RAKENNEMALLEISTA SAADUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET
Palopuron osayleiskaava

YK

HYVINKÄÄN KAUPUNKI • TEKNIIKKA JA YMPÄRISTÖ • KAAVOITUS • KH 12.12.2016

SISÄLLYSLUETTELO

LAUSUNNOT

L1	Espoon kaupunki
L2	Fingrid Oyj
L3	Gasum Oy
L4	Hausjärven kunta
L5	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
L6	Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)
L7	Hyvinkään Ilmailukerho ry
L8	Hyvinkään kaupunki, kulttuuri- ja vapaa-ajan lautakunta
L9	Hyvinkään kaupunki, opetuslautakunta
L10	Hyvinkään kaupunki, sosiaali- ja terveyslautakunta
L11	Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry
L12	Hämeen liitto
L13	Järvenpään kaupunki
L14	Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
L15	Liikennevirasto
L16	Museovirasto, Arkeologian osasto
L17	Riihimäen kaupunki
L18	Suomen Luonnonsuojeluliitto ry, Uudenmaan piiri
L19	Tuusulan kunta
L20	Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)
L21	Uudenmaan liitto
L22	Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry

YKSITYISET MIELIPITEET (18 kpl)

ESPOO
ESBO

Lausunto

10.02.01
22.8.2016

3628/2014

Kaupunkisuunnittelukeskus

Hyvinkään kaupunki, tekninen keskus, kirjaamo
Kaava-arkkitehti Mika Ahonen, PL 21
05801 HYVINKÄÄ

Espoon kaupungin lausunto Hyvinkään tekniselle lautakunnalle Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdoista

Palopuron osayleiskaavan rakennemalliaineistossa esitetyt tavoitteet ovat yhteneväiset Uudenmaan maakuntakaavan ja Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tavoitteiden kanssa. Palopuron alue on Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu merkinnällä ”raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue”. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava-ehdotuksessa Palopuron alueelle on osoitettu ”raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue” sekä ”tiivistettävä alue” -merkinnät. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050:ssa Palopuron alue on osoitettu uutena metropolin palvelukeskuksena.

Kaikkien vaihtoehtojen mitoitus on lähes sama eli noin 10 000 asukasta ja ne perustuvat uuteen asemaan pääradan varrella. Siten ne toteuttavat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden aluerakennetta perustuen raideliikenneyhteyteen. Rakennemallit 1 ja 2 tiivistävät nykyistä yhdyskuntarakennetta siten, että alueelle syntyy Helsingin seudun tavoitteiden mukainen raideliikenteeseen tukeutuva toimiva ja monipuolinen asunto-, työpaikka- ja palvelukeskus. Rakennemalleissa ei ole varauduttu merkittävään työpaikkarakentamiseen.

Yhteisenä piirteenä rakennemalleille 1,2 ja 3+4 on tiivis keskustatoimintojen alue asemaan tukeutuen, kerrostalopainotteisuus ja suhteellisen samankokoinen asukasmitoitus. Palopuron aseman käyttöönoton mahdollisen viivästymisen näkökulmasta on hyvä, että on tutkittu myös rakennemallia 0+, jossa Palopuron väestöpohjaa vastaava rakentamisen määrä sijoitetaan muualle Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen. 0+ -rakennemallissa Hyvinkään keskustaajamaa täydennetään ja laajennetaan sekä Palopuron vaihtoehdoksi uudisalueena on tutkittu Nopon aluetta valtatien 3 länsipuolella.

Rakennemalleissa 1 ja 2 asemanseutu sijoittuu Hyvinkään keskustaajaman ja Palopuron kylän väliin. Rakennemallissa 1 asema sijoittuu lähelle Hyvinkään ja Jokelan nykyisten asemien puoliväliä, mikä lienee ratateknisesti ja radan liikennöinnin kannalta hyvä ratkaisu. 3+4 -yhdistelmämallissa asema sijoittuu vanhan Palopuron kylän yhteyteen täydentäen kylää ja laajentaen taajamarakennetta kylän ympäristössä merkittävästi. 3+4 -mallin asemanpaikan toteutuskelpoisuutta ei ole kuitenkaan kaava-aineiston mukaan selvitetty, mikä vähentää 3+4 -mallin perusteltavuutta kehittämispolkuna. 0+ -rakennemallissa Nopon alueen rakentamisen haasteena olisi erillisyys keskustaajamasta.

Uuden asemanseudun identiteetti ja tukeutuminen toisaalta vanhaan Palopuroon, eli ns. Cityyn ja sen identiteettitekijöihin, on merkittävä seikka jatkosuunnittelussa. Rakennemalli 1 sitoo Palopuron olemassa olevan taajaman osaksi uutta asemanseutua säilyttäen kuitenkin alueen luonteen.

Rakennemallivaihtoehdot antavat hyvät lähtökohdat kaavaluonnoksen työstämiselle.

Kaupunkisuunnittelukeskus

Torsti Hokkanen
Kaupunkisuunnittelujohtaja
050 413 2163
torsti.hokkanen@espoo.fi

Liitteet

Jakelu

-

1.9.2016

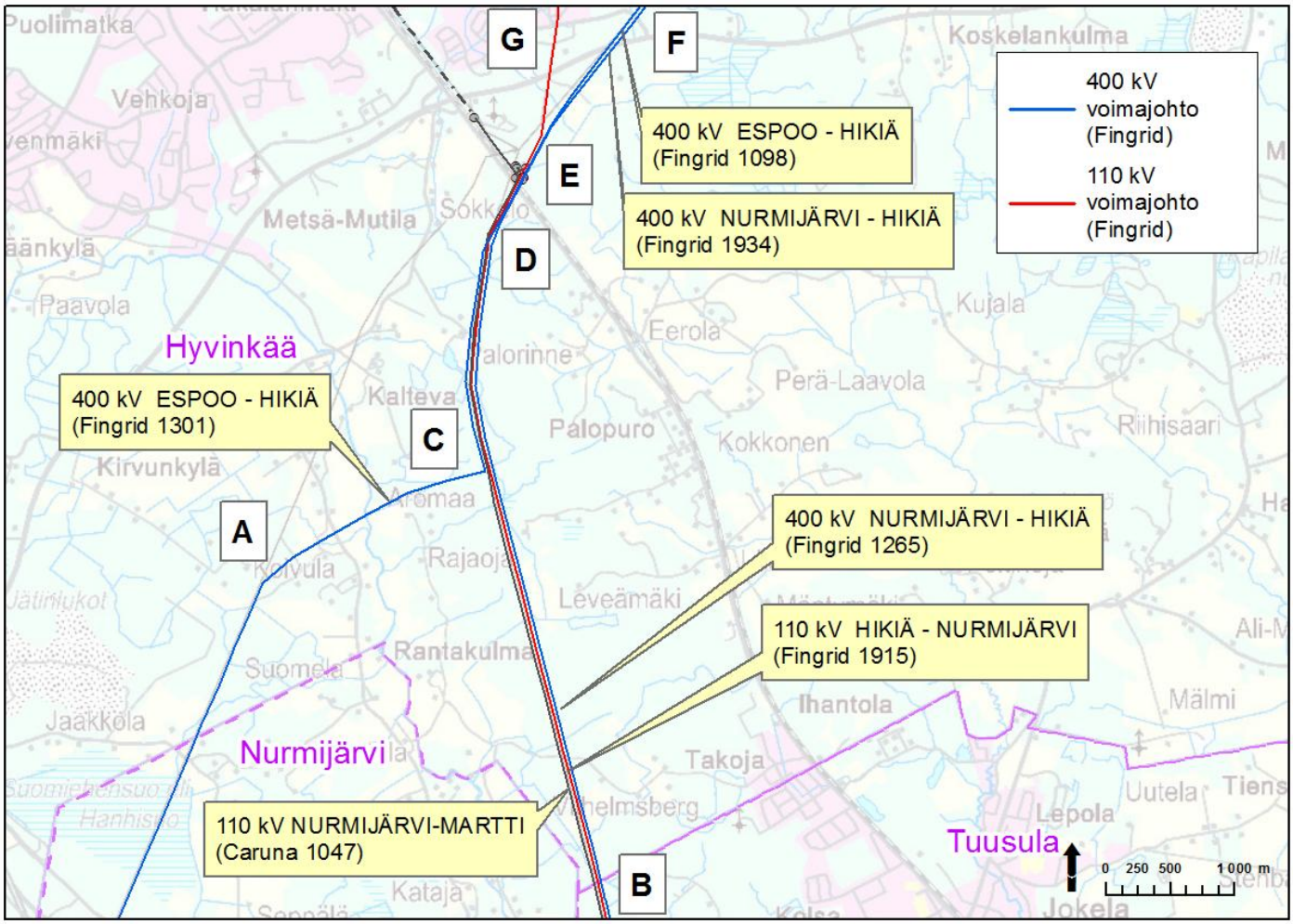
Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
tekniikka@hyvinkaa.fi.

Lausuntopyyntö 1.6.2016

Palopuron osayleiskaavan rakennemallit

Kiitämme yhteydenotosta ja lausumme seuraavaa:

Osayleiskaavan alueella on useita Fingridin voimajohtoja (kuva 1). Olemme toimittaneet tiedot voimajohdoista ja lausuneet kaavan lähtökohdista 23.9.2014. Tässä lausunnossa on esitetty päivitetyt tiedot voimajohdoista kokonaisuutena, sillä kaava-alue on laajentunut ja myös voimajohtoja koskevat tiedot ovat hieman muuttuneet.



Kuva 1. Osayleiskaava-alueen voimajohdot. Fingrid Oyj:n 110 kV voimajohdot punaisella viivalla ja 400 kV voimajohdot sinisellä viivalla.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

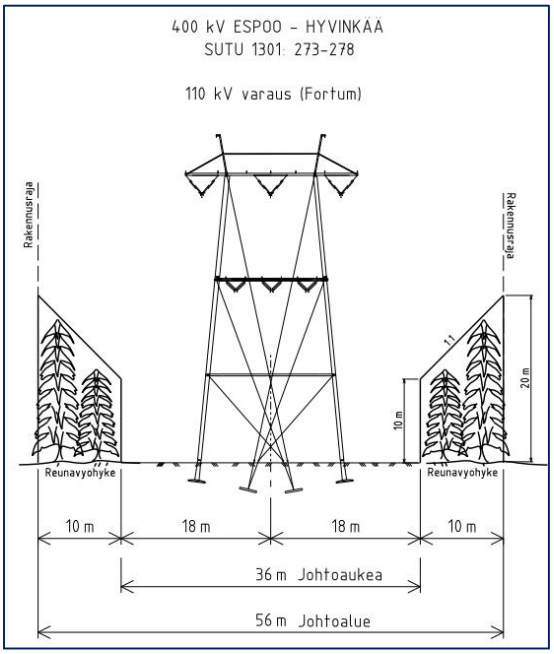
Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

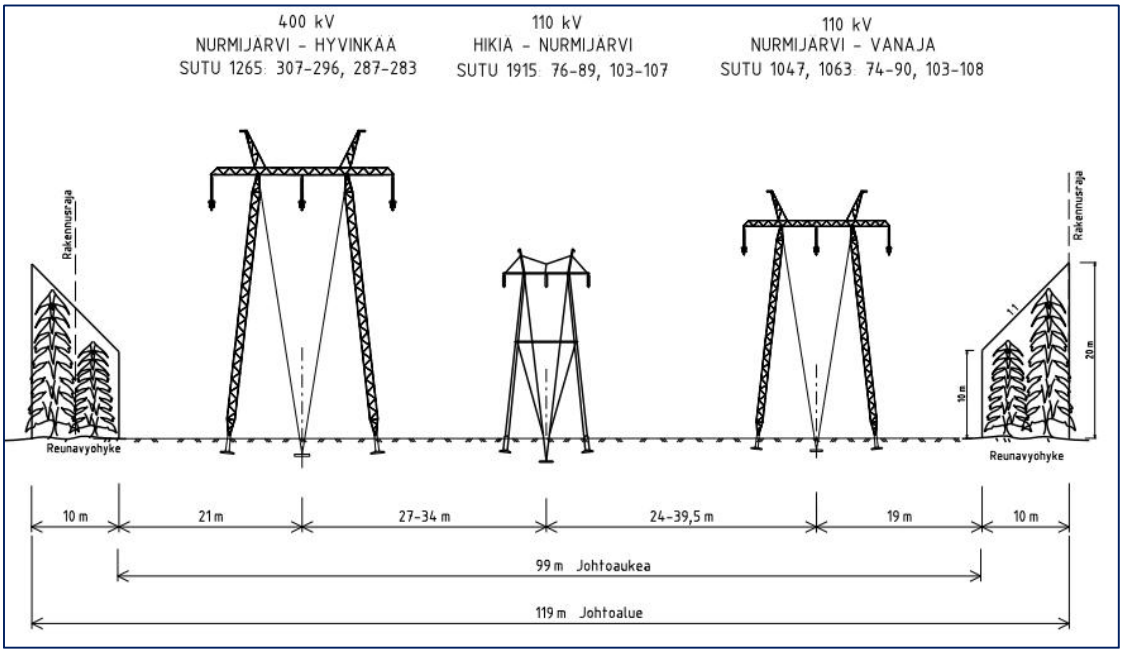
Osayleiskaavan alueella on seuraavia erilaista poikkileikkauksia:

- **Poikkileikkaus A-C (kuva 2):** Kaava-alueen länsiosassa 400 kV voimajohdolle Espoo-Hikiä on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 56 metriä leveälle johtoalueelle. Johtoalue muodostuu 36 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusta merkitsevät rakennusrajat ulottuvat johtoalueen ulkoreunoihin molemmin puolin.



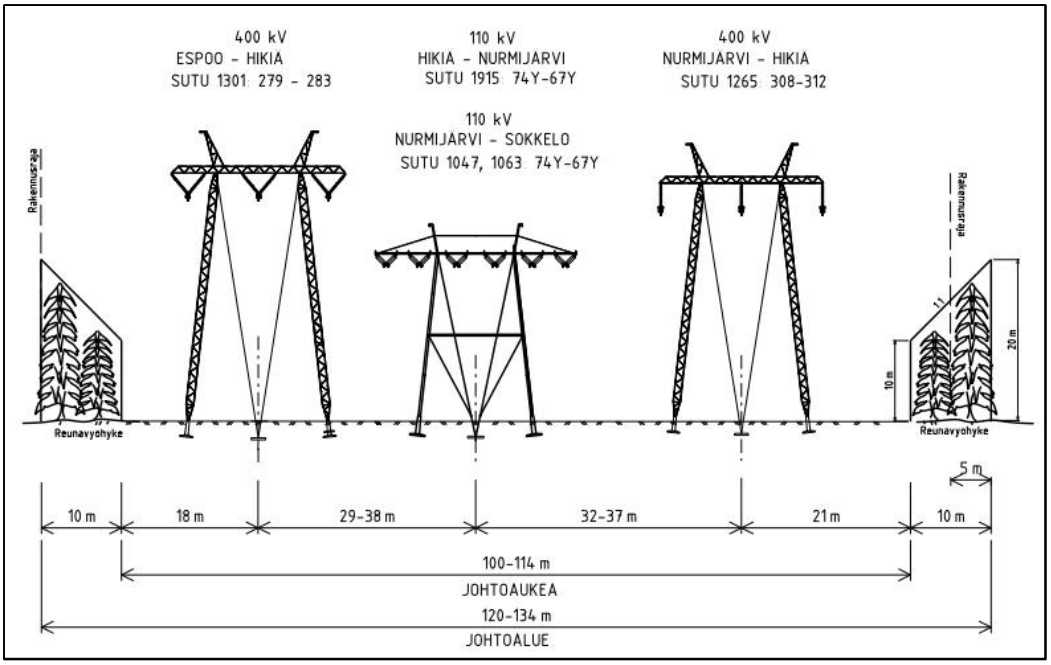
Kuva 2. Poikkileikkaus A-C.

- **Poikkileikkaus B-C (kuva 3):** Kaava-alueen etelärajalta Kaltevaan (kohtaan, jossa 400 kV Espoo -Hikiä yhtyy voimajohtoalueeseen) voimajohdoille on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 119 metriä leveälle johtoalueelle. Johtoalue muodostuu 99 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusta merkitsevät rakennusraja ulottuu 26 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjasta voimajohtoalueen itäpuolella.



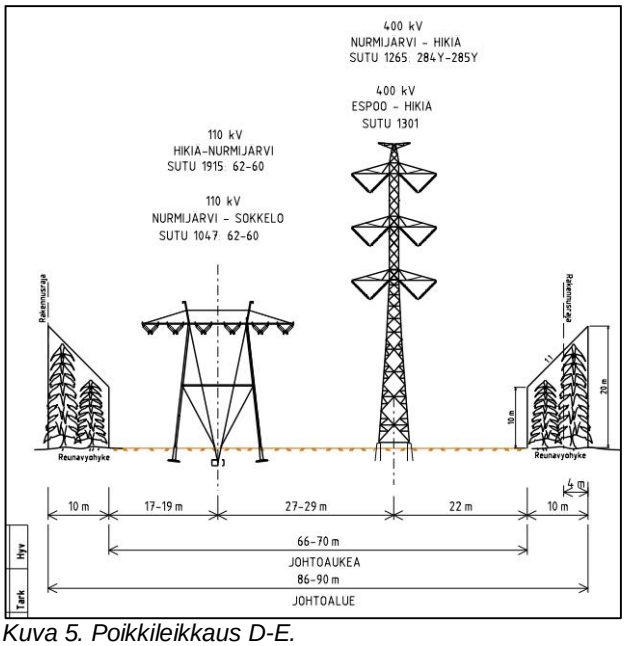
Kuva 3. Poikkileikkaus B-C.

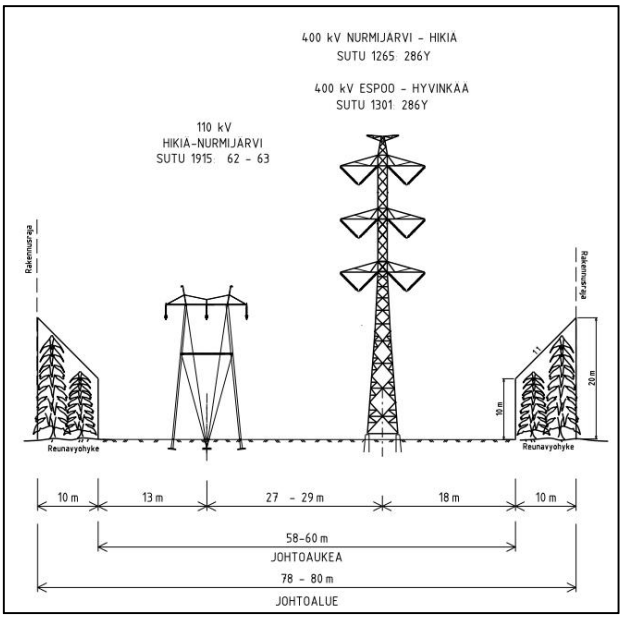
- **Poikkileikkaus C-D (kuva 4):** Kaltevasta pohjoiseen voimajohdoille on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 120 - 134 metriä leveälle johtoalueelle. Johtoalue muodostuu 100 - 114 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusta merkitsevä rakennusraja ulottuu 26 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjasta voimajohtoalueen itäpuolella ja johtoalueen ulkoreunaan voimajohtoalueen länsipuolella.



Kuva 4. Poikkileikkaus C-D.

- **Poikkileikkaus D-E (kuva 5):** Radan ylittävällä osuudella 400 kV voimajohdot ovat yhteispylväissä. Voimajohdoille on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 78 - 90 metriä leveälle johtoalueelle kohdasta riippuen. Johtoalue muodostuu 58 - 70 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusta merkitsevä rakennusraja ulottuu 28 metrin etäisyydelle 2x400 kV voimajohdon keskilinjasta voimajohtoalueen itäpuolella ja johtoalueen ulkoreunaan voimajohtoalueen länsipuolella. Radan pohjoispuolella rakennusraja ulottuu ulkoreunoihin myös johtoalueen itäpuolella 2x 400 kV voimajohdon osalta (286 Y-pylväs).

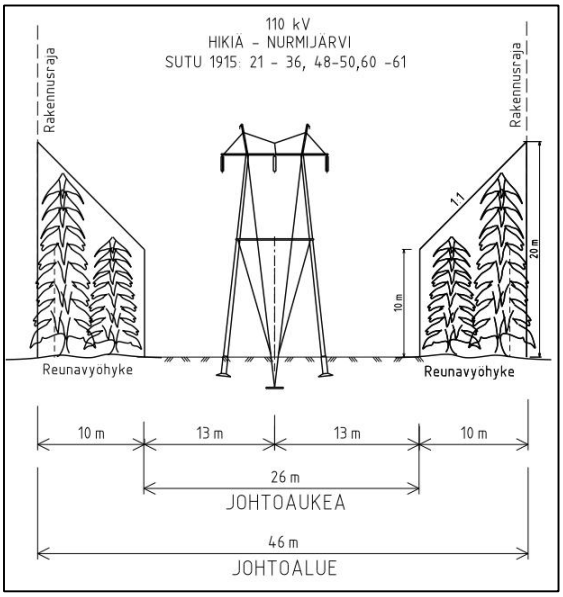




Kuva 5. Poikkileikkaus D-E.

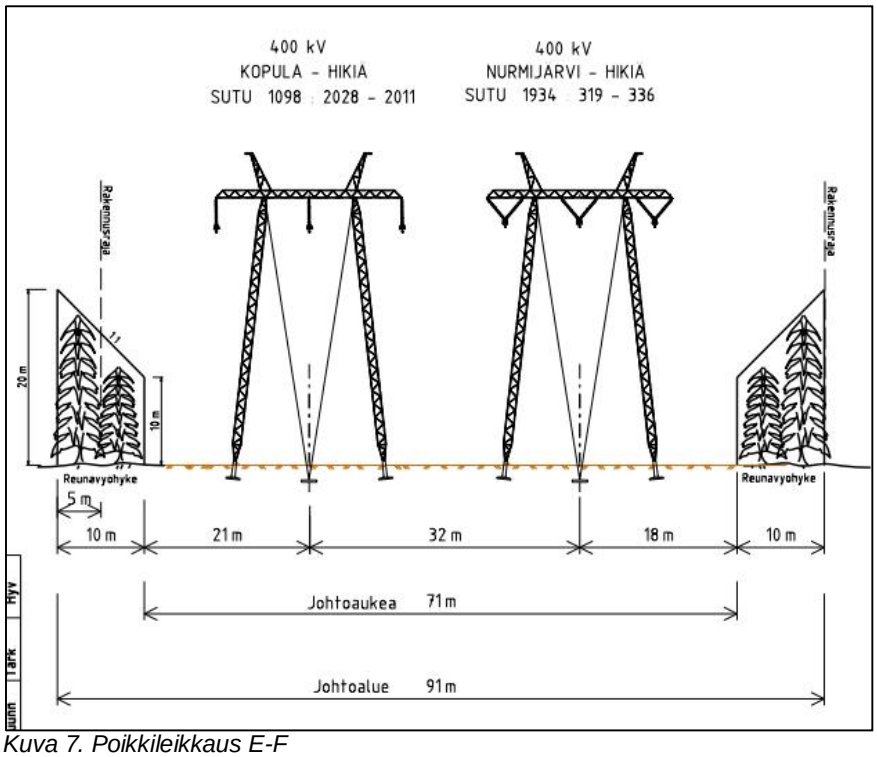
- **Poikkileikkaus E-G (kuva 6):** 110 kV voimajohtoa varten on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 46 metriä leveälle johtoalueelle. Johtoalue muodostuu 26 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusta merkitsevä rakennusraja ulottuu johtoalueen ulkoreunoihin molemmin puolin.

1.9.2016



Kuva 6. Poikkileikkaus E-G.

Poikkileikkaus E-F (kuva 7). 400 kV voimajohdoille on lunastettu kiinteistön käyttöoikeuden supistus 91 metriä leveälle johtoalueelle. Johtoalue muodostuu 71 metriä leveästä johtoaukeasta ja johtoaukean molemmin puolin olevista 10 metriä leveistä reunavyöhykkeistä. Rakennusrajoitusta merkitsevä rakennusraja ulottuu 26 metrin etäisyydelle 400 kV voimajohdon keskilinjasta voimajohtoalueen länsipuolella ja johtoalueen ulkoreunaan voimajohtoalueen itäpuolella.



Kuva 7. Poikkileikkaus E-F

Voimajohtojen lähialueen maankäyttöä rajoittavat voimajohtoalue ja rakennusrajoitusalue. Voimajohdon rakennusrajoitusalue on ehdoton raja, jonka sisäpuolelle ei voi osoittaa rakentamista. Uusissa voimajohdoissa nämä ovat pääsääntöisesti yhtä leveät katsottuna voimajohdon keskilinjasta, mutta vanhoissa johdoissa rakennusrajoitusalue saattaa olla kapeampi kuin johtoalue. Fingridillä on pitkän aikavälin tavoitteena päivittää voimajohtojen rakennusrajoitusta merkitsevät rakennusrajat reunavyöhykkeiden ulkoreunaan siten, että rakennusrajoitus koskee koko johtoaluetta. Kaavoituksessa on suositeltavaa, että voimajohtoa varten varattuna alueen osana käytetään johtoalueen kokonaisleveyttä. Näin varmistetaan, että rakennelmien, rakennusten ja voimajohdon väliin jää riittävä etäisyys.

Rakennemalliluonnoksissa on esitetty rakentamista voimajohdon läheisyydessä. Alueiden tarkemmassa suunnittelussa ja rakennusten sijoituksessa tulee ottaa huomioon voimajohdot ja niiden tilantarve. Erityisesti asumisen sijoittamisessa voimajohdon läheisyyteen tulee käyttää harkintaa. Voimajohto suurena rakenteena vaikuttaa alueiden lähimaisemaan sekä viihtyisyyteen.

Voimajohtomerkinnän voisi lisätä myös rakennemalliluonnokseen 0+.

Muistutamme myös seuraavista asioita, jotka tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa:

- Voimajohtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta. Voimajohdon omistajalla on oikeus pitää voimajohtonsa kyseisellä alueella ja oikeus ylläpitää sekä huoltaa sitä.
- Maanomistajan oikeuksia rajoitetaan siten, että maanomistaja ei ilman voimajohdon omistajan lupaa saa pystyttää rakennuksia tai kahta metriä korkeampia muitakaan rakenteita tai laitteita rakennusrajoitusalueelle.
- Voimajohtoaukealle voidaan istuttaa ainoastaan puita tai kasveja, joiden luontainen kasvukorkeus ei ylitä 4 metriä. Myös reunavyöhykkeillä puuston kasvua rajoitetaan.
- Maanomistaja ei myöskään saa harjoittaa johtoalueella sellaista toimintaa, josta saattaa koitua vaaraa johdon käytölle tai kunnossa pysymiselle. Rakennusrajoitusalue koskee maanpäällisiä ja maanalaisia rakennuksia.
- Kaikesta voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla esimerkiksi liikuntatoiminto, ulkoilureitti, rakennelma tai maansiirtotoimenpide, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään annettua kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen toteuttamisessa on voimajohdon kannalta otettava huomioon. Risteämälausunnossa annetaan näkemys suunnitelman toteuttamisen reunaehdoista. Lausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi.

Voimajohdon rajoituksia maankäytölle käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa "Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maakäytön suunnittelussa", joka on ladattavissa Fingridin Internet-sivuilta (http://www.fingrid.fi/fi/verkkohankkeet/luvat%20ja%20lausunnot/ohjeita_kaavoittajalle/Sivut/default.aspx). Oppaasta saa lisätietoa edellä käsitellyistä suunnittelukysymyksistä

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. **Tämä lausunto koskee ainoastaan Fingrid Oyj:n voimajohtoja. Muiden**

1.9.2016

kuin Fingridin omistamien voimajohtojen tietoja tulee kysellä voimajohtojen omistajilta.

Pyydämme lähettämään meille tietoa kaavan etenemisestä. Tätä kaavoitusasiaa Fingrid Oyj:ssä hoitaa Mika Penttilä puh. 030 395 5230.

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

Fingrid Oyj
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
projektipäällikkö

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Lausunto L3

Gasum

LAUSUNTO LAK-2016-0102-TMO 1 (2)

Taneli Ojanen

4.8.2016

1011/14 4.8.16
05.02.01 487702

Hyvinkään kaupunki
Tekniikka ja ympäristö
tekniikka@hyvinkaa.fi

Viite Lausuntopyyntönne 1.6.2016

Asia PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIT

Hyvinkään kaupunki pyytää lausuntoa Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista (3 kpl sekä 0+ -vaihtoehto). Suunnittelualueen eteläreunassa kulkee Gasum Oy:n omistama korkeapaineinen maakaasun siirtoputki DN500. Jokelantien länsipuolelle on rakennettu venttiiliasema mahdollista haaraputken liittämistä varten.

Rakennusten ja rakenteiden suojaetäisyyksistä ja muista maakaasun käyttöön ja turvallisuuteen liittyvistä asioista säädetään maakaasun käsittelyn turvallisuudesta annetussa asetuksessa (551/2009). Suojaetäisyyksiä määritettäessä ulkopuoliset rakennukset jaetaan ryhmiin A ja B. Ryhmään A kuuluvat yleiset kokoontumiseen tarkoitetut rakennukset, kokoontumishuoneistot ja asuinhuoneistot (kerrostalo) sekä räjähteitä tai vaarallisia kemikaaleja käsittelevät laitokset. Ryhmään B kuuluvat asuinhuoneistot (omakotitalo, rivitalo), työpaikkahuoneistot ja muut rakennukset, missä ihmisiä säännöllisesti oleskelee, sekä eräät erityiskohteet.

Maakaasuputken DN500 suojaetäisyysvaatimus asetuksessa tarkoitettuihin kohteisiin on 16 metriä (ryhmä A) tai 8 metriä (ryhmä B).

Rakennemallivaihtoehdoissa on merkintä maakaasun runkolinjasta ja varaus 16 metriä leveää suojavyöhykettä varten, mikä vastaa B-ryhmän kuuluvien rakennusten suojavyöhykettä. A-ryhmään kuuluvan rakennuksen rakentaminen lähemmäs kuin 16 metriä maakaasuputkesta on kielletty. Näin ollen A-ryhmän rakennusten rakennusrajoitusvyöhyke on 32 metriä leveä.

Venttiiliaseman suojaetäisyysvaatimus ryhmään A kuuluviin rakennuksiin/kohteisiin on 50 metriä. Suojaetäisyysvaatimus ryhmään B kuuluviin rakennuksiin/kohteisiin on 25 metriä. Suojaetäisyys mitataan uloimmasta venttiilistä tai kaavinloukusta.

Maakaasuputken kohdalle on merkitty ekologinen yhteys (osin "leveä toimiva yhteys" ja osin "toimiva yhteys"). Merkintä ei saa rajoittaa Gasumin oikeutta maakaasuputken kunnossapitoon. Gasum on velvollinen huolehtimaan siitä, että maakaasuputkilinjalla säilyy näköyhteys merkintäpylväiden välillä, mistä johtuen pensaikko ja muu näkyvyyttä rajoittava kasvillisuus poistetaan putkilinjalta yleensä 5 metriä leveältä alueelta määräajoin.

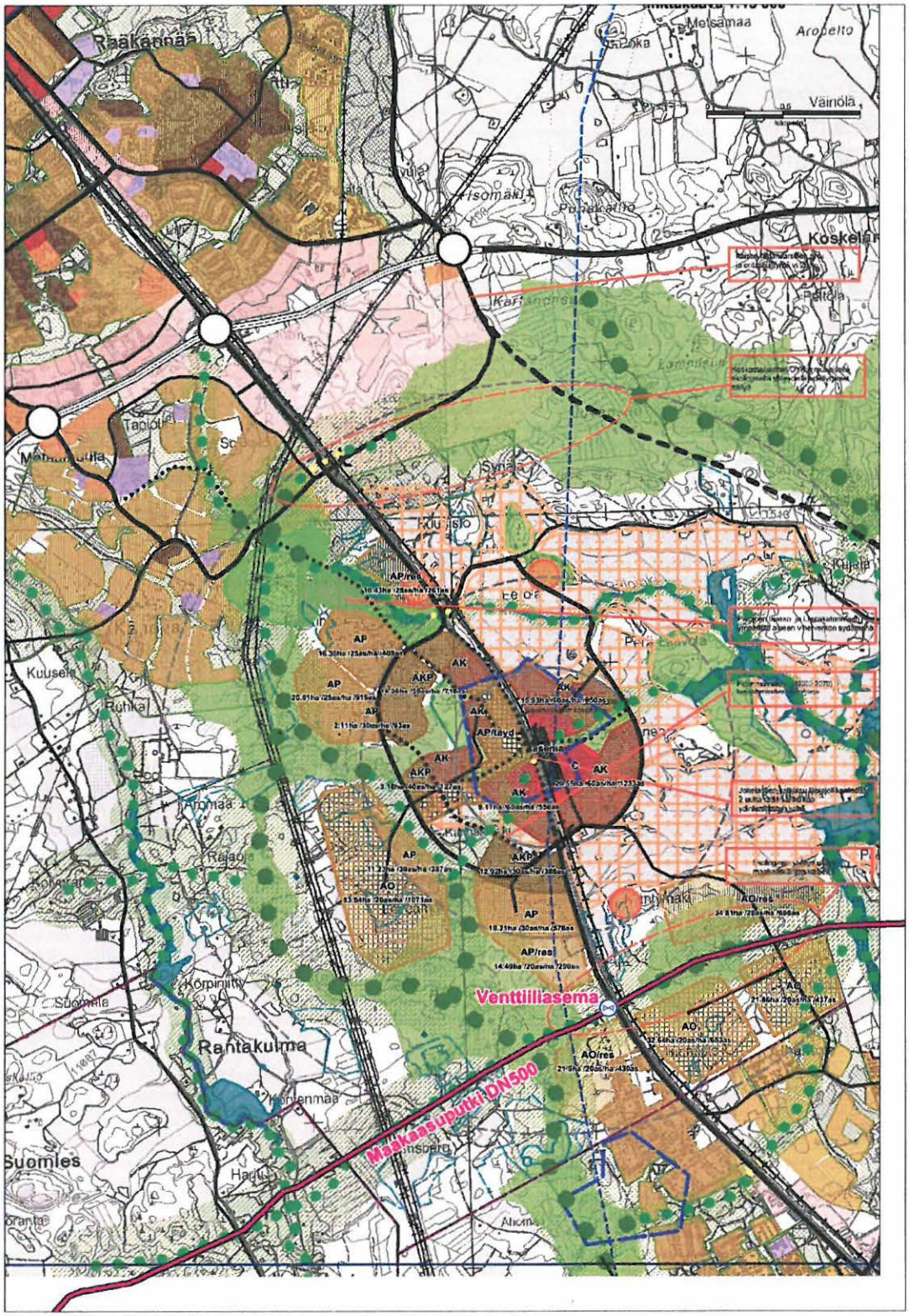
Osayleiskaavan rakennemallit ovat muuten maakaasuputkiston kannalta yhdenvertaisia eikä Gasumilla ole tässä suhteessa huomautettavaa.

Sijainti	Putkiväli:	2210005 Hirvihaara - Takojan liittymä, 5020034 Takojan liittymä, 5020001 Takojan liittymä - Sofieberg	Paalu:	16.06 - 2m
Yhteystiedot	Lausunto:	Taneli Ojanen taneli.ojanen@gasum.fi	020 44 78750	

GASUM OY

Taneli Ojanen
Maanhankintainsinööri

Liitteet Ote asetuksesta 551/2009


Raakannaa
Metsämaa
Aropelto
Vainola
Koskelan
Kuusela
Rutikka
Rajaa
Korpiniitty
Suomala
Rantakulma
Suomies
Venttiilisema
Maakaasuputki DN500
AP
AK
AKP
AO
AO/res
AP/res
AP/layd

OTE

Lausunto L3

N:o 551

Valtioneuvoston asetus maakaasun käsittelyn turvallisuudesta

Annettu Helsingissä 9 päivänä heinäkuuta 2009

Liite 1

3.3 Suojaetäisyydet

Maakaasuputkisto tulee sijoittaa riittävän etäälle ulkopuolisista kohteista. Erityisistä syistä jäljellä mainitut vähimmäisetäisyydet saa alittaa, jos vastaava suojaustaso voidaan säilyttää.

Maakaasuputken sijaitessa minimipeitesyvyydessä tai kyseessä on maanpäällinen laite tarkoittaa minimietäisyys vaakasuoraa etäisyyttä. Mikäli putki sijaitsee syvemmällä, tarkoittaa minimietäisyys todellista etäisyyttä.

3.3.1 Suojaetäisyydet rakennuksista

Suojaetäisyyksiä määritettäessä ulkopuoliset rakennukset jaetaan ryhmiin A ja B.

Ryhmään A kuuluvat yleiset kokoontumiseen tarkoitetut rakennukset: majoitushuoneistot (hotelli, sairaala, vanhainkoti), kokoontumishuoneistot (koulu, elokuvateatteri, suurmyymälä), asuinhuoneistot (kerrostalo). Lisäksi ryhmään A kuuluu räjähteitä valmistava, varastoiva tai käyttävä laitos sekä vaarallisia kemikaaleja teollisesti käsittelevä tai varastoiva laitos.

Ryhmään B kuuluvat asuinhuoneistot (omakotitalo, rivitalo), työpaikkahuoneistot tai muut kuin asumiseen tarkoitetut rakennukset, missä ihmisiä säännöllisesti oleskelee sekä erillinen rajattu alue.

Taulukko 1
Rakennusten suojaetäisyys maakaasun siirtoputkesta

Putken nimelliskoko	Etäisyys ryhmän A kohteista, m	Etäisyys ryhmän B kohteista, m
DN ≤ 200	10	5
200 < DN ≤ 500	16	8
DN > 500	20	10

3.3.2 Maanpäällisten rakennelmien suojaetäisyydet

Paineenlisäysaseman ja siirtoputkistoon liittyvän paineenvähennys-, linjasulkuventtiili- ja kaavinaseman suojaetäisyyden tulee olla vähintään taulukon 2 mukainen. Suojaetäisyys mitataan paineenlisäys- ja paineenvähennysasemalla suojarakennuksesta ja venttiili- ja kaavinasemalla uloimmasta venttiilistä tai kaavinloukusta.

