tehdä samassa yhteydessä Pasila–Riihimäki-hankkeen toisen vaiheen kanssa.
7. Toteutetaan Pasila–Riihimäki-hankkeen 1. ja 2. vaihe ja parannetaan samassa yhteydessä Joensuu–Riihimäki-välin välityskykyä
8. Kasvatetaan pääradan lähijunatarjontaa matkustajamäärien kehittymisen edellyttämällä tavalla.

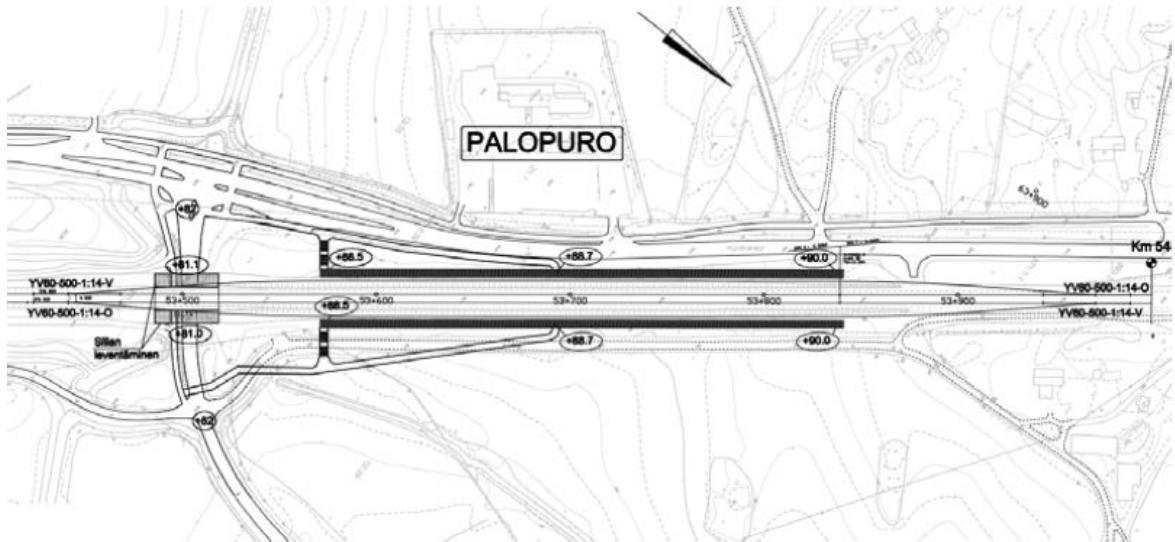
Asemanpaikan ratatekniset reunaehdot

Pääradan suurin sallittu nopeus on tarkasteltavalla välillä 200 km/h. Laituripituuksina käytettiin 270 m, joka on käytössä myös muilla kyseisen rataosan lähiliikenteen laitureilla. Laiturin leveydenä käytettiin 4,0 m. Laiturit on sijoitettu pääradan nykyisten raiteiden viereen rakennettaville lisäraiteille. Palopuron ja Monnin kohdalla laiturit voitaisiin periaatteessa sijoittaa myös pääraiteille, mutta turvallisuuden kannalta sijoittaminen sivuraiteille on suositeltavaa. Sivuraiteet voivat samalla toimia ohituspaikkoina.

Palopuron seisake:

Palopuron seisake on esitetty sijoitettavaksi kilometrivälille 53+580 – 53+850. Reunalaiturit on sijoitettu koulun kohdalle uusille pysähtymisraiteille. Kyseisessä radankohdassa on pitkä suora osuus sekä etelän suunnassa loiva kaarre ($R > 2950$ m), joten geometria ei rajoita laitureiden sijoittamista. Esitetyssä kohdassa pituuskaltevuus on etelään viettävä 0,003.

Laitureiden välinen kevyen liikenteen yhteys on esitetty järjestettäväksi nykyisen alikulkusillan (km 53+500) kautta. Sillalle on esitetty porras- ja luiskayhteydet, huoltoyhteydet voidaan järjestää suunniteltujen luiskayhteyksien kautta. Nykyinen Jokelantie kulkee aivan radan vieressä pääraiteiden länsipuolella, laiturin pohjoispäässä nykyinen tie ja laiturit ovat lähes samassa korkeustasossa. Laiturit on mahdollista sijoittaa etelämmäksi tai pohjoisemmaksi, mikäli sijainti on maankäytöllisesti tai turvallisteknisesti parempi.



Kuva 8. Palopuron seisakkeen suunniteltu sijainti.

Kuva XXX: Palopuron tulevan lähijunaseisakkeen suositeltu sijaintipaikka

Kunnallistekniikan verkosto

Takojan asemakaava-alueelle on rakennettu vesihuollon verkosto (vesi+jätevesi).

- Siirtoviemäri Kaukas- Palopuro – Kalteva
- Vesiosuuskunnan perustaminen/ Ridasjärven vesiosuuskunnan toiminta-alueen laajentaminen Palopurolle
- Päijänne-tunneli (tunnelin kummallakin puolella on 200 metrin levyinen suoja-alue, jonka vaikutus maankäyttöön rinnastuu lähinnä pohjavesialueeseen).
- Gasumin maakaasuputki (turvavyöhyke 16 metriä)

Melu

Esiselvitys pääradan melu- ja värinähaitoista rataosilla Kerava – Riihimäki ja Riihimäki - Hausjärvi. (Uudenmaan liitto C58, 2007).

Tärinä

Hyvinkään kaupungin eteläpuolella Palopurossa (km-väli 52+000 - 53+500) sijaitsevat pehmeikkö-kohteet 36-37. Pehmeiden maakerrosten (Sa, Si) paksuus vaihtelee pehmeikkökisterin mukaan välillä 2 m...9 m. Raiteet on perustettu maanvaraisesti.

Alustavissa mallilaskennoissa tärinäluokan C alue ulottuu 50 m...200 m etäisyydelle raiteesta tärinäluokasta riippuen ($G=3000...4500 \text{ tn}$, $v=80 \text{ km/h}$).

Hyvinkään eteläpuolisilla alueilla on pehmeikköjä ja keskustan alueella maaperä on hienohiekkaa ja silttiä. Pehmeikköalueiden kohdalla tärinäselvitykset ovat aina tarpeen, kun suunnitellaan uusia rakennusalueita tai rakennuksia radan varteen.

Melu

Vuoden 2003 meluselvityksen mukaan pääradan nykyisen liikenteen aiheuttama yli 55 dB melualue ulottuu ilman maasto esteitä tai rakennuksia päivällä noin 260-310 metrin päähän radasta sen molemmin puolin. Yöllä, jolloin noudatetaan tiukempaa 50 dB ohjearvoa (uusilla alueilla 45 dB), melualue ulottuu noin 490-650 metrin päähän radasta sen molemmin puolin (950- 1200).

Melun leviäminen pääradalta sen ympäristöön perustuu Oikorata Kerava/Järvenpää – Lahti - ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus, 1996). saatuihin teoreettisiin melualueisiin (ns. putkimalli). Todellisuudessa melu alueet jäävät monin paikoin esitettyä kapeammaksi maaston muotojen ja rakennusten aiheuttaman meluestevaikutuksen takia. Toisin sanoen kuvatut käyrät esittävät melun leviämistä huonoimmillaan.

EU:n ympäristömeludirektiivin mukaiset laskennat (2012) ja pääradan parannuksen YVA-selostus (2010) ovat tuoreimpia rautatiemelutiedon lähteistä.

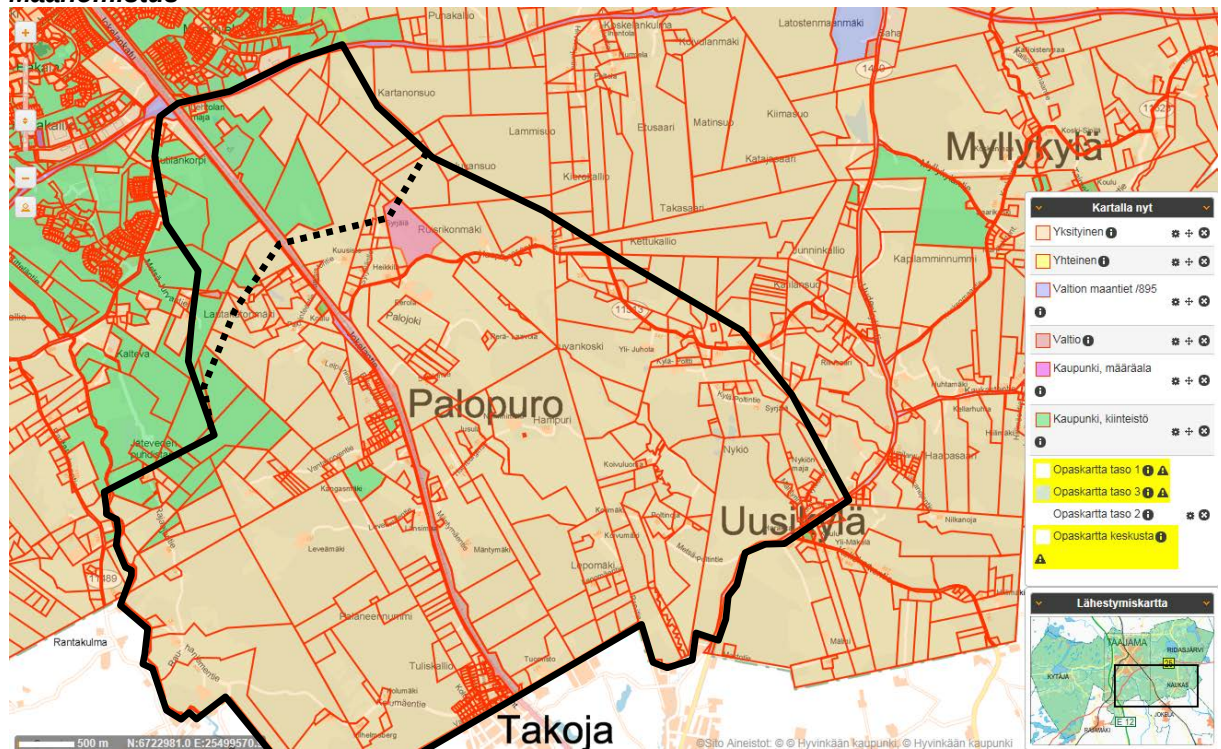
Pilaantuneet maat

Tiedossa olevat mahdollisesti pilaantuneen maaperän kohteet (Maaperän tilan tietojärjestelmä MATTI)

- Suotulan romualue, Jokelantie 601
 - o Likaava toiminta: varastointia, romunkeräys
- Harakan ampumarata

Lisäksi välittömästi suunnittelualueen ulkopuolella sijaitsevat:

- Kaltevan jätevedenpuhdistamo
- Nastatiekko Ky, Uudenkyläntie 450
 - o Likaava toiminta: savikiekkotehdas

Maanomistus

Alueen maanomistus on pääosin yksityistä. Kaupungilla on hieman maanomistusta suunnittelualueen luoteiskulmassa.

3.2 Suunnittelutilanne**Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet**

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

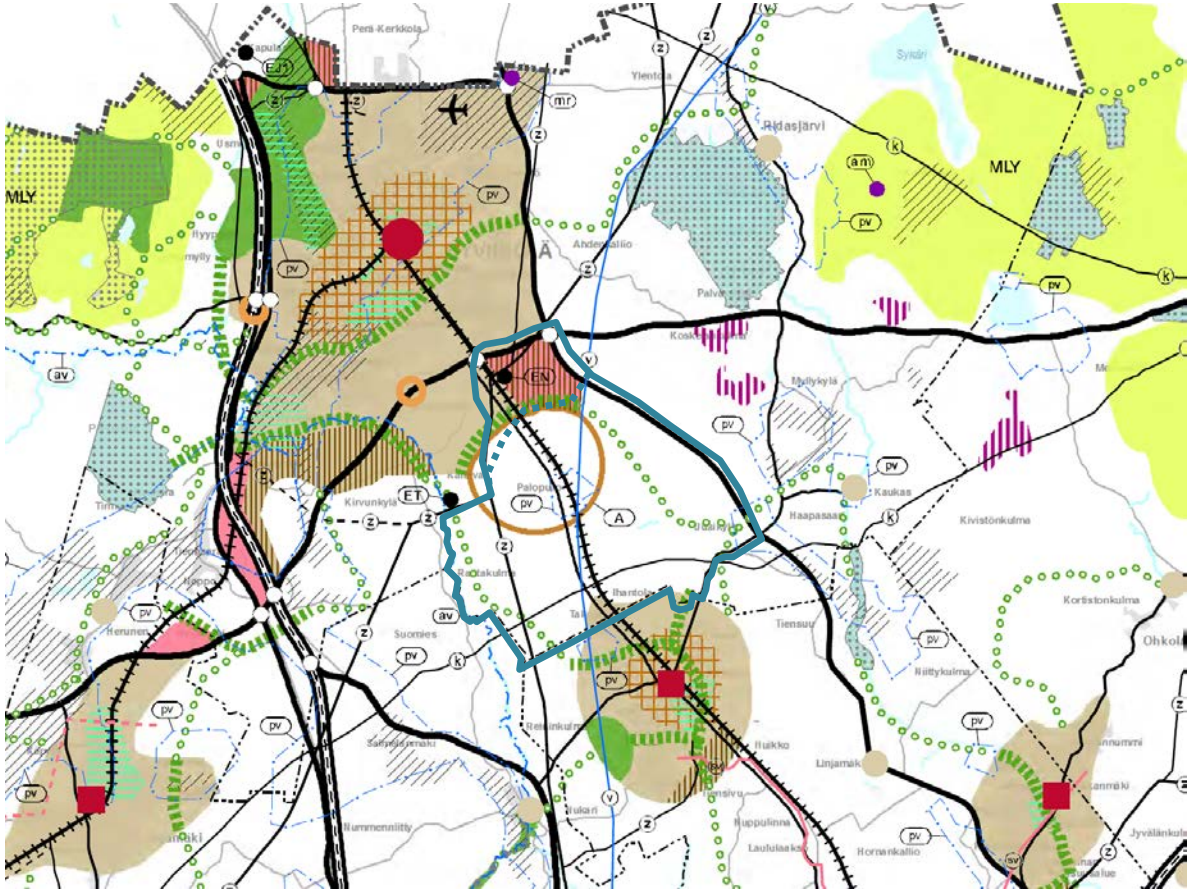
- toimiva aluerakenne
- eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
- toimivat yhteysverkot ja energiahuolto
- Helsingin seudun erityiskysymykset
- luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Maakuntakaava

Metropolimaakunnan tuleva kasvu ohjataan keskuksiin, ratojen varsille ja rannikon myötäisesti. Joukkoliikenne on avainasemassa. Nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja täydennetään.