Taulukko 2
Suojaetäisyys rakennuksista, erillisistä rajatuista alueista ja muista erityiskohteista

Laite tai asema	Etäisyys ryhmän A kohteista, m	Etäisyys ryhmän B kohteista, m	Moottori-, moottoriliikenne-, valta- ja kantatie, rautatie, m
Paineenvähennys-, linjasulkuventtiili- ja kaavinasema	50	25	25
Paineenlisäysasema	100	50	50

3.3.3 Vähimmäisetäisyydet maanalaisiin rakenteisiin

Maanalaisissa risteilyissä maakaasuputkiston ja muiden maanalaisten rakenteiden kuten johto- ja putkilinjojen välinen vaaka- ja pystysuora etäisyys on oltava sellainen, että eri rakenteiden käyttö- sekä korjaus- ja kunnossapitotyöt ovat mahdollisia toisia rakenteita vahingoittamatta.

Maanalaisissa yhdensuuntaisasennuksissa vähimmäisetäisyys on 1,0 metriä ja risteilyissä 0,5 metriä. Peltosalaojien vähimmäisetäisyys risteilyssä on 0,25 m.

Rinnakkaisten siirtoputkilinjojen välinen vapaaetäisyys tulee olla vähintään 7 m.

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 22.6.16
Diaarikaava
05.021.01 405391

Lausunto L4

DNRO YL: 108 /2016

180 § IAUSUNTOPYYNTÖ HYVINKÄÄN PALOPURON OSAYLEISKAAVoituksesta

Ympla 62 §
8.6.2016 Hyvinkäällä on aloitettu osayleiskaavan laatiminen, jotta Hyvinkään taajamarakenteen vuoden 2030 jälkeiset pitkän aikavälin laajentamismahdollisuudet voidaan turvata. Ensisijaisesti pyritään luomaan edellytykset uudelle lähiliikenteen asemanseudulle Palopuron alueelle, mikä edellyttää yli 10000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohjaa. Suunnittelualue sijaitsee Hyvinkään keskustaajaman eteläpuolella pääradan ja maantien 1421 varrella. Suunnittelualue ulottuu etelässä Tuusulan kunnan rajaan, idässä suunniteltuun ns. itäiseen radanvarsitien linjaukseen ja lännessä Vantaanjokeen. Pohjoisessa suunnittelualuetta 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 jäävät alueet.

Kaavoitusta varten on laadittu rakennemallit, jotka perustuvat aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomiin maankäytöllisiin mahdollisuuksiin ja rajoituksiin. Vaihtoehtoisesti (0+ -vaihtoehto) tutkitaan vastaavan väestönkasvun ohjaamista muualle nykyisen taajamarakenteen yhteydeen.

Taustalla on pyrkimys tiivistää pääradan varren yhdyskuntarakennetta ja etsiä Hyvinkään keskustaajamalle uusi laajentumisalue sen jälkeen, kun nykyisessä yleiskaavoissa osoitetut asuinrakentamisen alueet Metsäkaltevassa ja Nummenmäessä tulevat rakennetuiksi noin vuoteen 2030 mennessä.

Kaikkien rakennemallien lähtökohta on keskustaajaman osayleiskaavan toteutuminen ainakin pääosiltaan. Rakennemallit lähtevät ajatuksesta pitää tulevan aseman lähiympäristön maankäyttö tiiviinä. Asemaa ympäröi lyhyellä kävelyetäisyydellä (600 metriä) tiivis kerrostalokortteleiden (tai kerrostalotehokkuudella rakennettavien kytkettyjen pientalojen) vyöhyke. Tämän ulkopuolella pyritään rakennustehokkuudeltaan harveneviin kehiin niin, että noin 1200 metrin etäisyydelle saakka pyritään mahdollisimman yhtenäiseen taajamakudokseen. Edellisen ulkopuolelle voidaan sijoittaa laajemman vihervyöhykkeen ja /tai asemaytimen kiertävä kehäväylä. Eri rakennemalleissa tutkitaan erilaisia liikenneverkon malleja. Keskeisiä ongelmia ovat yleisesti lisääntyvän asukasmäärän mukanaan tuoman liikennekuormituksen ohjaaminen ja erityisesti Jokelantien kuormittuminen ilman verkostollisia ratkaisuja. Rakennemallien mitoitus perustuu rakentamisalueiden jakamiseen eri keskimääräisellä rakennustehokkuudella toteutettaviin vyöhykkeisiin. Rakennemalleissa ei ole varauduttu merkittävään työpaikkarakentamiseen.

Hyvinkään keskustaajaman laajentumisen mahdollisuuksia on tutkittu muun muassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä. Siinä Palopuro on osoitettu pääratan 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.

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.

Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdot selostuksineen sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat nähtävillä 3.6.- 2.9.2016 kaupungin internetsivuilla osoitteessa www.hyvinkaa.fi/palopuro ja lisäksi Tekniikan ja Ympäristön toimialan asiakaspalvelupisteessä. Rakennemallivaihtoehtojen kartat merkintöjen selityksineen ovat liitteenä nro 29 / Ympla 8.6.2016.

Lausunto pyydetään toimittamaan 2.9.2016 klo 14.45 mennessä sähköpostilla osoitteeseen tekniikka@hyvinkaa.fi tai kirjallisena postitse osoitteeseen Hyvinkään kaunpunki, Tekninen keskus, kirjaamo, PL 21, 05801 Hyvinkää.

Valmistelija: kaavoituspäällikkö Ilkka Korhonen

Ehdotus: Ympäristölautakunta esittää lausuntonaan kunnanhallitukselle, ettei lautakunnalla ole huomautettavaa Hyvinkään osayleiskaavoitusta varten laadituista rakennemalleista. Palopuro sijoittuu Hyvinkään keskustan eteläpuolelle eikä rajoitu Hausjärven kunnanrajaan. /kp

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Merkitään, että puheenjohtaja Timo Nuora poistui tämän jälkeen kokouksesta ja uudeksi puheenjohtajaksi valittiin Juulia Juslin.

Khall 180 §
21.6.2016

Valmistelija kunnanjohtaja Aleksi Heikkilä

Ehdotus: Kunnanhallitus päättää, että Hausjärven kunta antaa Hyvinkään kaupungille seuraavan lausunnon asiassa:

Hausjärven kunnalla ei ole huomautettavaa Hyvinkään osayleiskaavoitusta varten laadituista rakennemalleista. /kj

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Muutoksenhaku: *Muutoksenhakukielto (KuntaL 91 §)*

Täytäntöönpano:
Ote ja ilmoitus muutoksenhakukiellosta:
Hyvinkään kaupunki (tekniikka@hyvinkaa.fi)
Ote: *Kaavoituspäällikkö*

HSL HRT

31.08.2016 365/07.70.701/2014

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
Kirjaamo
PL 21
05801 Hyvinkää

tekniikka@hyvinkaa.fi

HELSINGIN SEUDUN LIIKENTEEN LAUSUNTO HYVINKÄÄN PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOISTA

Palopuron suunnittelualue, n. 24,5 km^2, sijaitsee Hyvinkään keskustaajaman eteläpuolella pääradan ja maantien 1421 (Jokelantie) varrella rajoittuen etelässä Tuusulan kunnan rajaan. Nykyisin alueella asuu noin 600 asukasta, joista noin 200 Palopuron taajamassa.

Osayleiskaavoituksen tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle 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 nykyisessä yleiskaavassa osoitettu asuinrakentamisen alue Metsäkaltevassa tulee rakennetuksi noin vuoteen 2030 mennessä.

Neljässä eri rakennemallissa tutkitaan aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomia maankäytöllisiä mahdollisuuksia ja rajoituksia. Asukasmäärät on arvoitu 600, 1 200 ja 2 500 metrin etäisyyksillä asemasta. Vaihtoehtoisessa 0+ -vaihtoehdossa tutkitaan vastaavan väestönkasvun ohjaamista muualle Hyvinkään nykyisen taajamarakenteen yhteyteen.

Rakennemalli 1:
Uusi asema olisi noin 5 kilometrin päässä Hyvinkään asemalta. Arvioitu väkiluku 2,5 kilometrin säteellä asemasta on noin 10 200. Mallin liikenneverkossa on esitetty Jokelantien katkaisemista läpikulkevalta autoliikenteeltä alueen keskuksen kohdalta ja katkeava yhteys korvattaisiin uudella kehämäisellä yhteydellä, jonka sisäpuolisiin alueisiin olisi kehäyhteydeltä vain kapeisiin maankäyttösektoreihin johtavia pistoyhteyksiä.

Rakennemalli 2:

Asema on sijoitettu noin 4 kilometrin päähän Hyvinkään asemalta, niin pohjoiseen kuin se on mahdollista. Arvioitu väkiluku 2,5 kilometrin säteellä asemasta on noin 9 800. Asema Palopuron vaihteen tienoilla tuo suurimman

31.08.2016 365/07.70.701/2014

osan Metsäkaltevan alueen asukkaista, noin 4 000-5 000 asukasta, 2,5 kilometrin säteelle uudesta asemasta.

Rakennemalli mahdollistaa luoda yhteisiä palveluita näille kahdelle alueelle. Malli on eniten maakuntakaavan ja Helsingin seudun MAL-suunnitelman periaatteiden mukainen.

Yhdistelmärakennemalli 3 ja 4:

Asema noin 6,5 kilometrin päässä Hyvinkään asemalta, entisen Palopuron seisakkeen eteläpuolella. Tuusulan Jokelan asema tulisi sijaitsemaan alle 5 kilometrin päässä. Arvioitu väkiluku 2,5 kilometrin säteellä asemasta on noin 11 700.

Johtopäätöksissä on esitelty jatkosuunnittelun pohjaksi uusi rakennemalli 1½. Mallissa alueen keskuksen sijaintia on optimoitu ja se sijoittuu hieman rakennemallin 2 eteläpuolelle.

Materiaali löytyy osoitteesta: http://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/kaavoitus1/yleiskaavoitus/vireilla-olevat-yleiskaavat/palopuron-osayleiskaava/ .

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu kannanottonaan Hyvinkään Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdoista seuraavaa:

Seudulliset tavoitteet

Vuonna 2015 valmistuivat tiiviissä yhteistyössä laaditut Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2050), asuntostrategia 2025 ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (HLJ 2015). Palopuron asema sisältyy MASU:un ja HLJ:hin.

HLJ 2015:n keskeisenä tavoitteena on kestävien kulkutapojen osuuden nosto sekä liikenteestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten minimoiminen. Tavoitteena on myös parantaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen, taloudellista tehokkuutta sekä kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden. Palopuron raideliikenteeseen tukeutuva kaavoitus on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja kehittämislinjausten mukainen.

Palopuron asemanseutu on huomioitu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa merkinnällä raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue. Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä toteutettavat uusiin raideliikenneasemiin tukeutuvat alueet. Lisäksi merkintä määrää, että ennen alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavoituksessa. Myöskään alueelle ei tule suunnitella sellaista

alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa käyttöä raideliikenteeseen tukeutuvan asemanseudun kehittämisalueena.

Liikenneviraston vuonna 2015 julkaistussa selvityksessä (Esiselvitys lähiliikenteen uusista seisakkeista Kerava–Riihimäki ja Kerava–Lahti -väleillä) on tarkasteltu uusien seisakkeiden toteuttamismahdollisuuksia pääradalla. Palopuron kehittämisessä haasteena on seisakkeen sijainti pääradan kaksiraiteisella osuudella, jonka kuormitus on jo nykytilanteessa huomattavan korkea. HSL yhtyy selvityksen suositukseen, ettei seisakkeen käyttöönottoa suositella ennen kuin pääradan välityskykyä on parannettu joko Jokelasta pohjoiseen jatkuvilla lisäraiteilla (edellyttäen että Kerava–Jokela -lisäraiteet on toteutettu) tai turvalaitetekniikkaa kehittämällä. Lisäksi selvityksessä todetaan, että pääradan rajallisen välityskyvyn vuoksi lähijunien pysähdysten määrä tulisi pyrkiä pitämään mahdollisimman pienenä.

Toimintaympäristön muutokset, kuten tekninen kehitys sekä viestintäteknologian kehitys, tuovat uusia palveluita ja ilmiöitä joiden kehittymistä on vaikea ennakoida. Kiihtyvä toimintaympäristön muuttuminen tekee mm. pitkän aikajänteen asumis- ja elintrendien arvioinnista vaikeaa. Siksikin uusi maankäyttö tulisi ensi sijassa sijoittaa nykyisten asemien läheisyyteen ja toissijaisesti mahdollisimman hyvin priorisoiduille uusille asemille. Mikäli alue ei kehittyisi suunnitellulla volyymillä, ei junien pysähtyminen asemalla ole perusteltua, vaikka se mahdollistettaisiin raideinfran osalta.

Liikennejärjestelmä

Maankäytön keskittäminen radan varteen on perusteltua ja lisää joukkoliikenteen käyttöä. Rakennemallien väestöpohjaksi on asetettu aseman vaikutusalueella 2,5 kilometrin säteellä 10 000-15 000 asukasta tai työpaikkaa. HSL pitää tätä hyvänä lähtökohtana, jotta joukkoliikenne olisi kohtuullisen kustannustehokasta. Arvioitaessa alueelle valittavaa joukkoliikennemallia tulee huomioida matkustajien kokonaismatka-aika eli vuoroväli, mahdollinen vaihtoaika ja matkustusaika. Pysähdys Palopuron asemalla tulee kuitenkin lisäämään aseman kautta kulkevien junamatkojen matkustusaikoja.

Palopuron asema tulisi sijaitsemaan noin 4-6 kilometrin päässä Hyvinkään asemalta. Tämä on HSL:n näkemyksen mukaan ja keskieurooppalaiseen mitoitusnormiin (n. 8 km) nähden hiukan liian lähellä kaupungin keskustaajamaa. Rakennemallit 1 ja 2 kytkeytyvät Hyvinkään keskustaajamaan, kun taas mallit 3 ja 4 kytkeytyvät enemmän Tuusulan Jokelan taajamaan ja niissä liikenne tulisikin suuntautumaan todennäköisesti pääasiassa Jokelaan.

Tieliikenteen kannalta Palopuron ongelmana on kapea Jokelantie, jonka varrelle alue sijoittuu. Tie ei kestä uuden yhdyskunnan synnyttämää liikennettä, varsinkaan jos liikkuminen tulee perustumaan pääasiassa henkilöautoon. Ongelmia syntyy erityisesti Palopuron ja Hyvinkään keskustan välillä. Osayleiskaavatyössä on oletettu, että tarkasteluajankohtaan mennessä on toteutettu Itäinen ohikulkutie valtatieltä 25 Pohjoiselle Kehätielle sekä tieyhteys Järvenpäästä kantatielle 45 (Hämeentie). Itäisen ohikulkutien toteuttamista ei ole sisälletty HLJ 2015 -suunnitelman vuoteen 2040 asti ulottuvaan investointiohjelmaan, joka perustuu HLJ-suunnittelutyön yhteydessä tehtyihin hankkeiden vaikuttavuus- ja tarvearvioihin.

Nykytilanteessa lähiliikenteen perustarjonta pääradalla Helsingin ja Riihimäen välillä on kaksi junaa tunnissa suuntaansa. Parhaillaan on käynnissä Liikenneviraston hanke Pasila–Riihimäki -rataosuuden välityskyvyn parantamiseksi. Hankkeessa tullaan mm. neliraiteistamaan väli Kerava–Jokela. Yleissuunnitelmassa esitetyt lisäraiteet, raiteistomuutokset ja asemien liikennepaikkamuutokset parantavat häiriönsietokykyä, joten hankkeen toteuttamisella saadaan myös nykyistä paremmat liikenteelliset edellytykset kolmannelle tunnittaiselle vuorolle Riihimäen ja Pasilan välille. Hankkeessa on varmistettu Palopuron aseman tekninen toteutettavuus. HSL painottaa kuitenkin, että yhteistyö liikennöinnin edellytysten varmistamisessa on edelleen erittäin tärkeää suunnittelussa ja toteutuksen ajoituksen eri vaiheissa.

Jatkovalmistelu

Mikäli Palopuron asema toteutuu, ja erityisesti mikäli pääradalla lähiliikenteen alueelle rakennetaan toinenkin uusi asema (Ristikytö), matka-ajat tulisivat kasvamaan pääradalla ja silloin tulee tarkasteltavaksi lähiliikennealueen pysähtymiskäyttäytyminen, vaikka pääradan välityskykyä parannetaankin. Ennen jatkosuunnittelua tulisikin tarkastella tiheän asemavälin haittoja verrattuna harvempaan asemaväliin ja tiheään syöttöliikenteeseen, joka palvelisi sekä Hyvinkään että Jokelan aseman suuntia.

Palopuron rakennemalleista HSL:n näkemyksen mukaan malli 2 tarjoaa parhaat edellytykset kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämiselle ja kestävälle liikkumiselle. Mallin pohjalta voidaan esimerkiksi täydentää Metsäkaltevan alueen linjastoa uutta Palopuron aluetta palvelevaksi, jolloin se on bussiliikenteen operoinnin kannalta kustannustehokas vaihtoehto. Pyöräilyn edistäminen on mallissa helpointa, koska alue tulee sijaitsemaan varsin ideaalin pyörämatkan päässä Hyvinkään keskustasta. Lisäksi uuden Palopuron palvelut voidaan suunnitella siten, että ne tukevat ja täydentävät kustannustehokkaasti kummankin alueen palvelutarjontaa.

HSL pitää hyvänä raportissa esitettyä jatkosuunnittelun pohjaksi esitettyä mallia 1½, johon on yhdistelty parhaita ominaisuuksia eri rakennemalleista.

31.08.2016 365/07.70.701/2014

Rakentamisen tulee tapahtua järjestelmällisesti edeten alue kerrallaan rakentaen. Näin alueelle saadaan bussireitin varrelle riittävä käyttäjäpotentiaali kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämiseksi. HSL näkee samalla myös tärkeänä tutkia mahdollisuuksia sijoittaa uuteen rakennemalliin huomattavasti enemmän väestöä kuin rakennemalli 2 oli alkujaan mahdollistanut.

Palopuron alueen kaavoituksessa erityisen tärkeitä ovat hyvät, sujuvat ja esteettömät kevyen liikenteen reitit asemalle ja liikenneverkon suunnittelu siten, että kävely ja pyöräily ovat kilpailukykyisimmät liityntäkulkumuodot ympäri vuoden. Autojen liityntäpysäköinti tulee suunnitella vuorottaispysäköinnin pohjalta aseman yhteyteen.

Tärkeä polkupyöräilyä edistävä hanke on Jokelantietä pitkin kulkeva Helsingin seudun pääpyöräilyverkon laatukäytävä, joka muodostaa tärkeän pyöräilyn yhteyden mm. kaupunkikeskukseen sekä toimii samalla pidempimatkaisen pyöräilyn runkoyhteytenä.

HSL osallistuu mielellään alueen kaavoitus- ja liikennesuunnittelu-yhteistyöhön.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Sini Puntanen
osaston johtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo	
HSL:n hallitus	
Matti Levomäki	Liikennevirasto
Tuomas Autere	ELY-keskus
Janne Markkula	HSL
Tapani Touru	HSL
Olli Ahti	HSL
Aleksi Manninen	HSL
Sini Puntanen	HSL
Juha Puolitaival	HSL
Marko Vihervuori	HSL
Jonne Virtanen	HSL
Henrik Helenius	KUUMA-seutu

HSY

Dnro 514/00.02.023.0230/2016

1.9.2016

Hyvinkään kaupunki
tekniikka@hyvinkaa.fi

LAUSUNTO HYVINKÄÄN PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLEISTA

Hyvinkään kaupunki on 1.6.2016 pyytänyt lausuntoa Hyvinkään Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) esittää lausuntonaan seuraavaa:

HSY pitää hyvänä, että kaavatyössä varaudutaan tulevaisuuden haasteisiin, joista kehitystrendeinä mainitaan myös varautuminen ilmastonmuutokseen ja pyrkimys kohti vähähiilisiä yhdyskuntia.

Kaikkien kaavavaihtoehtojen tavoitteet ja maankäyttöperiaatteet noudattavat seudun yhteisen ELIAS – Elinvoimaiset asemanseudut -hankkeen suuntaviivoja. HSY on tämän lisäksi mukana yhteiseurooppalaisessa SMART-MR -hankkeessa, jonka osatavoitteena on edistää vähähiilisiä asemanseutuja, ja joka voi tarjota uutta tietoa kaavaprosessiin.

HSY pitää hyvänä, että vaikka OAS:issa ei ole erikseen mainittu ilmastovaikutuksia, niitä on tarkasteltu eri rakennemallien välillä. Rakennusmateriaalien valinta tulee osaltaan vaikuttamaan rakennuskannan päästöihin. Puurakentamisen päästöt ovat merkittävästi vähäisemmät kuin betonirakentamisen ja lisäksi puurakenteet toimivat hiilinieluina. Jatkosuunnittelussa tulisi huomioida tämä.

Koska yleiskaavan aikajänne on pitkä, on jatkosuunnittelussa syytä varautua muuttuvaan ilmastoon ja olosuhteisiin. HSY esittää, että alueen jatkosuunnittelussa otetaan huomioon ilmastonmuutoksen myötä nykyisestä kasvavat sademäärät ja lisääntyvät rankkasateet sekä tulevaisuudessa mahdollisesti lisääntyvät hellejaksot ja kaupunkialueiden lämpösaarekeilmiön voimistuminen, millä voi olla vaikutusta tiiviisti rakennetuissa kaupunkiympäristöissä.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Opastinsilta 6 A, 00520 Helsinki
Puh. 09 156 11, Fax 09 1561 2011, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Semaforbron 6 A, 00520 Helsingfors
Tfn 09 156 11, Fax 09 1561 2011, FO-2274241-9, www.hsy.fi

Lausunto L6

Viherverkostot ja -alueet ovat tärkeitä ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen kannalta. Kaupunkimetsien ja viheralueiden merkitys hiilinieluina voi kasvaa tulevaisuudessa. Viheralueet ja -rakenteet edistävät kaupunkiympäristön sopeutumista ilmastonmuutoksen ja sen vaihtelun vaikutuksiin mm. hulevesien hallinnan ja kaupunkialueiden lämpötilan säätelyn kautta.

Lisätietoja: projektipäällikkö Pia Tynys, p. 050 575 6432, ilmastoasiantuntija Susanna Kankaanpää, p. 045 139 3626

Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä

Raimo Inkinen
toimitusjohtaja

Tiedoksi: HSY:n kirjaamo

Lausunto L7

Hyvinkään Ilmailukerho ry
Lentokentäntie 50
05820 HYVINKÄÄ

Hyvinkään kaupunki, kaavasuunnittelu
Suutarink. 2 D
05800 HYVINKÄÄ

Asia Huomautus

Kohde Palopuron osayleiskaava, rakennemalli ve 0+, 03.06.2016

Rakennemallissa on esitetty lentokentälle rakennettavaksi asuinrakentamista, AKP 83 ha, 50 as./ha, 4153 as.

Ennenkuin naapurin tontille aletaan rakentaa, on hyvien tapojen mukaista keskustella asiasta !

Mikäli kaupungilla on intressejä lentokenttäalueeseen, toivomme asianmukaisia neuvotteluja ja selvityksiä.

Lentokenttäalueen omistaa Metsähallitus, vuokralaisina ovat Puolustusvoimat, Hyvinkään Ilmailukerho ry ja Konekorhonen Oy.

Yleisilmailun lisäksi Hyvinkään lentokentän käyttö on monipuolista, alue tarjoaa ulkoilu- ja virkistysmahdollisuuksia ym. ja Hyvinkään kaupungin läheisyydessä mahdollisuudet järjestää suuria yleisötapahtumia.
Siis, alueen kohtalo koskettaa myös laajempia käyttäjäryhmiä.

Hyvinkäällä 29.08.2016

Hyvinkään IK ry
lentopaikan pitäjä

Jukka Helminen
lentokentän päällikkö

Dnro 1011/05.021/2014

55§ LAUSUNNON ANTAMINEN PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOISTA

Dnro 1011/2014 (05.021)
Kuvala 25.08.2016 / § 55

Valmistelijat: kulttuuri- ja vapaa-aikajohtaja Simo Varjonen p. 040 5400 172, intendentti Susanna Eskola, p. 040 709 5578

Osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty, jotta Hyvinkään taajamarakenteen vuoden 2030 jälkeiset pitkän aikavälin laajentumismahdollisuudet voidaan turvata. Ensisijaisesti pyritään luomaan edellytykset uudelle lähijunaliikenteen asemaseudulle Palopuron alueelle, mikä edellyttää yli 10 000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohjaa. Rakennemallit perustuvat aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomiin maankäytöllisiin mahdolllisuuksiin ja rajoituksiin: Vaihtoehtoisesti (0+ vaihtoehto) tutkitaan vastaavan väestönkasvun ohjaamista muualle nykyisen taajamarakenteen yhteyteen.

Tekniikan ja ympäristön toimiala on pyytänyt kulttuuri- ja vapaa-aika- ja opetuslautakunnalta lausuntoa osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdoista 02.09.2016 mennessä.

Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehto malli 2 eli ”Suur- Metsäkalteva” toisi toteutuessaan parhaat tulokset kulttuuri- ja vapaa-aika- ja opetuslautakunnan näkökulmasta. Kiinteän yhteys olemassa olevaan Metsäkaltevaan muodostaisi kaupunginosan jossa olisi riittävästi asukkaista jotta olisi taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää rakentaa palveluverkkoa eri palveluiden osalta. (esim. varhaiskasvatus- perusopetus ja liikuntapalvelut).

Toteutuessaan tämä ”Suur-Metsäkalteva” muodostaisi kompaktin kokonaisuuden josta käsin pystyttäisiin käyttämään keskustan palvelua. Alueen vetovoimaisuutta lisäisi keskustan läheisyys. Tällä vaihtoehdolla olisi suurin mahdollisuus saavuttaa 10 000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohja ja näin ollen mahdollistaisi uuden junaseisakkeen perustamisen.

Kulttuurihistorian ja rakennetun kulttuuriympäristön näkökulmasta Palopuron alue on tällä hetkellä vahvasti maaseutumaista aluetta, jonka rakennuskanta koostuu pääosin vanhoista omakotitaloista ja maatiloista. Sitä määrittää voimakkaasti myös kulttuuriympäristön kannalta omaleimaiset laajat peltoaukiot. Alueella toimii lisäksi aktiivinen ja kehittyvä luomutilojen ja muiden toimijoiden yhteistyöverkosto (luomulaakso / agroekologinen symbioosi), jonka toiminta tukee Palopuron omaleimaista kehitystä

Hyvinkään kaupunginmuseo pitää esitetyistä malleista kulttuuriympäristön ja vanhan rakennuskannan säilymisen näkökulmasta parhaana mallia 2. Kaupunginmuseo kuitenkin huomauttaa, että rakennuskulttuuri-inventointia on täydennettävä ja maisemallinen selvitys on tehtävä, jotta arvokkaat ja vaalittavat kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet voidaan tunnistaa ja eri rakennemallien vaikutukset ympäristöön havainnollisesti osoittaa. Osayleiskaavan laatimisen yhteydessä alueella olisi syytä tehdä myös historiallisen ajan muinaisjäännöksien perusinventointi.

Palopuron osayleiskaavamallivaihtoehdot (3 kpl sekä 0+-vaihtoehto) selostuksineen sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat nähtävillä 2.9.2016 asti ja löytyvät tästä likistä: www.hyvinkaa.fi/palopuro.

Esitys SiTJ

Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta päättää toimittaa tekniikan ja ympäristön toimialalle edellä olevan lausunnon.

Päätös

Esitys hyväksyttiin.

Täytäntöönpano
ote: tekniikan ja ympäristön toimialan kirjaamo

Otteen oikeaksi todistaa
Hyvinkäällä 30.8.2016

Merja Rinne
Merja Rinne
pöytäkirjanpitäjä

LAUSUNNON ANTAMINEN PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIVAIHTOEHDOISTA

Dnro 1011/2016 (05.021)
Opela 23.8.2016 / § 65

Valmistelijat: kulttuuri- ja vapaa-aikajohtaja Simo Varjonen p. 040 5400 172, perusopetuksen johtaja Jouko Vakkamaa

Palopuron osayleiskaavan rakennevaihtoehdot (3 kpl sekä 0+ - vaihtoehto) selostuksineen sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat nähtävillä 3.6 – 2.9.2016

Osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty, jotta Hyvinkään taajamarakenteen vuoden 2030 jälkeiset pitkän aikavälin laajentumismahdollisuudet voidaan turvata. ensisijaisesti pyritään luomaan edellytykset uudelle lähijunaliikenteen asemaseudulle Palopuron alueelle, mikä edellyttää yli 10 000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohjaa. Rakennemallit perustuvat aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomiin maankäytöllisiin mahdolllisuuksiin ja rajoituksiin: Vaihtoehtoisesti (0+ vaihtoehto) tutkitaan vastaavan väestönkasvun ohjaamista muualle nykyisen taajamarakenteen yhteyteen.

Tekniikan ja ympäristön toimiala on pyytänyt kulttuuri- ja vapaa-aika- ja opetuslautakunnalta lausuntoa osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdoista 2.9.2016 mennessä.

Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehto malli 2 eli ”Suur- Metsäkalteva” toisi toteutuessaan parhaat tulokset kulttuuri- ja vapaa-aika- ja opetuslautakunnan näkökulmasta. Kiinteän yhteys olemassa olevaan Metsäkaltevaan muodostaisi kaupunginosan jossa olisi riittävästi asukkaista jotta olisi taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää rakentaa palveluverkkoa eri palveluiden osalta. (esim. varhaiskasvatus- perusopetus ja liikuntapalvelut).

Toteutuessaan tämä ”Suur-Metsäkalteva” muodostaisi kompaktin kokonaisuuden josta käsin pystyttäisiin käyttämään keskustan palvelua. Alueen vetovoimaisuutta lisäisi keskustan läheisyys. Tällä vaihtoehdolla olisi suurin mahdollisuus saavuttaa 10 000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohja ja näin ollen mahdollistaisi uuden junaseisakkeen perustamisen.

Palopuron osayleiskaavamallivaihtoehdot (3 kpl sekä 0+-vaihtoehto) selostuksineen sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat nähtävillä 2.9.2016 saakka ja löytyvät tästä likistä: www.hyvinkaa.fi/palopuro.

Esitys SiTJ

Opetuslautakunta päättää toimittaa tekniikan ja ympäristön toimialalle edellä olevan lausunnon.

Päätös

Esitys hyväksyttiin.

Dnro 1011/05.021/2014

131 § LAUSUNTOPYYNTÖ: HYVINKÄÄN PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIT

Dnro TEKLA 1011/2014 (05.021)
Sotela 25.8.2016 / § 131

Valmistelija: talouspäällikkö Maija Salonen, p. 0400 824 695

Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdot (3 kpl sekä 0+ -vaihtoehto) selostuksineen sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat nähtävillä 3.6.–2.9.2016 kaupungin internetsivuilla osoitteessa www.hyvinkaa.fi/palopuro

Osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty, jotta Hyvinkään taajamarakenteen vuoden 2030 jälkeiset pitkän aikavälin laajentumismahdollisuudet voidaan turvata. Ensisijaisesti pyritään luomaan edellytykset uudelle lähijunaliikenteen asemanseudulle Palopuron alueelle, mikä edellyttää yli 10 000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohjaa. Rakennemallit perustuvat aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomiin maankäytöllisiin mahdollisuuksiin ja rajoituksiin. Vaihtoehtoisesti (0+ -vaihtoehto) tutkitaan vastaavan väestönkasvun ohjaamista muualle nykyisen taajamarakenteen yhteyteen.

Tekninen toimiala pyytää osayleiskaavasta lausuntoja 2.9.2016 mennessä.

Osayleiskaavan suunnitelman sivuilla 3 ja 4 on esitetty osayleiskaavan tarkoitus ja 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.

Esitys STJ

Sosiaali- ja terveyslautakunta toteaa, että osayleiskaavan esille tuomat näkemykset ovat kannatettavia. Lisäksi lautakunta kiinnittää myös omalta osaltaan huomiota väestörakenteen ja ikärakenteen muutosten tuomien vaikutusten riittävään huomioimiseen suunnittelussa, esim. huomioiden riittävät joukkoliikennemahdollisuudet.

Päätös

Esitys hyväksyttiin.

Täytäntöönpano
Sähköpostilla tekniikka@hyvinkaa.fi

Lausunto L11

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys
Nummikatu 31; 05820 Hyvinkää

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
Kaavoitusosasto
PL 21, 05801 Hyvinkää
tekniikka@hyvinkaa.fi 2.9.2016

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistyksen lausunto Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys kiittää kaavoitusyksikköä Palopuron osayleiskaavan huolellisesta valmistelusta ja asukkaiden tehokkaasta osallistamisesta suunnittelutyöhön. Mukana olleille on muodostunut selkeä käsitys siitä, mitä eri rakennemallit käytännössä merkitsisivät.

Perusajatusta 10 000 - 15 000 asukkaan lähiöstä erillään Hyvinkään keskustasta pidämme epärealistisena. Määrä on yli kolmannes Hyvinkään nykyisestä asukasmäärästä. Mikä houkuttelisi niin paljon väkeä Hyvinkään laitamille? Pelkkä junaradan ja aseman läheisyys ei riitä vetovoimatekijäksi. Tarvittaisiin myös paljon uusia työpaikkoja. Kestävän kehityksen mukaista ja taloudellisinta on asuttaa ihmisiä sinne, jossa on jo toimiva vesi-, viemäri- ja liikenneverkosto. Asukkaat tarvitsevat lähipalveluita kuten päiväkotia, koulua, kauppaa, ja niiden rakentaminen uudelle, erilliselle asuinalueelle kauaksi keskustasta on kallista ja epäekologista. Siksi yhdistyksemme pitää parhaana sitä periaatetta, että uudet asuinalueet sijoitetaan olemassa olevalle kaupunkialueelle.

Rakennemallien tarkastelua

Rakennemalli 1 on hylättävä tuhoisien ympäristövaikutusten takia. Asema sijoittuisi Palojoen tilalle vähän Palopuron koulusta pohjoiseen. Taajama levittäytyisi Palojokilaaksoon radan länsipuolella ja itäpuolella peltoalueelle, jota Knehtilän tila on kehittämässä ekologiseksi luomulaaksoksi. Rakentaminen hävittäisi vanhan kulttuurimaiseman radan molemmilta puolilta. Lähdepeitteen 10 hehtaarin rehevä metsä kolohaapoineen jäisi asutuksen alle. Palojoen rantavyöhyke on osa ekologista käytävää ja esim. saukon elinpiiriä, eikä niin ollen sovi taajamarakentamiseen. Joki kulkee reilun sadan metrin päässä suunnitellusta asemasta. Kerrostalojen rakentaminen siihen, joen suojavyöhykkeelle ei tule kysymykseen.
Hyvinkään kannalta Palopuroa kannattaa kehittää sen maaseutu- ja kyläkulttuurista nousevien toimintojen pohjalta. Palopurosta voi tulla Hyvinkäälle paljonkin lisäarvoa tuottava alue. Rakennemalli 1:n toteutuminen tuhoaisi tuon suotuisan kehityksen.

Rakennemallissa 2 asema sijoittuisi välittömästi voimalinjan eteläpuolelle. Taajama levittäytyisi eteläiselle ekologiselle vyöhykkeelle ja kaventaisi oleellisesti eläinten kulkureittiä, joka suuntautuu siinä kohdassa radan yli. Kyseinen ekologinen vyöhyke ulottuu kymmenien kilometrien pituisena molemmin puolin rataa, ja on voimalinjan tienoilla leveydeltään lähes kilometrin. Riistakameran kuvat tältä metsäalueelta kertovat siellä elävän kauriita, ilveksiä ja mäyriä. Tätä tärkeää ekologista yhteyttä ei saa tärvellä.
Jos asema voitaisiin sijoittaa voimalinjan pohjoispuolelle, sen parkkialue olisi voimalinjan alla joutomaalla, jota on vaikea muuten käyttää hyödyksi. Aseman ympärille rakentuva taajama liittyisi luontevasti Metsä-Kaltevan ja Martinlehdon asuinalueisiin, asukkaat käyttäisivät Hyvinkään palveluita, ja valmiit ulkoilureitit löytyisivät Lehtolan ja Koskelan suunnalta. Asema palvelisi olemassa olevienkin taajama-alueiden asukkaita ja vähentäisi autoliikennettä keskustaan. Pohjoinen vaihtoehto soveltuisi paremmin rakentamiseen, sillä alueella ei ole huomattavia luontoarvoja eikä perinteistä kulttuurimaisemaa, kuten rakennemalli 1:n kohdalla.

Lausunto L11

Rakennemallissa 3+4 on paremmin otettu huomioon Palopuron alueen arvokkaita luontokohteita ja ekologisia yhteyksiä kuin malleissa 1 ja 2. Ongelmiakin siinä on, ennen kaikkea se, että Palopuron asema ja taajama muodostaisivat aivan erillisen ”cityn” ja sen asukkaat tukeutuisivat helposti Jokelan palveluihin. Erillisen satelliittitaajaman rakentaminen kauas kaupunkikeskustasta ei ole taloudellisesti eikä ekologisesti järkevää.

Rakennemalli 0+ ei täytä maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksia eikä siis voi toteutua suunnitellussa muodossa. Malli vaatisi huomattavia rakentamisalueiden supistuksia, jotta tärkeät metsäekologiset yhteydet eivät tuhoutuisi. Olemme jo aikaisemmissa kannanotoissamme vaatineet, että Salpausselän suuntainen Hyvinkään eteläpuolella kulkeva ekoyhteys pitää säilyttää. Soidensuojelun täydennysohjelmaan kuuluva Hirvisuo on osa ekoyhteyttä, joten sen osittaistakaan ottamista rakentamisalueeksi emme voi hyväksyä.
Edellä esitetyn perusteella toteamme, ettei mikään esitetyistä rakennemalleista ole sinällään toteuttamiskelpoinen. Pidämme realistisimpana ja ekologisimpana ratkaisuna keskittää uudisrakentaminen olemassa olevalle kaupunkialueelle.

Tuija Lahtinen
puheenjohtaja

Tero Malinen
varapuheenjohtaja

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / P
1011/14 24.8.16
Diaarikaava
05.021.01 409334

Lausunto L12

Maakuntahallitus

Kokouspäivämäärä
18.08.2016

131 § Lausunto Hyvinkään Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

HL/171/03.01.00/2014

Hyvinkään kaupunki pyytää 1.6.2016 päivätyllä kirjeellä Hämeen liiton lausuntoa Hyvinkään Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista. Lausunto pyydetään antamaan 2.9.2016 mennessä.