Kaavan tähtäin on yli 20 vuoden päässä, jolloin asukkaita ennakoidaan olevan 430 000 nykyistä enemmän. Asumista ja työpaikkoja on tulossa etenkin nykyisen Pääradan ja rakenteilla olevan Kehäradan asemanseuduille sekä laajentuvan metroverkon vyöhykkeelle.



Maakuntakaavayhdistelmä, jossa on mukana maakuntavaltuustossa hyväksytty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

Maakuntakaavatilanne

Oheinen yhdistelmäkartta esittää Maakuntakaavojen epävirallisen yhdistelmän 2012, johon sisältyvät

- o Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu),
- o Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava (vahvistettu),
- o Itä-Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu),
- o Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava (vahvistettu), ei aluevarauksia Hyvinkäällä
- o Uudenmaan 2. Vaihemaakuntakaava (ehdotus, maakuntavaltuusto hyväksyi 20.3.2013; vahvistettavana ympäristöministeriössä).

Kaavamääräykset ja -merkintöjen selitykset löytyvät lähtötietoraportista.

Palopuron alue on osoitettu pääosin raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalueena. Asemanseudun pohjoispuolitse on soitetu viheryhteystarve. Maakuntakaavassa näkyvät myös Palopuron pohjavesialue, päärata, Jokelantie yhdystienä, itäisen radanvarsitien varaus seututienä, Päijännetunneli (v) ja maakaasuputki (k). Lisäksi Vantaanjoen vartta ja kylän koillispuolitse on osoitettu virkistysreitit.

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
 Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue	Merkintä on kehittämisperiaatemerkintä. Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä, pääasiassa maakuntakaavan suunnittelukauden jälkeen toteutettavat uusiin raideliikenneasemiin tukeutuvat alueet.	Ennen alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavoituksessa. Alueelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa käyttöä raideliikenteeseen tukeutuvan asemanseudun kehittämisalueena.

 Viheryhteystarve	Merkinnällä osoitetaan virkistysalueverkostoon ja ekologiseen verkostoon kuuluvat viheryhteydet ja -alueet.	Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet, alueen maisema-arvot, arvokkaiden luon- tokohteiden säilymisen sekä lajiston liik- kumismahdollisuudet. Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.
---	--	--

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 9.12.2013 - 15.1.2014. 4. vaihemaakuntakaava täydentää ja tarkistaa hyväksytyjä maakuntakaavoja. 4. vaihemaakuntakaava täydentää ja tarkistaa hyväksytyjä maakuntakaavoja. Siinä määritellään suuret yhteiset kehittämissuunnitelmat seuraavien teemojen osalta:

- elinkeinot ja innovaatiotoiminta
- logistiikka
- tuulivoima
- viherrakenne
- kulttuuriympäristöt

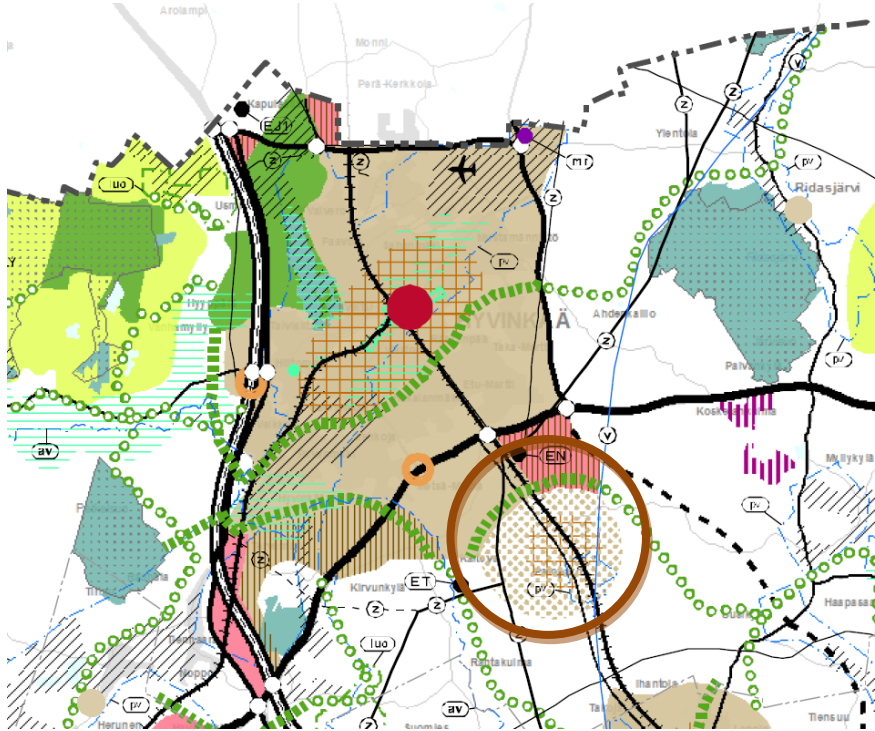
Maakuntahallitus päätti 3.2.2014 §4, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään siten, että 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä arvioidaan Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman aiheuttamat muutostarpeet suhteessa 2. vaihemaakuntakaavaan erityisesti asemanseutujen osalta ja huomioidaan ne tämän 4. vaihemaakuntakaavan valmistelussa. Käytännössä tämä tarkoittaa Palopuron ja Ristikydön tulevien asemanseutujen ympäristön maankäytöllisen tarkastelun ottamista mukaan tällä maakuntakaavakierroksella.

Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan ehdotus oli lausunnoilla helmikuun 2016 loppuun asti.

Palopuro on esitetty raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue. Merkinnällä osoitetaan uusiin raideliikenneasemiin tukeutuvat taajamatoimintojen alueet.

Alueelle on annettu suunnittelumääräyksiä:

- Aluetta koskee taajamatoimintojen aluetta koskevan suunnittelumääräyksen lisäksi seuraava määräys: Kuntakaavoituksessa alueen maankäyttö on suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi. Uuden aseman tarkempi sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.
- Uuden raideliikenneyhteyden ja aseman suunnittelu sekä alueen maankäyttö tulee kytkeä toisiinsa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen.
- Olemassa olevan raideliikenneyhteyden uuden aseman suunnittelu ja alueen maankäyttö tulee kytkeä toisiinsa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden aseman sitovaan toteuttamispäätökseen.



Lisäksi alueen keskusta on osoitettu tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkinnällä. Merkinnällä osoitetaan tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestäväan liikennejärjestelmään. Suunnittelumääräyksen mukaan aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyteen.