Hyvinkään kaupunki laatii Palopuron osayleiskaavaa. Työn pohjaksi on laadittu rakennemallit. Lähtökohtana on luoda edellytykset uuden lähijunaliikenteen aseman perustamiselle. Uuden aseman läheisyyteen tavoitellaan asuntoja noin 10 000 asukkaalle. Liikennevirasto on ilmaissut uuden aseman perustamisen olevan mahdollista, mikäli sen piirissä on riittävä käyttäjäpotentiaali eli vähintään 10 000, mieluiten 15 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä. Rakennemalleissa on tarkasteltu erityisesti uuden aseman sijoittumista ja sen vaikutuksia liikenteeseen ja yhdyskuntarakenteeseen. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa (kevät 2016) Palopuro on esitetty raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena.

Asian on valmistellut suunnittelujohtaja Heikki Pusa, puh. 0500 483 642.

Esitys

Vt. mkj: Maakuntahallitus päättää antaa Hyvinkään kaupungille seuraavan lausunnon:

Hämeen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta. Suunnittelualue sijoittuu Hyvinkään taajaman eteläpuolelle pääradan varrelle. Pääradan suuntainen Helsinki–Hämeenlinna–Tampere vyöhyke muodostaa Suomen kasvukäytävän. Sitä koskeva kasvukäytäväsopimus allekirjoitettiin 9.6.2016. Suunnittelualue uusine asemanseutuineen linkittyy kiinteästi kasvuvyöhykkeeseen sitä osaltaan vahvistaen. Rakennemallit eroavat toisistaan lähinnä lähiliikenteen aseman yksityiskohtaisessa sijoituksessa. Sijoituksella ei ole merkittävää ylimaakunnallista vaikutusta. Hämeen liitto ei muutoin ota kantaa rakennevaihtoehtoihin.

Riihimäen kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön kehittämisselvitys valmistui kesäkuussa 2016. Selvitys olisi hyvä liittää mukaan myös Palopuron osayleiskaavan ja sen rakennemallien taustaselvityksiin.

Päätös

Maakuntahallitus päätti yksimielisesti antaa Hyvinkään kaupungille esityksen mukaisen lausunnon.

Jakelu

Hyvinkään kaupunki

Otteen oikeaksi todistaa
Hämeenlinna 22.08.2016

Kirsi Kandelin
Pöytäkirjanpitäjä

JÄRVENPÄÄN KAUPUNKI
Kaupunkikehitys

PÄÄTÖS **Lausunto L13**

19.9.2016 § 7

Kaupunginarkkitehti

JARVENPAA 1217/2016
Kaava U.10.02.02

Asia	LAUSUNTO PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLEISTA
Selostus asiasta perusteluineen	**Lausunnon pyytäjä** Hyvinkään kaupunki, tekniikka ja ympäristö **Lausunnon aihe** Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdot (3 kpl sekä 0+ -vaihtoehto) selostuksineen sekä päivitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelma ovat olleet nähtävillä 3.6.–2.9.2016 ja asiakirjoista on pyydetty lausunto 2.9.2019 mennessä laajalta sidosryhmäjoukolta, ml. Helsingin seudun kunnat. Järvenpää on saanut lisäaikaa 19.9.2016 saakka. Palopuron osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty, jotta Hyvinkään taajamarakenteen vuoden 2030 jälkeiset pitkän aikavälin laajentumismahdollisuudet voidaan turvata. Ensisijaisesti pyritään luomaan edellytykset uudelle lähijunaliikenteen asemanseudulle Palopuron alueelle, mikä edellyttää yli 10 000 asukkaan tai työpaikan käyttäjäpohjaa. Rakennemallit perustuvat aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomiin maankäytöllisiin mahdollisuuksiin ja rajoituksiin. Vaihtoehtoisesti (0+ -vaihtoehto) tutkitaan vastaavan väestönkasvun ohjaamista muualle nykyisen taajamarakenteen yhteyteen. **Lausunnon lähtökohdat selostusraportin mukaan** Kaikkien rakennemallien lähtökohta on keskustaajaman osayleiskaavan toteutuminen ainakin pääosiltaan. Lisäksi on huomioitava, että Palopuron asemanseudun toteuttaminen alkanee aikaisintaan 2030-luvulla ja sen toteuttaminen kestänee vuosikymmeniä. Osayleiskaavan laatimisessa yritetään hahmottaa, millaista elämä on Helsingin työssäkäyntialueella 20-30 vuoden kuluttua. Rakennemallit kuvastavat tavoitellun yhdyskuntarakenteen keskeisiä periaatteita. Keskeinen, yhdyskunnan toimintojen sijoittumista ja muotoa ohjaava tekijä on päärata ja sen varrelle sijoittuva uusi lähijunien henkilöliikenneasema. Mallien keskeisin lähtökohta ja valinta on aseman sijaintipaikka. Kaikki rakennemallit lähtevät ajatuksesta pitää tulevan aseman lähiympäristön maankäyttö tiiviinä. Itse asemalle tarpeellisine liityntäpysäköintimahdollisuuksineen varataan tilaa ja mahdollisuus kehittyä monimuotoiseksi liikennemuotojen solmuksi ja samalla monimuotoiseksi palvelukeskukseksi. Asemaa ympäröi lyhyellä kävelyetäisyydellä (n. 600 metriä) tiivis kerros- talokortteleiden (tai kerrostalotehokkuudella rakennettavien kytkettyjen pientalojen) vyöhyke. Tämän ulkopuolella pyritään rakennustehokkuudeltaan harveneviin kehiin niin, että noin 1200 metrin etäisyydelle saakka pyritään mahdollisimman yhtenäiseen taajamakudokseen. Tämän ulkopuolelle voidaan sijoittaa laajemman vihervyöhykkeen ja/tai asemaytimen kiertävä kehäväylä. Käytännössä rakentamiseen varattavia vyöhykkeitä rikkovat myös mm. tärkeät viherkäytävät Lisäksi keskeisten peltoalueiden säilyttäminen jättää merkittäviä sektoreita rakentamisen ulkopuolelle. Rakennemalleissa tutkitaan erilaisia liikenneverkon malleja. Keskeisiä ratkaistavia ongelmia ovat yleisesti lisääntyvän asukasmäärän mukanaan tuoman liikennekuormituksen ohjaaminen ja erityisesti Jokelantien kuormittuminen ilman verkostollisia ratkaisuja. Nykytilanteessa Jokelantietä käyttävä liikennekuorma pyri-

tään hajauttamaan mahdollisuuksien mukaan usealle reitille. Käytännössä tämä edellyttää Hyvinkään itäisen ohikulkutien rakentamista. Palopurolta Hyvinkään kaupunkitaajaman länsiosiin suuntautuvat matkat voi ohjata Metsäkaltevansillan ja Kalevankadun kautta. Jonkinlainen ongelma on pääkaupunkiseudulle ja Järvenpäähän ja Tuusulan kohdistuva pendelöinti, koska joihinkin julkisen liikenteen huonosti tavoittamiin kohteisiin on vilkasta työ- matkaliikennettä.

Asemanseutukeskustan liikennejärjestelmä pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan moottoriajoneuvoliikenteen osalta ulkosyöttöisenä. Käytännössä tämä merkitsee Jokelantien ohjaamista uudelle kiertävälle reitille asemakeskuksen kohdalla, mikäli väylälle pystytään osoittamaan toiminnallisesti ja taloudellisesti järkevä linjaus. Kehäväylän sisäpuolella ei ole (joukkoliikenneyhteyksiä) lukuun ottamatta läpiajettavia katuyhteyksiä, vaan alue jakautuu autoliikenteen kannalta ulkosyöttöisiin sektoreihin. Kevyelle liikenteelle on sitä vastoin järjestetty laadukkaat suorat yhteydet asemakeskustasta Hyvinkään keskustaan asuinalueille ja muihin tärkeisiin pisteisiin.

Ekologisten verkostojen osalta pyritään esisijaisesti turvaamaan maakuntakaavan osoittama viheryhteys Metsäkaltevan ja Palopuron alueiden rajamailla. Mikäli rakennemallin lähtökohdista rakentamisalueita on tarpeen osoittaa nykyisen keskustaajaman osayleiskaavassa osoitetun viheryhteyden kohdalle, pyritään leveä viheryhteys osoittamaan toissijaisesti etelämpää Takojan alueen pohjoispuolitse. Useimpien eläinryhmien kannalta suunnittelualueen tärkein ekologinen yhteys on Palojoki reunavyöhykkeineen.

Rakennemallien mitoitus perustuu rakentamisalueiden jakamiseen eri keskimääräisellä rakennustehokkuudella toteutettaviin vyöhykkeisiin. Asumisväljyydeksi on arvioitu 50 k-m2/henkilö. Asuinrakentamisen tiheys on arvioitu asukkaina hehtaaria kohti. Tällöin esim. tiheys 20 asukasta/ hehtaari vastaa aluetehokkuutta (ea) 0,1. Tiiveimmin rakennettavat vyöhykkeet, jotka sijaitsevat yleensä 600 metrin säteellä kulloisestakin asemanpaikasta, on esitetty toteutettavan keskimääräisellä asukastiheydellä 60 as/ha (ea = 0,3). Kauimpana sijaitsevilla omakotitalopainotteisilla vyöhykkeillä asukastiheys voisi olla 20 as/ha (ea = 0,1). Tonttitasolla tehokkuudet ovat noin kaksinkertaisia. Tavoitteena on ollut varata asuinalueita vähintään 10 000 asukkaan tarpeisiin. Tätä tavoitetta varten tarvitaan taajamien rakentamiseen varattavia alueita noin 400 hehtaarin verran. Lisäksi tarvitaan viher- ja virkistysalueita. Merkittävät yhtenäiset peltoalueet on pystytty suurimmalta osin säilyttämään kaikissa rakennemalleissa, samoin arvokkaimmat luonto- ja virkistysalueiksi soveltuvat alueet. Rakennemalleissa ei ole varauduttu merkittävään työpaikkarakentamiseen. Rakennemalleissa ei ole varauduttu merkittävään työpaikkarakentamiseen.

Malli 1 ”Asema Haapasaarentien risteyksessä”

Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema Haapasaarentien alikulun pohjoispuolelle. Ehdotetun sijainnin hyvät puolet liittyvät aseman teknisesti helppoon toteutettavuuteen ja sijaintiin lähelle Hyvinkään ja Jokelan nykyisten asemien puoliväliä. Tavoitteena on sijoittaa uuden taajaman vaatimat palvelut pääosin kävelymatkan sisälle asemasta. Ydinkeskustaan sijoittuu myös liityntäpysäköinti. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen, maisemansuojelun ja maatalouden kehittämisen näkökulmasta sijainti on haastava ja edellyttää kompromisseja. Mallissa on lukuisia maankäyttöä aseman lähialueella rajoittavia tekijöitä. Päära-

dan ja Haapasaarentien muodostamasta navasta katsottuna koko kaakkoisneljännes kuuluu Palopuron ”luomulaakson”/ agroekologisen symbioosin keskeisiin peltoalueisiin. Peltolaakso on alavaa savikkoa. Sen säilyttäminen on tärkeää alueen maisemallisen identiteetin kannalta. Samoin Palojoen uomassa on säilyttämisen arvoisia pieniä lampimaisia kohtia. Nämä olisi perusteltua säilyttää luonto- tai virkistysalueina.

Jotta aseman lähiympäristössä päästään riittävään rakentamisen tehokkuuteen, ehdotetaan keskustatoimintojen alueeksi otettavaksi radan länsipuolella vanhan koulun ympäristö (rajautuen Palojoki- laaksoa ympäröivään selänteen juureen) ja radan itäpuolella Ilkkalan – Kuusiston – Heikkilän ympäristön Haapasaarentien pohjoispuolella. Alueen pienipiirteinen maatalousmaisema ja muutaman tilan toimintaedellytykset menetettäisiin. Jotta radan eri puolille jakautuva keskus muodostaisi yhden kokonaisuuden, tarvitaan asemalaiturin pohjoispuolelle ainakin kevyen liikenteen yhteyden puhkaiseminen ratapenkan läpi. Pitkällä aikavälillä eteläisiä, Palopuron taajaman länsipuolisia alueita yhdistämään tarvitaan läntinen, ehkä vaiheittain laajennettavissa oleva kehätie, joka päätyisi parannettavaan Hamburgintien alikulkuun. Vielä pidemmällä aikavälillä taajamarakenne voisi kiertyä radan itäpuolen metsäsaareketta hyödyntäen takaisin pohjoiseen kohti asemaa.

Liikenne johdettaisiin Itäisen ohikulkutien ja Porvoonväylän eritasoliittymästä Korkeamäen työpaikka-alueen kautta Palopuron keskustan itäpuolelle. Tämän yhteyden pohjoispää olisi samalla itu itäisen radanvarsitien toteuttamiselle.
Malli on haastava tiiviin ydinalueensa ulkopuolella sisäisen rakenteensa hajanaisuuden, tästä johtuvan sisäisen liikennetarpeen sekä Jokelantiehen kohdistuvan liikennekuorman johdosta. Mallin liikenneverkossa ehdotetaan Jokelantien katkaisemista läpikulkevalta autoliikenteeltä kaavaillun Palopuron keskuksen kohdalta. Katkeava yhteys korvattaisiin kehämäisellä yhteydellä. Kehän linjaaminen on osoittautunut haastavaksi.

Ekologisten yhteyksien osalta malliin ei jäisi tilaa maakuntakaavaratkaisun mukaiselle yhtenäiselle ja riittävän leveälle vihervyöhykkeelle tulevan Palopuron taajaman ja keskustaajaman osayleiskaavan osoittaman Metsäkaltevan/ Korkeamäen alueiden väliin. Malli perustuu siihen oletukseen, että korvaa toimiva ekologinen yhteys voidaan osittaa etelämpää.

Malli 2 ”Suur- Metsäkalteva”

Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema niin pohjoiseen kuin se on ratatekniikan kannalta mahdollista. Aseman sijoittuisi noin kilometrin pohjoisemmaksi kuin vaihtoehdossa 1. Asema Palopuron vaihteen tienoilla tuo suurimman osan Metsäkaltevan asuinalueista Liikenneviraston vaatiman 2,5 kilometrin säteelle (n. 4 - 5000 asukasta). Tämä pienentää Palopuroon osoitettavan rakentamisen minimimäärää, mikä parantaa mallin toteuttamisedellytyksiä. Samoin alueen palveluvarustus voidaan rakentaa yhteisenä Metsäkaltevan kanssa. Metsäkaltevan keskustan palveluvarustuksen rakentaminen ei ole edennyt alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti, nyt alueen keskustassa on vain päiväkoti. Kaavoitetun yhtenäisperuskoulun rakentamista on lykätty pitkälle tulevaisuuteen ja sen on ajateltu palvelevan pidemmällä tulevaisuudessa myös Palopuron rakentamista. Myöskään kaupallista palveluvarustusta ei ole syntynyt. Jos Palopuron asemanseutua päätetään alkaa rakentamaan pohjoisimman mahdollisen sijaintipaikan

mukaisesti, kannattaisi ehkä samalla avata Metsäkaltevan yleissuunnitelma ja siirtää koko Metsäkalteva- Palopuro –kokonaisuutta palvelevat keskustatoiminnot radan varteen. Metsäkalteva jäisi tällöin pienemmäksi alakeskukseksi. Samalla pitäisi avata ja tehostaa myös Metsäkaltevan kaakkoisimpien osien pientaloval-taista ratkaisua, koska näiden alueiden tavoitettavuus paranisi ratkaisevasti ase-man läheisyydessä.

Suur-Metsäkaltevan malli muodostaa kompaktin pikkukaupunkimaisen kokonai-suuden, johon on mahdollista toteuttaa yhdyskuntarakenteen sisälle tai välittö-mästi siihen liittyen myös työpaikka- alueita. Vaikka kokonaisuus on selkeän pikkukaupunkimainen, liittyy tämä malli samalla kaikista tiiveimmin Hyvinkään nykyiseen yhteyskuntarakenteeseen laajentaen sitä etelään. Tältä osin ratkaisu olisi eniten maakuntakaavan ja Helsingin seudun MAL-suunnitelman periaatteiden mukainen. Toisaalta tiivis taajamaydin sijoittuu sille kohdalle, jossa maakun-takaavassa ja Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa on osoitettu itä-länsi - suuntainen maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys. Tässäkin mallissa tulisi tutkia mahdollisuus korvaavaan yhteyteen eteläpuolella. Palopuron nykytaa-jamaan ympäristö säilyy pitkälle uuden taajamarakentamisen ulkopuolella, jolloin alueen maatalouden edellytykset sekä viljeltyyn kulttuurimaisemaan liittyvät arvot säilyvät.

Liikenneverkossa yhteys Kalevankatu - Kravunarkunkatu Metsäkaltevan nyky-keskustan kautta uudelle asemanseudulle korostuu. Jokelantie katkaistaisiin läpi-ajoliikenteeltä. Yhteys on tarpeen niin alueen sisäisen liikenteen kannalta kuin myös Jokelantien kuormituksen tasaajana. Tässäkin mallissa Jokelantien ohjaa-minen uuden keskustan ohi voisi olla tarpeen, mutta luontevan kehäreitin löytä-minen edellyttäisi kahta pääradan alikulkua ja Metsäkaltevan kaavarunkoratkai-sun avaamista yhä laajemmalta alueelta. Esitetyssä mallissa keskeiseksi liikenteen uudelleenohjaajaksi muodostuisi uusi itä-länsi- suuntainen katu Metsäkaltevan keskusta - Palopuron uuden keskuksen eteläpuoli - Korkeamäki – Itäinen ohitus-tie.

Yhdistelmämalli 3 ja 4

Tässä mallissa uusi asema sijoittuisi 1990-luvulla lakkautetun Palopuron seisak-keen eteläpuolelle suoralle rataosuudelle. Aseman etäisyys Hyvinkään keskustas-ta on 6,5 km. Radan itäpuolella on tässä kohtaa rakentamiseen soveltuva runsaan puolen neliökilometrin matala metsäselänne, joka muodostaisi uuden Palopuron ytimen. Palopuron nykyisessä taajamassa tulisi huomattavaa tiivistämispainetta, ja ainakin radan länsipuolella taajaman taustalla oleva metsäselänne otettaisiin rakentamisen piiriin.

Mallin liikennejärjestelmässä olisi kaikista rakennemalleista luontevinta katkaista Jokelantie läpiajoliikenteeltä ja rakentaa tätä korvamaan kehätie jossa kehän sisä-puolinen alue on jaettu säteittäisiin itsenäisiin sektoreihin. Kehätien radanalitus-paikat olisivat nykyinen Haapasaarentien ja parannettu Hamburgintien alikulku, jonka rooli olisi tässä mallissa korostuneempi.

Myös tässä mallissa kokonaisuudesta tulisi kompakti ja melko symmetrinen pik-kukaupunki, vaikka asuinrakentamisen myöhemmissä vaiheissa painopiste onkin radan länsipuolisilla metsäselänteillä. Mallissa on varauduttu myös yhteenkas-vuun Jokelan taajaman kanssa, jolloin syntyvät uudenlaiset edellytykset palvelu-

kapasiteetin jakamiselle tai yhteistyölle nykyisen kuntarajan yli. Rakentamisen pääsuunta on siis aluksi keskustasta länsipuolen metsäselänteille ”keskustan kehän” ulkopuolelle ja myöhemmin etelään. Tuusulan kuntarajan ja Mäntymäen välistä metsäselännettä on osoitettu myöhemmän rakentamisvaiheen alueiksi siten, että ensi otettaisiin käyttöön kuntarajan tuntumasta. Alueet vaativat kuitenkin heti toteuduttuaan helpon liikenneyhteyden uudelle asemalle.

Arvokkaat peltoalueet on mahdollista säilyttää tässäkin mallissa. Ekologisten yhteyksien osalta maakuntakaavan ja keskustaajaman osayleiskaavan mukainen verkosto olisi pääpiirteittäin mahdollista säilyttää, kuten myös korvaajaksi kaavailtu eteläinenkin yhteys.

0+ -vaihtoehto ”Täydennetään ja tiivistetään keskustaajamaa”

Palopuron toteuttamisen vaihtoehtona tutkitaan mallia, jossa Palopuron väestöpohjaa vastaava rakentamisen määrä sijoitetaan muualle Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen. Palopuron alue säilyy tällöin maaseutumaisena. Alueelle on mahdollista rakentaa nykyisen Palopuron- Ridasjärven osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti pääosin haja-asutusluonteisesti. Rakentamisen kokonaismäärä jää vähäiseksi, eikä alueelle ole mahdollista luoda uusia julkisia palveluja eikä infrainvestointeja (pl. vesiosuuskunnan toteuttama vesihuoltoverkosto). Pääradan uutta asemanpaikkaa ei toteuteta. Alueen kehittäminen jää pitkälti asukkaiden oman organisoitumisen ja yksityisen palvelutuotannon varaan.

Rakentamisalueiden osoittaminen vastaavalle väestömäärälle nykyisen keskustaajaman piiristä on haastavaa. Rakentamiseen soveltuvat alueet on pitkälti osoitettu nykyisessä keskustaajaman osayleiskaavassa. Suurin osa rakentamisalueista toteutuu vuoteen 2030 mennessä. Näiden lisäksi vuoden 2030 jälkeiseen aikaan voisivat jäädä lähinnä muutamat pienehköt pientaloalueet Hyvinkäänkylän - Kittelän alueella. Nummenmäen alueen toteuttamisen ajankohdasta ei ole tehty päätöstä. Eräs mahdollisuus tähän olisi avata Nummenmäen kaavaratkaisu ja tehostaa selvästi alueelle suunniteltua pientalovaltaista rakentamista.

Mahdollisia uusia asuinrakentamisen alueita on 0+- malliin etsitty suunnitellun itäisen ohikulkutien ja Tanssikallion pientaloalueiden välistä. Alueella on kuitenkin monin paikoin luontoarvoa. Hyvinkään sairaalan katuinvestointi olisi kustannustehokkaampi, mikäli Sonninmäen länsirinteistä pystyisi ottamaan rakentamisen piiriin, samoin Sairaalankadun pohjoispuolta. Ratkaisut kutistaisivat taajaman sisällä olevia virkistysalueita. Myös Hyvinkään lentokentän alueen ottamista asuinrakentamiseen on tutkittu. Ratkaisu tukisi ajatusta pohjoisesta aluekeskuksesta ja Hämeenkadun kehittämistä joukkoliikenneakselina. Uudenmaan alueen yleis- ja harrasteilmailun olosuhteet heikkenisivät, kun myös Helsingin Malmin lentokenttä lakkautetaan.

Kaikki nämä alueet yhdessäkään eivät riitä asunrakentamiseen 10 000 asukkaalle. Palopuron vaihtoehdoksi tarvitaan vielä suuri uudisalue. Tällöin luontevin valinta olisi Nopon alueen rakentaminen, mutta senkin haasteena on liikennejärjestelmä. Noppo olisi erillinen tytärkaupunki peruspalveluineen, mutta liikennetarve Hyvinkään keskustaan olisi silti merkittävä. Käytännössä Nopon ottaminen taajamarakentamisen piiriin edellyttää henkilöjunaliikenteen palauttamista Hangonradalle ja Nopon aseman uudelleen avaamisen. Nopon haasteet olisivat siis samansuuntaisia kuin Palopurolla.

JÄRVENPÄÄN KAUPUNKI
Kaupunkikehitys

PÄÄTÖS

Lausunto L13

19.9.2016 § 7

Kaupunginarkkitehti

JARVENPAA 1217/2016
Kaava U.10.02.02

	Järvenpään kaupungin lausunto Palopuron alueen suunnittelutarve on tunnistettu eri tasoisissa seudullisissa suunnitelmissa, kuten Uudenmaan maakuntakaavoitus, Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 MASU ja KUUMA- alueen yhteistoimintahankkeet. Palopuro oli vahvasti mukana myös Keski-Uudenmaan kuntaliitosselvityksen 2015 aineistossa. Järvenpään kaupunki pitää rakennemalliselvitystä perusteellisena työnä, jossa on tavoitteiden ja mahdollisuuksien lisäksi nostettu esiin myös hankkeen ongelmat. Järvenpään näkökulmasta keskeinen kysymys on turvata Palopuron asemanseudulle tulevan kaupunkirakenteen yhteydessä päärataa myötäilevän seudullisen liikenneverkon toiminta. Jokelantie on keskeinen Järvenpään ja Hyvinkään välinen yhteys sekä moottoriajoneuvoliikenteelle että pyöräilylle. Nyt suunnittelussa oleva Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyshanke Haarjoelta Nukarin kautta Hämeentielle ja vt 3:lle voi toteutuessaan houkutella suuren osan raskaasta liikenteestä ja myös osan henkilöautoista Jokelantieltä, mutta se ei silti korvaa kokonaan Jokelantietä kahden kaupungin ja Jokelan taajaman keskustoja yhdistävänä väylänä. Palopuron osayleiskaavan rakennemalliraportissa viitataan useassa kohdin ns. itäisen radanvarsitien Hyvinkää-Kellokoski-Haarajoki pohjoispäähän, mutta realistisesti annetaan ymmärtää, ettei koko väliä saatane rakennetuksi vielä 2040- luvulle tultaessa. Näin ollen siitä yhteydestä ei myöskään ole korvaamaan Jokelantietä pitkään aikaan. Järvenpään kaupunki edellyttää, että jatkosuunnittelussa Jokelantielle etsitään valittavasta rakennemallista riippumatta sellainen linjaus, ettei sen seudullinen rooli tarpeettomasti heikkene. Väylä voidaan nähdä Palopuron keskustarakenteelle myös mahdollisuutena, koska ajoneuvoliikennekin tukee osaltaan keskuksen palveluja ja yritystoimintamahdollisuuksia. Polkupyöräilyn osalta Palopuron läpi on turvattava mahdollisimman suora ja hyvätasoinen pyöräilyn laatuväylä, joka palvelee lähipyöräilyn ohessa pitkämatkaista pyöräilyä. Jokelantien suuntainen pyöräreitti on sisällytetty osaksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmia, ja sen toteutumista edistetään parhaillaan Järvenpään ja Tuusulan alueilla Eriksnäsintien ja Jokelantien kevytväylän tiesuunnittelussa. Seudullisesta tarkastelunäkökulmasta katsottuna vaihtoehto 2 ”Suur-Metsäkalteva” vaikuttaa toimivimmalta rakennemallivaihtoehdolta viitaten mallien selostusraportin arviointiosan toteamuksiin (WSP Finland) kokonaiskaupunkirakenteesta ja vaiheittain toteutettavuudesta. Palopuroa koskevien tarkastelujen lisäksi vaikuttaa tarkoituksenmukaiselta arvioida myös Metsäkaltevan rakenne- ja maankäyttöperiaatteet uudelleen, kun se nykytilanteessa vielä on mahdollista. **Liitteet** Lausuntopyyntökirje 1.6.2016 Rakennemallien kuvaus ja arviointi 3.6.2016
Päätös	Päätän lausuntona Hyvinkään kaupungin tekniikan ja ympäristön yksikölle todeta, että Järvenpään kaupunki antaa Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista perusteluosan mukaisen lausunnon. Kaupunginarkkitehti Ilkka Holmila

JÄRVENPÄÄN KAUPUNKI
Kaupunkikehitys

PÄÄTÖS

Lausunto L13

19.9.2016 § 7

Kaupunginarkkitehti

JARVENPAA 1217/2016
Kaava U.10.02.02

Päätöksen valtuutus	Toimivalta perustuu kaupunkikehityksen toimintasääntöön, jonka mukaan kaupunginarkkitehti päättää naapurikuntia koskevien kaava-, suunnittelutarve- ja poikkeamislupalausuntojen antamisesta silloin, kun kyse ei ole merkitykseltään laajakantoisesta asiasta.		
Muutoksenhaku	Tästä päätöksestä ei voi tehdä kuntalain 91 §:n mukaista oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee asian valmistelua.		
Jakelu	Päätös otto-oikeuskiertoon (Kaukelautakunta) Sähköinen ote päätöksestä: Hyvinkään kaupunki, tekniikka ja ympäristö / tekniikka@hyvinkaa.fi Sähköinen ote päätöksestä: Kaupunginjohtaja Erkki Kukkonen Elinkeinojohtaja Olli Keto-Tokoi Kaavoitusjohtaja Sampo Perttula Kaupunginarkkitehti Ilkka Holmila Yleiskaava-asiantuntija Hannele Selin Liikenneinsinööri Sari Piela		
Tiedoksianto asianosaiselle	Postitse pvm	Sähköpostitse pvm	Luovutettu pvm

Helsingin kaupunki
Kaupunginmuseo
Kulttuuriympäristöyksikkö

Yksikön päällikkö

Lausunto

24.8.2016

Hyvinkään kaupunki, kaavoitus
Ahonen Mika
Suutarinkatu 2
05900 Hyvinkää

Kesi-Uudenmaan maakuntamuseon lausunto Hyvinkään Palopuron asemanseudun rakennemalleista

HEL 2014-010688 T 10 03 01

Keski-Uudenmaan maakuntamuseo arvioi hanketta kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta ja on päättänyt antaa seuraavan lausunnon.

Osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle ja uuden asemanseudun perustamiselle pääradan varteen Hyvinkään ja Jokelan väliin. Taustalla on pyrkimys tiivistää pääradan varren yhdyskuntarakennetta ja etsiä Hyvinkään keskustaajamalle uusi laajentumisalue. Hyvinkään keskustaajaman laajentumisalue Palopuron alueella on merkitty Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan. Uudenmaan 4. vaihemaakuntaehdotuksessa Palopuro on osoitettu merkinnällä raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue.

Uuden asemanseudun rakentamisessa tulee ottaa huomioon rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman arvot ja löytää sellainen vaihtoehto, joka ei uhkaa em. arvoja. Selostuksessa todetaankin seuraavasti: ”Turvataan maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset, maaseutumaisen asumisen mahdollisuudet ja kulttuurimaiseman arvot asemanseudun ympäristössä. Alueen maisemaa hallitsevilla peltoaukeilla (Palojoen ja Heikinojan varsilla) harjoitetaan monipuolista maataloutta aina marjanviljelyyn saakka. Alueen perinteinen rakentaminen on sijoittunut maisemassa peltojen ja metsäselänteiden reunavyöhykkeeseen. Palojoen varren alavat savikot eivät myöskään ole rakennettavuudeltaan hyviä. Laajat yhtenäiset peltoalueet pyritäänkin jättämään rakentamisen ulkopuolelle.”

Maankäytön tiiveys aseman ympäristössä

Kaikki rakennemallit lähtevät ajatuksesta pitää tulevan aseman lähiympäristön maankäyttö tiiviinä. Asemalle varataan tilaa kehittyä monimuotoiseksi liikennemuotojen solmuksi ja palvelukeskukseksi. Asemaa ym-

päröi lyhyellä kävelyetäisyydellä tiivis kerrostalokortteleiden (tai kerrostalotehokkuudella rakennettavien kytkettyjen pientalojen) vyöhyke. Tämän ulkopuolella rakennustehokkuus laskee niin, että noin 1200 metrin etäisyydelle saakka pyritään mahdollisimman yhtenäiseen taajamarakentamiseen.

Rakennemalleja esitellään seuraavasti:

Malli 1 ”Asema Haapasaarentien risteyksessä”

Yhdyskuntarakenteen kehittämisen, maisemansuojelun ja maatalouden kehittämisen näkökulmasta sijainti ei ole hyvä. Pääradan ja Haapasaarentien muodostamasta keskuksesta kaakkoon oleva alue kuuluu Palopuron ”luomulaakson” keskeisiin pelto-alueisiin. Peltolaakso on alavaa savikkoa. Sen säilyttäminen on tärkeää alueen maisemallisen identiteetin kannalta. Myös Haapasaarentien pohjoispuoli on maatalousaluetta. Radan länsipuolella Palojoen yläjuoksun ympäristön peltolaakso on kapeampi ja pienipiirteisempi, mutta se rajoittuu Lautakatonmäen ympäristön maisemallisesti erottuvien kukkuloiden ryhmään. Samoin Palojoen uomassa on säilyttämisen arvoisia pieniä lampimaisia kohtia. Nämä olisi perusteltua säilyttää luonto- tai virkistysalueina.

Malli 2 ”Suur- Metsäkalteva”

Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema niin pohjoiseen kuin se on ratatekniikan kannalta mahdollista. Asema sijoittuisi tässä vaihtoehdossa noin kilometrin pohjoisemmaksi kuin vaihtoehdossa 1.

Suur-Metsäkaltevan malli muodostaa tiiviin pikkukaupunkimaisen kokonaisuuden, johon on mahdollista toteuttaa yhdyskuntarakenteen sisälle tai välittömästi siihen liittyen myös työpaikka-alueita. Tämä malli liittyy kaikista tiiveimmin Hyvinkään nykyiseen yhteyskuntarakenteeseen laajentaen sitä etelään. Tältä osin ratkaisu olisi eniten maakuntakaavan ja Helsingin seudun MAL-suunnitelman periaatteiden mukainen. Mallissa tiivis taajamaydin sijoittuu sille kohdalle, jossa maakuntakaavassa ja Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa on osoitettu itä-länsi –suuntainen maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys. Korvaavaa yhteyttä tulee siten tutkia eteläpuolella.

Palopuron nykytaajamaan ympäristö säilyy pitkälle uuden taajamarakentamisen ulkopuolella, ja samalla alueen maatalouden edellytykset sekä viljeltyyn kulttuurimaisemaan liittyviä arvoja on mahdollista säilyttää.

Yhdistelmämalli 3 ja 4

Tässä mallissa uusi asema sijoittuisi 1990-luvulla lakkautetun seisakkeen eteläpuolelle suoralle rataosuudelle. Aseman etäisyys Hyvinkään keskustasta on 6,5 km. Radan itäpuolella on tässä kohtaa rakentamiseen soveltuva runsaan puolen neliökilometrin matala metsäselänne, joka muodostaisi uuden Palopuron ytimen. Palopuron nykyisessä taajama tiivistyisi huomattavasti, ja ainakin radan länsipuolella taajaman taustalla oleva metsäselänne rakennettaisiin.

Arvokkaat peltoalueet on mahdollista säilyttää. Ekologisten yhteyksien osalta maakuntakaavan ja keskustaajaman osayleiskaavan mukainen verkosto olisi pääpiirteittäin mahdollista säilyttää, kuten myös korvaajaksi kaavailtu eteläinenkin yhteys. Metsien ydinalueet supistuisivat jonkin verran.

0+ -vaihtoehto ”Täydennetään ja tiivistetään keskustaajamaa”

Palopuron toteuttamisen vaihtoehtona tutkitaan mallia, jossa Palopuron väestöpohjaa vastaava rakentamisen määrä sijoitetaan muualle Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen.

Vaihtoehdossa Palopuron alue säilyy maaseutumaisena. Alueelle on mahdollista rakentaa nykyisen Palopuron- Ridasjärven osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti pääosin haja-asutusluonteisesti. Pääradan uusi asemanpaikka ei toteudu.

Maakuntamuseon lausunto

Maakuntamuseo tarkastelee osayleiskaavan rakennemalleja kulttuuriympäristön ja maiseman vaalimisen näkökulmasta. Osayleiskaava-alue on nyt harvaanasuttua maaseutua, jossa maisema ja luonto sekä rakennettu kulttuuriympäristö luovat vahvan alueellisen ja paikallisen identiteetin. Palopuron asemanseudun rakentaminen muuttaisi nykyisen maaseutumaiseman tiiviisti rakennetuksi kaupunkiympäristöksi. Muutokset maisemassa tulisivat olemaan merkittäviä.

Esittelyaineiston pohjalta arvioiden malleista 2 Suur-Metsäkalteva näyttäisi vaikutuksiltaan olevan kulttuuriympäristön ja peltomaiseman säilymisen kannalta vähiten haitallinen, vaikka senkin tuomat vaikutukset ovat luonnollisesti maisemaa ja ympäristöä suuresti muuttavia. Yhdistelmämalli 3 ja 4 rakentuisi nykyisen Palopuron taajaman ympärille.

Maakuntamuseo pitää osayleiskaavan taustaselvityksiä puutteellisina. Maakuntamuseo edellyttää, että rakennuskulttuuri-inventointia täydennetään ja maisemallinen selvitys tehdään. Siten arvokkaat ja vaalittavat kulttuuriympäristöt, rakennukset ja maisema-alueet voidaan tunnistaa ja eri rakennemallien vaikutukset ympäristöön havainnollisesti osoittaa. Arkeologisen perinnön osalta lausunnonantajana on Museovirasto.

Yksikön päällikkö

Lisätiedot

Sari Saresto, tutkija, puhelin: +358 9 503756846
sari.saresto(a)hel.fi

Anne Mäkinen
yksikön päällikkö

Tiedoksi

Museovirasto, kulttuuriympäristön suojelu
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Dnro 4148/1110/2014

30.8.2016

tekniikka@hyvinkaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 1.6.2016

Lausunto Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

Liikennevirasto on tutustunut osayleiskaavan rakennemalleihin ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.

Suunnittelualue sijaitsee noin viisi kilometriä Hyvinkään keskustaajamasta etelään, rajoittuen pohjoisesta valtatiehen 25 ja etelässä Tuusulan kunnan rajaan. Alue rajautuu lännessä Vantaanjokeen ja idässä suunniteltuun itäisen radanvarsitien linjaukseen. Osayleiskaava-alueen läpi kulkee Pasila – Riihimäki -rataosa. Osayleiskaavan tavoitteena on luoda edellytyksen Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle ja uuden asemanseudun perustamiselle pääradan varteen Hyvinkään ja Jokelan väliin. Pyrkimyksenä on tiivistää pääradan varren yhdyskuntarakennetta ja etsiä Hyvinkään keskustaajamalle uusi laajentumisalue sen jälkeen, kun nykyisissä yleiskaavoissa osoitetut alueet tulevat rakennetuiksi vuoteen 2030 mennessä.