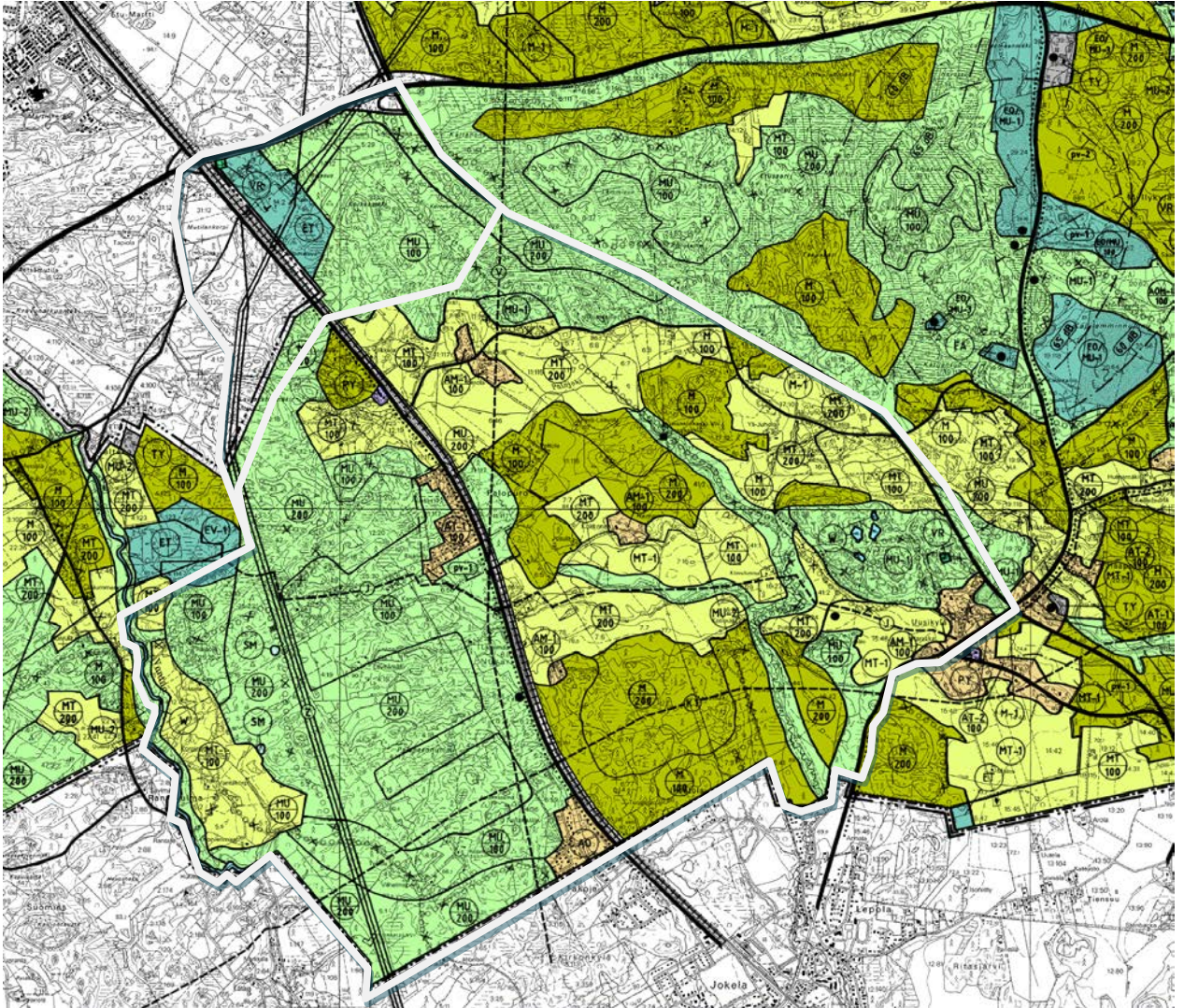
Palopuron asemanseudun ja Hyvinkään taajatoimintojen alueen väliin on edelleen osoitettu viheryhteystarpeen merkintä. Merkinnällä osoitetaan virkistysalueverkostoon ja ekologiseen verkostoon kuuluvat viheryhteydet ja -alueet. Suunnittelumääräyksenä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet, alueen maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen sekä lajiston liikkumismahdollisuudet. Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.

Lausuntojen pohjalta aineisto tarkentuu kaavaehdotukseksi, joka tulee nähtäville vuoden 2016 aikana.

Yleiskaava

Alueella on voimassa Palopuron – Ridasjärven osayleiskaava, joka on saanut lainvoiman 9.4.2004.

Yksityiskohtaiset kaavamääräykset löytyvät lähtötietoraportista. Osayleiskaavassa on tutkittu tilakohtaisesti rakennuspaikkojen enimmäismäärä sekä vyöhykkeittäin rakennuspaikan minimipinta-ala. Palopuron taajama on osoitettu pientaajaman alueena (AT-1) ja Takoja alue erillispientalojen alueena (AO). Rakennusoikeus on siirretty muualle maa- ja metsätalousalueilta (MT-1), maatalousalueilta (MT-1) ja maa- ja metsätalousalueilta, joilla on ulkoilun ohjaamistarvetta ja ympäristöarvoja (MU-1). Maankäyttöä rajoittava myös mm. Päijännetunneli (v), kaasuputki (k1) ja sähkölinjat (z).

**Asemakaava**

Suunnittelualueen eteläosassa nk. Takojan alueella on voimassa asemakaava, joka on vahvistettu vuonna 1981.

KUUMA – maankäytön kehityskuva

KUUMA-hallitus hyväksynyt 24.10.2012

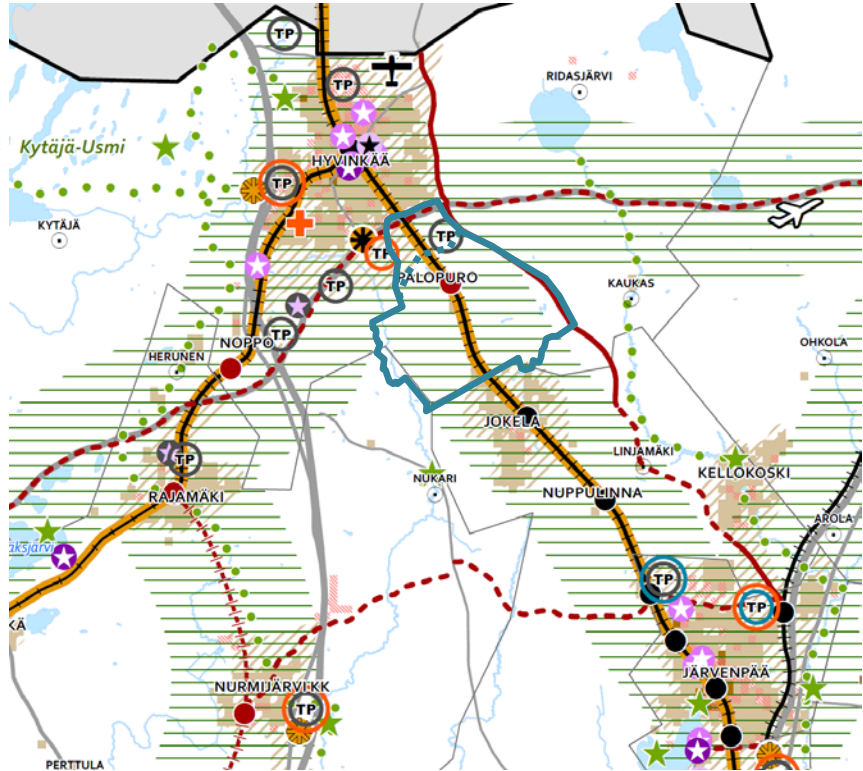
Yleistavoitteet:

- Suunnitellaan metropolialuetta toiminnallisena kokonaisuutena. Määritellään KUUMA-kuntien yhteinen aluevisio (maankäytön, asumisen ja liikenteen strategialinjaukset) osana metropolialuetta.
- Suunnitellaan uudisrakentaminen keskuksiin ja taajamiin ensisijaisesti olemassa olevaa rakennetta hyödyntäen tukemaan seudullisen joukkoliikenteen (erityisesti raitieliikenteen) edellytyksiä ja monipuolisia palveluja.
- Tutkitaan kaupunkirakenteen vyöhykkeisyyttä: olevia kaupunkimaisia alueita, maaseutumaisina alueina kehittyviä alueita sekä niiden välisiä alueita. Määritellään yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tarpeet ja periaatteet kullakin vyöhykkeellä. Kehitetään yhdyskuntarakennetta suunnitelmallisesti.

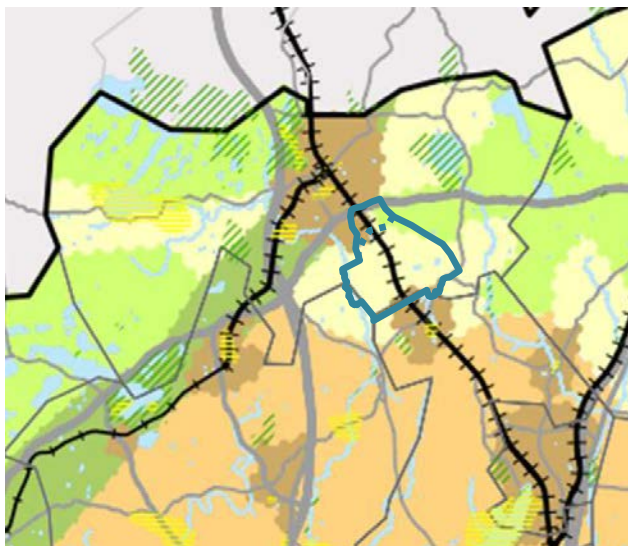
Karttamerkinnit

Uusi merkittävästi täydentyvä tp-alue keskusta-alueen ulkopuolella:

- TP Teollisuuslogistiikka
- TP Tiedeteknologia
- TP Palvelu
- Uusi keskusta-alueen ulkopuolella sijaitseva vähittäiskaupan suuryksikkö (tilaa vieraileva kauppa)
- Rakennettavaksi oleva keskusta-alueen ulkopuolella sijaitseva vähittäiskaupan suuryksikkö (tilaa vieraileva kauppa)
- Potentialinen osaamiskeskus/innovaatioympäristö:
- Valtion tutkimuslaitos
- Yliopiston sivupiste
- Ammattikorkeakoulu
- Ammattioppilaitos
- Sairaala
- Merkittävimmät kehitettävät luonto- ja kulttuurimatkailukohteet
- Kehitettävä seudullinen matkailureitti
- Henkilöliikenteen rata
- Tavaraliikenteen rata
- Uusi henkilöliikenteen rata
- Metro
- Parannettava rata
- Uusi tie
- Merkittävästi parannettava tie
- Kehittämisyöhyke (MAL 2020)
- Yhteystarve
- Nykyinen raiteliikenteen asema
- Uusi raiteliikenteen asema
- Uusi metroasema
- Nykyinen lentoasema
- Uuden lentoaseman sijaintivaihtoehto
- Nykyinen lentokenttä
- Nykyinen/kehitettävä satama
- Merkittävä nykyinen/kehitettävä vierassatama
- Auutustaajama, kylä tai kylämainen alue
- Nykyinen asukastiheys 5-70 as./ha
- Nykyinen asukastiheys yli 70 as./ha
- Nykyinen työpaikkatiheys yli 5 t/ha
- Maakuntakaavan taajamatoimintojen alue



Tavoitteena on säilyttää KUUMA-alueen eriluonteiset vyöhykkeet ja korostaa niiden ominaispiirteitä ja eroja. Kehityskuva kuvaa tilannetta vuonna 2035. Rakennetut vyöhykkeet maakuntakaavaehdotuksen taajamarajausten mukaisia. Vuoden 2035 jälkeen mahdolliset uudet avaukset maankäytössä muuttavat esimerkiksi muuntuneen maaseutuvyöhykkeen alueita rakennetuksi vyöhykkeeksi. Palopuro sijoittuu perinteensä säilyttäneelle maaseutuvyöhykkeelle, mutta ydinalueen on tarkoitus muuttua rakennetuksi vyöhykkeeksi tarkasteluvuoden jälkeen. Suunnilleen Haapasaarentien pohjoispuolella levittäytyy metsäinen selännevyyhyke.



- rakennettu vyöhyke
- Salpausselkä I
- metsäinen selännevyyhyke
- muuntunut maaseutuvyöhyke
- perinteiset piirteensä säilyttänyt maaseutuvyöhyke
- pienipiirteinen "mosaiikki" (järvet, selänteet, maatalous)
- rannikko- ja saaristovyyhyke
- maakuntakaavan maisema- ja/tai kulttuuriympäristökohde
- maakuntakaavan virkistys- ja/tai luontokohde

Eri tyyppisten vyöhykkeiden ominaispiirteisiin ja uudisrakentamisen sijoittamiseen liittyviä tavoitteita:

Palopuron kyläsuunnitelma

Palopuron kyläyhdistys on teettänyt alueelle kyläsuunnitelman, joka pitää sisällään myös maankäyttösuunnitelman.

Kyläsuunnitelma piti sisällään kylän nykytilanteen inventoinnin, asukaskyselyn ja opinnäytetyönä tehdyn maankäyttösuunnitelman. Kyläläisten asukaskyselyssä esiin tuomat tavoitteet on tuotua esiin tavoiteluvussa.

Palopuroon agroekologinen symbioosi¹

Hyvinkään Palopurolle on syntynyt usean luomutilan ja muun toimijan yhteistyöverkosto Knehtilän tilan ympärille. Tavoitteena on synnyttää energia- ja ravinneomavarainen tuotantomalli, joka on valtakunnallisesti monistettavissa. Ideana on hyödyntää maatalojen toiminnasta syntyviä biomassoja sekä niistä aiheutuvia ravinnevirtoja keskitetysti, paikallisesti ja omavaraisesti. Tehokas ravinteiden kierrätys säästää luonnonvaroja ja vähentää ravinteiden huuhtoutumista Itämereen.

Toimintamallia edistetään kesällä 2015 alkaneessa Helsingin yliopiston hallinnoimassa Palopuron agroekologinen symbioosi -hankkeessa. Hankkeen toteuttavat Helsingin yliopiston maataloustieteiden laitos ja Luonnonvarakeskus yhteistyössä alueen yrittäjien ja laitetoimittajien kanssa. Hanke toimii ajalla 2015–2016 ja se on saanut rahoituksen ympäristöministeriön RAKI-ohjelmasta.