Palopuron uusi asemanseutu

Osayleiskaavassa on tavoitteena osoittaa Palopuron alueelle uusi rautatieseisake ja siihen tukeutuva asemanseutu. Liikennevirasto pitää uuteen asemanseutuun varautumista tarkoituksenmukaisena ja Liikenneviraston alustavien selvitysten mukaan seisake on Palopuroon toteutettavissa. Liikennevirasto on selvittänyt vuoden 2015 aikana esiselvityksellä pääradan uusien lähijunaliikenteen seisakkeiden toteuttamismahdollisuuksia (*Esiselvitys lähiliikenteen uusista seisakkeista Kerava-Riihimäki ja Kerava-Lahti –väleillä, Liikennevirasto 2015*). Selvityksen perusteella Palopuroon on mahdollista toteuttaa uusi seisake alueen maankäytön kehittyessä riittävästi. Palopuron maankäytön ei kuitenkaan selvityksessä arvioitu sen hetkisten suunnitelmien perusteella kehittyvän merkittävästi selvityksen tarkasteluajanjaksolla vuoteen 2040 mennessä.

Laadittavana oleva osayleiskaava vaikuttaa olevan Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen mukainen. Kaavan jatkovalmistelussa on myöhemmin syytä varmistua, että sanottu maakuntakaavaratkaisu on Palopuron osalta tullut voimaan.

Uusi rautatieseisake edellyttää riittävää käyttäjäpotentiaalia ja sitä myötä korkeaa asukastiheyttä ja tiivistä kaupunkirakennetta seisakkeen välittömään läheisyyteen. Liikenneviraton näkemyksen mukaan asemanseudulle tulisi sijoittua vähintään 10 000 - 15 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteelle seisakkeesta. Palopuron asemanseudun yhteyteen tulee suunnitella toimivat liityntäyhteydet vaihtopysäkkeineen ja liityntäpysäköinti-

Liikennevirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000
Faksi 020 637 3700
etunimi.sukunimi@liikennevirasto.fi
kirjaamo@liikennevirasto.fi
www.liikennevirasto.fi

alueineen (niin pyörä- kuin autopysäköinti). Liikennevirasto pitää hyvänä, että kaavatyössä pyritään ennakoimaan liikennejärjestelmän ja liikkumismuotojen kehitystä tulevina vuosikymmeninä.

Palopuron alueen jatkosuunnittelussa tulee varmistaa seisakkeen tilantarve sekä seisakkeen ja asemanseudun yhdenaikainen toteutuminen.

Uuden seisakkeen sijainti

Rakennemalleissa Palopuron uudelle seisakkeelle on esitetty kolme vaihtoehtoista sijaintia. Liikenneviraston esiselvityksessä seisakkeen sijainniksi on esitetty vastaavaa sijaintia kuin rakennemallissa 1. Rakennemallissa 2 seisake on esiselvityksen sijaintiin nähden pohjoisempana sekä rakennemallissa 3 ja 4 etelämpänä. Esiselvityksessä seisakkeen sijaintia tutkittiin karkealla tasolla ja sijaintia on mahdollista siirtää etelään tai pohjoiseen. Osayleiskaavatyön yhteydessä tulee kuitenkin varmistua valitun uuden seisakkeen sijainnin toteuttamiskelpoisuudesta. Uuden seisakkeen sijainnin osalta tulee selvittää sen ratatekninen sekä geotekninen soveltuvuus nykyiseen raidegeometriaan nähden käyttäen 270 metrin laituripituutta.

Rakennemalleista vaihtoehdossa 2 asemanseudun riittävän käyttäjäpotentiaalin saavuttaminen vaikuttaa todennäköisimmältä seisakkeen sijoittuessa Hyvinkään nykyisen kaupunkirakenteen läheisyyteen. Asemanseudun sijoittuessa nykyisten rakennettujen alueiden yhteyteen, on riittävän asukas- ja työpaikkamäärän kehittyminen paremmalla pohjalla. Rakennemallissa 2 seisakkeen välittömässä läheisyydessä on myös vähemmän tiivistä maankäyttöä rajoittavia tekijöitä kuin muissa vaihtoehdoissa.

Lisäraidevaraukset

Pasila – Riihimäki -rataosalla tulee Palopuron kohdalla varautua pitkällä aikavälillä kahteen lisäraiteeseen. Rautatien ympäristön asemakaavoituksen yhteydessä tulee tutkia lisäraiteiden sijoittuminen ja tilavaraukset tarkemmalla tasolla.

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta on noudatettava VTT:n laatiman esiselvityksen *Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi* (VTT tiedotteita 2468) suositusta runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai

-määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot.

Asuinkortteleiden osalta kaavoituksessa tulee noudattaa VTT:n selvityksen *Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta* (VTT tiedotteita 2278) mukaisia suosituksia tärinästä. Suositusten mukaan uudella asuinalueella asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää arvoa 0,30 mm/s eikä vanhalla asuinalueella arvoa 0,60 mm/s. Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: *Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa* (VTT working papers 50, Espoo 2006), *Ohjeita liikennetärinän arviointiin* (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja *Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi* (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä internetistä osoitteesta: http://www.vtt.fi/publications/index.jsp

Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

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

Siru Koski
apulaisjohtaja
hankesuunnitteluosasto

Ville Vuokko
maankäytön asiantuntija
hankesuunnitteluosasto

Tiedoksi Heidi Mäenpää
Eero Liehu
Antero Kaukonen
Kaj Grönqvist, RRM
Tapani Kajamaa
Jukka Peura
Jukka Ronni
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue
Uudenmaan liitto

MUSEOVIRASTO

Lausunto

29.08.2016 MV/392/05.02.00/2014

Hyvinkään kaupunki
PL 86
05801 Hyvinkää

Viite lausuntopyyntö 1.6.2016

Asia **HYVINKÄÄ, Palopuron osayleiskaavan rakennemallit**

Hyvinkään kaupunki on lähettänyt Museovirastoon lausunnolle Palopuron osayleiskaavan rakennemallit, jotka perustuvat aseman eri sijaintivaihtoehtojen luomiin maankäytöllisiin mahdollisuuksiin ja rajoituksiin.

Museovirasto viittaa asiasta aiemmin antamiinsa lausuntoihin arkeologisesta kulttuuriperinnöstä ja muinaisjäännösten huomioon ottamisesta kaavoituksessa (MV/392/05.02.00/2014, 25.9.2014 ja 10.3.2015).

Museovirasto ei ole edellä mainituissa lausunnoissaan pitänyt tarpeellisena osayleiskaava-alueen historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointia. Sittemmin Museoviraston tietoon on tullut, että kaava-alueella sijaitsevan Vantakorven alueella saattaa olla keskiaikainen Helsingin pitäjän kirkolle kuulunut Vantaankorpimaa-niminen autiotila (Ks. Tapio Salminen 2013: Vantaan ja Helsingin pitäjän keskiaika). Samaan tai muuhun vanhempaan historialliseen maankäyttöön tai eränkäyntiin voi viitata lähistöllä oleva Palaneennummi-niminen historiallisen ajan kaskimaa (muinaisjäännösrekisteritunnus 1000014268**)**. Mikäli ko. alueelle on tarkoitus ohjata muuttuvaa maankäyttöä, tulee alueella tehdä historiallisen ajan arkeologisten kohteiden selvitys.

Rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman osalta kaavasta lausuu Museoviraston ja maakuntamuseon välisen yhteistyösopimuksen mukaisesti Keski-Uudenmaan maakuntamuseo.

Yli-intendentti Helena Taskinen

Intendentti Tuula Heikkurinen-Montell

Tiedoksi Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
Satu Mikkonen-Hirvonen, Museovirasto

[Ote pöytäkirjasta]

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Diarionro 1011/2014 7.9.2016
05.021 (410736)
Tekninen keskus 7 / 9 2016

Dno KH:1208 /2014

310 § **Lausunto Palopuron osayleiskaavasta; Hyvinkään kaupunki**

Tekla 23.8.2016 § 206

Hyvinkään kaupunki pyytää Riihimäen kaupungin lausuntoa Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista 2.9.2016 mennessä. Rakennemallivaihtoehdot ovat nähtävillä 3.6. – 2.9.2016 Hyvinkään kaupungin internetsivuilla osoitteessa **www.hyvinkaa.fi/palopuro** ja lisäksi osoitteessa Tekniikan ja ympäristön toimiala, Suutarinkatu 2 D, 2. krs, Hyvinkää.

Osayleiskaavaluonnos valmistellaan vaihtoehtojen vertailun ja rakennemalleista saadun palautteen perusteella. Kaupunginhallitus asettaa kaavaluonnoksen julkisesti nähtäville ja pyytää siitä tarvittavat lausunnot. Osayleiskaavaluonnoksen valmistelu ja nähtäville asettaminen ajoittuvat vuoteen 2017. Ehdotusvaihe ajoittuu vuosille 2017-18 ja kaavan hyväksyminen vuodelle 2018.

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 suunnittelualue ulottuu 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 jäävät alueet. Suunnittelualueen pinta-ala on n. 24,5 km^2.

Osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle 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 Metsäkaltevassa ja Nummenmäessä tulevat rakennetuiksi noin vuoteen 2030 mennessä.

Palopuron seudun kehittämistä perustellaan pitkän aikavälin tarpeilla: Vaikka viime vuosina rakentamisen määrä on notkahtanut taloustaantuman johdosta ja väestöennustetyökalut näyttävät vähentävän tarvetta uudisalueisiin, ei pitkän aikavälin asuinrakentamistahdista) ole syytä luopua. Tämä johtaa uusien alueiden käyttöönottotarpeeseen viimeistään 2040-luvulla.

Pääradan suunta etelään on valittu Hyvinkään yhdyskuntarakenteen laajentumissuunnaksi jo 1980- luvulla. Tämän strategian ensimmäinen vaihe on ollut Metsäkaltevan alueen rakentaminen. Metsäkalteva tulee rakennetuksi täyteen 2030-luvulla. Seuraavassa vaiheessa etäisyys Hyvinkään asemaan kasvaa niin suureksi, että muodostuu järkeväksi hyödyntää pääradalla olevaa 11 km:n väliä Hyvinkään ja Jokelan asemien väliä uuden lähijunien pysähtymispaikan luomiseksi. Liikennevirasto on ilmaissut uuden aseman perustamisen olevan mahdollista, mikäli sen

piirissä on riittävä käyttäjä- potentiaali (vähintään10 000, mieluiten 15 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä). Pääradan parantamisen edetessä vaiheittain kohti pohjoista vapautuu lisäkapasiteettia myös lähijunaliikenteelle. Säännöllinen ja tiheä junayhteys luo pohjan seudulliselle työmatkaliikenteelle.

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 tarkoitetun raakamaan hankintaa.

Rakennemallivaihtoehtoja on varsinaisesti kolme ja lisäksi 0+-vaihtoehto. Kaikissa vaihtoehdoissa Jokelantien läpikulkuliikenne radan varressa katkaistaisiin ja liikenne ohjattaisiin uuden taajaman ulkopuolelle. Vaihtoehdoissa 1, 2 ja 3-4 liikenne ohjautuisi tulevalle itäiselle ohikulkutielle, joka on välillä Järvenpää- Hanko-Mäntsälätie Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa merkinnällä vaihtoehtoinen ratkaisu tai ohjeellinen linjaus. Jokelantietä käyttävä liikennekuorma pyritään hajauttamaan mahdollisuuksien mukaan usealle reitille. Käytännössä tämä edellyttää Hyvinkään itäisen ohikulkutien rakentamista: nopeat yhteydet itäisen kehätien (ja mahdollisesti toteutettavan itäisen radanvarsitien pohjoisosan kautta) ovat ajallisesti kilpailukykyisiä Hyvinkään keskustaan, keskustan pohjoispuolelle, ja pidempien matkojen osalta yleisesti kolmostien kasvukäytävään pohjoiseen suuntautuvien matkojen osalta.

0+ -vaihtoehto: "Täydennetään ja tiivistetään keskustaajamaa" Varsinaista nollavaihtoehtoa ei tutkita, vaan Palopuron toteuttamisen vaihtoehtona tutkitaan mallia, jossa Palopuron väestöpohjaa vastaava rakentamisen määrä sijoitetaan muualle Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen. Palopuron alue säilyy maaseutumaisena. Alueelle on mahdollista rakentaa nykyisen Palopuron- Ridasjärven osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti pääosin haja-asutusluonteisesti.

Malli 1 "Asema Haapasaarentien risteyksessä": Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema Liikenneviraston ja Rambollin keväällä 2015 julkaistun selvitysluonnoksen mukaisesti Haapasaarentien alikulun pohjoispuolelle. Sijaitsee irti Metsäkaltevasta, on oma keskustansa. Asema voidaan toteuttaa jonkin verran pienemmällä asukasmäärällä kuin eteläisimmissä malleissa, koska Metsäkaltevan väestöpohjaa saadaan mukaan.

Malli 2 "Suur- Metsäkalteva": Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema niin pohjoiseen kuin se on ratatekniikan kannalta mahdollista. Rajakohdan on ajateltu muodostavan Palopuron vaihde, mikä mahdollistaa aseman sijoittumisen noin kilometrin pohjoisemmaksi kuin vaihtoehdossa 1. Tämä sinällään pieni välimatka mahdollistaa kuitenkin pohjan rakentaa yhdyskunta aivan eri lähtökohdista.

Yhdistelmämalli 3 ja 4: Tässä mallissa uusi asema sijoittuisi 1990-luvulla lakkautetun seisakkeen eteläpuolelle suoralle rataosuudelle. Aseman etäisyys Hyvinkään keskustasta on 6,5 km. Mallin mukaan alue tulee kauaksi kaupungin jo rakennetusta reunasta. Muodostaa oman erillisen alueensa.

Vaikutusarvioinnin mukaan malli 2 tukee parhaiten Hyvinkään identiteettiä tiiviinä, lyhyiden välimatkojen kaupunkina. Metsäkaltevan asuntoalue on helppo kytkeä asemanseutuun. Aseman sijainnista hyötyvät myös Hakalan ja Martin kaupunginosat. Suurempi väestöpohja luo mahdollisuudet myös palveluiden rakentumiseen alueelle. Asukastavoite aseman rakentamiseksi on saavutettavissa paremmin kuin muissa malleissa.

Liitteet:
- Rakennemallivaihtoehdot, kartat (4 kpl).

(rn)
Ehdotus/kaavoituspäällikkö:
Tekninen lautakunta antaa kaupunginhallitukselle Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdoista seuraavan lausunnon:

Riihimäen kaupungin näkökulmasta kaikki rakennemallivaihtoehdot ovat hyväksyttäviä, mutta yhdyskuntarakenteen toimivuuden ja joukkoliikenteen näkökulmasta malli 2 vaikuttaa kehityskelpoisimmalta. Kaikissa vaihtoehdoissa seudullisen radanvarsiliikenteen reitin sujuvuudesta tulee huolehtia.

Jokelantien katkaisu hankaloittaa jonkin verran Järvenpään ja Hyvinkään välistä liikennettä. Sujuva reitti tarvitaan kaikissa vaihtoehdoissa välille Järvenpää – Hyvinkään keskusta. Itäinen radanvarsitie välillä Järvenpää Hyvinkään Pohjoinen kehätie (mt 143) kokonaisuudessaan toteutettuna tulee hyvin palvelemaan seudullista liikennettä ja mm. logistiikkaa Vuosaaren sataman ja Hyvinkään pohjoisen moottoritieliittymän välillä.

Rakennemallitarkastelu on hyvä metodi maankäytön suuntaviivojen selkeyttämiseen ja osayleiskaavan vaihtoehtojen alustavaan tarkasteluun.

Päätös:
Ehdotus hyväksyttiin.

Khall. 310 §

(ht)
Ehdotus/KJ:
Kaupunginhallitus päättää antaa Hyvinkään kaupungille Palopuron osayleiskaavan rakennemallivaihtoehdoista teknisen lautakunnan esityksen mukaisen lausunnon.

Päätös:
Ehdotus hyväksyttiin.

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkistetusta sekä säädetyllä tavalla edeltäpäin ilmoitettuna aikana 6.9.2016 kaupunginkansliassa yleisesti nähtävänä olleesta pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa :

Riihimäellä 6.9.2016

Virallisesti:

Hannu Tuominen
kaupunginlakimies

Täytäntöönpano	päätösote/Hyvinkään kaupunginhallitus, tekninen lautakunta
Muutoksenhaku	ei muutoksenhakuoikeutta (KuntaL § 91)
Lähempiä tietoja antaa	kaupunginlakimies Hannu Tuominen, puh. 019 758 4013

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan piiri

2.9.2016

Hyvinkään kaupungille

Viitaten kuulutukseenne 1.6.2016

Lausunto Palopuron Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa seuraavaa. Maankäytön suunnittelun tulee tapahtua maankäyttö- ja rakennuslain (mukaan lukien valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet) asettamissa puitteissa.

Rakennemallit 1 ja 2 eivät tätä vaatimusta täytä. Niiden mukainen rakentaminen tuhoaisi lainvoimaisessa Uudenmaan 2. vaihekaavassa osoitetun, valtakunnallisesti merkittävän itä-länsisuuntaisen metsäekologisen yhteyden. Näissä rakennemalleissa esitetyt eteläisemmät ekologiset yhteydet eivät muodostu samankaltaisista yhtenäisistä metsäalueista kuin maakuntakaavassa osoitettu ekologinen yhteys, joka sopii koko metsälajiston liikkumiseen. Ne eivät siis sovellu sen korvaajiksi, vaan niitä tarvittaisiin sen ohella, täydentämään alueen itä-länsisuuntaista ekologista verkostoa, erityisesti mahdollistamaan nisäkkäiden liikkumista. Palopuron alueen suunnittelua ei siis voi jatkaa rakennemallin 1 tai 2 pohjalta.

Rakennemalli 0+ on niin ikään MRL:n suhteen ongelmallinen. Jotta siitä saataisiin lakivaatimukset täyttävä, tämä edellyttäisi että Hirvisuon länsi-, lounais- ja koillispuolelle suunniteltuja rakennusalueita supistettaisiin, jotta jo rakennemallien 1 ja 2 yhteydessä mainitun ekologisen yhteyden toimivuus saataisiin taattua. Samoin tulisi poistaa Salpausselän itäreunaan sijoittuvat rakentamisalueet, jotka rakennemallissa esitetyssä muodossa tuhoaisivat Salpausselän reunaa pitkin pohjoiseen kulkevan, vähintään maakunnallisesti merkittävän metsäekologisen yhteyden. Lisäksi tulisi poistaa Hyvinkään lentokentälle osoitettu rakentaminen.

Ainoa esitetty rakennemalli jonka pohjalta on sellaisenaan mahdollista kehittää lainsäädännön vaatimukset täyttävä ratkaisu, on rakennemalli 3+4, joka on koostettu aiempien rakennemallien 3 ja 4 pohjalta, molempien mallien pahimmat epäkohdat poistaen. Tämä sillä edellytyksellä että jo aiemmin mainittu, Palopuron pohjoispuolelta kulkeva itä-länsisuuntainen valtakunnallinen metsäekologinen yhteys säilytetään rakennemallissa esitetyn leveämmän vaihtoehdon mukaan.

Rakennemallissa 3+4 on myös yleisellä tasolla otettu paremmin huomioon Palopuron alueen arvokkaita luontokohteita ja metsäekologisia yhteyksiä kuin rakennemalleissa 1 ja 2. Joitakin kipukohtia siihenkin toki sisältyy; päällimmäisenä Palojoen peltoaukeiden läpi kulkeva uusi katulinjaus. Perusratkaisultaan rakennemalli 3 + 4 edustaa suhteessa Hyvinkään kantakaupunkiin ja Jokelaan ns. helminauhataajama-ratkaisua, jossa pääväylien varteen tapahtuvassa rakentamisessa taajamien väliin (ja suuremmissa taajamissa myös niiden eri rakentamisalueiden väliin) jätetään riittävän leveitä, ekologisina käytävinä toimivia viheralueita. Tähän malliin perustuva suunnittelu

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22 b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 400 615 530
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan piiri

on erittäin suositeltavaa, mikäli uusien taajama-alueiden rakentaminen todella on tarpeen.

Lisätietoja

- metsätalousinsinööri Jyri Mikkola, jyri.mikkola@sll.fi

SUOMEN LUONNONSUOJELULITON UUDENMAAN PIIRI RY

Laura Räsänen Tapani Veistola

Lausunto L19

PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIT, LAUSUNTO

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 25.8.16
Diaarikaava
05.021.01 409527

Kkl § 99/17.8.2016

Lausuntopyyntö

Hyvinkään kaupunki pyytää Tuusulalta lausuntoa Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista 2.9.2016 mennessä. Lausunnon antaa kuntakehityslautakunta.

Suunnittelualue ja osayleiskaavan tavoite

Suunnittelualue sijaitsee Hyvinkään keskustaajaman eteläpuolella pääradan ja maantien 1421 varrella. Suunnittelualue ulottuu etelässä Tuusulan kunnan rajaan, idässä suunniteltuun ns. Itäiseen radanvarsitiehen ja lännessä Vantaanjokeen. Pohjoisessa suunnittelualue rajautuu valtatielle 25 saakka. Suunnittelualueen pinta-ala on n. 24,5 km^2.

Osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle 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 Metsäkaltevassa ja Nummenmäessä tulevat rakennetuiksi noin vuoteen 2030 mennessä. Lähtökohtana on, että Palopuron asemanseutu toteutuisi vuosien 2030 – 2050 –välisenä aikana ja siellä olisi 10 000 asukasta aseman vaikutuspiirissä 2,5 km:n etäisyydellä asemasta. Tavoitteellinen asukastiheys asemalta 600 metrin säteellä on 60 asukasta hehtaarilla (e_a=0,3) ja kauempana 20 asukasta hehtaarilla (e_a=0,1).

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Palopuro on osoitettu pääratan tukeutuvana uutena asemanseutuna. Maakuntakaavan on merkitty ekologinen yhteys Metsäkaltevan ja Palopuron väliin.

Rakennemallien kuvaus

Neljän rakennemallin keskeisin muuttuva tekijä on aseman sijainti. Kaikissa malleissa aseman lähiympäristön maankäyttö on tiivistä ja aseman yhteyteen on varattu pienehkö keskustatoimintojen alue. Keskeinen ratkaistava liikenteellinen ongelma on Jokelantien ruuhkautuminen. Rakennemalleja on arvioitu työpajoissa.

Rakennemallissa 1 asema sijoittuu Haapasaarentien risteykseen. Mallin etuina on aseman helppo toteutettavuus ja sijainti Jokelan ja Hyvinkään asemien puolivälissä. Liikenne johdettaisiin tulevasta Itäisen ohikulkutien ja Porvoonväylän eritasoliittymästä Palopuron keskustan itäpuolelle. Samalla rakentuisi alku Itäisen radanvarsitien toteuttamiselle. Mallin haaste on Jokelantien ruuhkautuminen. Mallissa on esitetty Jokelantien katkaiseminen läpiajoliikenteeltä Palopuron keskustassa. Yhteys korvattaisiin kehämäisellä yhteydellä, jonka sisäpuolisiin alueisiin olisi pistoyhteyksiä. Maakuntakaavassa osoitettu ekologinen yhteys osoitettaisiin Palopuron keskustan eteläpuolelle. mallin etuna nähdään Metsäkaltevan liittäminen osaltaan junaradan varteen

ja tärkeimpien peltojen säilyminen. Haittana on mm. vanhan kylän rikkoutuminen.

Rakennemallissa 2 asema sijoitetaan pohjoiseen niin lähelle Metsäkaltevaa kuin mahdollista. Tällöin uudelle asemanseudulle ei tarvittaisi niin suurta väestöpohjaa, vaan suurin osa jo olevista Metsäkaltevan asuinalueista olisi 2,5 kilometrin säteellä asemasta (n. 4 000 – 5 000 asukasta). Näin ollen mallin vahvuutena ovat sen hyvät toteuttamisedellytykset ja aseman mahdollinen nopeampi rakentuminen. Myös palvelut voitaisiin järjestää yhdessä Metsäkaltevan kanssa. Valtatie 25:n varrella oleva työpaikka-alue supistuisi tässä mallissa. Jokelantien läpiajoliikenne on katkaistu ja uusi yhteys on osoitettu Metsäkaltevasta Palopuron eteläpuolelta Itäiselle radanvarsitielle. Maakuntakaavassa Metsäkaltevan ja Palopuron väliin osoitettu viheryhteys ei voisi sijoittua tälle paikalleen, vaan etelämmäksi. Malli olisi looginen jatke kaupungin kasvulle.

Rakennemallissa 3 + 4 asema on sijoitettu rakennemalleista eteläisimmäksi. Palopuron taajaman kasvusuunnat ovat ensin aseman länsipuoli, sitten etelä Tuusulan kuntarajalle. Mallissa varaudutaan Jokelan ja Palopuron yhteen kasvuun. Tällöin kuitenkin Hyvinkään Metsäkalteva ja Palopuro voidaan nähdä kilpailevina alueina ja Palopuro muodostaa oman erillisen saarekkeensa Hyvinkään kaupunkirakenteessa. Toisaalta Palopuron asemanseutu kilpailee myös Jokelan kanssa. Mallissa peltoalueet rajoittavat rakentamista idässä lähelle asemaa, mutta sekä maakuntakaavan mukainen ekologinen yhteys että eteläinen yhteys voitaisiin säilyttää.

0+ -vaihtoehdon mukaan täydennetään ja tiivistetään olevaa Hyvinkään keskustaajamaa. Tällöin Palopuro säilyy maaseutumaisena, eikä uutta asemaa rakenneta. Rakentamisalueiden osoittaminen vastaavalle väestömäärälle nykyisen keskustaajaman piiriin on kuitenkin haastavaa. Alueita 10 000 asukkaalle ei löydy, vaan jouduttaisiin avaamaan uusia alue Noppoon, jolloin haasteeksi muodostuu liikenteen järjestäminen. Käytännössä Nopon ottaminen taajamarakentamisen piiriin edellyttäisi henkilöliikenteen palauttamista Hangon radalle ja Nopon aseman uudelleen avaamista. Tällöin oltaisiin samojen haasteiden edessä kuin Palopurossakin.

Rakennemalleista on laadittu liikenteellinen arviointi, liikennemallitarkasteluja ei ole tehty. Noin 10 000 asukkaan alue synnyttää runsaasti liikennettä eikä Jokelantie pysty välittämään tätä kaikkea, jos liikkuminen alueella perustuu yksityisautoiluun. Jokelantien kapasiteetin rajallisuuden vuoksi alueen on tukeuduttava sekä junaan että pyöräilyyn. Tämä asettaa kovat vaatimukset molempien kulkumuotojen hyvälle palvelutasolle ja sujuville yhteyksille. Arvioinnin perusteella parhaat edellytykset Palopuron kehittämiselle on rakennemallissa 2. Se on lähinnä kaupunkia ja Metsäkaltevan kaavoituksen mahdollisen tarkistuksen myötä se voi olla osa tiivistä kaupunkirakennetta. Tällä on suuri merkitys myös alueen synnyttämän liikenteen määrän ja sen järjestämisen kannalta. Esimerkiksi pyöräilyn osuutta on helpointa nostaa mallissa, jossa etäisyys Hyvinkään keskustaan on pienin. Myös hiilidioksidipäästöt näyttäisivät olevan pienimmät mallissa 2. Rakennemallien liikenteellisessä arvioinnissa on oletettu, että tarkasteluajankohtaan mennessä on toteutettu Itäinen ohikulkutie valtatieltä 25 Pohjoiselle Kehätielle sekä tieyhteys Järvenpäästä kantatielle 45. Itäinen radanvarsitie ei ole kokonaisuudessaan rakennettu.

Kaavoituspäällikön mielipide Palopuron osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 24.9.2014

Tuusulan kunnan kaavoituksen mielestä Palopuron osayleiskaavan tavoitteet ovat tärkeitä niin Palopuron kuin Jokelankin kehittämisen kannalta. Tärkeää on 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 ja ne ovat esillä Tuusulan yleiskaava 2040:een liittyvässä Viheraluestrategian luonnoksessa. Kaksi käytävää ylittää Tuusulan kunnanrajan Palopuron osayleiskaavan alueelle. Yhteyksien jatkuvuus myös Hyvinkäällä tulee osayleiskaavatyössä turvata. Tuusulan kaavoitus toivoo yhteistyötä kuntarajan läheisyydessä tapahtuvassa suunnittelussa.

Tuusulan kunnan lausunto Palopuron rakennemalleista

Tuusulan kunta näkee Hyvinkään kaupunkirakenteen kannalta rakennemallissa 2 paljon etuja. Rakennemalli ei luo kilpailuasetelmaa Metsäkaltevan ja Palopuron tai toisaalta Palopuron ja Jokelan taajamien välille. Palopuron aseman sijoittuminen mahdollisimman lähelle Metsäkaltevan olevaa kaupunkirakennetta saattaisi olevat asukkaat radan varteen ja mahdollistaisi kaupunkirakenteen jatkumisen kohti etelää.

Palopuron alueen liikennemäärien vaikutukset ulottuvat selvästi Tuusulaan ja Järvenpäähän. Liikenneverkon kuormitustarkastelut tulee julkaista ja ulottaa vähintään Pohjois-Tuusulaan Jokelantieltä kantatielle 45, jotta liikennemäärien vaikutukset Hyrylään voidaan päätellä. Lisäksi Järvenpää (Vähänummentie) tulee huomioida. *Etelä-Hyvinkään – Jokelan liikenneselvityksessä* vuodelta 2007 ei Palopuron asukasmäärää ole huomioitu, koska selvitys ulottuu ainoastaan vuoteen 2030. Selvitystä tulisi päivittää, jotta Hyvinkään eteläpuolella sijaitsevien väylien parannustarpeet osataan arvioida. Lisäksi arvioita Palopuron liikennemääristä tulisi saada Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden Järvenpäästä kantatielle 45 suunnittelutyön käyttöön pikimmiten. Suunnittelu käynnistynee jo kuluvana vuonna.

Itäinen radanvarsitie tulee ottaa kokonaisuudessaan liikenneselvityksessä tutkittavien joukkoon yhtenä vaihtoehtona ohjata etelään suuntautuvaa liikennettä.

Liikenteen lisäksi muun muassa viheryhteydet ylittävät kuntarajan. Tuusulan kunnan kaavoitus tekee mielellään yhteistyötä kuntarajan maankäytön suunnittelussa.

Tuusulan Ristiköön on osoitettu Palopuroa vastaava alue Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa ja Tuusulan yleiskaava 2040-luonnoksessa. Alueen toteuttaminen on ajoitettu yleiskaavaluonnoksessa vuoden 2040 jälkeen.

Lisätietoja: yleiskaavasuunnittelija Henna Lindström p. 040 314 3513

Palopuron osayleiskaavan rakennemallien aineistoihin voi tutustua Hyvinkään kaupungin sivuilla osoitteessa: http://www.hyvinkaa.fi/asuinympariston-ja-rakentaminen/kaavoitus1/yleiskaavoitus/vireilla-olevat-yleiskaavat/palopuron-osayleiskaava/

Ehdotus
kp

Kuntakehityslautakunta päättää

– antaa Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista edellä olevan lausunnon.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

ote
Hyvinkään kaupunki

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

LAUSUNTO UUDELY/5788/2014

30.8.2016

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
kirjaamo
PL 21
05801 HYVINKÄÄ

Lausuntopyyntö 1.6.2016

Lausunto Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

Hyvinkään kaupunki on pyytänyt Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta (ELY-keskus) lausunnon Hyvinkään Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista 2.9.2016 mennessä.

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. Palopuron osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle ja uuden asemanseudun perustamiselle pääradan varteen Hyvinkään ja Tuusulan Jokelan väliin. Kaavan pyrkimyksenä on tiivistää pääradan varren yhdyskuntarakennetta sekä etsiä Hyvinkään keskustaajamalle uusi laajentumisalue.

Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä (2014) alue on osoitettu pääosin raideliikenteeseen tukeutuvaksi ja tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueeksi sekä asemanseudun kehittämisalueeksi. Asemanseudun pohjoispuolitse on osoitettu viheryhteystarve. Maakuntakaavassa näkyvät myös Palopuron pohjavesialue, päärata, Jokelantien yhdystienä, itäisen radanvarsitien varaus seututienä, Päijännetunneli (v) ja maakaasuputki (k). Lisäksi Vantaanjoen vartta ja kylän koillispuolitse on osoitettu virkistysreitit. Maakuntakaavan mukaan aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana ja tehokkaasti rakennettavana alueena, jonka tiivistämisessä on erityisesti huomioitava alueen ominaispiirteet ja kulttuuriympäristö, elinympäristön laatu, ekologiset verkostot sekä lähivirkistysalueet.

Alueella on voimassa Palopuron – Ridasjärven osayleiskaava (2004), jossa on tutkittu tilakohtaisesti rakennuspaikkojen enimmäismäärä sekä vyöhykkeittäin rakennuspaikan minimipinta-ala. Palopuron taajama on osoitettu pientaajaman alueena (AT-1) ja Takojan alue erillispientalojen alueena (AO). Rakennusoikeus on siirretty muualle maa- ja metsätalousalueilta (MT-1) ja maa- ja metsätalousalueilta, joilla on ulkoilun oh-

jaamistarvetta ja ympäristöarvoja (MU-1). Osayleiskaavassa on merkitty myös Päijännetunneli (v), kaasuputki (k1) ja sähkölinjat (z).

Osayleiskaavan alueella on voimassa yksi asemakaava. Se on suunnittelualueen eteläosassa Takojan alueella ja se on vahvistettu vuonna 1981.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Palopuron osayleiskaavan rakennemalleja on suunniteltu pääosin maakuntakaavan alueelle kohdistuvien määräysten mukaisesti raideliikenteeseen tukeutuvana ja tiivistettävänä taajamana.

Hyvinkään palopuron alueesta on tehty 3 erilaista rakennemallivaihtoehtoa ja lisäksi on vertailtu vaihtoehtoa jossa Palopuroa ei toteuteta lainkaan. Palopurolla varaudutaan Hyvinkään laajenemiseen vuoden 2030 jälkeen. Palopuron alueen liikennejärjestelmä perustuu ensisijaisesti lähijunaliikenteeseen, mutta merkittävä osa jäänee kuitenkin myös henkilöautoliikenteen varaan. Jokelantien kapasiteetin rajallisuudesta johtuen alueen liikennejärjestelmän tulee tukeutua junaan ja pyöräilyyn. Palopuron tavoitteena on, että alueen liikennejärjestelmä olisi joustava ja sopeutumiskykyinen erilaisiin kehityskulkuihin. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Palopuron aluetta ei tule toteuttaa ilman, että sen liikennejärjestelmä perustuu kestävämpiin kulkumuotoihin kuin henkilöautoiluun. Tiiviin asumisen alue tulee kytkeä ajoitusmääräyksellä uuden juna-aseman käyttöönottoon.

Rakennemalli 1 ja 2 palvelevat joukkoliikenteen ja palveluiden kannalta Palopuron lisäksi myös Metsäkaltevan olemassa olevaa asutusta vaihtoehtoa 3+4 paremmin. Rakennemalli 2. vaihtoehdossa on parhaat edellytykset Hyvinkää-Palopuro välisen etäisyytensä puolesta kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen. Alueelta on myös lyhyt yhteys valtatielle 25. Rakennemallin autoliikenteen järjestelyjä tulee kehittää siten, että kävely ja pyöräily alueen sisällä (Metsäkaltevа-Palopuro) tai Hyvinkään ja Palopuron välillä on sujuvaa ja turvallista. Metsäkaltevan olemassa oleva asutus tukee mahdollista aseman sijoittumista vaihtoehdossa 2. Uuden asuinalueen potentiaalisilla asukkailla pitäisi olla varmuus junan pysähtymisestä Palopurossa, jotta alueen liikennejärjestelmä kehittyisi aidosti kestävien kulkumuotojen varaan. Palopuron aseman sijainnin osalta tulee tehdä tarkentavia selvityksiä siitä, mille kohtaa seisake voidaan fyysisesti toteuttaa. Rakennemalli 3+4 sijaitsee etäällä Hyvinkään yhdyskuntarakenteesta, autoliikenteen pääväylistä ja Hyvinkään työpaikka-alueista. 3+4 Rakennemallivaihtoehto tukeutuu liiketeellisesti enemmän Jokelan yhdyskuntarakenteeseen kuin Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen.

Liikenteellisen arvioinnin perusteella rakennemallivaihtoehto 2 antaa parhaat edellytykset Palopuron kehittämiselle. Tulevassa yleiskaavatyössä tulee liikenteellisten ratkaisujen ajoitukseen ja kävelyn ja pyöräilyn rooliin kiinnittää vielä nykyistä tarkemmin huomiota.

Itäinen radanvarsitie on osoitettu kaikissa rakennemalleissa pitkänaikavälin ohjeellisena tielinjauksena. Valtiolla ei ole tällä hetkellä aikomusta toteuttaa yhteyttä, mutta Hyvinkään kaupunki voi varautua sen toteuttamiseen. Tieyhteyden edistäminen katuna ympäröivän maankäytön tarpeisiin on mahdollista. Yhdyskuntarakenteen laajentuessa Palopuroon Jokelantien tulee muuttumaan Hyvinkään kaupungin kaduksi.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan Palojoen kummallekin puolelle levittäytyvät peltoalueet, joita pilkkovat ainoastaan pienet metsäsaarekkeet ovat alueen merkittävin ominaispiirre. Rakennuskannan todetaan koostuvan vanhoista omakotitaloista ja maatiloista. Alueelta on tehty rakennusinventointi 1990-luvun lopussa, jota tulee päivittää. Kaupungin tavoitteena on kulttuuriympäristön osalta turvata kulttuurimaiseman arvot asemanseudun ympäristössä ja asukkaiden tavoitteena on säilyttää laajat ja hyvät peltoalueet sekä elinvoimaiset maatilat. Kulttuuriympäristön ja maiseman näkökulmasta tavoitteet ovat hyvät. Rakennemalleista 2 sekä yhdistelmämalli 3-4 turvaisivat parhaiten avoimet peltoalueet. Rakennemallien yleispiirteisyydestä johtuen niissä ei oteta kantaa muihin kulttuuriympäristöön liittyviin arvoihin, kuten esimerkiksi tilakeskusten arvokkaaseen rakennuskantaan. ELY-keskus pitää tärkeänä, että alueelta tehty rakennusinventointi päivitetään. Yksittäisten rakennusten ja tilakeskusten lisäksi myös kulttuurimaiseman muotoutumisen ja alueen rakentumisen historiaa on syytä selvittää. Mainittu lähestymistapa tuottaa aineistoa alueen ja rakennusten arvottamiseen ja arvojen turvaamiseen tulevissa maankäyttöratkaisuissa. Mikäli päivitettävä rakennus- ja kulttuuriympäristöselvitys osoittaa, että alueella on kohteita tai alueita, joilla on maankäyttö- ja rakennuslain 41 §:n tarkoittamia arvoja, voidaan niille antaa osayleiskaavassa tarpeellisia suojelumääräyksiä.