3.3 Selvitysten kokoaminen ja täydentäminen

Perustiedot suunnitelmista ja selvityksistä on koottu erilliseen lähtötietoraporttiin. Uusia selvityksiä tarvitaan mm. maisemasta ja rakennetusta ympäristöstä sekä maa- ja metsätalouden edellytyksistä. Viranomaisneuvottelujen ja asukaspalautteen myötä voi tulla esiin myös muita selvitystarpeita.

Toimintamallia edistetään kesällä alkaneessa Helsingin yliopiston hallinnoimassa Palopuron agroekologinen symbioosi -hankkeessa. Hankkeen toteuttavat Helsingin yliopiston maataloustieteiden laitos ja Luonnonvarakeskus yhteistyössä alueen yrittäjien ja laitetoimittajien kanssa. Hanke toimii ajalla 2015–2016 ja se on saanut rahoituksen ympäristöministeriön RAKI-ohjelmasta.

¹ <http://blogs.helsinki.fi/palopuronsymbioosi/>

4 VAIKUTUSTEN ARVIONTI

Yleiskaavan selostuksessa esitetään yhteenveto kaavan vaikutusten arvioimiseksi laadituista selvityksistä sekä kaavan vaikutukset

- yhdyskuntarakenteeseen
- rakennettuun ympäristöön
- luontoon
- maisemaan
- liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen järjestämiseen
- teknisen huollon järjestämiseen
- talouteen
- terveyteen
- sosiaalisiin oloihin
- kulttuuriin
- muut kaavan merkittävät vaikutukset

Osallisilla on mahdollisuus ottaa kantaa arvioinnin riittävyyteen.

Selvitystarvetta arvioitaessa kiinnitetään huomiota niihin kysymyksiin, joita kaavalla ollaan ratkaisemassa

5 OSALLISET

- Kaava-alueen ja lähiympäristön maanomistajat ja -haltijat
- Kaava-alueen ja lähiympäristön asukkaat sekä muut mahdolliset alueen sekä lähiympäristön käyttäjät
- Kaupunginhallituksen jaostot, lautakunnat ja johtokunnat
- Kaupungin toimialat (asiantuntijat):
 - o tekniikka ja ympäristö: kunnallistekniikka (kadunsuunnittelu, liikennesuunnittelu, puistoyksikkö), tonttipalvelut, rakennusvalvonta, ympäristöpalvelu, ympäristöterveydenhuolto, Hyvinkään Vesi
 - o keskushallinto: tilakeskus, elinkeinopalvelut
 - o sivistystoimi: varhaiskasvatus, perusopetus, liikuntapalvelut, kaupunginmuseo
 - o perusturva
- Uudenmaan liitto
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus
- Museovirasto, Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
- Liikennevirasto
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä (HSL), Pääkaupunkiseudun Vesi Oy
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Metsäkeskus Häme-Uusimaa
- ProAgria Uusimaa, Etelä-Suomen maa- ja kotitalousnaiset
- Helsingin metropolialueen kunnat ja naapurikunnat: Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vihti, Riihimäki, Hausjärvi, Loppi.
- Verkonrakentajat:
 - Caruna Oy, Fingrid Oyj, TeliaSonera Oyj, Elisa Oyj, DNA Palvelut Oy, Hyvinkään Lämpövoima Oy, Gasum Oy, Ritasjärven vesiosuuskunta, Pääkaupunkiseudun vesi.
- Hyvinkäällä toimivat yhdistykset, kuten:
 - o Palopuron kyläyhdistys ry, Hyvinkää-seura
 - o Vantaanjoen ja Helsingin seudun vesiensuojeluyhdistys, Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys
 - o Ahdenkallion seudun hirvimiehet ry, Hyvinkään Palojoen metsästysyhdistys, Hyvinkään riistanhoitoyhdistys
 - o Metsänhoitoyhdistys Uusimaa, MTK-Nurmijärvi, Hyvinkään- Riihimäen seudun metsätalonomistajat ry

- o Hyvinkään yrittäjät
- o Hyvinkään latu, Hyvinkään retkeilijät, Hyvinkään hiihtäjät, Hyvinkään hiihtoseura, Tahkon veteraanit, Hyvinkään rasti, Hyvinkään pyöräilijät.

6 OSALLISTUMISEN JA VUOROVAIKUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN

Aloituvsvaihe (2012-2014)

Palopuron osayleiskaavan laadinta tuli tavoitteeksi vuoden 2012 talousarviossa. Osayleiskaavatyön ohjelmointi aloitettiin Keskustaaajaman osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen loppuvuonna 2012, mutta työtä on viivästyttänyt yleiskaava-arkkitehdin siirtyminen toisen työnantajan palvelukseen ja viran täyttämättä jättäminen toistaiseksi säästösyistä. Suunnittelun aikataulua on jouduttu lykkäämään myös 2. vaihemaakuntakaavan edellyttämän seudullisen suunnittelun tarpeen vuoksi.

Vuonna 2013 järjestettiin Palopuron asukkaille ja alueella toimiville yhdistyksille kaksi työpajamuotoista keskustelutilaisuutta, joissa kerättiin tavoitteita ja ideoita yleiskaavoituksen pohjaksi. Yhteenve-to keskustelutilaisuuksista on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on laadittu pääosin vuonna 2014. Siinä esitetään:

- osayleiskaavan alustavat tavoitteet
- suunnittelun lähtötiedot ja uusien selvitysten tarve
- keskeiset osallistahot ja vuorovaikutusmenettelyt kaavan laatimisen eri vaiheissa
- osayleiskaavan vaikutusten arvioinnin periaatteet.

Perustiedot suunnitelmista ja selvityksistä kootaan erilliseen lähtötietoraporttiin (alustava raportti liitteenä). Uusia selvityksiä tarvitaan mm. asemanseudun sijainnista ja liikennejärjestelmästä, ekologisista yhteyksistä, maisemasta ja rakennetusta ympäristöstä sekä maa- ja metsätalouden edellytyksistä. Lisäksi luontoselvitystä tulee laajentaa kattamaan koko suunnittelualue. Viranomaisneuvottelujen ja asukaspalautteen myötä voi tulla esiin myös muita selvitystarpeita.

Palopuron osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 22.8. – 22.9.2014. Suunnitelmasta saatiin 5 viranomaislausuntoa ja 9 mielipidettä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute ja vastineet niihin

Viranomaislausunnoissa erityisesti huomioon otettavia ovat Keski-Uudenmaan maakuntamuseon vaatimus tehdä kaavatyön yhteydessä tarkempi selvitys alueen kulttuurihistoriallisista arvoista ja mahdollisista suojelutavoitteista. Lisäksi alueen kulttuurimaiseman ja alueen ominaisuutteen säilymisen kannalta on olennaista, että laajoja peltoaukeita säilytetään.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toi jälleen esiin vähimmäisvaatimuksen uuden perustettavan lähijunaliikenteen asemanpaikan asukas- tai työpaikkapohjaksi, vähintään 10 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä. HSL painottaa, että väestömäärän tulisi olla lähempänä 15 000 asukasta, jotta junaliikenne olisi riittävän kustannustehokasta. Liikenneviraston hankkeessa Pasila-Riihimäki -rataosuuden välityskyvyn parantamiseksi on varmistettu Palopuron aseman tekninen toteutettavuus.

Lisäksi HSL tuo esille, että Jokelantien varteen on määritelty myös parannettava seudullinen pyöräilyn seutureitti (PÄÄVE, Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely), joka tulee huomioida osayleiskaavan laadinnassa.

Tuusulan kunnalle on tärkeää löytää uudelle asemalle Hyvinkään ja Jokelan asemien välimaastosta sellainen sijainti, että sen ympäristöön voidaan sijoittaa mahdollisimman tehokkaasti uutta asumista ja palveluita haittaamatta Jokelan kuntakeskuksen suunniteltua kehitystä, mutta mahdollistamalla taajamien luonnollisen yhteen kasvamisen radan suunnassa tulevaisuudessa. Uuden asemanseudun ajoneuvoliikenneyhteydet tulee suunnitella siten, että Jokelantie Tuusulan suuntaan ei oleellisesti ruuhkaudu, sillä tien parantamismahdollisuudet ovat rajalliset olemassa olevan asutuksen ja radan läheisyyden vuoksi. Ekologisia yhteyksiä on tutkittu myös Tuusulassa. Kaksi käytävää ylittää Tuusulan kunnanrajan Palopuron osayleiskaavan alueelle. Yhteyksien jatkuvuus myös Hyvinkäällä tulee osayleiskaavatyössä turvata.

Mielipiteissä H.G Paloheimo Oy:n mukaan Yleiskaavassa tulisi varautua myös Tuusulan kunnan puolella sijaitsevan Jokelan taajaman laajentumiseen Hyvinkään puolelle nykyistä rajaa. Riihimäen-Hyvinkään kauppakamarin mielestä asioita tulisi tarkastella ”helikopteriperspektiivistä” eli mitä ilmiötä on nähtävissä, jotka mahdollisesti vaikuttavat tulevaisuuden elämisen-, yrittämisen- ja liikkumisen tarpeisiin. Lisäksi yhdyskuntateknisten verkkojen haltijat esittivät hallinnoimansa verkot ja niihin liittyvät maankäytön rajoitukset.

Lisäksi Etelä-Suomen Maa- ja kotitalousnaiset / ProAgria Etelä-Suomi ry tarjosi asiantuntijapalveluitaan mm. maatilaselvityksistä sekä maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksistä.

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys piti 10 000 asukkaan väestötavoitetta massiivisena. Yhdistys korosti tavoitteidensa olevan vastaavanlaiset kuin Palopuron asukkaiden: alueen säilyminen maaseutumaisena ja kasvun pysyminen maltillisena, (laajojen ja hyvien peltoaukeiden sekä elinvoimaisten maatilojen säilyttäminen, maatilamatkailun, lähi- ja luomuruuan tuotannon sekä käsityöteollisuuden kehittäminen, peruspalvelujen palauttaminen). Yhdistys toi esille joukon puutteita ja epätasallisyys lähtötietoraportin luontotiedoissa. Ekologisten verkostojen osalta laajoja luonnon ydinalueita on Hyvinkään keskustaajaman molemmin puolin Salpausselkävyöhykkeessä ja myös Vantaanjoen ja Hanko-Mäntsälä 25-tien eteläpuolella. Niiden väliset ekologiset yhteydet ovat yhtenäisiä eikä sitä saa kaavoilla katkaista. Valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) mukaisesti luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet tulee ottaa huomioon.

Palopuron maaseutuyrittäjät korostavat, että Palopuron junaradan itäinen puoli on viljavaa, perinteistä maatalousaluetta, ja se on jo tänään merkittävä luomuyrittäjien keskittymä Uudellamaalla. Monimuotoista maaseutupienviikitystä tulee kehittää ja tukea, jotta maaseutu voidaan säilyttää elävänä ja vetovoimaisena. Toiveena on, että junaradan itäpuolelle ei kaavoiteta asuntoalueita. Kaupungilta toivotaan ajoissa annettua neuvontaa ja konsultointia viranomaisten taholta, jotta erilaiset lupaprosessit voitaisiin viedä läpi sujuvasti ja ilman yllätyksellisiä, ylimääräisiä kustannuksia. Tärkeää olisi muun muassa mahdollistaa erilaisten olemassa olevien tilojen käyttötapa muutokset. Lisäksi kaupungilta toivotaan parempaa infrastruktuuria (sähkönjakelun luotettavuus, mahdollisuus liittyä kunnallisteknisiin verkostoihin, paremmat tietoliikenne yhteydet). Maaseutuyrittäjien tavoitteena on pyrkiä tekemään Palopuron radan itäpuolesta aktiivinen maaseutuyrittäjyyden keskittymä, joka luo Hyvinkään kaupungille positiivista mainetta ja vetovoimaa monipuolisilla maaseutupalveluillaan sekä eettisesti ja ekologisesti tavoitteellisella toiminnallaan niin lähiympäristössä kuin myös koko metropolialueella. Tarkoituksena on kehittää yhteinen kattobrändi.

Annettavissa vastineissa korostuvat edellä esiin tuotujen tavoitteiden huomioiminen jatkosuunnittelussa sekä tietopohjan laventaminen valmisteluvaiheen aikana tehtävillä selvityksillä. Kiireellisimmäksi on arvioitu luontoselvityksen tekeminen suunnittelualueen eteläosassa sillä osalla suunnittelualueella, joka ei ole sisällynyt aiempiin luontoselvityksiin (Yli-Jurvan luontoselvitys, keskustaajaman osayleiskaavan laajentumisalueiden luontoselvitykset, vaihe I ja II). Lisäksi etenkin liito-oravien ja myös muiden ns. direktiivilajien osalta pitää tarkistaa, yhtenäistää ja ajantasaistaa olemassa olevaa tietopohjaa. Ekologisten verkostojen osalta pitää selvittää, mihin itä-länsisuuntainen maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys voidaan sijoittaa.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin Helsingissä 12.3.2015 neuvotteluissa korostuivat seuraavat aihepiirit:

Muinaisjäännökset: Museoviraston Arkeologian osaston toimittaman kannanoton mukaan Hyvinkäällä on vuonna 2001 tehty arkeologinen perusinventointi. Tämä inventointi ei kattanut historiallisen ajan muinaisjäännöksiä, mutta alueen asutushistorian perusteella Museovirasto ei pitänyt näiden inventoimista tarpeellisena.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisemat: Keski-Uudenmaan maakuntamuseon mukaan jo aiemmin on todettu päivitystarve rakennus- ja maisemainventoinneille. Keski-Uudenmaan museo osallistuu kohteiden arvotustyöhön. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan tärkeitä asioita ovat rakennusinventoinnin päivittäminen sekä viljelymaiseman arvojen ja ominaispiirteiden tunnistaminen: peltoalueet, metsänraajat, kylien rakenne. Yleiskaavassa on mahdollisuus antaa inventoitujen arvojen säilymistä edistäviä suojelumääräyksiä.

Väestö- ja työpaikkapohja uudelle lähijunaliikenteen asemalle: HSL korosti, että yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tulisi ensi sijassa perustua olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämiseen, kuten Palopuron tapauksessa onkin. Aseman toteuttamisen kannalta olisi mitoitusta järkevämpää nostaa noin 15 000 asukkaaseen. Rakentamisen aikana nousee kysymys infran mitoituksista ja vaiheistuksesta alueelle. Jotta Palopuron seisakkeelle saataisiin hyvä palvelutaso, on pääradan parantamista suunniteltava pidemmälle kuin Jokelaan, johon hankkeen 2. vaihe päättyy.