Nyt lausunnolla olevan kaavan alue jakautuu Vantaanjoen pääuoman ja sen sivuhaaran Palojoen valuma-alueille. Rakentaminen ja päällystetyn pinnan lisääntyminen nopeuttavat valumavesien virtausta alueelta, mikä voi lisätä alapuolisten uomien tulvimista. Erityisesti tämä korostuu jo nykyisellään tulvaherkän Palojoen valuma-alueella. Hulevesien viivytykselle ja mahdolliselle muulle käsittelylle tulee varata riittävästi alueita sekä asettaa hulevesiä koskevat yleiset kaavamääräykset niin, että niitä voidaan täsmentää tarkemmilla kaavatasoilla. Uomien tulviminen on otettava huomioon ohjaamalla rakentaminen riittävän korkealle tulvaturvalliselle tasolle. Tarkemmilla kaavatasoilla tulee antaa määräykset alimmista suositeltavista rakentamiskorkeuksista. Hulevesien viivytys- ja käsittelytarpeen sekä uomien tulvakäyttäytymisen selvittämiseksi tulee tehdä hulevesiselvitys. Selvityksessä on käsiteltävä Vantaanjoen ja Palojoen valuma-alueita siinä laajuudessa, kuin se on kaava-alueen muutosten vaikutuksen puolesta tarpeen. Eri rakennevaihtoehdot eivät poikkea merkittävästi toisistaan hulevesien käsittelyn ja tulvariskien osalta.

ELY-keskus katsoo, että suunnittelualueelle tehty luontoselvitys on asianmukainen, mutta laajennusosan keskeneräinen selvitys on oleellinen arvioitaessa rakennemallien luontovaikutuksia. Alueen itä-länsisuuntainen maakuntakaavaan merkitty viheryhteys on joka tapauksessa erityisen tärkeä, ja rakennemalleissa 1 ja 2 esitetty viheryhteyden siirtäminen etelämmäs vaatii perusteellisen arvioinnin sen toimivuudesta.

Edellisten lisäksi osayleiskaavan alueen suunnittelussa tulee erityisesti huomioida kaava-aluetta halkovan raideliikenteen melu ja tärinä, joihin liittyen tulee tehdä riittävät selvitykset ja selvittää miten häiriövaikutuksia voidaan vähentää. Radan läheisyyteen rakentaminen tulee vaatimaan erillistä meluntorjuntaa, joka tulee erityisesti huomioida, jos radan lähelle suunnitellaan omakotitalo asumista tai rivitaloja. Tämän lisäksi junaradan tärinä ja runkomelu tulee huomioida rata-alueen lähialueiden suunnittelussa. Raideliikenteen lisäksi on huomioitava myös tieliikenne ja sen aiheuttama melu. Toimintojen sijoittamisessa tulee pyrkiä siihen, että melulle herkkiä toimintoja ei sijoitettasi melualueille.

Asiaa ELY-keskuksessa hoitaa

Sanna Andersson, puh. +358 295 021 252

e-mail: sanna.andersson@ely-keskus.fi

Ylitarkastaja Tuomas Autere

Ylitarkastaja Sanna Andersson

TIEDOKSI

Uudenmaan liitto

UUDELY/ Henrik Wager, Liisa-Maija Thompson, Juha Lumme, Olli Jaakonaho, Larri Liikonen

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

31.08.2016

298/05.01/2016

Aluesuunnittelu / Orenius Oskari

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
kirjaamo
PL 21 05801 Hyvinkää

Lausuntopyyntö 1.6.2016

Lausunto Hyvinkään Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

Hyvinkään kaupunki on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista 2.9.2016 mennessä.

Suunnittelualueen sijainti

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

Palopuron rakennemallien perusteet ja laadittavan osayleiskaavan tavoite

Hyvinkään Palopuron alueesta on tehty 3 rakennemallivaihtoehtoa sekä vertailuvaihtoehto, jossa Palopuroa ei toteuteta lainkaan. Rakennemallien lähtökohtana on olettamus, että Palopuron asemanseudun toteuttaminen alkanee aikaisintaan 2030-luvulla ja sen toteuttaminen kestänee vuosikymmeniä. Palopuron asemanseudusta on tarkoitus tehdä monitoimintainen ja elävä asemanseutu. Asemanseutujen kehittämisessä keskeisinä arvoina pidetään maankäytön tehokkuutta, toimintojen monipuolisuutta ja yhdyskunnan vähähiilisyyttä.

Palopuron ekologisen verkoston osalta pyritään ensisijaisesti turvaamaan maakuntakaavan osoittama viheryhteys Metsäkaltevan ja Palopuron alueiden rajalla. Tehdyn luontoselvityksen mukaan suunnittelualueen tärkein ekologinen yhteys on Palojoki reunavyöhykkeineen.

Laadittavan osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Hyvinkään kaupunkirakenteen kehittämiselle ja uuden asemanseudun perustamiselle pääradan varteen Hyvinkään ja Jokelan väliin. Pyrkimyksenä on tiivistää pääradan varren yhdyskuntarakennetta ja etsiä Hyvinkään keskustaajamalle uusi laajentumisalue vuoden 2030 jälkeen.

Tiivistelmä

- Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa Palopuro on osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvana asemanseudun kehittämisalueena.
- Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa Palopuro on osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena ja rakennemallit ovat siten maakuntakaavan mukaisia.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Hyvinkään Palopuron rakennemallit ovat Uudenmaan maakuntakaavan kehittämisperiaatemerkintöjen mukaisia. Uudenmaan liitto muistuttaa, että voimassa olevan maakuntakaavan merkinnän suunnittelumääräyksen mukaan Palopuron maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavassa ennen yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Uudenmaan maakuntakaavat

Uudenmaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa Palopuron alue on osoitettu pääosin raideliikenteeseen tukeutuvana asemanseudun kehittämisalueena. Asemanseudun pohjoispuolitse on osoitettu viheryhteystarve. Maakuntakaavassa on osoitettu myös Palopuron pohjavesialue, päärata, Jokelantie yhdystienä, itäisen radanvarsitien varaus seututienä, Päijännetunneli (v) ja maakaasuputki (k). Lisäksi Vantaanjoen vartta ja kylän koillispuolitse on osoitettu ulkoilureitit. Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalueen suunnittelumääräyksessä todetaan, että 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.

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa, joka oli lausunnolla alkuvuodesta 2016, Palopuro on esitetty raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena. Merkinnän suunnittelumääräyksessä todetaan mm, että kuntakaavoituksessa alueen maankäyttö on suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi. Uuden aseman tarkempi sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.
Alueen maankäytön, uuden raideliikenneyhteyden ja aseman suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Lisäksi Palopuron suunnittelualueen ytimeen on osoitettu tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä. Merkinnällä osoitetaan tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään 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 riittävyyteen.

Uudenmaan liiton lausunto

Uudenmaan liitto toteaa, että Hyvinkään Palopuron rakennemallit ovat Uudenmaan maakuntakaavan kehittämisperiaatemerkintöjen mukaisia. Uudenmaan liitto muistuttaa, että voimassa olevan maakuntakaavan merkinnän suunnittelumääräyksen mukaan Palopuron maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavassa ennen yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Uudenmaan liitto on Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa, joka oli lausunnolla 1.12.2015 – 29.2.2016, osoittanut Palopuron alueen raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena ja tiivistettävänä taajamatoimintojen alueena. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaa on tarkistettu maakuntahallituksen kokouksessa (22.8.2016, § 100) hyväksyttyjen lausuntojen vastineiden mukaisesti siten, että Palopuron kehittäminen painottuu pohjoisemmaksi osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Uudenmaan liitto toteaa, että rakennemalli 2 on Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ratkaisun mukainen ja luo parhaat edellytykset uuden aseman perustamiselle Hyvinkään ja Jokelan väliin. Mallin osoittama rakentaminen liittyy luontevasti Metsäkaltevan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja ottaa sekä ekologiset että kulttuuriset arvot huomioon. Ekologisen verkoston toimivuudesta liitto toteaa, että maakuntakaavan toteuttaminen edellyttää Palopuron pohjoispuolisen viheryhteystarvemerkinnän toteuttamisen itä-länsisuuntaisena koko merkinnän pituudelta tavalla, joka turvaa yhteyden toimivuuden sekä virkistyskäytön että ekologisen yhteyden kannalta. Yhteyttä on pidettävä tulevan yhdyskuntarakenteen kannalta tärkeänä. Lisäksi maakuntakaavassa osoitettu Palopuron eteläpuolen viheryhteys pääradan estevaikutuksen ylitse on Palopuron pohjoispuolista yhteyttä täydentävä, mutta ei yhteydelle vaihtoehtoinen.

Merja Vikman-Kanerva
Johtaja, aluesuunnittelu

Oskari Orenius
Maakunta-arkkitehti

Liite Ote Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä ja ote Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksesta

Jakelu
UML / Kirjaamo

Tiedoksi Uudenmaan ELY-keskus / Andersson

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry
Kari Stenholm
www.virtavesi.com

Mielipide
31.8.2016

Hyvinkään kaupunki
Tekniikka ja ympäristö
Kaavoitus
Kaava-arkkitehti Mika Ahonen
Kaavoituspäällikkö Anne Jarva

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry:n mielipide Palopuron osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, sekä rakennemalleista.

1. Mielipiteen antaja on Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry (Virho) suojelee ja kunnostaa lohikalojen poikastuotanto- ja elinalueina toimivia virta- ja muita vesiä. Perustamisesta, vuodesta 1990 lähtien yhdistyksen tavoitteena on ollut, että vesistöjen käytössä turvataan koko vesiekosysteemin elinehdot niin laajasti kuin mahdollista. Toiminnan keskeiset alueet ovat:

- Virtavesien kunnostaminen mahdollisimman lähelle alkuperäistä luonnontilaa
- Tiedotus, neuvonta, kannanotot ja vaikuttaminen virtavesiä koskeviin päätöksiin
- Taimen- ja lohikantojen palauttaminen vesistöihin, joista ne ovat kadonneet
- Kestävien kalavedenhoito- ja kalastustapojen edistäminen
- Virtavesien suojelu

Virho toteuttaa työtään pääosin Suomen valtion kalatalous- ja työllisyysviranomaisilta saadulla rahoituksella ja EU:n Leader-rahoituksella. Virho saa rahoitusta myös mm. yrityksiltä, kunnilta, osakaskunnilta, kalamiehiltä ja muilta vesien tilasta huolestuneilta kansalaisilta.

2. Vantaanjoen vesistö

Virho on osallistunut Vantaanjoen vesistön kunnostus- ja suojelutoimiin jo parinkymmenen vuoden ajan kunnostamalla vesistöä suunnitelmallisesti sen kunnostuskelpoisilla alueilla samaan aikaan kun on laajalla valistus- ja suojelutyöllä pienentänyt ongelmien vaivaamaa aluetta. Virhon kunnostustyöhön kuuluu ennen kaikkea kutusoraikkojen ja poikaskivikoiden rakentaminen taimenille, mutta Palopuron osayleiskaava-alueelle on rakennettu myös yksi luonnonmukainen kalatie yhdessä maanomistajan kanssa. Em. kalatien rakentamisen jälkeen Palojoki on ollut meriyhteydessä koko pituudeltaan Hyvinkään Tehtaansuolle saakka.

Virho yrittää myös herätellä kaikkia tahoja huomaamaan, että vesistön olennainen osa on myös se maa, jolla valuma-alue sijaitsee. Valuma-alueiden vaurioituminen on johtanut Suomen monien vesistöjen kunnon merkittävään heikkenemiseen. Tämä valuma-alueen vaurioitumisesta johtuva vesistöjen heikko kunto näkyy mm. vesien rehevöitymisenä, kalakantojen heikkenemisenä ja yksipuolistumisena, asumisviihtyvyyden ja virkistyskäyttömahdollisuuksien vähenemisenä ja pahoina tulvina, sekä uomien kuivumisena kuivana aikana. Myös Vantaanjoen vesistössä on tapahtunut vakava valuma-alueen vaurioituminen, mitä ei saa enää pahentaa esim. huonoilla kaavoitusjärjestelyillä ja rakentamisella.

Virho pyrkii löytämään ja kunnostamaan veden riittämisen suhteen varmat, lähteistä vetensä saavat Vantaanjoen vesistön sivujoet ja latvapurot. Tällaiset uomat ovat tärkeitä vesistön veden laadun

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry
Kari Stenholm
www.virtavesi.com

Mielipide
31.8.2016

parantamisen kannalta. Ne ovat myös parhaita lisääntymisalueita ja poikastuotantoalueita taimenille. Palojoki on juuri tällainen erinomainen lähteistäkin vetensä saava sivujoki, jonka yleensä hyvälaatuinen lähdevesi parantaa pääuomankin veden laatua ja takaa hyvät olosuhteet taimenen lisääntymiseen.

Vantaanjoen vesistö kokonaisuudessaan on jo elvytetty Suomenlahden parhaaksi taimenvesistöksi, josta voi lukea mm. täältä:
http://virtavesi.com/index.php?setPage=1&newsid=647

3. Palojoki

Virho on elvyttänyt 10 vuotta kestäneillä kunnostuksilla ja suojelutoimilla Palojoen yhdeksi Vantaanjoen vesistön parhaista taimenen lisääntymisuomista. Palojoen arviointi hyväksi taimenen lisääntymisalueeksi löytyy tästä esityksestä sivulta 64:
http://virtavesi.com/index.php?showNews=629

Kesänvanhojen taimenten poikastiheydet Palopuron osayleiskaava-alueella ovat huippuluokkaa, parhaimmillaan jopa 148 kpl/100 m². Palojoen hyvistä taimenen poikastiheyksistä löytyy tietoa mm. tästä sähkökalastusraportista, jossa kohdat 3 ja 4 ovat Palojoelta juuri Palopuron osayleiskaava-alueelta ja kaikki valokuvat kohdan 3 sähkökalastuspaikalta:
http://virtavesi.com/index.php?setPage=1&newsid=585

4. Virhon mielipide Palopuron osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, sekä rakennemalleista

Virho on lisättävä osallistumissuunnitelmaan. Virho on osallinen mitä suurimmassa määrin, koska se on kunnostanut Palojokea jo kymmenen vuotta ja suurin osa kunnostuksista on tehty juuri Palopuron osayleiskaava-alueella.

Virhon mielipide eri rakennemalleista:

0+ -vaihtoehto ”Täydennetään ja tiivistetään keskustaajamaa” on paras rakennemalli Palojoen yläjuoksun suojelemiseksi.

Jos Hyvinkäätä kuitenkin päätetään laajentaa Palopuron suuntaan, paras rakennemalli Palojoen yläjuoksun suojelemiseksi on osayleiskaavaehdotuksen yhdistelmämalli 3 ja 4.

5. Virhon ehdotus Palojoen ja Vantaanjoen huomioimiseksi Palopuron osayleiskaavassa, myöhemmässä tarkemmassa kaavoituksessa ja rakentamisessa

5.1 Palojoen kaikkien uomien jättäminen avouomiksi

Kaikki Palojoen uomat pitää kaavoituksessa ja myös rakentamisessa jättää avouomiksi, joilla on riittävän leveä kasvillisuuden peittämä suojavyöhyke. Näin säilytetään vesistön valuma-alueen ekologinen käytävä, jossa sekä vesi-, että maaeläimet pystyvät vapaasti liikkumaan. Avouoma on paras ratkaisu myös sade- ja sulamisvesien johtamisen kannalta, sekä paras mahdollinen uoman käyttötapa viihtyisän asuinympäristön rakentamisen kannalta. Avouoma on lähes aina myös halvin ratkaisu.

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry
Kari Stenholm
www.virtavesi.com

Mielipide
31.8.2016

Uomien johtaminen putkeen on kallista rakentamista ja vähentää asuinalueen viihtyisyyttä. Putkeen johdettu uoma äärevöittää myös uoman virtaamavaihteluita ja näin ollen lisää aina alapuolisen vesistön tulvaherkkyyttä.

5.2 Suojavyöhykkeet

Palojoen pääuoman molemmin puolin tulisi olla kasvillisuuden peittämä leveä suojavyöhyke. Suojavyöhykkeen tulisi olla 50-100 metriä leveä Palojoen pääuoman molemmilla puolilla. Sivupurojen suojavyöhykkeiden leveyden tulisi olla vähintään 10 metriä. Uoman rannan lähellä tulisi olla kotimaisia lehtipuita, esim. pajuja ja tervaleppiä. Talvista uomaa suojaamaan ja elävöittämään sopivat hyvin esimerkiksi katajat. Puiden ja pensaiden juuret sitovat maata ja estävät siten eroosiota. Puiden ja pensaiden olemassaolo on erityisen tärkeätä uoman etelä- ja länsipuolella, jossa ne suojaavat uomaa suoralta auringon valolta ja näin estävät puron veden liiallista lämpenemistä kesällä.

Tärkeätä on sekä uoman, että virkistysarvojen kannalta, että suojavyöhyke on molemmilla puolilla uomaa, eivätkä yksityistontit millään alueella ylety uomaan kiinni. Yksityistonttien ulottuminen kiinni uomaan johtaa jokseenkin varmasti kasteluveden ottamiseen purosta, vesikuoppien kaivelemiseen uomaan, patojen rakentamiseen ja muihin uoman ja naapurisovun kannalta haitallisiin seurauksiin.

5.3 Uomia ylittävät tiet ja kadut

Uoman tie- ja katuylityksiä pitää välttää. Silloin kun niitä joudutaan tekemään, niiden rakentamisessa tulee välttää pyöreitä siltarumpuja, jotka voivat olla kalojen ja muiden vesieliöiden vaellusesteitä etenkin vähävetisinä kausina. Uoman kannalta paras tapa tehdä tie- ja katuylitykset on sillan rakentaminen. Silta mahdollistaa vesistön ekologisen käytävän jatkumisen tien, tai kadun alta myös maaeläimille. Jos pyöreitä siltarumpuja on pakko käyttää, niiden sijoitus on tehtävä siten, että kaloille ja vesieliöille ei synny vaellusesteitä. Silta- ja rumpuasennuksien rakentamisessa kannattaa käyttää luonnonsoraa, jolloin samalla syntyy myös pieniä kutupaikkoja taimenille.

5.4 Hulevedet

Hulevesiä ei saa johtaa suoraan uomaan, vaan ne pitää imeyttää maaperään sopivilla imeytysalueilla, tai vähintään johtaa laskeutusaltaiden ja kosteikkojen kautta. Yksityistonttien sade- ja sulamisvedet on syytä imeyttää maaperään heti tontin alueella. Suoraan uomaan johdetut sade- ja sulamisvedet tuovat mukanaan haitallisia määriä lietettä, öljyä ja muita haitallisia aineita sekä lisäävät eroosiota. Rakennetuilta alueilta suoraan uomaan johdetut sade- ja sulamisvedet aiheuttavat myös tulvia, sekä itse uomaan, että alapuoliseen vesistöön.

5.5 Vantaanjoen pääuoma

Palopuron osayleiskaava-alueen raja koskettaa myös Vantaanjoen pääuomaa Rantakulmalla. Myös Vantaanjoen pääuoman varteen pitää jättää 50-100 metrin levyinen suojavyöhyke, eikä hulevesiä saa johtaa suoraan uomaan. Äärimmäisen uhanalaiset meritaimenet vaeltavat paikan ohi kutupaikoilleen Hyvinkäälle ja Riihimäelle, ylimmillään 95 km päähän merestä. Paikan alapuolella aivan lähietäisyydelläkin ja erityisen paljon Nukarinkoskella on paljon rakennettuja taimenen kutusoraikkoja, joilla kutee sekä paikallisia, että äärimmäisen uhanalaisia meritaimenia. Kutusoraikot tuhoutuvat, jos niille pääsee soraikon tukkivaa kiintoainesta.

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry
Kari Stenholm
www.virtavesi.com

Mielipide
31.8.2016

6. Puroluonto ja asuinalue

Monimuotoinen, lajirikas puroluonto ja rakennettu ympäristö voidaan sovittaa mainiosti yhteen, kun työ aloitetaan jo aluetta suunniteltaessa. Rakennusten ja asutuksen kanssa sopusoinnussa elävä puro on rikkaus, jota alueelle muuttavat ihmiset nykyaikana arvostavat.

Hyvinkään kaupungilla on mahdollisuus kaavoittaa ja rakennuttaa Palopurolle ainutlaatuinen asuinalue Palojoen valuma-alueelle. Palojoen huomioiminen kaavoituksessa ja rakentamisessa luo mahdollisuudet omaleimaisen, arvostetun asuinalueen syntymiselle. Asukkaita tulee riittämään asuinalueelle, jota halkovat purot ja niiden rantoja myötäilevät viheralueet. Asuminen on viihtyisää puhtaiden purojen rannoilla, joilla halutessaan voi seurata myös taimenten elämää.

7. Palojoki Palopuron osayleiskaava-alueen yläpuolella

Vesistöt ovat jatkumoita, jotka jatkuvan kaava-alueiden, kuntien, valtioiden jne. rajojen yli ja koko valuma-alueen kunto ja käsittely vaikuttaa vesistön kuntoon. Hyvinkään on syytä huolehtia Palojoesta nykyistä paremmin myös nyt puheena olevan kaava-alueen yläpuolella. Taimenet lisääntyivät jo vuosikausia Palojoessa aivan Hyvinkään keskustan tuntumassa saakka, mutta eivät enää tällä hetkellä. Taimenet ovat hävinneet todennäköisesti seuraavista syistä.

Vuoden 2013 lopussa ja 2014 alussa Hyvinkään Tehtaansuolla tehtiin maa-aineksen massavaihto uuden asuinalueen rakentamiseksi. Massavaihdon aikana Tehtaansuolta valui kiintoainesta Palojokeen, mikä tukki kutusoraikkoja ja rehevöitti Palojoen vesistöä. Kiintoaineksen valumista olisi voitu estää paremmilla laskeutusallasjärjestelyillä.

Informoin Hyvinkään kaupunkia em. ongelmasta useamman kerran, mutta kiintoaineksen pidättämiseksi ei tehty riittäviä järjestelyjä. Tuossa yhteydessä lähetin teknisen- ja ympäristötoimen johdolle karttalinkin, jossa näytettiin kadunrakennustöiden yhteydessä vahingossa syntyneen Palojoen ylimmän kutusoraikon paikka Hyvinkään keskustan tuntumassa. Syksyllä 2014 Hyvinkään kaupungin/Hyvinkään veden toimesta kyseinen kutusoraikko kaivettiin kaivinkoneella kokonaan pois juuri taimenen kudun edellä, eli täsmätuho osui juuri tärkeimpään paikkaan. Kaivuu liittyi ilmeisesti hulevesiuomien siivoukseen, mutta juuri tuossa kutusoraikon kohdalla ei ollut mitään hulevesien padotusongelmaa. Kutusoraikon ja ylä- ja alapuolella on putkiyhteydet, joiden poikkipinta on huomattavasti pienempi kuin uoman poikkipinta oli kutusoraikon kohdalla. Syksyllä 2015 Hyvinkään ympäristöpäällikön toimesta Virho pääsi rakentamaan kutusoraikon uudelleen kyseiselle paikalle Hyvinkään kaupungin kustantamana. Taimenia ei kuitenkaan enää syksyllä 2015 kutenut paikalla.

Viime vuosina Palojokeen Hyvinkään keskustan tuntumassa on ilmestynyt silloin tällöin vessapaperia, mikä on yleensä merkki puhdistamattoman jäteveden pääsystä vesistöön. Vessapaperia on ilmestynyt tyypillisesti kovien sateiden aikana, jolloin mahdollisesti jostain pääsee jätevesiviemärivettä hulevesiviemäriin, jonka suulle vessapaperia on ilmestynyt. Vessapaperin ilmestymispaikka on tässä:
http://kansalaisen.karttapaikka.fi/linkki?scale=8000&text=Vessapaperia+Palojokeen&srs=EPSG%3A3067&y=6723096&x=383697&lang=fi
Olen tiedottanut vessapaperin ilmestymisestä Hyvinkään teknisen- ja ympäristötoimen johdolle ja Hyvinkään vedelle useita kertoja.

Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry
Kari Stenholm
www.virtavesi.com

Mielipide
31.8.2016

Viime vuonna vessapaperia ilmestyi muutamia kertoja myös Tehtaansuon yläpuolella, mutta Palojoen valuma-alueella olevan puron yläpäähän johdetun putkiyhteyden suulle. Muutama vuosi sitten huomasin putken suulla vessapaperia ensimmäisen kerran ja silloin paikalla oli myös erittäin voimakas jäteveden haju ja purossa kuolleita sammakoita. Mahdollisesti sielläkin on ollut puhdistamattoman jäteveden päästöjä. Olen ilmoittanut myös tästä asiasta Hyvinkään teknisen- ja ympäristötoimen sekä Hyvinkään Veden johdolle. Vessapaperin ilmestymispaikka on tässä: http://kansalaisen.karttapaikka.fi/linkki?scale=2000&text=Vessapaperia+Tanssikallionpuroon&srs=EPSG%3A3067&y=6723857&mode=orto&x=384815&lang=fi

Terveisin
Kari Stenholm
Vantaanjoki-vastaava
Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry
www.virtavesi.com

Mielipide M1

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 1.9.16
Diaarikaava
05.021.01 410101

Hyvinkään Kaupunki.
Tekninen Keskus.
Kirjaamo, PL 21, 05801 Hyvinkää.

Asia: Osa yleiskaavasta
Palopuron alueelle.
Kaavoitus päällikkö: Anne Järva.

En halua mitään osa-kaavotusta
Palopuron alueelle.

Lähettäjä: Wikström Susanna
Vastaanottaja: Jarva Anne; Lindqvist Hannu; Tanner Charlotta; Ahonen Mika
Aihe: VL: PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIT
Päivämäärä: 2. syyskuuta 2016 13:37:40
Liitteet: Biotalous on talouden seuraava aalto.pptx

Lähettäjä:
Lähetetty: 2. syyskuuta 2016 11:24
Vastaanottaja: Tekniikka
Aihe: PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIT

Lausunto **2.9.2016**

Kiitän mahdollisuudesta lausua kaavan rakennusmalleista

Ehdotuksista nro 2, jolloin kaavailtu asema sijoittuu pohjoisimmaksi, on paras ja mielestäni ainoa toteutuskelpoinen vaihtoehto rakennemalleista.

Perustelut:

1.Aktiivinen maaseutu liittyy kaupunkiasumisen rinnalle luontevasti,
Maaseudun arvo ruoantuottajana tulee muuttumaan radikaalisti (liitetiedosto) ja on tärkeää, että peltoalueet säilytetään ruoan- ja tai energiantuotannossa.
Maaseudun tarjoamat mahdollisuudet yrittäjille säilytetään: http://blogs.helsinki.fi/palopuronsymbioosi/ , ja niitä edistetään jatkossa.
Maaseudun tarjoamat virkistysmahdollisuudet säilytetään ja niitä edistetään.
Arvokas kulttuurimaisema säilytetään ja sitä vaalitaan.

2. Asema liittyy Metsäkaltevan alueeseen, jonka kehitystä vaihtoehto tukee parhaiten.

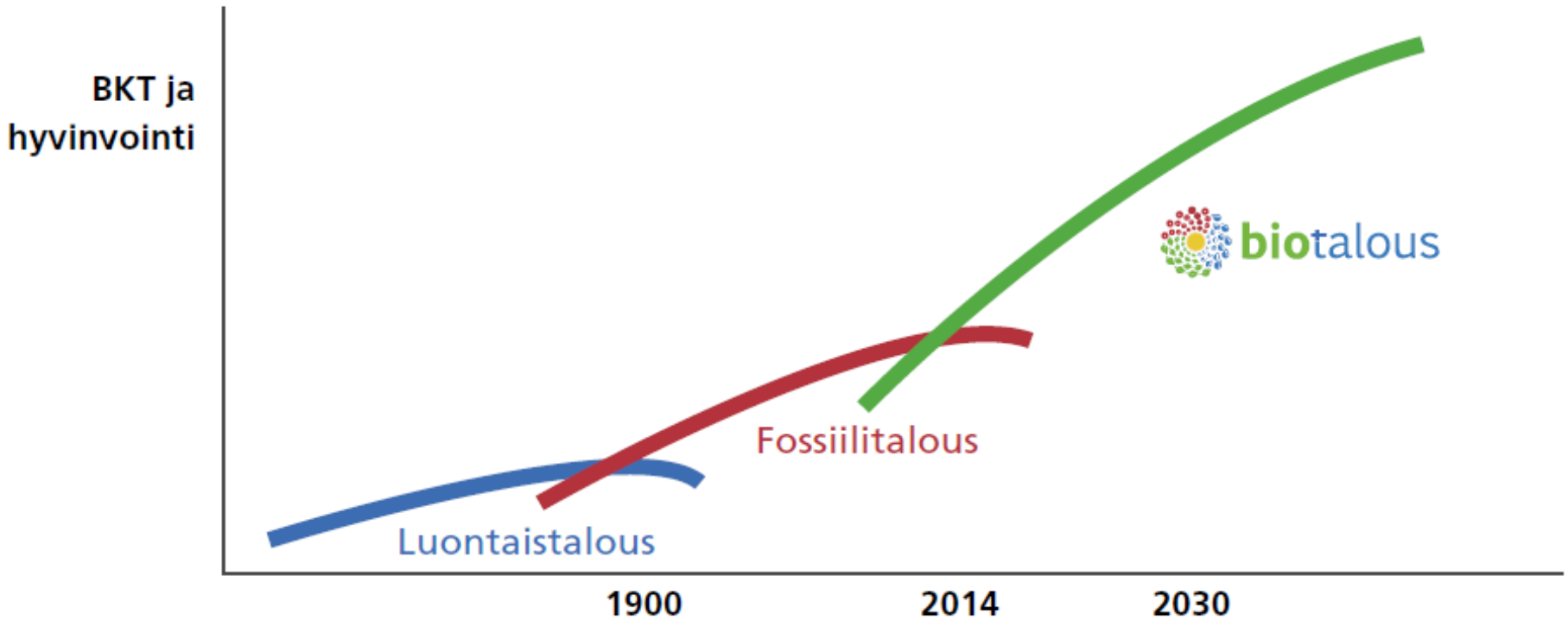
3. Maantieliikenne on tässä vaihtoehdossa kestävä, muissa vaihtoehdoissa tiet tuhoaisivat alueen arvoja. Kohdat 1. ja 2.

4. Vaihtoehto tukee Palopuron kehitystä kansallisesti merkittävänä ns. metropolimaaseutualueena. Tässä em. rakenteiden lisäksi myös taide on oleellinen elementti (olemassa oleva Palas taidepolku, www.**palasta**idepolku.com.
ja taiteilijoiden työpajat). Näyttelytilamahdollisuuksia kaavaillaan myös Knehtilän Navetan yläkertaan.

5. Malli tukee Hyvinkään kaupungin kehitystä omaleimaisena ja asuinystävällisenä kaupunkikokonaisuutena. Ja on paras vaihtoehto nykyisen Palopuron kylän kehitykselle muuhun rakenteeseen lomittuvana alueena.

6. Luontevat viherkäytävät säilyvät

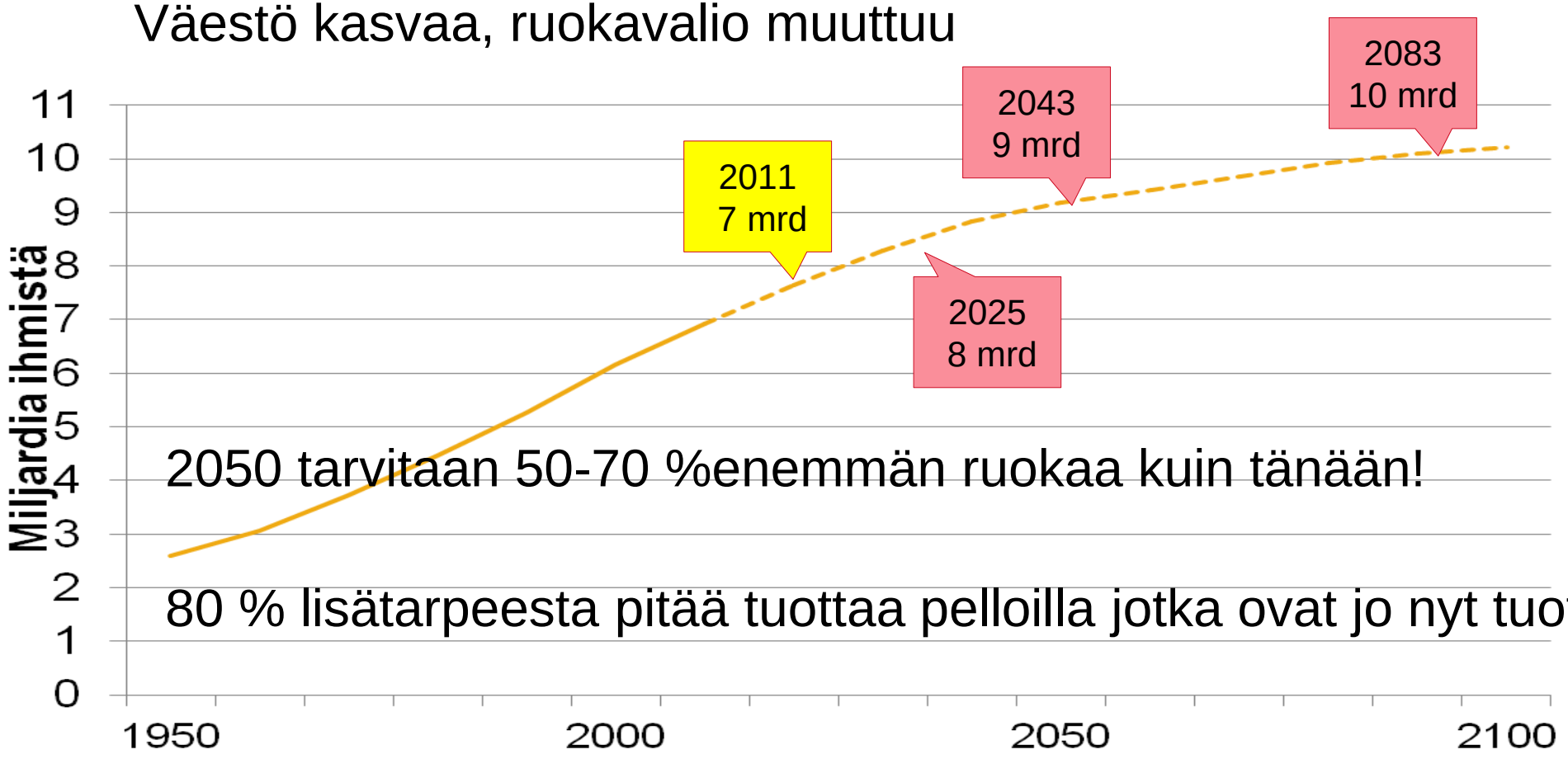
Biotalous on talouden seuraava aalto



Lähde: Biotalousstrategia

Ruoantuotannon haasteet

Väestö kasvaa, ruokavalio muuttuu



2050 tarvitaan 50-70 %enemmän ruokaa kuin tänään!

80 % lisätarpeesta pitää tuottaa pelloilla jotka ovat jo nyt tuotannossa

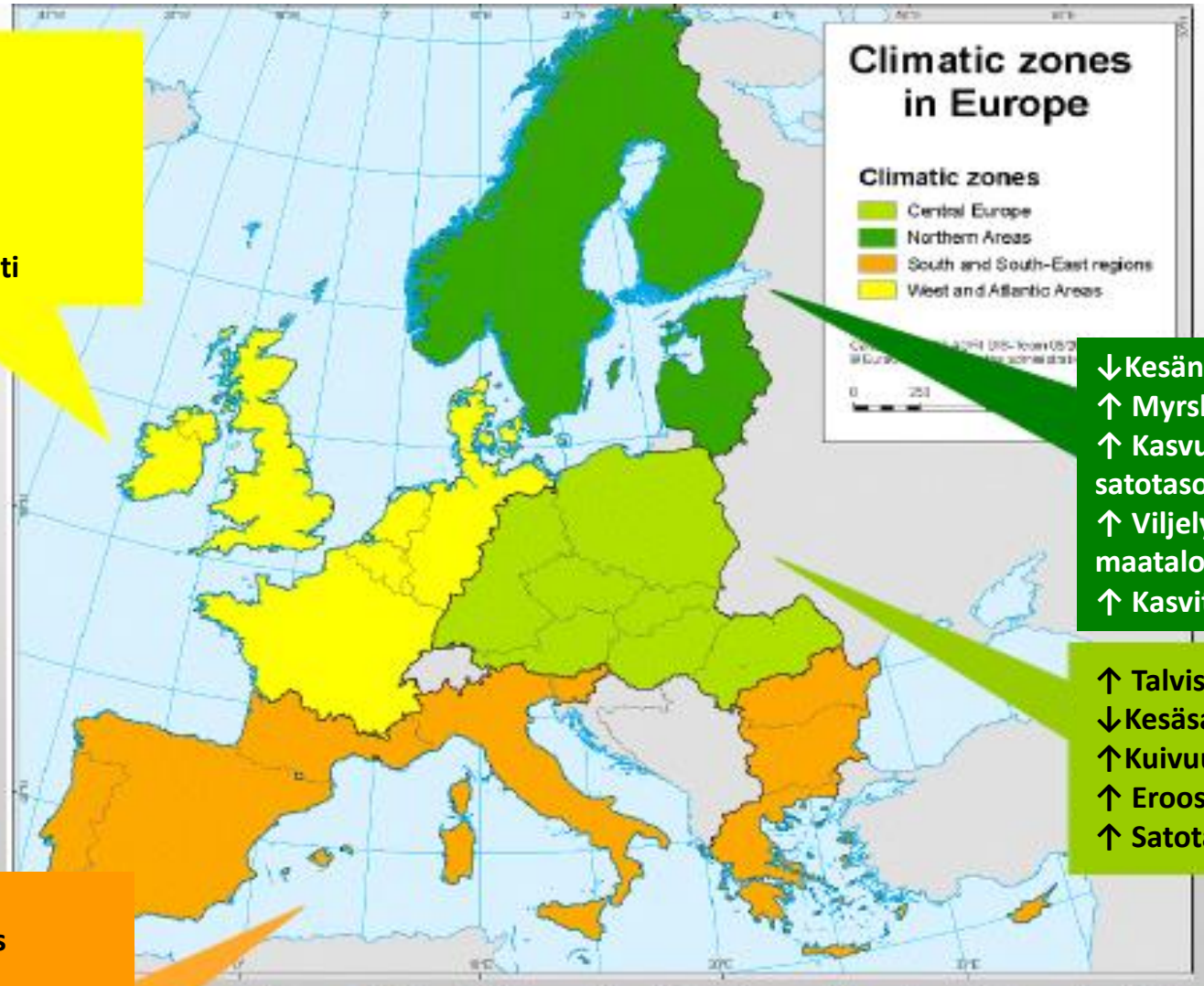
Lähde: YK, World Population prospects, the 2010 revision

Markus Eerola

MTK

Ilmastonmuutoksen vaikutuksia maatalouteen

↑ Tulvariski
↓ Kuumat ja kuivat kesät
↑ Merenpinta
↑Kasvitaudit, tuholaiset
↓Satotaso
↓ Eläinterveys, hyvinvointi



↓Kesän sademäärä
↑ Myrskyt, tulvat
↑ Kasvukauden pituus, satotasot
↑ Viljelykelpoinen maatalousmaa
↑ Kasvitaudit, tuholaiset

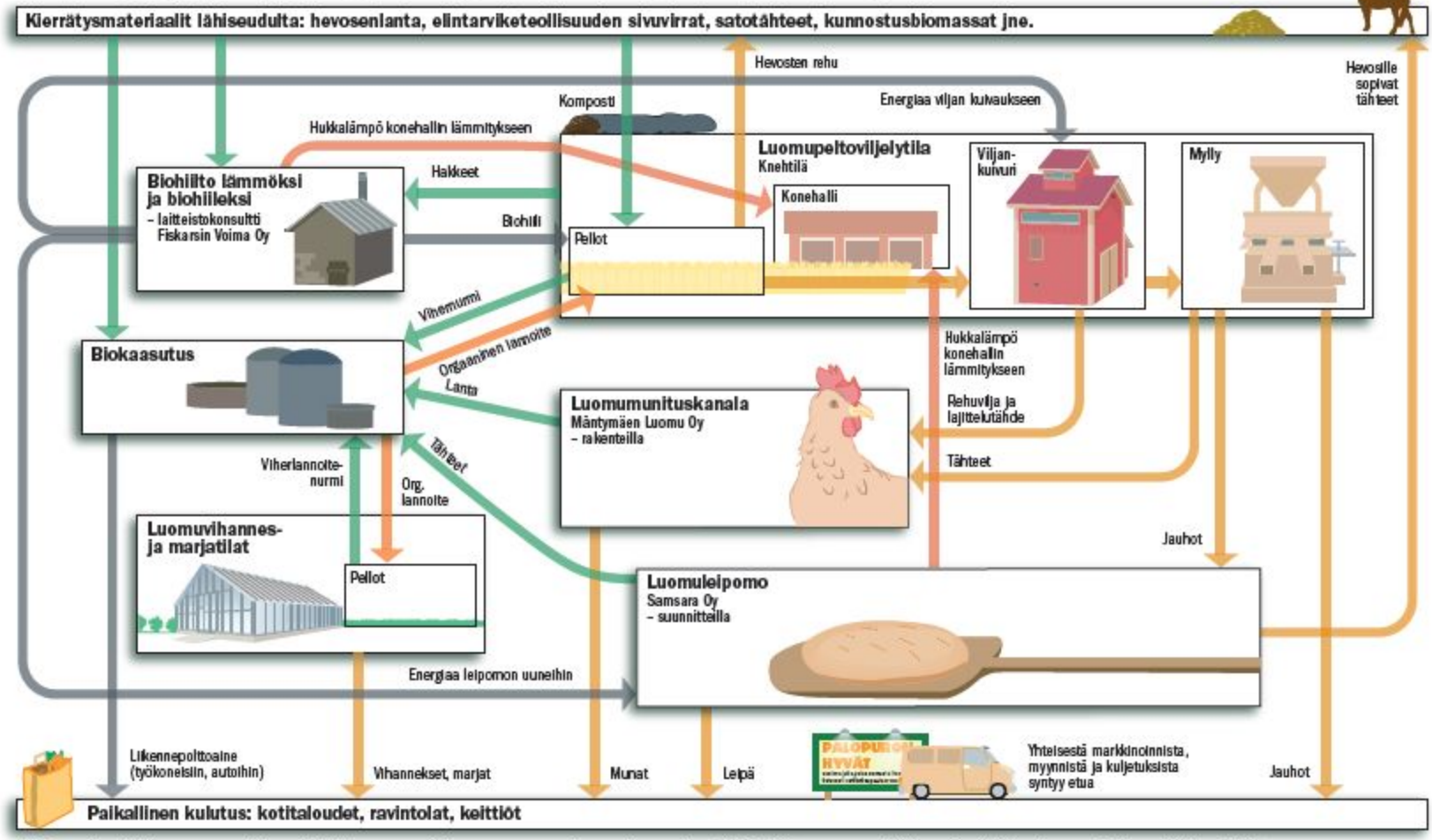
↑ Talvisateet, tulvat
↓Kesäsateet
↑Kuivuus
↑ Eroosio
↑ Satotasot, viljelylajikkeet

↓ Veden saatavuus
↑ Kuivuuden riski, kuumuus
↑ Eroosion riski
↓ Kasvukausi, satotasot
↓ viljelysmaan määrä

Source: DG Agriculture and Rural Development, based on EEA reports, JRC and MS academic studies

Maatilojen ja yritysten yhteistyöverkosto Hyvinkään Palopurolla

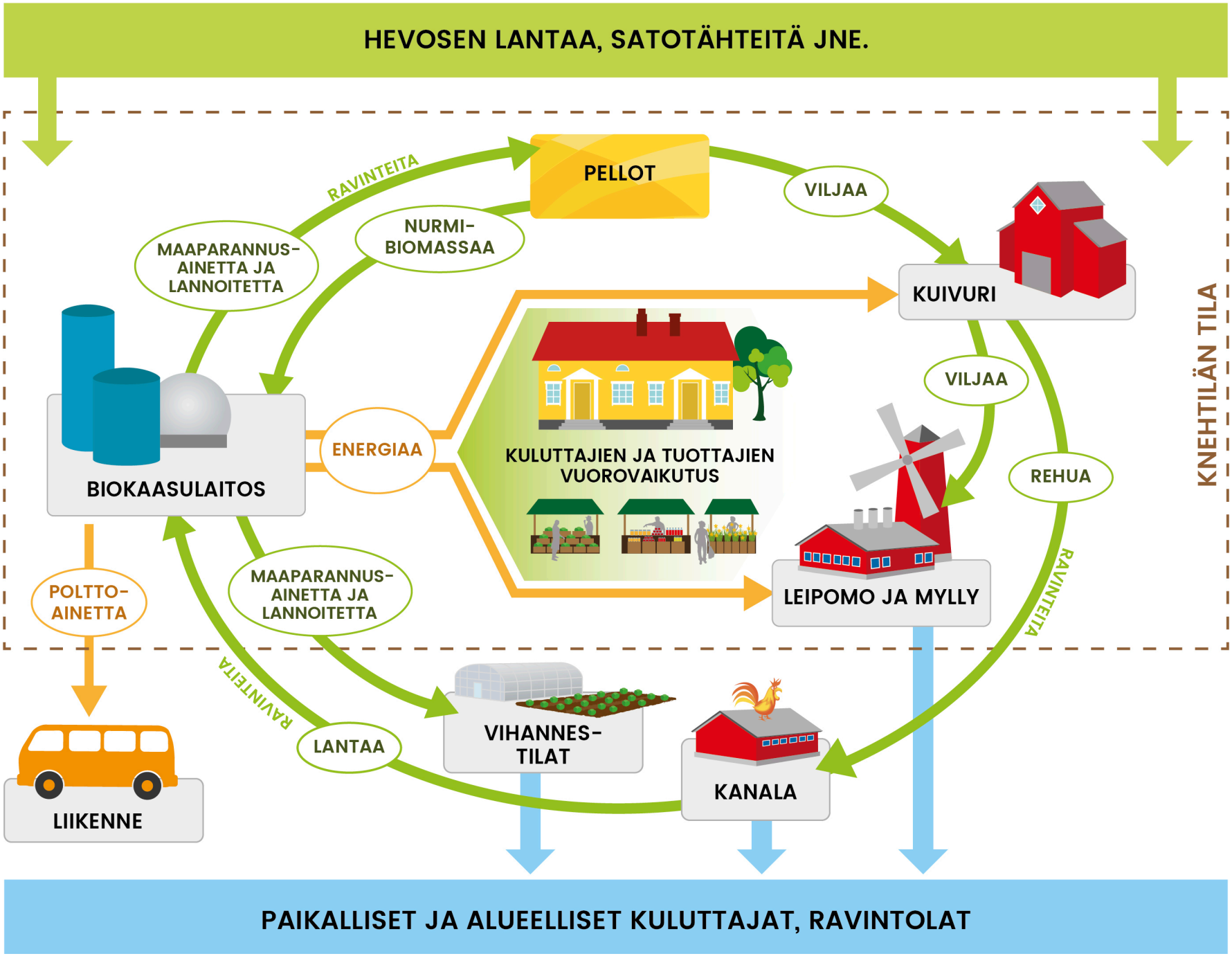
Mielipide M2



- Mukaan mahtuu lisää tuottajia, esimerkiksi emolehmäkarja.
- Verkoston omavaraisuus kasvaa tulevaisuudessa. Tällä hetkellä se tarvitsee vielä ulkopuolelta sähköä, polttonesteitä ja luomuhyväksyttyä lisälannoitteita.

Mielipide M2

PALOPURON AGROEKOLOGINEN SYMBIOOSI



Lähettäjä: Wikström Susanna
Vastaanottaja: Järva Anne; Lindqvist Hannu; Tanner Charlotta; Ahonen Mika
Aihe: VL: Palopuron osayleiskaava
Päivämäärä: 2. syyskuuta 2016 8:36:21

Lähettäjä:
Lähetetty: 1. syyskuuta 2016 22:13
Vastaanottaja: Tekniikka
Aihe: Palopuron osayleiskaava

Palopuron osayleiskaava

Rakennemalli 1

Tielinjaus Palopurolle Metsä-Jurvan alueen halki.

Ei ole otettu huomioon alueella jo olemassa olevia rakennuksia.

Hyvinkään kaupunki / Kaavoitusyksikkö

Kiitämme muodollisesta mielipiteen ilmaisumahdollisuudesta koskien Palopuroon suunniteltua, vuoden 2030, jälkeistä kaavoitusta. Palopuron maanomistajina haluamme tuoda julki tilamme säilymisen tärkeyden niin meille kuin jälkipolvellemme, sekä kyseenalaistaa tavan lisätä asutusta seudulle.

Jo suunnittelun tukeutuminen raideliikenteeseen, sekä mahdolliseen uuteen asemaan, on tie umpikujaan. VR ei tee seisaketta ennen riittävää alueen väkilukua, eikä väkiluku kasva luvatun aseman johdosta, ennen kuin sellainen on.
Infrastruktuurin kannalta, niin sosiaalisen, kuin etenkin teknisen, olisi kustannustehokkaampaa lähteä rakentamaan mahdollisesti tarvittavaa tiheämpää asutusta järjestelmällisesti pohjoisesta etelään päin. Tehokkaasti käyttäen nykyisen Hyvinkään keskustan lähialueet ja vasta sitten pikkuhiljaa siirtyä kohti etelää. Näin saataisiin nykyiselle keskustalle ja asemalle maksimaalinen käyttöaste -huomattavasti kustannustehokkaammin.

Viimeisimmässä Palopuron koululla olleessa kaavaillassa ilmeni myös ristiriitoja alueen todellisten luontoarvojen selvityksessä. Tästä saattoi olla huolestuttavasti luettavissa rivien välistä, että arvoista viis, jos ne haittaavat tulevia suunnitelmia. Samoin kuin toimien saama mahdollinen huono julkisuus.
Toivoisimme teidän näkevän Palopuron potentiaalin kaupungin laitamilla olevana maaseutuna, agroekologisen symbioosin edelläkävijänä, niin matkailu- kuin virkistyskohteena. Hyvinkään vetovoimana myös tuleville sukupolville. Tahtoisimme nähdä Hyvinkään kaupunkina, joka kunnioittaa myös maaseutua, historiaamme ja elinkeinoamme, eikä laiminlyö sitä kaupungin kustannuksella. Saatika tukahduta ja hävitä. Palopuroa ja keskustaa tulee kehittää niiden omien lähtökohtiensa perusteella. Hyvinkäätä kuitenkin markkinoidaan metsäkaupunkina, joten voisipa täällä vähän metsää ja peltoa oikeasti ollakin..

Maanomistajien eriarvoisuus näyttäytyy monessa kaavamallissa. Likimain kaikissa malleissa joltain viedään aina ja toisilta ei mitään. Tämä tuntuu aivan tietoiselta valinnalta. Toivomme, ettei valtapelit murskaa kotiamme vaan myös lapsemme saa nauttia aikuisuudesta eläen ja työskennellen Palopuron rauhoittavassa ympäristössä, aivan kuten isänsä, isän äitinsä ja isän äidin vanhemmat häntä ennen.

Kannatamme olemassa olevista kaavamalleista Palopuron osalta mallia 0+.

Hyvinkäällä 2.9.2016

Ahonen Mika

Lähettäjä: Hartikainen Anne
Lähetetty: 24. elokuuta 2016 8:51
Vastaanottaja: Jarva Anne; Ahonen Mika; Tanner Charlotta
Kopio: Lindqvist Hannu
Aihe: VL: Palopuron osayleiskaava

Lähettäjä:
Lähetetty: 23. elokuuta 2016 19:48
Vastaanottaja: Tekniikka
Aihe: Palopuron osayleiskaava

Paras vaihtoehto rakennemalleista on 0+. Oikeastaan muita vaihtoehtoja Palopuron osalta ei olekkaan. Koska luontoarvoja ei ole varsinaisesti selvitetty, kukaan ei tiedä EU:n luontodirektiiviin kuuluvien lajien määrää eikä niiden elinpiirejä. Direktiiviin kuuluville lajeille on perustettava erityinen suojelualue turvaamaan heidän elinpiirinsä.

Uskon, että kun direktiiviin kuuluville eliölajeille on perustettu asianmukaiset suojelualueet, ovat valittavissa olevat rakennemallit vähissä.

Lähiöitä on Suomessa jo riittävästi, Palopuroa ei ole viisasta edes haaveilla pilattavan lähiörakentamisella. Monet kokevat Palopuron uudenlaisen ympäristötietoisen asumisen ja yrittämisen upeana potentiaalina. Koen, että Palopurolaista luontoon liittyvää yritystoimintaa on viisasta tukea, esim. kaavoituksella. Kaavoituksen tulisi tukea yritystoiminnan suoria ja epäsuoria tarpeita, esim. yrittäjien ja heidän henkilökuntansa asuntorakentamista. Ehkä on törkeää muistuttaa suojeltujen kyläyhteisöjen suunnittelijoista: he eivät todellakaan ole arkkitehtejä tms. koulutuksella pilattuja. Tältä pohjalta toivon Palopuron tulevan suunnittelun ponnistavan.

Palopuron alueessa on mahdollisuus tuottaa Hyvinkäälle jotain fiksua ja vetovoimaista!

Lähettäjä: Wikström Susanna
Vastaanottaja: Jarva Anne; Lindqvist Hannu; Tanner Charlotta; Ahonen Mika
Aihe: VL: Lausunto Palopuron osayleiskaavasta
Päivämäärä: 2. syyskuuta 2016 14:21:02

Lähettäjä:
Lähetetty: 2. syyskuuta 2016 13:45
Vastaanottaja: Tekniikka
Aihe: Lausunto Palopuron osayleiskaavasta

Hei,
Kiitos mahdollisuudesta antaa lausunto Palopuron osayleiskaavasta.
Mielestäni toteuttamiskelpoisin ratkaisu on ehdotus numero 2, jossa asema sijoittuisi mahdollisimman pohjoiseen. Tämä säilyttäisi parhaiten Palopuron maaseutumaiset piirteet ja samalla mahdollistaisi Metsäkaltevan asuinalueen hyvät kulkuyhteydet.
Yleiskaavan tulee sallia jatkossakin maatalouden harjoittamisen ja peltoalueille rakentamista ei tulisi sallia. Vaikka nykyään peltoja ei viljellä tehokkaasti, on niiden säilyttäminen viljelykelpoisena tulevaisuuden kasvavaa ruoantuotantotarvetta varten tärkeää.
Palopurolle ollaan kehittämissä ravinne- ja energiaomavaraista tuotantomallia, Palopuron agroekologista symbioosia. Toivon, että yleiskaava tukee näitä suunnitelmia (blogs.helsinki.fi/palopuronsymbioosi)

Alueella tulisi sallia jatkossa myös maaseutumainen asuminen. Esimerkiksi Palopuron symbioosin kaltainen toimintamalli lisää maaseutuyrittämistä ja luo uusia työpaikkoja. Yleiskaavan tulisikin tukea maatilojen yhteyteen tapahtuvaa rakentamista.

Yleiskaavan tulisi tukea maaseudun ja kaupungin välistä luontevaa vuorovaikutusta. Parhaimmillaan ruoka tuotetaan lähellä ja asuinalueiden tarvitsema energia voidaan tuottaa maatilojen sivuvirroista tuotettavalla uusiutuvalla energialla, kuten biokaasulla.

Kommentit Palopuron osayleiskaavaan

Kannatamme rakennemallia 3 ja 4. Rakennemalleista 1 ja 2 puuttuu kestävä kehitys luontoa arvostaen. Rakennemallit 1 ja 2 kertovat arvomaailmasta, jossa luonnolle ja ympäristölle ei anneta arvoa.

Juvanniityn ja Yli-Juvan alueet ovat maisemallisesti ainutlaatuisia ja monimuotoisia. Kaavoitus asutusta varten olisi törkeää luonnon raiskaamista!

kuvia Juvanniityn ja Yli-Juvan alueesta. Kuvaoikeudet omistaa Nina Koskinen.

Mielipide M8

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diarinumero / Pvm
1011/09 25.8.16
Diaarikaava
09.031.01 409423

Hyvinkään Kaupunki

Tekniikka ja Ympäristö

05800 Hyvinkää

Muutosehdotus: Luontoarvot 2009 ja 2015 Palopuron osayleiskaavan suunnittelualueella

Tila: Mäntymäki 6/78
Kartta 2
Kohde : 2.8 / tuore kangasmetsä
Pinta-ala 4.14 ha

Kyseistä metsälohkoa on harvennettu ja hoidettu kymmenien vuosien aikana suunnitelmallisesti Metsäkeskuksen laatiman metsäsuunnitelman mukaan niin, että se tuottaa säännöllisesti tilan tarvitsevaa raaka-ainetta lämmitykseen ja rakentamiseen. Luomukanalaa sekä tilan rakennuksia lämmitetään sekapuuvaltaisella hakkeella, joka tulee osittain myös tältä metsäalueelta.

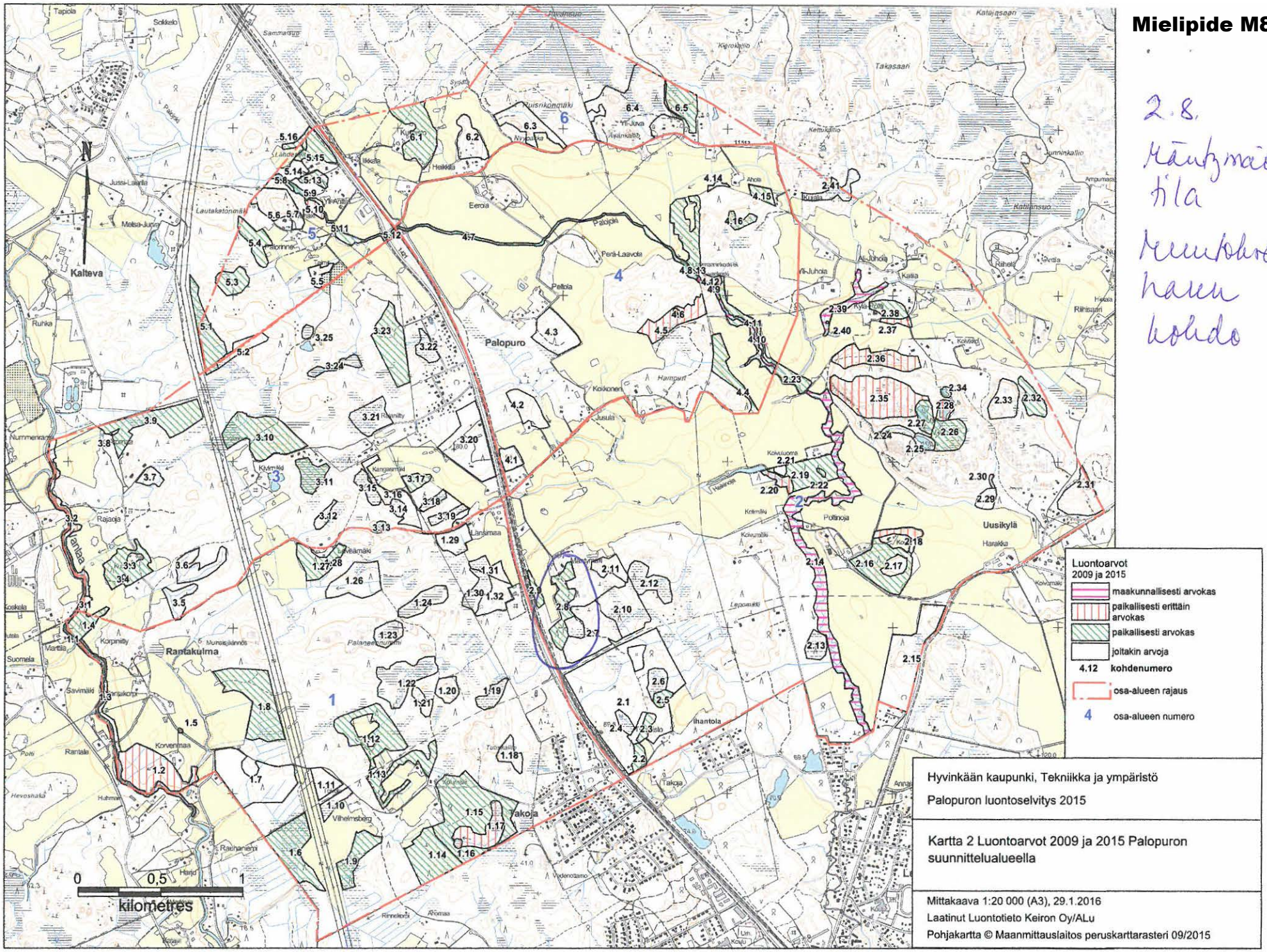
Tilan metsien pienestä pinta-alasta on kaasuputkialue vienyt jo lähes 2.5 ha. Jos suunnitelma määrittää ko. metsälohkon nr. 2.8 , pinta-alaltaan 4,14 ha, muuksi kuin talousmetsäksi, tulee se haittaamaan merkittävästi tilan ja luomukanalayrityksen elinkeinoa.

Toivon, että luontoselvityksen tekijä ja kaupungin kaavoituksen päättäjät poistavat / muuttavat lohkon perustiedoiksi " Talousmetsä ".

Liite: Kartta 2

Mielipide M8

2.8.
Mäntymäen tila
Muutoksen-haun kohde



Lähettäjä: Wikström Susanna
Vastaanottaja: Lindqvist Hannu; Jarva Anne; Ahonen Mika; Tanner Charlotta
Aihe: VL: Palopuron osayleiskaava
Päivämäärä: 2. syyskuuta 2016 8:35:56

Lähettäjä:
Lähetetty: 1. syyskuuta 2016 22:04
Vastaanottaja: Ympäristö
Aihe: Palopuron osayleiskaava

Hei! Omistan vaimoni kanssa tilan (106-406-0006-0087-L) Hamburgintien pohjoispuolella. Haluaisimme, että tilamme pellot (n.2ha) säilyisivät viljelyskäytössä
myös tulevaisuudessa.Peltoja (nykyään hevoslaitumena) voisi käyttää pienimuotoiseen luomuviljelyyn. Se olisi johdonmukaista, koska ympärillä on luomutuotantoa.
Metsäalue (n.4ha), sen luontoarvot kasvillisuuden ja eläinlajien kannalta tulisi selvittää kunnolla. Haluaisimme säilyttää sen metsänä.

Ystävällisin terveisin

HYVINKÄÄN K
Tekniikka ja Ympäristö
Diarionumero / Pvm
1011/19 30.8.16
Diaarikoodi
09.021.01 417814

Mielipide M10

Hyvinkään kaupunki/Kaavoitusyksikkö

Kiitämme mahdollisuudesta mielipiteen esittämiseen sen suhteen, mitä omistamillemme maille olette suunnittelemassa.

Mielestämme Hyvinkää ei tarvitse toista rautatieasemaa sisäistä liikennettään varten, ellei sitten kaupunki ole ajamassa alas palveluitaan niin, että ne pitää junaa käyttäen hakea toisaalta.

Uutta sote-ratkaisua suunniteltaessa on yksi suurimpia esille tuotuja etuja se, että asiakkaitten valinnanvapaus lisääntyy. Hyvinkään kaupungin kaavasuunnittelussa taas valinnanvapaus kapenee, kun mahdollisuuksia liikkumiseen on vain kaksi: raskas junaliikenne ja polkupyörä. Jostain syystä kaikki tiet vievät ohi Hyvinkään, vievät nyt ja vievät nähtävästi aina.

Taannoin kaava-arkkitehti ja kaavasuunnittelija totesivat pihallamme, että me emme ehdi kaivinkoneita nähdä, kun ne pihaamme tulevat kerrostalopohjia kaivamaan. Emme eläisi enää silloin. Varsin todennäköistä toki on, ettemme eläkään, mutta koska Hyvinkään kaupunki ostaa Palopuron kaikki maat (Aamuposti 20.8.2016), saatamme hyvinkin elää vielä kaupanteon aikaan. Tuskin Hyvinkään kaupunkiakaan nimittäin enää kauaa on. Pitkät, jatkuvasti uusitut rakennuskiellot kaavan suunnittelua vartenhan osoittavat, että suunnittelua ei osata tehdä. Valmista ei ole tullut millään. Tähän ratkaisuksi toivomme pikaista kuntaliitosta ja uusia, kyvykkäitä suunnittelijoita.

Suuren Koivukylä-Havukoski-tyyppisen alueen rakentaminen Palopurolle on kaavoituksen suuri visio. Erikoista on kuitenkin se, että rakennettavasta alueesta on jo etukäteen rajattu pois radan itäpuoli, kuten Aamupostissa 20.8.2016 teknisen lautakunnan puheenjohtaja kertoo. Vastoin kaupungin käsitystä myös radan länsipuolella maapohja on viljelyskäytössä. Vaikuttaa vahvasti siltä, että kyse on kaupunkilaisten asettamisesta eriarvoiseen asemaan. Se on hyvin ikävää.

Hyvinkäällä Hyvä Huomen tänään 29.8.2016

Mielipide M11

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diarionumero / Pvm
1011/14 30.8.16
Diaryhmäkoodi
05.021.01 409778

Tekninen keskus, Kirjaamo
PL 21
05820 Hyvinkää

Lausunto Palopuron osayleiskaavaan

- Paras vaihtoehdoista on rakennemalli 2 tai asema voisi sijoittua sähkölinjojen pohjoispuolelle mahd lähelle Hanko-Mäntsälätietä. Mielestämme asema palvelisi nopeammin suurempaa asukasmäärää ja kaupungin laajeneminen Metsäkaltevan suunnasta olisi luontevaa

- Ei missään tapauksessa rakennemallin 1 mukaisesti asemaa Haapasaarentien tuntumaan koska:

  - Haapasaarentien kaunis ja kulttuurihistoriallisesti arvokas maisema menisi pilalle

  - Haapasaarentien alikulun vieressä kulkeva Palojoki eläimistöineen olisi vaarassa tuhoutua

  - Olemme entisöineet sijaitsevan kiinteistön ja säilyttäneet sen alkuperäisessä muodossaan, (ulkorakennusten kunnostus on käynnissä) ks liitteenä oleva Hyvinkään taidemuseon tutkijan lausunto tämän tilan arvokkuudesta ja harvinaisuudesta

  - Hyvinkään kaavoituksessa suositeltiin talon entisöintiä (Linqvist) kun v 1997 pohdimme talon entisöintiä tai uuden talon rakentamista

  - Tilamme Mäkilän historia on osa Palopuron historiaa ja liittyy kiinteästi Knehtilän tilaan. Urho Palmun isoisän isovanhemmat omistivat alkoinaan Heikkilän tilalla olevan talon. Talo myytiin ja tilasta lohkottiin vuosisadan alussa Mäkilä ja Syrjälä. Urhon isoisän isä Karl Palm rakensi Mäkilään nykyisestä talostamme n puolet ja hänen poikansa Armas Palmu jatkoi rakentamista lisäten ulkorakennuksia. Armas Palmu oli kylällä tunnettu ja taitava rakentaja ja hän rakensi muitakin taloja Palopurolle.

  - Sauna- ja kuivurirakennukseen on käytetty Hyvinkään Parantolasta sodan aikana tuhoutuneen rakennuksen tiiliä

  - Taiteilija Armas Hursti on maalannut tauluja tilastamme ja valokuvaaja Samppa Mustonen on kuvannut taloamme (Kuvia Hyvinkäältä), eli jos on taiteellista silmää, niin huomaa tämän pienen tilan kauneuden ja arvokkuuden

- Olemme luontoihmisiä ja seuraamme luontoa. Tilamme yhteydessä Syrjäläntien kupeessa sijaitseva Lehtimäki-tilaan kuuluva metsä on vanhaa havumetsää. Talomme läheisyydessä asustaa haukkoja, pöllöjä, lepakoita, joutsenia, kurkia, tikkoja, naakkoja, ruisrääkkiä jne .Pihapiiristämme pesii kymmenkunta kottaraista ja vuosittain n 50 kottaraisen poikasta lähtee lentoon pöntöistä. Muutenkin alue on eläinrikasta mm. hirviä, peuroja, kauriita, ilveksiäon olemme havainnet lähiympäristössämme sekä taimenia ja saukkoja Palojoessa..

- Myös radan toisella puolella Leipurintien varressa sijaitseva Lehtimäki-tilaan kuuluva metsä on vanhaa ja arvokasta kuusimetsää. Tämä metsäalue on suojeltua metsää, joka on harvinaista tällä alueella

- Haapasaarentie on varsinkin kesäisin suosittu ulkoilu ja pyöräilyreitti, jossa kaupunkilaiset ihastelevat kaunista maalaismaisemaa

- Toivomme, että pientä tilaamme arvostetaan ja kulttuurihistoriallisesti arvokas maalaismaisema molemmin puolin Haapasaarentietä halutaan säilyttää

Hyvinkäällä 29.8.2016

17.9.1996

Hyvinkään taidemuseon lausunto Hyvinkään kylän Mäkelän tilasta RN:o 11:14

Urho ja Sirpa Palmu suunnittelevat Urho Palmun isän Pentti Palmun entisen kotitalon korjausta ja entisöimistä. Rakennus Haapasaarentie 30:ssä on ollut jonkin aikaa asumattomana. Rakennuksen vanhin osa on valmistunut viime vuosisadan lopulla ja laajennusosa tämän vuosisadan alussa.

Päärakennus, navetta, pärekattoinen riihi, viljankuivuri sekä sauna muodostavat yhtenäisen rakennuskokonaisuuden, jollaiset ovat Hyvinkäällä ja muuallakin Suomessa harvinaisia.

Rakennukset kuuluvat kulttuurimaisemaan, joka näkyy esimerkiksi pääradalle. Haapasaarentie kuuluu alkuperäistä linjaustaan noudattaviin Hyvinkään vanhimpiin teihin. Haapasaarentie on Hyvinkään kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten ja alueiden inventointiluettelossa luokiteltu III-luokkaan. (Marja Alanko, Hyvinkään kulttuuriympäristön historiallinen kuvaus, 1985)

Hyvinkään taidemuseo
Lea Bergström
tp.tutkija Lea Bergström
019 - 459 1599

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 2.9.16
Diaarikaava
05.021.01 410424

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
Kaavoitusyksikkö

SAAPUNUT 02. 09. 2016
klo 10.30

PALOPURON OSAYLEISKAAVAN RAKENNEMALLIT, KANNANOTTO

Hyvinkään kaupunki on pyytänyt (1.6. 2016) kannanottoa Palopuron osayleiskaavan eri rakennemalleista ja alueen suunnittelusta. Suunnittelun aikaväli ulottuu vuoteen 2040. Tämä kannanotto perustuu julkisesti saatavilla olevaan kuvaukseen: *http://www.hyvinkaa.fi/asuinymparisto-ja-rakentaminen/kaavoitus1/yleiskaavoitus/vireilla-olevat-yleiskaavat/palopuron-osayleiskaava/*

Seuraavassa teksti jäsentyy siten, että suorat lainaukset kaavaluonnostekstistä on merkitty lainausmerkein ja kantaa ottavat kommentit kyseiseen kohtaan on merkitty kursiivilla.

1. PALOPURON OSAYLEISKAAVAN LAATIMISEN TAVOITTEET

'Varaudutaan Hyvinkään laajenemiseen vuoden 2030 jälkeen.

Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa on tutkittu taajamarakentamiselle tarpeelliset aluetta tavoitevuoteen 2030 saakka. Vaikka viime vuosina rakentamisen määrä on notkahtanut taloustaantuman johdosta ja väestöennustetyökalut näyttävät vähentävän tarvetta uudisalueisiin, ei pitkän aikavälin asuinrakentamistahdista) ole syytä luopua. Tämä johtaa uusien alueiden käyttöönottotarpeeseen viimeistään 2040-luvulla.'

-> Hyvinkäätä kehitettäessä tulee muistaa Palopuron alueen suhde koko Hyvinkään kehittämiseen. Jos Palopuron alueelle suunnitellaan 15 000 asukkaan lisäystä, paljonko koko Hyvinkään odotettu väestölisäys on? Mitä tapahtuu Hyvinkään muiden kaupunginosien kehittämiselle? Vertailun vuoksi: Hyvinkään väkiluku v. 2013 oli 46 000 asukasta, joten ajassa pitää mennä taaksepäin 1970-80 lukujen taitteeseen, jolloin väestömäärä oli 31 000 asukasta (eli 15 000 vähemmän kuin nyt) (Kuva1). Väestönkasvu etenee useimmiten lineaarisesti enkä usko sellaiseen lähitulevaisuuden Hyvinkään vetovoimaisuuteen, joka perustelisi yhtäkkisen nousun Hyvinkäälle/Palopurolle muuttavien asukkaiden määrissä. Johtopäätös on, että Palopuron osayleiskaavan väestöennusteet näyttävät perustuvan ylisuuriin ja ylioptimistisiin odotuksiin muuttovirroista ja uusien asukkaiden määristä.

hyvinkaa.fi

Hyvinkään väkiluku 1985-2013 ikäryhmittain sekä ruotsinkielinen väestö

	Koko väestö yhteensä	Miehet yhteensä	Naiset yhteensä	0-6 -vuotiaat	7-14 -vuotiaat	15-24 -vuotiaat	25-44 -vuotiaat	45-64 -vuotiaat	65-74 -vuotiaat	75 -vuotiaat	85 -vuotiaat	Ruotsinkielinen väestö yhteensä	väestön lisäys v	muutos %
1985	38 742	18 710	20 032	3 625	3 932	5 750	13 227	7 905	2 628	1 675	244	246		
1990	40 194	19 514	20 680	3 570	4 172	5 299	13 917	8 477	2 834	1 925	331	271	290	
1991	40 351	19 554	20 797	3 586	4 139	5 212	13 775	8 791	2 909	1 939	350	263	157	0,4
1992	40 634	19 690	20 944	3 639	4 093	5 231	13 566	9 126	3 015	1 964	367	270	283	0,7
1993	40 965	19 869	21 096	3 804	4 056	5 171	13 305	9 539	3 088	2 002	382	272	331	0,8
1994	41 089	19 894	21 195	3 903	4 018	5 069	13 033	9 830	3 193	2 043	392	276	124	0,3
1995	41 203	20 033	21 170	3 926	4 121	4 895	12 790	10 135	3 226	2 110	431	267	114	0,3
1996	41 379	20 095	21 284	3 893	4 172	4 869	12 615	10 389	3 242	2 199	449	271	176	0,4
1997	41 685	20 271	21 414	3 888	4 194	4 968	12 471	10 638	3 282	2 244	463	272	306	0,7
1998	42 011	20 425	21 586	3 853	4 222	5 045	12 316	10 951	3 304	2 320	475	262	326	0,8
1999	42 325	20 558	21 767	3 801	4 279	5 134	12 187	11 216	3 316	2 392	477	269	314	0,7
2000	42 545	20 623	21 922	3 718	4 409	5 072	12 091	11 467	3 333	2 455	477	279	220	0,5
2001	42 736	20 710	22 026	3 634	4 491	5 053	11 892	11 804	3 340	2 522	496	279	191	0,4
2002	42 997	20 875	22 122	3 596	4 609	4 897	11 835	12 079	3 335	2 646	528	290	261	0,6
2003	43 169	20 900	22 269	3 519	4 604	4 964	11 707	12 266	3 372	2 737	541	293	172	0,4
2004	43 523	21 079	22 444	3 459	4 645	5 001	11 656	12 409	3 460	2 893	581	297	354	0,8
2005	43 848	21 284	22 564	3 489	4 528	5 204	11 540	12 662	3 412	3 013	630	319	325	0,7
2006	44 310	21 511	22 799	3 579	4 497	5 283	11 482	12 742	3 631	3 096	692	322	462	1,1
2007	44 652	21 731	22 921	3 593	4 446	5 315	11 498	13 013	3 591	3 196	754	327	342	0,8
2008	44 987	21 917	23 070	3 627	4 371	5 429	11 471	13 208	3 669	3 212	760	343	335	0,8
2009	45 270	22 081	23 189	3 606	4 286	5 474	11 471	13 346	3 812	3 275	782	357	283	0,6
2010	45 489	22 232	23 257	3 657	4 141	5 542	11 408	13 355	3 989	3 397	835	362	219	0,5
2011	45 527	22 219	23 308	3 564	4 131	5 606	11 258	13 231	4 258	3 479	885	355	38	0,1
2012	45 592	22 236	23 356	3 517	4 073	5 580	11 169	13 178	4 510	3 565	956	370	65	0,1
2013	46 188	22 505	23 683	3 519	4 127	5 663	11 258	13 129	4 796	3 696	1 012	376	596	1,3

Lähde: Tilastokeskus – Väestötilastopalvelu sekä Hyvinkään

KUVA 1. Hyvinkään väestönkehitys (Lähde: hyvinkaa.fi)

'Luodaan toimiva, monipuolinen ja viihtyisä yhdyskunta, joka osaltaan vastaa Helsingin seudun tonttikysyntään.