Liikenneverkko. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan tulossa olevaan rakennemallivaiheeseen liittyy myös liikennejärjestelmän suunnittelu, missä ELY haluaa mukana. Alue on selkeästi raideliikennepainotteinen. VAT:ien mukainen valtion viranomaisten raideliikenteen edistämismallivaiheeseen liittyy myös Liikennevirastoa, joten se ei voi vetäytyä kehittämisvastuusta.

Itäisen radanvarsitien osalta Keski-Uudenmaan logistiikan väylien selvitys viestittää tarpeesta poistaa tällainen epätoivottu liikenne pois Jokelantieltä. Itäisen radanvarsitien varaus on ollut kaavoissa jo vuosikymmeniä.

Liikennemelu ja -täriä. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan melun ja täriän lähteet ovat alueilla selkeitä. OAS:ssa viitatuista selvityksistä ovat vanhentuneita, uusimpia selvityksiä ovat EU:n ympäristömeludirektiivin mukaiset laskennat (2012) ja pääradan parannuksen YVA-selostus (2010). Lisäksi olisi syytä tutkia tarkemmin melutilannetta vilkkaimpina aikoina (milloin ovat?) ja yömelua. Raidemelu koetaan 5 dB vähemmän häiritsevänä kuin tieliikenteen melu. Raideliikenteessä yömelu on tärkeä ottaa huomioon.

Pohjavedet. Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan Palopurolle on pieni pohjavesialue, joka pitää turvata.

Hulevedet. Uudenmaan ELY-keskuksen toimittaman kannanoton mukaan Palopuron osayleiskaava-alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota Palojoen tulvakäyttäytymiseen. Rakentaminen tulvavaara-alueelle ei ole hyväksyttävää, ja rakentamisessa tulee huomioida suositukset alimmista rakentamiskorkeuksista. Toisaalta rakennettujen alueiden hulevesien käsittelylle ja pidättämiselle tulee asettaa sellaiset määräykset, että jo nykyisellään tulvaherkän Palojoen virtaamisen äärevöityminen on mahdollisimman vähäistä.

Luontoselvitykset: Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan että liito-orava ja lepakkoselvitykset tulisi tehdä alueella kattavasti. Liito-oravaa oli osittain selvitetty aikaisemmin, mutta päivitys ja täydennys koko alueelta tulisi tehdä.

Valmisteluvaihe (2014- 2017)

Osayleiskaavan varsinainen valmisteluvaihe alkoi osallistumis- ja arviointisuunnitelman hyväksymisen jälkeen ja päättyy, kun kaupunginhallitus asettaa kaavaluonnoksen nähtäville. Valmisteluvaiheessa tarkennetaan tavoitteita, laaditaan ja täydennetään perusselvityksiä, muodostetaan vaihtoehtoisia rakennemalleja ja arvioidaan niiden vaikutuksia, sekä laaditaan varsinainen osayleiskaavaluonnos. Luonnoksen valmisteluaikataulu riippuu myös 4. vaihemaakuntakaavan etenemisestä.

Valmisteluvaiheen ensimmäisessä osassa laaditaan, arvioidaan ja vertaillaan **rakennemalleja**, joissa esitetään vaihtoehtoisia tapoja sijoittaa yhdyskuntarakenteen keskeisiä elementtejä. Rakennemalleissa tarkastellaan yhdyskuntarakenteen keskeisten toimintojen sijoittumisperiaatteita. Palopuron alueella rakennemalleihin vaikuttavat ennen kaikkea rautatieaseman mahdolliset sijoittamispaikat.

Valmistelun aikana on kerätty asukaspalautetta verkkokyselyin, asukastilaisuuksissa ja työpajoissa. Tarvittaessa järjestetään viranomaispalavereita. Rakennemallit asetetaan nähtäville 3.6.2016 ja niistä voi antaa palautetta 2.9.2016 saakka. Rakennemalleja esitellään yleisötilaisuudessa elokuussa 2016.

Saadun palautteen ja 4. vaiheen tarkistetun maakuntakaavaehdotuksen sisällön perusteella valitaan osayleiskaavaluonnoksen laadinnan perusteeksi valittava malli tai mallien yhdistelmä. Rakennemalleja käsitellään myös kaupunginhallituksessa.

Valmisteluvaiheen toisessa osassa valmistellaan **osayleiskaavaluonnos** vaihtoehtojen vertailun ja rakennemalleista saadun palautteen perusteella. Kaupunginhallitus asettaa lopuksi kaavaluonnoksen julkisesti nähtäville ja pyytää siitä tarvittavat lausunnot. Osayleiskaavaluonnoksen valmistelu ja nähtäville asettaminen ajoittuvat vuoteen 2017.

Ehdotusvaihe (2017-2018)

Osayleiskaavaaluonnoksesta saatu palaute vastineineen käsitellään kaupunginhallituksessa, joka päättää jatkosuunnittelun periaatteista. Ehdotusta laadittaessa järjestetään tarpeen mukaan yleisötilaisuuksia, sidosryhmäkuulemisia ja viranomaispalavereita. Kaavaehdotus hyväksytään kaupunginhallituksessa, joka asettaa ehdotuksen julkisesti nähtäville ja pyytää tarvittavat lausunnot. Nähtävilläolon jälkeen järjestetään toinen viranomaisneuvottelu.

Kaavan hyväksyminen (2018)

Yleiskaavaehdotuksesta saadusta palautteesta riippuen kaupunginhallitus joko päättää vastineiden perusteella ehdotuksen muuttamisesta tai, ellei muutostarpeita ole, saattaa yleiskaavaehdotuksen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Hyväksymisestä ilmoitetaan niille, jotka ovat sitä nähtävilläoloaikana kirjallisesti pyytäneet ja samalla ilmoittaneet osoitteensa. Mikäli kaavaehdotukseen tehdään merkittäviä muutoksia, se on asetettava uudelleen nähtäville.

Hyväksymispäätöksestä voi edelleen valittaa 30 vrk:n kuluessa Helsingin hallinto-oikeudelle. Valitusajan päätyttyä tai mahdollisia valituksia koskevan ratkaisun saatua lainvoiman kaavan voimaantuloa ilmoitetaan kuulutuksella.

Tietoja kaavasta ja sen etenemisestä löytyy koko kaavaprosessin ajan tietoja kaavoituksen kotisivuilta (www.hyvinkaa.fi/palopuro).

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 kaavoituksen verkkosivuilla sekä saatavilla kaavayksiköstä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi antaa palautetta kaavayksikköön asian valmistelijalle, kaava-arkkitehti Mika Ahoselle.

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

8 YHTEYSTIEDOT

Osayleiskaavatyötä johtaa kaavoituspäällikkö Anne Jarva. Osayleiskaavan laatimisesta vastaa kaava-arkkitehti Mika Ahonen (p.040 155 4274). Osayleiskaavaa valmistelevat myös yleiskaavasuunnittelija Hannu Lindqvist (p. 040 155 4275) ja kaava-avustaja satu Laaksonen (p. .040 155 6338).

Yhteystiedot:

email: etunimi.sukunimi@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 13. elokuuta 2014, täydennetty 03.06.2016