Hyvinkää on sitoutunut uudessa Helsingin seudun maakäytön asumisen ja liikenteen sopimuksessa (MAL 2016-2019) vuotuiseen 360 asunnon tuotantotavoitteeseen. Tavoite vastaa Hyvinkään omien väestöennusteiden mukaista asuntorakentamisen tarvetta Tämä rakentamisennuste näyttää, että Palopuron alueella rakentaminen ei olisi tarpeen ennen vuotta 2040. Näin pitkän aikavälin ennusteet ovat kuitenkin hyvin häiriöherkkiä: 25 vuoden ajanjaksoon mahtuu erilaisen talouskehityksen kausia, ja myös ihmisten odotukset ja arvot asuinympäristön suhteen ehtivät muuttua.'

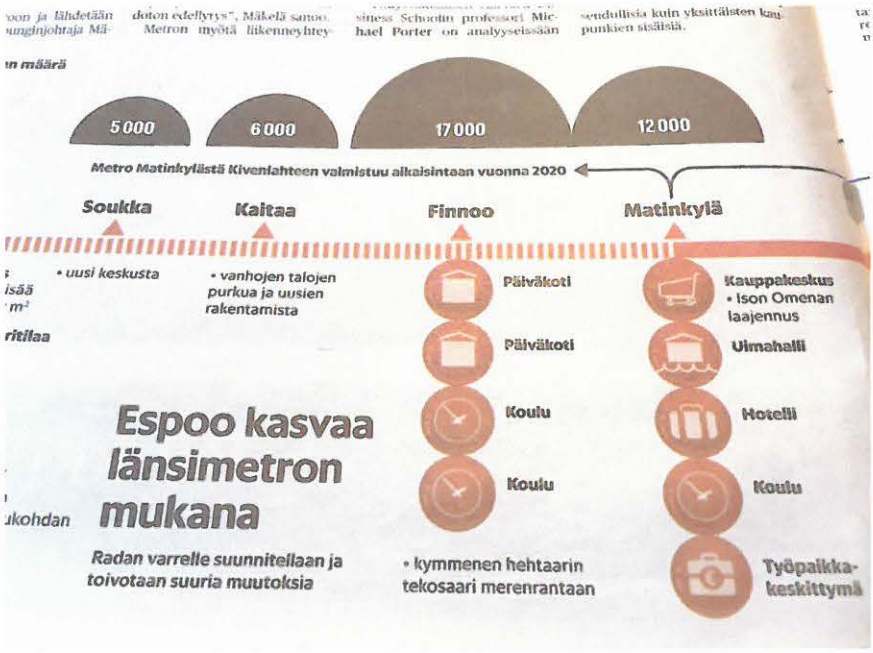
->Helsingin seutua tulee tarkastella kokonaisuutena, jossa kestävän kasvun periaatteiden mukaan alueiden käyttöä ja yhdyskuntarakennetta kehitetään pohjautuen olemassa olevien kaupunkien ja asutuskeskusten tiivistämiseen. Tiivistämisen varaa löytyy lähes kaikista Uudenmaan alueen kaupunkikeskuksista ja sitä työtä tehdään monissa kunnissa paraikaa. Tiivistämisen mielekkyys perustuu siihen, että näissä kohteissa asukkaiden tarvitsemat liikennepalvelut, elinkeinopalvelut ja vesi/viemäröintipalvelut ovat pääsääntöisesti jo olemassa. Hyvinkään nykyisiä asuinalueita ja ydinkeskustaa tulee tiivistää. Tämä kattaa lähivuosikymmenien aikana suuren osan Hyvinkään väestöennusteiden mukaisesta asuntotarpeesta ja on kuntatalouden kannalta järkevä ratkaisu. Maltillinen lisärakentaminen Palopurolla mahdollistaa viihtyisän maaseutumaisen yhdyskuntarakenteen säilymisen, jossa alueen omaleimaisuuta (luonto ja historia) kunnioitetaan. Tätä voidaan edistää esimerkiksi purkamalla Palopuron nykyinen rakennuskielto, joka asettaa asukkaat keskenään eriarvoiseen asemaan.

'KUUMA-kunnat ovat perinteisesti vastanneet suuresta osasta Helsingin seudun omakotitonttitarjontaa. Viime vuosina asenteet ovat kuitenkin laajalti muuttuneet keskusta-asumista ja palvelujen läheisyyttä suosiviksi. Lisäksi taloustaantuma on syönyt omakotirakentamisen kysyntää. Helsingin seutu ja koko Suomi muuttuvat seuraavien vuosikymmenten aikana kansainvälisemmiksi ja moniarvoisemmiksi. Tämä näkynee myös asumisen arvostusten kirjavoitumisena. Hyvinkää sijaitsee Helsingin

seudun reuna-alueella, minkä vuoksi asuntojen hintataso on säilynyt suhteellisen edullisena seudun ytimeen verrattuna. Kokonaisuutena tulevan Palopuron ytimen odotetaan olevan tiivis urbaani palvelujen ja asumisen keskus.'

->Hyvinkää näyttää näiden lausunnolla olevien mallien valossa suunnittelevan Palopurolle aivan omanlaistaan täysin tyhjästä rakennettavaa kerrostaloghettoa keskelle maaseutumaisemaa. Kun nykyisiä asukkaita Palopurolla on n 400, muutos 'urbaaniksi keskukseksi' on vähintäänkin arveluttava. Keskuksesta ei tule mahdollisille uusille asukkaille vetovoimaista kohdetta, sillä edelleenkin pääkaupunkiseudun työpaikat sijaitsevat etelämpänä, Helsingin ja Vantaan lähialueilla. Ja edelleenkin Hyvinkää on Helsingin horisontista periferistä reuna-aluetta.

-> Palopurolle suunniteltu asukasmäärä tarkoittaa valtavaa rakennusmassaa: 15 000 asukasta 2,5 kilometrin säteellä seisake/asemasta johtaa käytännössä erittäin raskaaseen kerrostalorakentamiseen, jonka toteuttaminen tuhoaa kaikki alueen maatalouselinkeinot, luomulaakson, luontoarvot ja historialliset arvot. Vastuullinen hyvinkääläinen päättäjä suuntaa tästäkin syystä katseensa nykyrakenteen tiivistämiseen ja hallittuun laajenemiseen Hyvinkään keskustaajaman ympärillä. Hyvinkään keskustan (ei Palopuron) tulee olla 'tiivis urbaani palvelujen ja asumisen keskus' *jossa lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa myös kävellen ja pyörällä. Pääradan kattaminen Hyvinkään aseman kohdalla, keskustan tiivistäminen Hämeenkatu-Uudenmaankatu akselilla ja Koritsoonin alue ovat esimerkkejä näistä monista tiivistämisen mahdollisuuksista. Vastuullinen päättäjä on vastuullinen myös taloudesta: ei ole näköpiirissä sellaista valtion- tai kuntatalouden kehittymistä, joka mahdollistaisi kaiken kunnallistekniikan, liikennepalvelujen, sekä muiden asukkaiden tarvitsemien palveluiden luomista tyhjästä täysin uudelle 15 000 asukkaan asuinalueelle (joka volyymiltään vastaa 32% nykyisen Hyvinkään asukasmäärästä). Vertailun vuoksi kuvassa 2 on esitetty Espoon uusien länsimetron ympärille kehittyvien alueiden asukasmääriä. Esimerkiksi Palopuro ja Matinkylä ovat kaksi aivan erilaista asuinaluetta sekä sijainniltaan että vetovoimaisuudeltaan.*



KUVA 2. Espoon rakentamisen asukaslukuja (Lähde: Helsingin Sanomat, kevät 2016)

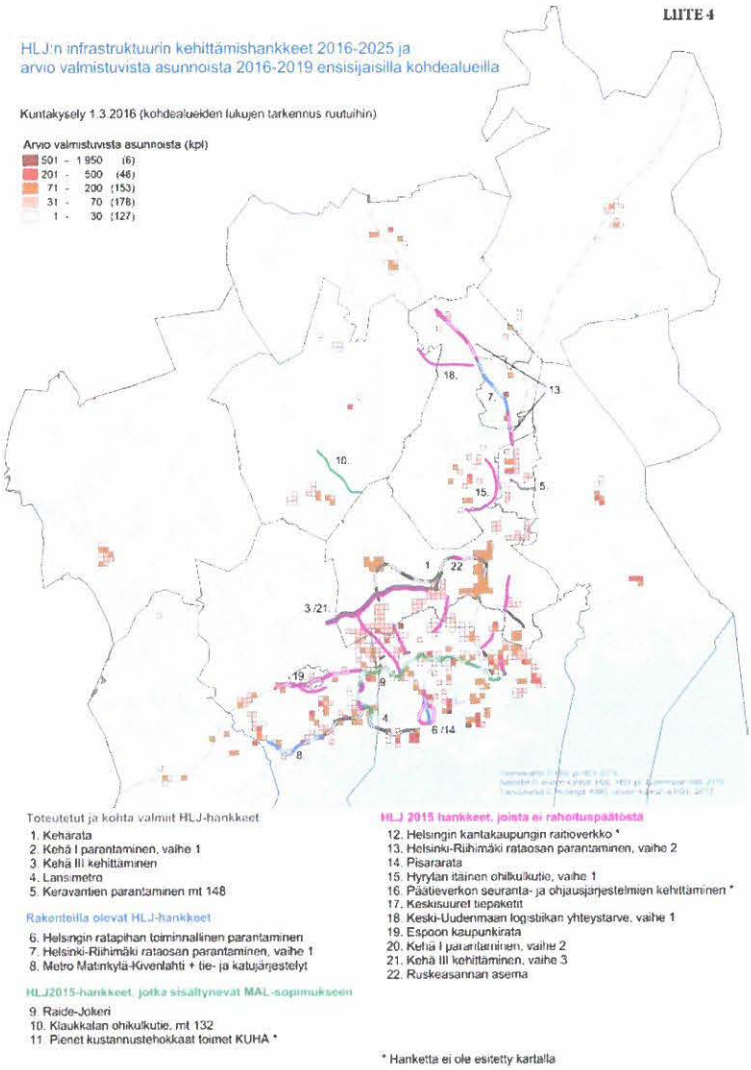
'Luodaan edellytykset uuden lähijunaliikenteen aseman perustamiselle

Pääradan suunta etelään on valittu Hyvinkään yhdyskuntarakenteen laajentumissuunnaksi jo 1980- luvulla. Tämän strategian ensimmäinen vaihe on ollut Metsäkaltevan alueen rakentaminen. Metsäkalteva tulee rakennetuksi täyteen 2030-luvulla. Seuraavassa vaiheessa etäisyys Hyvinkään asemaan kasvaa niin suureksi, että muodostuu järkeväksi hyödyntää pääradalla olevaa 11 km:n väliä Hyvinkään ja Jokelan asemien väliä uuden lähijunien pysähtymispaikan luomiseksi. Liikennevirasto on ilmaissut uuden aseman perustamisen olevan mahdollista, mikäli sen piirissä on riittävä käyttäjä- potentiaali (vähintään 10 000, mieluiten 15 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä). Pääradan parantamisen edetessä vaiheittain kohti pohjoista vapautuu lisäkapasiteettia myös lähijunaliikenteelle. Säännöllinen ja tiheä junayhteys luo pohjan seudulliselle työmatkaliikenteelle.'

-> Palopuron suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös VR:n näkemykset: se on lopettanut pääradan varrelta pieniä asemanseutuja, koska niissä junalla kulkevia asiakkaita on liian vähän. Samoin esimerkiksi Kirkkonummen junaliikennettä on vähennetty, ja rantaradan asemia on lopetettu. VR:n intresseissä tuskin on rakentaa uutta asemaa, jonka asukasmäärä perustuu hypoteettisiin ennusteisiin. Ja toisinpäin: mikäli asemaa ei ole, ei tule asukkaita. Raideliikenteen näkökulmasta Hyvinkään tulee pitää huoli siitä, että Hyvinkään asemalla säilyvät palvelut, kuten lipunmyynti. Nykyinen junavuorojen vähentyminen ei lisää Hyvinkään vetovoimaisuutta, vuorotyöläisten yhteys on vain kerran tunnissa kulkeva iltajuna. Sama kehitys on nähtävissä myös Riihimäellä, palvelut vähenevät entisestään.

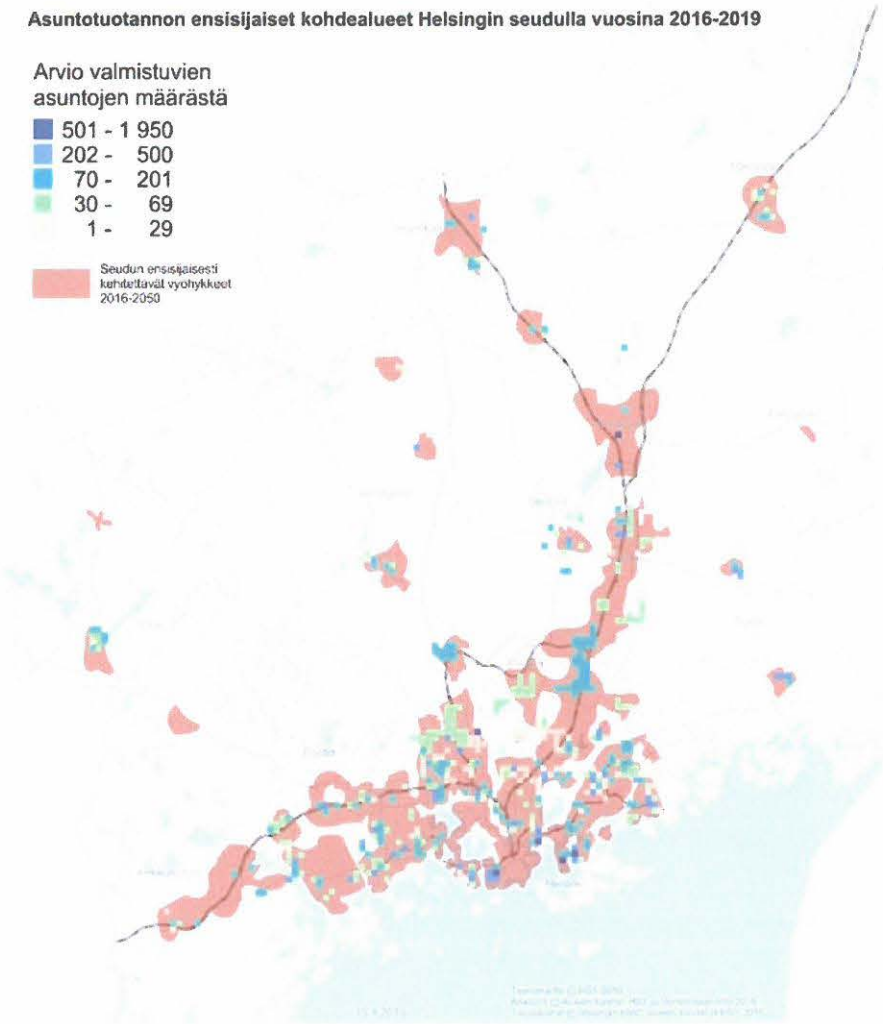
-> Suunnitelmissa tarvitaan lisää kuntarajat ylittävää kokonaisnäkemystä. Maakunnallisesti järkevämpää olisi kehittää vaikkapa Jokelan aseman seutua. Siellä on varsin harvaan rakennetun taajaman sisällä paljon varaa tiivistää ja tuottaa uutta asuinrakentamista. Matka Helsinkiin Jokelasta on lyhyt ja sillä on Hyvinkäätä tai Palopuroa parempi vetovoima Helsingin seudun suunnasta käsin. Alueella on jo toimiva LVI-verkosto, elinkeinotoimintaa ja eri suuntiin ulottuvat tieverkosto, joten edellytykset alueen tiivistämiselle ovat hyvät. Palopuron aseman seutua suunniteltaessa, kaikki nämä pitäisi luoda tyhjästä. Miksi muuttaa Palopurolle suunniteltavaan nukkumalähiöön, kun voi muuttaa Jokelaan tai muuhun Tuusulan asemaseudun keskukseen?

-> Ympäristöministeriön johdolla keväällä 2016 tehdyssä MAL-sopimuksessa (Maankäyttö, Asuminen ja Liikenne) pääkaupunkiseudun kunnat ovat sitoutuneet yhteisiin kehittämislinjauksiin vuoteen 2050 asti. Näissä suunnitelmissa ei näy Palopuron 15 000 asukkaan keskittymää (Kuva 3 ja Kuva 4. Ruskealla karttaan merkitty alue tarkoittaa ensisijaisesti kehitettäviä alueita 2016-2050) Sen sijaan on sovittu Metsäkaltevan alueen kehittämisestä, joka on merkitty karttaan kuvassa 3. Kuvasta 4 näkyy myös laajemmasta perspektiivistä, miten pääkaupunkialueen kehittäminen etenee tiivistämällä rakentamista etelästä käsin, jolloin keskeisiä kehittämisalueita ovat Jokelan asemanseutu ja Järvenpään alue, ei Palopuro. Näiden yhdessä sovittujen asioiden valossa Hyvinkään kaupungin into laatia suuren asukasvolyymin osayleiskaavaa Palopurolle vaikuttaa hyvin erikoiselta. Laajojen ja kalliiden hankkeiden suunnittelu ja toteutus edellyttää maakunnallista ja valtakunnallista tahtotilaa, sekä vastuullista kokonaisnäkemystä siitä, mihin ja millä hinnalla Uudenmaan alueelle kannattaa rakentaa.



Kuva 3. Infrastruktuurin ensisijaiset kehittämisalueet pääkaupunkiseudulla, MAL-sopimus (Lähde: ym.fi).

LIITE 3



Kuva 4. Asuntosuunnittelun ensisijaiset kohdealueet pääkaupunkiseudulla, MAL-sopimus (Lähde: ym.fi).

'Tutkitaan asemanseutua palvelevan liikennejärjestelmän vaihtoehdot.

Palopuron seudulliset yhteydet pyritään hoitamaan mahdollisimman pitkälle lähijunien varassa. Lisäksi ajoneuvotekniikan kehitys tuo liikkumiseen uusia kilpailukykyisiä välineitä ja palveluita. Tästä huolimatta jäänee merkittävä osa liikkumisesta edelleen henkilöautoliikenteen varaan. Palopuron suunnittelun keskeinen ongelma on kapea ja vilkkaasti liikennöity Jokelantie, joka ei kestä uuden yhdyskunnan luomaa liikennepainetta. Osaratkaisuina ongelmaan voivat olla tieliikenneverkon kehittäminen, mm. itäisen radanvarsitien toteuttaminen, mutta tällainen kynnysinvestointi olisi suuri.'

-> Suunnitelmat ovat vanhanaikaisia suhteessa siihen, miten nykytyö on muuttunut. Yhä harvempi matkustaa lähijunalla aamuin illoin pääkaupunkiseudulle töihin, etätyö ja osa-

aikatyö lisääntyvät. Ympäristöystävällisen liikkumisen muodot moninaistuvat eivätkä ne tulevaisuudessa rakennu yksinomaan raideliikenteen varaan. 15 000 asukkaan yhdyskuntarakenne edellyttää moninaisia palvelu- ja liikennestruktuurijärjestelmiä, joihin tarvitaan suuria kunnallisia investointeja. Tästä seuraa jälleen Hyvinkään tiivistämistä tukeva johtopäätös: on järkevämpää tukeutua laajentumiseen jo olemassa olevan palvelu- ja tieverkoston äärelle. Konkreettinen esimerkki tästä on tien 25 (Hanko-Mäntsälä-Porvoo) varrella olevien teollisuus- ja varastoalueiksi merkittyjen alueiden käyttötarkoituksen muuttamiseen kerrostalovaltaisiksi asuinalueiksi.

'Palopuron sisäisen liikenneverkon voi myös suunnitella siten, että kannustetaan kevyen liikenteen käyttöön taajaman sisäisillä matkoilla autoilun sijaan esim. estämällä keskusta-alueen läpiajo. Eri liikennemuotojen muodostamia matkaketjuja voi edistää mm. liityntäpysäköinneillä, vaihtopysäkkien järjestelmällä sekä edistyneemmillä lippu- ja matkainformaatiojärjestelmillä. Tekninen kehitys näyttää lisäävän erialisten sähköisten ajonevojen kirjoa ja määrää, toisaalta viestintäteknologian kehitys tuo uusia ja vaikeasti ennakoitavia palveluita (esim. Über, yhteisautopalvelut). Liikennejärjestelmän olisi syytä olla joustava ja sopeutumiskykyinen ennakoimattomiin kehityskulkuihin.'

-> Nämä ovat kaikki tavoitteita, jotka tulee huomioida, kun Hyvinkään nykyisen aseman seutua kehitetään ja ydinkeskustan sisäistä liikennettä parannetaan. Esimerkiksi Kauppakeskus Willan rakentaminen on tyhjentänyt liiketoimintaa pääkatujen varsilta, ja nyky-Hyvinkää näyttää varsin elottomalta ja kuolleelta vierailijan silmin.

'Osoitetaan ja tarkennetaan tarpeelliset ekologiset yhteydet.

Lähtökohtana ovat 2. vaiheen maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet sekä 4. vaihemaakuntakaavan valmistelun viherrakenneteemaan tehdyt tarkastelut. Maakunnallista selvitystä on tarkennettu Hyvinkään kaupungin alueelta keskustaajaman osayleiskaavan laatimisen yhteydessä. Palopuron ja Metsäkaltevan väliin osoitetun maakunnallisesti merkittävän viheryhteyden luonnetta arvioidaan myös käynnissä olevassa luontoselvityksessä. Samalla etsitään yhteyden sijainnille korvaavia vaihtoehtoja uuden asemanseudun eteläpuolelta.'

-> Laajat yhtenäiset metsäalueet sekä viherkäytävät parantavat maakunnallisen ekologisen verkoston toimintakykyä ja säilymistä sekä vahvistavat valtakunnallisten verkostojen yhteyksiä. Yhtenäisten elinympäristöjen säilyminen turvaa lajiston ja lajien säilymistä sekä vähentää eläinten liikkumiselle syntyviä uusia esteitä. Palopuron alueella on laajoja yhtenäisiä pelto- ja metsäalueita, jotka mahdollistavat villieläinten liikkumisen ja turvaavat alueen riista- ja pieneläinten monimuotoisuuden. Alueella on luontaisesti villieläinten itä-länsi –suuntainen liikkumisalue. Esitetyt mallit tuhoavat tämän ja luovat uusia esteitä eläinten liikkumiselle. Alueelta on löydetty lain mukaan suojeltavia eläinlajeja (useita liito-oravien, lepakoiden ja ruisrääkkien asuinalueita) ja niiden määrä ja asuinpaikat tulee kartoittaa huolellisesti uudelleen. Palopuron aseman sijoittelumallit katkovat näitä käytäviä. Kuitenkin malli 2 aiheuttaa vähiten haittaa mutta toteutettuna siten, että viherkäytävä turvataan sen nykyisellä paikalla ja malli 2:n mukainen seisake sijoitetaan nykyistä mallia pohjoisemmaksi. Perustelen tätä ehdotusta myöhemmin lisää.

'Turvataan maa- ja metsätalouden toimintaedellytykset, maaseutumaisen asumisen mahdollisuudet ja kulttuurimaiseman arvot asemanseudun ympäristössä.

Palopuron maatalousyrittäjät markkinoivat aluetta luomulaaksona. Alueen maisemaa hallitsevilla peltoaukeilla (Palojoen ja Heikinojan varsilla) harjoitetaan monipuolista maataloutta aina marjanviljelyyn saakka. Alueen perinteinen rakentaminen on sijoittunut maisemassa peltojen ja metsäselänteiden reunavyöhykkeeseen. Palojoen varren alavat savikot eivät myöskään ole rakennettavuudeltaan hyviä. Laajat yhtenäiset peltoalueet pyritäänkin jättämään rakentamisen ulkopuolelle.'

-> Rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä tavalla, joka aidosti turvaa ympäristö- ja luontoarvot sekä ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet. Luomulaakso ja sen välittömässä yhteydessä oleva 15 000 asukkaan keskus ovat kertakaikkiaan yhteensovittamaton pari. Tämä ei edistä kestävän kehityksen mukaista asumisen ekologiaa Hyvinkäällä varsinkin, kun hintana on olemassa olevan kyläyhteisön ja maaseutumiljöön tuhoutuminen. Tämäkö on Hyvinkään käsitys kestävästä asuinympäristön kehittämisestä? Hyvinkäällä on hyvä huomen?

-> Suunnitelmissa on jäänyt täysin huomiotta esimerkiksi varautuminen sään ääri-ilmiöihin: Palopuron läpi virtaava Palojoki alittaa pääradan Haapasaarentien alikulun kohdalla. Tässä kohden Palojoen vesi pumpataan alavirtaan, jotta se saadaan kulkemaan radan länsipuolelta sen itäpuolelle. Kun tulee sähkökatko tai sähköpumppu menee epäkuntoon, Palojoki tulvii nousten lähipelloille ja katkaisten liikenteen Hyvinkää-Jokela radanvarsitieltä (Kuva 5). Tällaisen 'aikapommin' jättäminen 15 000 asukkaan savikolle rakennetun asuinalueen sisälle ei ole vastuullista toimintaa. Epäselväksi jää myös, miten kaupungin suunnitelmissa rakennetaan ja säilytetään yhtä aikaa: 'Palojoen varren alavat savikot eivät myöskään ole rakennettavuudeltaan hyviä. Laajat yhtenäiset peltoalueet pyritäänkin jättämään rakentamisen ulkopuolelle.' *Kun huomioidaan lisäksi, että luontoarvoiltaan monimuotoiseksi todettu Palojoki tarvitsee 100 metrin suojavyöhykkeen molemmille puolille jokea, tilaa rakentamiseen ei yksinkertaisesti ole radan länsipuolellakaan. Palojoki on todettu virtavesien kannalta merkittäväksi Vantaan sivuhaaraksi, jonka kalakantojen ja biotoopin suojelu on välttämätöntä.*

KUVA 5. Palojoki yhden yksittäisen rankkasateen jäljiltä, keväällä 2016 (Kuva: PP).

'Osayleiskaavan keskeinen tavoite on määritellä tulevaisuudessa asemakaavoitettavat ja taajamaksi rakennettavat alueet, joiden maapohjan kaupunki aikoo hankkia. Muu osa suunnittelualueesta voisi jäädä maaseutuelinkeinojen alueeksi siltä osin kuin ne soveltuvat taajaman välittömään naapuruuteen. Palopurosta voisi tulla kotimainen esimerkki metropolimaaseudusta, jossa taajama hyödyntää läheisten maaseutuelinkeinojen alueita.'

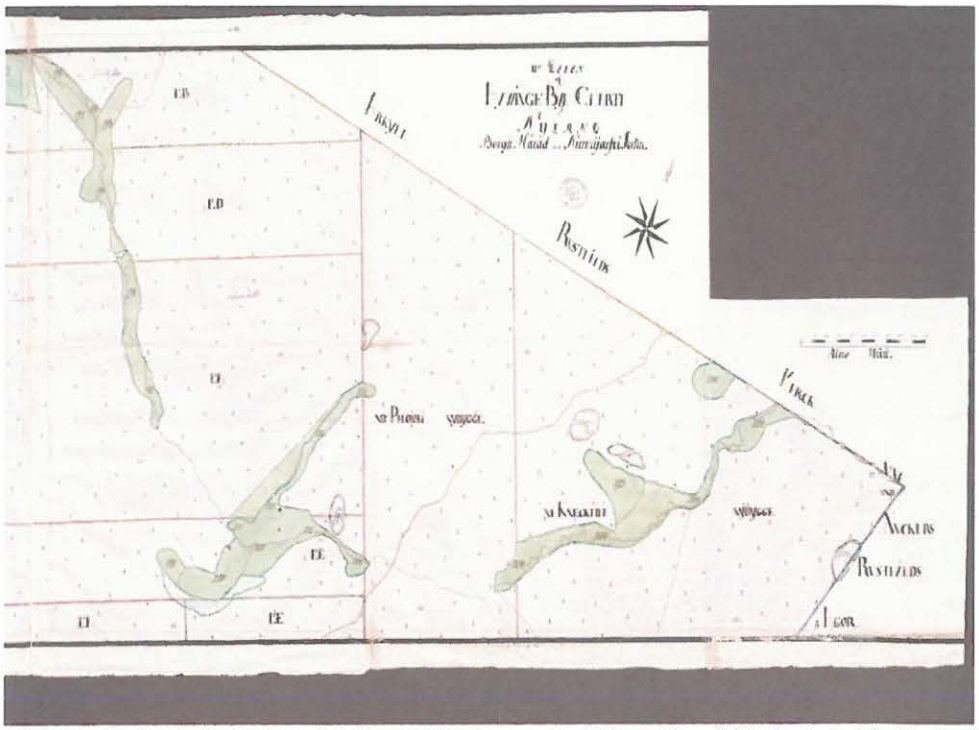
-> Metropolimaaseutu on esitettyjen suunnitelmien absurdein käsite. En näe, miten on mahdollista turvata Palopurolla maatalouden (luomulaakson) toimintaedellytykset, ja samalla rakentaa yhdyskuntatekniikka ja liikennejärjestelyt 15 000 asukkaan keskukselle (jonka säde on 2,5 km). Maaseutu on maaseutua ja kaupunki on kaupunkia. Kun Palopuron kasvu ja kehittyminen on maltillista ja etenee alueen omista lähtökohdista käsin, voi sinne toki tulla kaupungin suunnasta pyörillä ja kävellen viihtymään.

'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.'

-> Tämä skenaario (malli 1) on pahin suunnitelmista. Se tuhoaa pommin lailla Palopuron alueen kulttuuriympäristön ja sen avarat peltomaisemat, jotka tarjoavat hyvinkääläisille mahdollisuuksia virkistykseen, ulkoiluun ja liikkumiseen sekä myös henkisen kunnon ylläpitämiseen. Olemassa olevat ja uudet virkistysalueet ulkoilureitteineen lisäävät monin verroin Palopuron asukasmäärää suuremman joukon viihtyisyyttä. Virkistysalueilla on merkitystä myös opetus- ja tutkimuskohteina. Alueella on myös arboretum-luonteista metsänkasvatustoimintaa, jonka toimintaedellytykset tulee turvata pitkälle tulevaisuuteen. Tämä kaikki on helppo tuhota vääränlaisella suunnittelulla.

-> Kulttuuriympäristöön kuuluvat maisema-alueet, rakennusperintö ja erilaiset perinnebiotoopit. Yhdessä ne muodostavat ajallisesti kerrostuneita kokonaisuuksia. Palojoki (myöh. Palopuro) on ollut asuttua aluetta 1700-luvulta saakka, sen ajan uudistilat Yli-Palojoki (Anttila) ja Knehtilä ovat edelleen olemassa olevia ja toimivia tiloja (Kuva 6). Palopuron kulttuuriympäristö on osa Hyvinkään historiallista muistia ja sen arvon säilyminen osana monipuolista elinympäristöä on nykypäättäjien historiallinen velvollisuus.

-> Palopuron alueen kulttuuriarvoja koskevat selvitykset ovat tähän mennessä olleet ylimalkaisia, eivätkä riittäviä alueen kulttuurihistoriallisen arvon ymmärtämiseen. Palopuro (aiemmin Palojoki) on ollut asuinalueena, jo 1600-1700 luvun vaihteesta asti jo ennen kuin Hyvinkään nykyinen keskusta oli olemassakaan (taajama alkoi rakentua pääradan rakentamisen myötä vasta 1800-luvun lopussa). Palopuron (ent. Palojoki) alue oli alueen keskus aktiivisen saha-, mylly-, maatalous- ja metsäelinkeinojensa vuoksi. Maantie kulki Knehtilän ja Yli-Palojoen (Anttila) maiden kautta Hyvinkäänkylään. Tätä vaihetta Hyvinkään historiassa ei ole kunnolla dokumentoitu.



KUVA 6. Palojoen uudistila, nykyinen Anttilan tila (Yli-Palojoki, Palorinteentie 3) ja Knehtilän uudistila. Lähde: http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=43711264
Maanmittaushallituksen uudistusarkisto> Nurmijärvi > Hyvinkää; Egokarta med beskfning 1780

2. KANNANOTTO ERI RAKENNEMALLEIHIN

'Malli 1 "Asema Haapasaarentien risteyksessä"

Jotta aseman lähiympäristössä päästään riittävään rakentamisen tehokkuuteen, ehdotetaan keskustatoimintojen alueeksi otettavaksi radan länsipuolella vanhan koulun ympäristö (rajautuen Palojoki- laaksoa ympäröivään selänteen juureen) ja

radan itäpuolella Ilkkalan – Kuusiston – Heikkilän ympäristön Haapasaarentien pohjoispuolella. Alueen pienipiirteinen maatalousmaisema ja muutaman tilan toimintaedellytykset menetettäisiin.'

-> Malli 1 on ehdottomasti kestävän kehityksen kannalta tuhoisin vaihtoehto. Katso perustelut edeltä. "On kuin atomipommi putoaisi keskelle olemassa olevaa kylää: sen jälkeen ei ole maalaismaisemaa eikä kylää."

'Ekologisten yhteyksien osalta malliin ei jäisi tilaa maakuntakaavaratkaisun mukaiselle yhtenäiselle ja riittävän leveälle vihervyöhykkeelle tulevan Palopuron taajaman ja keskustaajaman osayleiskaavan osoittaman Metsäkaltevan/Korkeamäen alueiden väliin.'

-> Malli 1 on ekologisesti täysin kestämätön ratkaisu myös siksi, että Palojoen ympärille tulee jättää vähintään 100 metrin suojavyöhyke, joen molemmille puolille. Mallin mukaisesti rakentamalla suojavyöhykettä ei voida turvata. Seisakkeen pohjoispään kohdalla sijaitseva Yli-Palojoen (Anttila) tila ja sen historiallinen miljöö täyttävät ELY-keskuksen ja Museoviraston edellyttämät maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävän suojelukohteen ja kulttuurimaiseman ehdot, joten tilan miljöö tulee suojella kaavapäätöksellä (Laki rakennusperinnön suojelemisesta 498/2010 ja Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999 sekä -asetus 895/1999). Olemme käynnistäneet tilan suojeluprosessin ELY-keskuksen kanssa rakennusperintölain (498/2010) 5. pykälän nojalla.

'Malli 2 "Suur- Metsäkalteva"

Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema niin pohjoiseen kuin se on ratatekniikan kannalta mahdollista. Rajakohdan on ajateltu muodostavan Palopuron vaihde, mikä mahdollistaa aseman sijoittumisen noin kilometrin pohjoisemmaksi kuin vaihtoehdossa 1. Tämä sinällään pieni välimatka mahdollistaa kuitenkin pohjan rakentaa yhdyskunta aivan eri lähtökohdista. Asema Palopuron vaihteen tienoilla tuo suurimman osan Metsäkaltevan asuinalueista Liikenneviraston vaatiman 2,5 kilometrin säteelle (n. 4 - 5000 asukasta). Tämä pienentää Palopuroon osoitettavan rakentamisen minimimäärää, mikä parantaa mallin toteuttamisedellytyksiä. Samoin alueen palvelu- varustus voidaan rakentaa yhteisenä Metsäkaltevan kanssa.'

-> Suunnittelumalli, jota tulee kehittää edelleen, ***MUTTA EHDOTTOMASTI SITEN, ETTÄ SEISAKE SIJOITETAAN NYKYISTÄ MALLI 2 SUUNNITELMAA POHJOISEMMAKSI.*** *Seisakkeen sijoittaminen lähemmäs Hyvinkäätä palvelee parhaiten myös Metsäkaltevan ja Martin alueen asukkaita sekä vähentää painetta toteuttaa Palopurolle suunniteltu ylisuuri rakennusmassa. Seisake voidaan sijoittaa alueelle, joka rajautuu nykyisen sähkölinjan pohjoispuolelle ja tien 25 eteläpuolelle. Samalla voidaan hyödyntää sähkölinjan alla oleva maasto, esimerkiksi parkkipaikkoina. Kun tien 25 lähialueita otetaan kaavamuutoksella asuntorakentamisen käyttöön, voidaan kaupunkialuetta hallitusti laajentaa etelämmäs, ja myös näiden uusien kerrostalovaltaisten asuinalueiden asukkaat voivat hyödyntää seisaketta. Ehdotus turvaa samalla myös riittävän leveän viherkäytävän sähkölinjan eteläpuolelle.*

'Palopuron nykytaajamaan ympäristö säilyy pitkälle uuden taajamarakentamisen ulkopuolella, ja samalla alueen maatalouden edellytykset sekä viljeltyyn kulttuurimaisemaan liittyvät arvot säilyvät.'

-> Tämä malli muokattuna edellä kuvatun mukaisesti turvaa parhaiten luonnonarvot, maaseutumaisen Palopuron kehittämisen ja tarjoaa hyvät ulkoilu- ja virkistysalueet hyvinkääläisille taajama-asumisen välittömässä läheisyydessä. Torstaina 18.8. 2016 järjestetyssä asukasillassa kävi ilmi, että malli 2 vastaa lähinnä myös palopurolaisten toiveita.

'Yhdistelmämalli 3 ja 4

Tässä mallissa uusi asema sijoittuisi 1990-luvulla lakkautetun seisakkeen eteläpuolelle suoralle rataosuudelle. Aiempaan malliin 3 (Asema vanhan Palopuron seisakkeen paikalla) nähden asema on muutama sata metriä etelämpänä, malliin 4 (asema Hamburgintien alikulun eteläpuolella) taas noin ilometrin pohjoiseen. Aseman etäisyys Hyvinkään keskustasta on 6,5 km. Radan itäpuolella on tässä kohtaa rakentamiseen soveltuva runsaan puolen neliökilometrin matala metsäselänne, joka muodostaisi uuden Palopuron ytimen. Palopuron nykyisessä taajamassa tulisi huomattavaa tiivistämispainetta, ja ainakin radan länsipuolella taajaman taustalla oleva metsäselänne otettaisiin rakentamisen piiriin.'

-> Mallin toteuttaminen edellyttää kuntarajat ylittävää yhteistyötä Tuusulan kunnan ja Jokelan asemaseudun kehittäjien kanssa. Radan itäpuolella olevaa metsäselännettä voi käyttää Palopuron hallittuun lisärakentamiseen (esimerkiksi yhteys Kaukas-Ridasjärvi vesiosuuskuntaan on helposti saavutettavissa).

'0+ -vaihtoehto "Täydennetään ja tiivistetään keskustaajamaa"

Varsinaista nollavaihtoehtoa ei tutkita, vaan Palopuron toteuttamisen vaihtoehtona tutkitaan mallia, jossa Palopuron väestöpohjaa vastaava rakentamisen määrä sijoitetaan muualle Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen. Palopuron alue säilyy maaseutumaisena. Alueelle on mahdollista rakentaa nykyisen Palopuron- Ridasjärven osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti pääosin haja-asutusluonteisesti.'

-> Tämä 0+-vaihtoehto ei ole erillinen muista, vaan osa Hyvinkään pitkäjänteistä kehittämistä. Jos kehittämisen voimavarat suunnataan yhteen pisteeseen (Palopuro) on vaarana, että muu Hyvinkään yhdyskuntarakenne jää modernisoimatta ja kehittämättä. Tämä vähentää Hyvinkään vetovoimaisuutta suhteessa muihin Uudenmaan kuntiin entisestään. Haja-asutusluonteinen rakentaminen Palopurolla turvaa parhaiten sen maatalouselinkeinot sekä ympäristö- ja kulttuuriarvot.

'Siinä keskustaajaman osayleiskaanvan alueella merkittävimmät tulevaisuuden uudisrakentamis- alueet ovat Hangonsillan, Koritsoonin ja Marjamäenkadun alueet sekä vielä toteuttamaton Nummenmäen alue. Suurin osa rakentamisalueista toteutuu vuoteen 2030 mennessä. Näiden lisäksi vuoden 2030 jälkeiseen aikaan voisivat jäädä lähinnä muutamat pienehköt pientaloalueet Hyvinkäänkylän – Kittelän alueella.

Nykytahdilla Metsäkaltevan toteutus on vuonna 2030 vielä kesken erityisesti yhtiömäisen rakentamisen osalta. Nummenmäen alueen toteuttamisen ajankohdasta ei ole tehty päätöstä. Toisaalta päivittäistavarakaupan myymäläverkon kehittämisestä tehty selvitys toi esiin tarpeen luoda selkeä aluekeskus taajaman pohjoisosaan. Eräs mahdollisuus tähän olisi avata Nummenmäen kaavaratkaisu ja tehostaa selvästi alueelle suunniteltua pientalovaltaista rakentamista.'

'Maakuntakaavassa Uudenmaankatu-Hämeenkatu –akselin ympärillä oleva keskusta on osoitettu tiivistettävänä alueena. Merkinnällä on osoitettu tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään. Viime vuosina ydinkeskustaan onkin tehty aloitteita lisärakentamisen mahdollistamisesta monille keskustan matalahkon rakennustehokkuuden tonteille.'

-> Nämä ovat erittäin kannatettavia ehdotuksia, joiden avulla voidaan saavuttaa Hyvinkään kaupungin suurempi laajentumiskapasiteetti kuin minkään Palopuroa koskevan suunnitelman avulla. Samalla kehittäminen on hallitumpaa ja kaikki hyvinkääläiset tulevat yhdenvertaisesti kohdelluiksi. Hyvinkään keskustan alueella tulee myös pitää huoli riittävän korkeiden asuintalojen rakentamisesta, jotta asuntokapasiteettia saadaan ydinkeskustan alueella nostettua.

-> Esimerkiksi Kauppakeskus Willan rakentaminen on tyhjentänyt dramaattisella tavalla liiketoimintoja pääkatujen varsilta. Tiivistämisen varaa on paljon myös esimerkiksi Kauppalankadun varrella. 70- ja 80-lukujen tasakattoisia matalia rakennuksia voidaan korvata korkeammilla ja energiatehokkaammilla rakennuksilla. Miksi Hangon ratapihan alueen kerrostaloista suunnitellaan liian matalia, siinä olisi ollut oivallinen paikka lisätä asuntokapasiteettia aseman läheisyyteen ja ydinkeskustaan? Suunnitelmissa tulee olla myös rohkeutta: missä ovat suunnitelmat tiiviisti rakennetuista Hyvinkään sisääntuloteiden kaupunkibulevardeista? Tampereen mallin mukaan päärata voidaan myös kattaa ja ottaa asuntotuotantoon. Nämä kaikki keinot auttavat tiivistämään nykyistä keskustaa ja luomaan tilaa uusille asukkaille.

'Mahdollisia uusia asuinrakentamisen alueita on malliin etsitty suunnitellun itäisen ohikulkutien ja Tanssikallion pientaloalueiden välistä. Alueella on kuitenkin monin paikoin luontoarvoa. Hyvinkään sairaalan kehittäminen ja laajentaminen johtaa tarpeeseen parantaa katuyhteyksiä kohti Hyvinkään keskistä moottoritieliittymää. Ratkaisu vaatii keskustaajaman osayleiskaavan mukaista katuinvestointia Kytäjänkadulta Hangonradan itäpuolta Sairaalakadulle. Katuinvestointi olisi kustannustehokkaampi, mikäli Sonninmäen länsirinteistä pystyisi ottamaan rakentamisen piiriin, samoin Sairaalankadun pohjoispuolta.

Kaikki nämä alueet yhdessäkään eivät riitä asunrakentamiseen 10 000 asukkaalle. Palopuron vaihtoehdoksi tarvitaan vielä suuri uudisalue. Tällöin luontevin valinta olisi Nopon alueen rakentaminen, mutta senkin haasteena on liikennejärjestelmä. Noppo olisi erillinen tytärkaupunki peruspalveluineen, mutta liikennetarve Hyvinkään keskustaan olisi silti merkittävä. Käytännössä Nopon ottaminen taajamarakentamisen piiriin edellyttää henkilöjunaliikenteen palauttamista Hangonradalle ja Nopon aseman uudelleen avaamisen. Nopon haasteet olisivat siis samansuuntaisia kuin Palopurollakin.'

-> Mainittujen alueiden kehittäminen on järkevää tulevaisuuteen tähtäävää toimintaa. Hyvinkääläisten tulee olla yhdenvertaisessa asemassa keskenään: kaupungin eri puolilla olevia asuinalueita tulee kehittää tasapainoisella tavalla. Hyvinkään merkittävät

työnantajat, kuten laajentuva sairaala ja Kone Oy tarvitsevat tulevaisuudessa lisää työvoimaa ja heille lähietäisyydellä olevia asuntoja. Polkupyörällä vuorotöissä sairaalassa käyvän työntekijän houkuttelevin asuinpaikka tuskin on Palopuron kerrostaloghetossa.

3. YHTEENVETO

1. Esitetyt ennusteet ja mallit perustuvat huomattavan ylioptimistiseen väestönkasvu-ennusteeseen, jossa ei huomioida muun pääkaupunkiseudun kasvua ja maakunnallisesti sovittuja rakentamisen uudiskohteita (Kuva 3 ja 4). Hyvinkää yliarvioi Palopuron kiinnostavuuden muuttokohteena.

2. Esitetyistä malleista järkevintä on keskittyä a) tiivistämään Hyvinkään olemassa olevan kaupunkikeskuksen rakentamista b) turvaamaan VR:n riittävät palvelut Hyvinkään asemalla c) **mikäli edellytyksiä todetaan olevan, jatkosuunnittelemaan vaihtoehtoa 2 'Suur-Metsäkalteva', jolloin nykyistä mallia 2 pohjoisemmaksi sijoitettavan seisakkeen rakentaminen mahdollistaa alueen kasvun osaksi tiivistettävää Hyvinkään ydinkeskustarakennetta.** Vertailun vuoksi: Järvenpää-Ainola asemien väli on 2 km, joten mallin 2 mukaisen seisakkeen paikkaa voidaan hyvin siirtää pohjoisemmaksi.

3. Palopuron alue tulee vapauttaa rakennuskiellosta, joka kohtelee sen asukkaita epätasa-arvoisesti. Alueen kehittyminen elävänä maaseutumaisena ympäristönä voidaan turvata, kun alueen lisärakentaminen on hallittua (esimerkiksi vanhan aseman taajaman kasvu) ja tapahtuu yhteistyössä maanomistajien kanssa kunnioittaen alueen ekologisia ja historiallisia arvoja.

Annan mielelläni tarvittaessa lisätietoja ja odotan saavani kirjallisen vastauksen tähän kannanottoon. Minut tavoittaa alla olevista yhteystiedoista parhaiten sähköpostilla.

Tiedoksi: Uudenmaan ELY-keskus: Andersson, Lumme, Wager
Keski-Uudenmaan maakuntamuseo: Saresto
Museovirasto: Mikkonen-Hirvonen, Taskinen
Uudenmaan liitto: Orenius, Vauhkonen
Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys: Ala-Paavola, Lahtinen

Mielipide M13

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 2.9.16
Diaarikaava
05.021.01 410434

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
Kaavoitusyksikkö
PL 21
05801 Hyvinkää

30.8.2016

Kannanotto Palopuron osayleiskaavaan ja sen eri rakennemalleihin

Hyvinkää on laajentunut uusille asuinalueilleen huomattavan puutarha-kaupunkimaisesti. Tämän vastapainoksi on toivottu tiivistä ja kaupunkimaista keskustaa, joka kauppakeskus Willan valmistuttua vaatii lisätoimia. Esimerkiksi Hyvinkään aseman ja pääkadun varsia on edelleen varaa tiivistää ja saada näin tilaa uusille asukkaille. On myös uskallettava rakentaa riittävän korkeita kerrostaloja, esimerkiksi uusi Hangonsillan alue voisi olla nykyistä vielä 1-2 kerrosta korkeampi, näin saataisiin asukkaita kävely- ja pyöräilyetäisyydelle palveluista ja joukkoliikennetarjonnasta.

Hyvinkään vetovoima voisi olla nykyistä selkeämpi keskusta, jossa on monipuoliset palvelut. Tätä ympäröimään rakentuu lähinnä omakotitaloista koostuvat yhtenäiset alueet. Seuraavan kehän muodostavat Hyvinkäätä ympäröivät kylät. Kylät tarjoavat kaupunkilaisille merkittävän yhteyden luontoon, ulkoiluun, harrastamiseen ja virkistykseen. Kylät tulee säilyttää elinvoimaisina, mikäli aiotaan positiivisella tavalla erottua maakunnan muista kaupungeista.

Palopuron osayleiskaavassa suunnitellaan raideliikenteeseen tukeutuvaa uutta 15 000 asukkaan tiivistä taajamaa Hyvinkään eteläpuolelle. Etäisyydet Hyvinkäästä ja Jokelan taajamasta ovat pienet, 4-6 km. Todennäköistä on, että palvelut edelleenkin keskittyvät jo olemassa oleviin keskuksiin ja suunniteltu taajama jää puhtaasti nukkumalähiöksi. Olettama raideliikenteen käytöstä päivittäiseen liikkumiseen nojaa täysin siihen, kuinka tiuhoiksi vuorovälit muodostuvat. Ihmisillä on tarve liikkua myös iltaisin ja viikonloppuina harrastuksiin ja töihin. 15 000 asukkaan saaminen alueelle on myös kyseenalaista, alueella pitäisi olla selkeää laatua ja erityistä vetovoimaa. Ei ole todennäköistä, että lähialueen työpaikat lisääntyvät näin merkittävästi. On myös otettava huomioon työn ja opiskelun muuttuminen tulevaisuudessa, enemmän tehdään töitä tietoverkkojen välityksellä, jolloin asuinpaikan valintaa ei ratkaise rautatie.

Palopuroa tulisi kehittää painottuen kylän omiin lähtökohtiin ja vahvuuksiin. Jo nyt kylä tarjoaa lähellä Hyvinkään ja Jokelan taajamia olevan selkeästi maaseutumaisen kokonaisuuden. Oleellista ovat yhtenäiset hoidetut peltoaukeat,

jotka ovat mahdollistaneet myös merkittävän luomutuotannon kehittymisen alueelle. Luomuun liittyvä yritystoiminta on edelleen monipuolistumassa ja kehittymässä alueella.

Osaa alueen pelloista voisi tulevaisuudessa hoitaa esimerkiksi maisemapeltoina: auringonkukka, pellava, hunajakukka, herne. Haapasaarentielle voisi rakentaa kevyen liikenteen väylän, joka jatkuisi ympyräreittinä Jokelan ja Ridasjärven kautta takaisin Hyvinkäälle. Pyörätie välillä Hyvinkää-Jokela on nykyisellään vilkkaassa käytössä ulkoiluun ja kuntoiluun. Tällaisille turvallisille ja hoidetussa maisemassa kulkeville reiteille on selkeä tarve nykyihmisen ympäristössä.

Kylän läpi kulkeva Palojoki kosteikkoineen, lampineen ja pienimuotoisine koskipaikkoineen on ehdottomasti suojeltava rakentamiselta. Joessa on kaloja ja se on myös saukon elinaluetta. Suojeluetäisyys 100m jokiuoman molemmin puolin on välttämätön. Alueella on monipuolinen eläimistö, mm. ruisrääkkiä ja lepakoita sekä liito-oravalle sopivia metsiä. Itä-länsisuunnan viheryhteys kaava-alueen pohjoisosassa on eläimistön liikkumisen kannalta välttämätön koko Uudenmaan tasollakin ja se on toteutettava riittävän leveänä. Luontoarvot tulee kääntää vahvuudeksi ja hyödyntää rakennetun ympäristön vastapainona ihmisten viihtyvyyttä ja hyvinvointia lisäävinä tekijöinä. Lisärakentaminen Palopuron alueelle tulisi tapahtua pienimuotoisena, omakotitalovaltaisena ja kylän ominaispiirteet säilyttävänä rakentamisena. Alueella on maita, jotka sopisivat esim. hirsi- tai puutalovaltaisiksi asuinalueiksi. Tällöin Hyvinkään maine vihreänä puutarhakaupunkina, joka ottaa luontoarvoja huomioon, säilyisi.

Rakennemalli 1

Tässä mallissa kolmas raide ja asema rakentuvat entisen koulun kohdalle. Tämä vaihtoehto tuhoaa kylän totaalisesti. Yhtenäiset peltoaukeat menetetään asuntojen alle, parkkipaikoiksi ja näitä kiertäviksi kehäteiksi. Luomutuotanto ja tähän liittyvä yritystoiminta loppuvat mahdottomina.

Lähietäisyydellä olevat maatilat ovat rakennusperinnöltään ja rakennetulta ympäristöltään arvokkaita säilytettäviä alueita. (Laki rakennusperinnön suojelemisesta 498/2010) Tällaisia tiloja ovat Yli-Palojoki ja Knehtilä 1770-luvulta sekä v.1930 rakennettu Kuusiston tila ympäristöineen. Kaikkien näiden tilojen asutut päärakennukset ovat aseman seudun oletetun rakentamisen aikoihin vähintään 100 vuoden ikäisiä. Yleiskaavan tulee luoda edellytykset rakennusten, rakennusryhmien ja rakennettujen ympäristöjen suojelulle. Tarkempi suojelu tapahtuu asemakaavavaiheessa. Säilyttäminen huomioidaan yleiskaavassa siten, ettei esitetä esimerkiksi alueiden käyttötarkoituksen muutosta tai rakennustehon lisäämistä kyseisille alueille. Tämä kartoitus puuttuu Palopuron osayleiskaavasta.

Malli 1 kohdalla rata kulkee peltoja ja radanvarsitietä huomattavasti ylempänä penkan päällä. Ohittavista junista, joiden nykynopeudet ovat 160 km/h, aiheutuu merkittävä meluhaitta. Tämä kohdistuu suoraan asemaa ympäröivään tiheän

asumisen vyöhykkeeseen, aiheuttaen ainakin kustannuslisän, jos ei suoranaisen esteen, rakentamiselle. VR on tuskin halukas muuttamaan radan rakenteita, varsinkin kun pengerrys on tehty ympäröivien savimaiden ja radan alittavan joen takia.

Mies Oulusta totesi kolumnissaan (HS 14.8. 2016) Helsingin lähialueiden pientaajamien olevan epäviihtyisiä "lähiöhelvettejä". Tarvitaan näköjään maantieteellistä etäisyyttä, että nähdään mitä on tehty ja mitä edelleenkin suunnitellaan. Malli 1 edustaa juuri tällaista suunnitelua.

Rakennemalli 2

Asema sijoittuu hiukan edellistä mallia pohjoisemmaksi sähkölinjan ja vaihteiden välimaastoon. Tässä mallissa estetään maakunnallisesti tärkeä eläimistön viheryhteys Metsä-Kaltevan eteläpuolisilta alueilta Mäntsälätien (tie 25) eteläpuolisille yhtenäisille metsäalueille

Ehdotan harkittavaksi aseman sijoittamista vielä pohjoisemmaksi, sähkölinjan ja tien 25 väliin. Näin voidaan säilyttää Palopuron kylämiljöö ja sen peltoaukeat, saadaan säilytettyä viheryhteys ja pystytään rakentamaan toimiva liikenneverkosto jo muodostuneille Metsä-Kaltevan, Lehtikorven ja suunnitteilla olevan Palojoenvarren alueille. Myös Martin ja Hakalan asukkaat voisivat helposti käyttää asemaa. Uudelle rakentamiselle jäisi tilaa, kaupunki omistaa jo alueella maata, sillä suunnittelussa olevien teollisuusalueiksi varattujen alueiden käyttötarkoitusta on vielä mahdollista muuttaa. Myös kerrostalojen rakentuminen alueelle näyttäisi luontevalta. Kaupunki laajentuisi vähitellen, hallitusti ja yhtenäisenä alueena. Aseman vaikutusalueen 15 000 asukkaan tavoite olisi realistisempi. Liikenteellisesti olisi myös helpommin hallittavissa, sähkölinjojen alla olevaa maata voitaisiin hyödyntää tielinjauksiin ja parkkipaikoiksi.

Rakennemalli 3-4

Asema sijoittuu entisen seisakkeen tienoille tai hiukan sitä etelämmäksi. En pidä tätä vaihtoehtoa toteuttamiskelpoisena. 15 000 asukkaan tavoite ei täyty.

Rakennemalli 0

Ei uutta asemaa. Tämä on realistinen vaihtoehto. Lähitulevaisuudessa ei ole rahaa uusille asemille, kun jo olemassa oleviakin karsitaan. Ei ole varmaa, kuka rataverkkoa tulevaisuudessa hoitaa ja millä rahoituksella. Kunnat ovat rahavaikeuksissa, väestö ikääntyy, sosiaali- ja terveysmenot kasvavat.

Hyvinkää on levittäytynyt niin laajalle alueelle, että tarvitaan joka tapauksessa toimiva joukkoliikenne ja vielä tätäkin paikkaamaan useissa perheissä myös henkilöauto. Tekniikan kehittyessä bussit on lähitulevaisuudessa mahdollista

uudistaa hybridikäyttöisiksi, jolloin raideliikenne ei jää ainoaksi ekologiseksi vaihtoehdoksi. Henkilöautojen päästöt ovat myös koko ajan pienenemässä. Sähkö- ja hybriditekniikka kehittyy ja näin henkilöautokin vähitellen pääsee huonosta maineestaan.

Yhteenveto

Ei asemaa, ei 15 000 asukkaan lähiötä, josta katsellaan ohikiitäviä junia. Palopuron kylän on annettava kehittyä omista vahvuuksista käsin, pientalovaltaisena alueena, säilyttäen ja suojellen maaseuturnaisema arvokkaana virkistysalueena ympäröiville taajamille.

Hyvinkään keskustaa tulee edelleen tiivistää, tulee muodostaa kaupunki, jossa on monipuolisia palveluita ja vetovoimaa. Aseman toimintaa tulee parantaa, junien olisi toivottavaa pysähtyä tiuhemmin Hyvinkäällä.

Ainoa kannatettava asia raideliikenteen selvittelyissä on mahdollisuus hyödyntää jo rakennettuja alueita ja selvittää näiden asukkaiden tarvetta ja halukkuutta käyttää junaa. Tulee tutkia millaisin edellytyksin asemanseutu voidaan rakentaa Palopuron pohjoispuolelle, lähelle uusia (Metsä-Kalteva, Lehtikorpi, Palojoenvarsi) ja vanhoja (Hakala, Martti) asuinalueita (malli 2, nykyistä pohjoisempi aseman sijoitus).

Mielipide M14

Hyvinkään kaupunki
Tekninen keskus
Kaavoitusyksikkö

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 2.9.16
Diaarikaava
05.021.01 410428

31.8.2016

Mielipide Palopuron osayleiskaavan rakennemalleista

Kuusiston tila on osa sukutilakokonaisuutta, joka on sijainnut Palopurolla jo 250 vuotta. Kantatila on Anttila (Ny-Anttila, Palojoki nybygge, Yli-Palojoki), joka sijaitsee radan länsipuolella vanhan koulun pohjoispuolella. Tila on perustettu isojaon yhteydessä 1778. Kantatilasta on jaettu Kuusiston tila, joka sijaitsee radan itäpuolella Anttilaa vastapäätä. Kuusiston päärakennus on valmistunut v. 1930. Tilalla on muita rakennuksia samalta ajalta ja ne muodostavat rakennusperinnöltään ajalleen tyypillisen kokonaisuuden. Tila on edelleen aktiivisessa maatalouskäytössä. Sen pellot ovat oleellinen osa Palopuron avaraa peltomaisemaa, pohjoisessa ne rajoittuvat kaupungin omistamiin maa-alueisiin ja etelässä Knehtilän tilan viljelyksessä oleviin maihin.

Kuusiston takana olevat yhtenäiset metsäalueet ovat osa villieläimistön itä-länsi reittiä, ekologista viherkäytävää, joka takaa liikkumisen aina Vihdin alueilta Mäntsälään asti. Metsässä on varmoja havaintoja (riistakamera) ilvesperheestä ja mäyrän pesästä. Viherkäytävää pitkin liikkuu suurpetoja (havaintoja on tehty karhuista ja sudesta) ja isoja riistaeläimiä. Lisäksi peltoaukeiden reunoilla viihtyy vuodesta toiseen kurki- ja joutsenpareja. Liito-oravalle sopivia alueita on läheisyydessä useita. ELY-keskus pysäytti suunnitellun harvennushakkuun omien maideni pohjoisosassa liito-oravaesiintymän takia. Lepakot viihtyvät tilani maatalousrakennuksissa ja niitä nähdään lentävän pihapiirissä. Perusteellinen selvitys suojeltavien eläinlajien esiintyvyydestä osayleiskaava-alueen pohjoisosissa on tekemättä.

Rakennemalli 1

Tämä vaihtoehto on koko kylän ja Kuusiston tilan kannalta kaikkein pahin. Oleellinen osa kylälle tyypillistä maalaismaisemaa hävitettäisiin, tilan pellot käytettäisiin rakentamiseen ja myös merkittävät osat metsäalueesta tulisivat rakennetuiksi köyhdyttäen merkittävästi luontoarvoja. Knehtilän viljelemät maat on suunnitelmissa esitetty säilytettäväksi, ne muodostavat kuitenkin vain n. 20 - 25% kylän länsi-itäpuolisista maatalouteen käytettävistä alueista. On melkoisen selvää, että tämän rakennemallin toteuttaminen ei jätä sijaa minkäänlaiselle maataloudelle Palopurolla, ei myöskään Knehtilän alueella. Kaupunki loukkaa suuresti yksittäisen maatalouselinkeinonharjoittajan itsemääräämisoikeutta ja oikeutta yhdenvertaiseen kohteluun päättämällä etukäteen kaavaratkaisujen avulla, kenen tila voi jatkaa ja kenen ei.

Palopuron peltoaukealle suunniteltu keskittymä, jossa olisi 10 000-15 000 asukasta ulottuen 2,5 km säteelle koulusta, on järkyttävän suuri määrä ihmisiä. Tyhjään täytyy luoda aseman seutu, kaikki kunnallistekniikka ja korkeita asuintaloja, jotta päästään tähän asukastiheyteen. Lisäksi tarvitaan parkkipaikat, tiet ja kehätie varmistamaan liikkumisen sujuvuus. En toivo

verorahojani käytettävän tällaiseen suuruudenhulluun rakentamiseen, joka samalla tuhoaa työni ja toimeentuloni.

Rakennemalli 2

Rakennemalliin 1 verrattuna asema sijaitsisi pohjoisempana lähellä sähkölinjaa. Tässäkin mallissa 2,5 km säde ulottuisi Kuusiston tilan maille vaikeuttaen maanviljelyn harjoittamista. Kuitenkin tämä malli antaa enemmän mahdollisuuksia, osa pelloista voidaan säästää rakentamiselta ja näin turvata sekä maisemalliset arvot, että mahdollisuus maatalouden jatkumiseen tulevaisuudessa. Tässä mallissa tulee vielä tarkemmin selvitellä alueen luontoarvoja ja sitä, miten viherkäytäväksi suunniteltu riittävän leveä alue saadaan sopimaan suunnittelualueelle. Nämä asiat ovat mielestäni niin merkittäviä, että ne puoltavat mahdollisen aseman siirtämistä nyt esitettyä mallia pohjoisemmaksi, lähelle uusia muodostuvia asuinalueita, mm. Metsäkaltevan alue. Tällöin kaikkea uudisrakentamista (15 000 tavoite) ei tarvitse tehdä Palopuron kylän alueelle.

Rakennemalli 3-4

Tässä mallissa aseman seutu tulisi entistä, käytöstä lopetettua asemanseutua etelämmäksi. Tässäkin mallissa kohdataan huomattavia vaikeuksia kaavoittaa 15 000 asukasta alueelle ja samalla säilyttää jo olemassa oleva taajama. Negatiivinen vaikutus Kuusiston tilaan ja sen maataloudenharjoittamiseen olisi todennäköisesti pienempi kuin muissa vaihtoehdoissa.

Rakennemalli 0

Tilvistetään rakentamista Hyvinkään keskustan alueella, otetaan tarpeen mukaan vähitellen uusia asuinalueita käyttöön. Kaupunki laajenee yhtenäisenä ja kunnallistekniikkaa ei tarvitse kertarysäyksellä luoda Palopuron kaltaiselle vaikeasti rakennettavalle savimaalle. Tämä on paras vaihtoehto: Kuusiston tilan toimintaedellytykset säilyvät, Palopuron kylää ei tuhota ja luomuyrittäjät voivat kehittää ja monipuolistaa tuotteitaan. Hyvinkään kuntatalouden kannalta tämä on myös järkevin vaihtoehto. Kehitys tapahtuu vähitellen ja eri kaupunginosat voidaan ottaa huomioon tasapuolisesti.

Mielipide M15

25.8.2016

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm 1011/14 26.8.16
Diaarikaava 05.021.01 409556

Hyvät Hyvinkään kaupungin kaavoitusyksikön asiantuntijat.

Aluksi haluan kiittää Hyvinkään kaupungin kaavoitusyksikköä valaiseverasta ja informaatiota antavasta yleisötilaisuudesta 18.8.2016 Palopuron koululla koskien Palopuron osayleiskaavan laatimista.

Ilokseni sain kuulla kannanottoja Palojoen jokivarren maisemallisten arvojen korostamisesta. Pidänkin tärkeänä mielipiteenä sitä, että Hyvinkään asutus laajenisi luonnollisena jatkeena Hakalanmäestä ja Martista etelään. Asema sijoittuisi mahdollisimman lähelle Hyvinkäätä, joka näin palvelisi suoraa Metsä-Kalteran asukkaita ja sen alueen mahdollista uutta asutusaluetta.

Oli myös merkittävää kuulla maisemaselvityksestä ja Charlotta Tannerin diplomityön tavoitteista yhdistää vanha maalaismaisema ja uusi kaupunkimiljöö luonterana kokonaisuutena toisiinsa. Pidänkin tärkeänä, että Palopuron koulun länsipuolella olevat Palojoen jokivarren maisemalliset arvot korostuisivat. Palojoen jokivarren itä- ja länsipuoliset pellot koulun ympärillä ovat olleet 1700-luvun puolivälistä lähtien saman Palojoen suvun hallinnassa, ja näin antavat kulttuurihistoriallisen maatalousmiljöön koko kylälle. Siksi pidänkin erittäin tärkeänä, että koulun länsipuolella Palojokivarressa koko luonnonkaunis, kumpuilera peltomaisema tulisi säilyttää maatalous- tai luonto ja virkistysalueena. Tämä mielipide tukisi myös Charlotta Tannerin diplomityön tavoitetta. Lisäksi se antaisi koskctuksen aitoon luontoon myös tuleville sukupolville.

Mielipide M16

28.8.-16

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Teknilikka ja Ympäristö
Diaarinumero / Pvm
1011/14 31.8.16
Diaarikaava
05.021.01 409923

Arvoisa Hyvinkään kaavoituspäällikö

Jätän Palopuron alueen osayleiskaavasta käytyyn keskusteluun listan tähän omia näkemyksiäni. Suluemme on aiheuttanut suojapeltojen jo 1750-luvulta lähtien ja on varmaan ymmärrettävää tietty vastustaminen, että jussi meidän aikanamme tulisi suuria rakennus- ja tienuotteita Palopuolle, koska meillä jokaisella on omat "juremme" peltikimme ja metsäkys- ja marjametsämme. Jämän takia koros-tisin mahdollisimman luonnonmukaisen kaavoituksen toteuttamista, johon kuuluisi peltomaisen maiseman säilyttäminen, kylää halkaisevan puron luonnonmukaisuuden säilyttäminen ja kehittäminen ja esim. luontopolkujen rakentaminen Palopuron maiseutumaisemaan. Myös metsien säilyttäminen luonnontilassaan näkisin tärkeänä.

Koska mitä todennäköisemmin kaavoitus kuitenkin etenee Hyvinkään etelä-puolelle, niin esittäisin omana näkemyksenäni seuraavaa: isot kerostalokomplekset kaavoitettaisiin lähelle kaupungin keskustaa tai taajama-aluetta esim. Palopuron pysäkin (City) alueelle. Jolle kaavoitusta ole vielä tehty linjojen Hyvinkään

puoleisella alueella, niin toivoisin rakentamisen alkavan etenemään vieläkin nauhamaisesti. Palopuolella päin mm. metsäalueet rantojen läpipuolella kuo-miöiden. Nyt kuulemieni tietojen mukaan, rantaläheisen paikan tarpeellisuutta pitäisi harkita vielä. Jos rakennuspaikka olisi Ilkkalan mäen kohdalla, se ei kovin hyvin palvelisi pysäkin alueen asukkaita ja myös Helsi-Kalkka jäisi aika kaukaa. Tulevaa asutusta ajatellen, ehkä paras paikka olisi lähimmä Hyvinkäätä linjojen kohdalla.

Palopuron koulun länsipuoliset pelto-alueet olisi mielestäni rauhoitettava viher- ja puisto-alueeksi viikistys-käyttöön esim. puron reuna-alueita kehittämällä. Ja mahdollisen asuntorakentamisen voisi siirtää lähemmäs Jorvelan tien varsia. Asuntorakentamisen tulisi olla mahdollisimman väljää ja matalaa ja pientalovaltaista esim. kaksi-kerroksisia luhtitaloja tai pientaloasuntoja ison pihoineen. Lapsille luonnonmukaisia uurmi- ritty- ja muita leikki-puistoja. "Kylän omille vanhuksille" palvelutalo- tai ryhmäasumisyksiköitä. Siis ei pelkästään aikaisemmin rakennettuja "mukkumalähiöitä" vaan luontoa ja koko elämisen kirjoa huomioitsevan rakentamista.

Lähettäjä: Wikström Susanna
Vastaanottaja: Lindqvist Hannu; Jarva Anne; Tanner Charlotta; Ahonen Mika
Aihe: VL: Palopuron osayleiskaava
Päivämäärä: 2. syyskuuta 2016 11:08:10

Lähettäjä:
Lähetetty: 2. syyskuuta 2016 10:54
Vastaanottaja: Tekniikka
Aihe: Palopuron osayleiskaava

Hei,

Juuri eilen kyläasiainneuvottelukunnassa meille kylien edustajille esiteltiin kaupungin suunnitteilla olevan strategian: pelikirjan. Kärkihankkeita olisivat houkutteleva hyvinkää, yritysyhteistyö, ja yhteisöllisyys. Juuri näitä kaikkia asioita Palopuro mielestäni kuvastaa. Houkutellaan siis ihmisiä Palopuron kylään:

Maalaismaisema, rauhallisuus, mutta toisaalta kaupungin läheisyys. Väljää rakentamista. Luomuviljely. Aktiivista yrittämistä. Agro-ekologinen symbioosi: Knehtilän luomutila, Lehtokummun tila, Samsaran leipomo, Mäntymäen luomukanatila. Lisäksi Hostelli Palopuro, Salonkiravintola Neilikka yms. Yhteisöllisyys. Palopuron kyläyhdistys. Ritasjärven vesiosuuskunta. Metsästysseura. Unohtamatta Palojokeja, Saukkoja, metsiä, peltoja, luontoa.

Tähän kaikkeen ei 10 000 ihmistä ja kerrostalot oikein sovi. Ei romuteta Palopuron henkeä ja maisemaa. Järjelläkin ajatellen kaupungin olisi paljon loogisempaa laajentua Hyvinkäältä etelään päin. Senpä takia rakennemalli 2 on ehdottomasti paras vaihtoehto. Metsäkalteva tarvitsee lisää nostetta - nythän alueen kehittäminen ei ole aivan onnistunut lupauksien mukaisesti. Juna-aseman ja cityn sijoittaminen sinne on paras vaihtoehto. Tällöin Palopuron maisema säilyisi todennäköisemmin ennallaan. Juna-asema Palopuron ja Jokelan väliin ei myöskään olisi järkevää, koska asema olisi liian lähellä Jokelan asemaa.

Houkutteleva kaupunki on kaupunki, jossa on monimuotoista asumista. Kaupunki, jossa ihminen voi itse päättää asuuko keskustassa, vai maalaismaisemassa. Toki palvelut ovat myös tärkeä asia, mutta onhan Palopuro pärjännyt ilmankin niitä (kouluhan lakkautettiin 2011).

Kiitos kaavoitukselle, että olette ottaneet meidän Palopurolaiset mukaan keskusteluun ja luoneet tunteen, että mielipiteellämme olisi mahdollisesti jotain merkitystä.

Mielipide M18

HYVINKÄÄN KAUPUNKI
Tekniikka ja Ympäristö
Diarionro / Pvm
1011/141 1.9.16
Dnro
05.021.01 410345

Hyvinkään kaupunki, Tekniikka ja ympäristö, kaavoitus Palopuron OYK

Muistutus ja muutosehdotus otettavaksi huomioon Palopuron alueen kaavaa laadittaessa

Romuliike Suotulan sijainnin aiheuttamista haitoista lähiympäristölle ja naapureille,

erityisesti Mäntymäen tilalle ja Mäntymäen Luomu yrityksen elinkeinotoiminnalle Palopurolla.

Alue sijaitsee Palopuron-Ridasjärven osayleiskaava-alueella, joka on tullut voimaan 09.04.2004. Alue on silloin vahvistettu maa-ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on ulkoluun ohjaamistarvetta ja ympäristöarpoja (MU). Kaavamääräyksen mukaan alue on tarkoitettu maa-ja metsätalouden harjoittamiseen sekä siihen liittyvään rakentamiseen. **Romuliikkeen aluetta ei ole merkitty osayleiskaavassa teollisuusalueeksi, ei myöskään 3.6.-2.9.2016 Palopuron rakennemalliehdotuksissa.** Uudenmaan maakuntakaavassa 08.11. 2006 KHO:n päätöksellä alue on vahvistettu Hyvinkää-Jokela pääradan länsipuolen yhdyskuntarakenteen laajenemissuuntana tulevaisuudessa(kasvukäytävä).

Romuliike Suotulan (Jokelantie 601) tontin laidalla kulkee myös Päijänne-tunneli ja romuliikkeen pintavesien avo-ojasta pääsee vesi rautatien itäpuolen kautta Mäntymäen tilan luomupeltojen keskellä kulkevaa ojaa pitkin ympäristöarvoiltaan merkittäviin Heikinojaan ja sen välityksellä Palojokeen.
Palopuro ei ole virallisille autoromuttamoille vaadittavaa takamaata tai toiminnalle sopivaa teollisuusaluetta. Romuttamon toimipaikka ja tontti sijaitsee erittäin näkyvällä paikalla pääradan ja Jokelantien varrella. Se sijaitsee aivan Takojan omakotialueen tuntumassa sekä Palopuron Leveänmäentien, Hamburgintien ja Mäntymäentien asuintalojen välittömässä läheisyydessä (250-500m). Toiminta, joka metallin vastaanoton ja **varastoinnin ohessa sisältää myös pälvittäisen metallin (mm. autojen) nosturilla suoritettavan lajittelun ja pudottelun**, haittaa tuntuvasti naapurissa asumista sekä vähentää asuinympäristön viihtyisyyttä (uusi ympäristölaki 3.§, kohdat 1 ja 2 Määritelmät).

Ympäristön pilaantumisella tarkoitetaan laissa " sellaista ihmisen toiminnasta johtuvaa aineen, energian, melun, tärinän jne jättämistä ympäristöön, jonka seurauksena aiheutuu haittaa luonnolle tai sen toiminnoille, ympäristön yleisen viihtyvyyden tai kulttuuriarvojen vähentymistä, ympäristön yleiseen virkistyskäyttöön soveltuvuuden vähentymistä, vahinkoa tai haittaa omaisuudelle tai sen käytölle."

Mäntymäen luomutila sijaitsee luomupeltoineen vain noin **100** m:n päässä Jokelantien varrella toimivasta Romuliike Suotulasta. Isossajaossa perustetun, kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaaksi kohteeksi määritellyn pihapiirin rakennukset (uudistukset Heikki Siikonen 1930 luvulla) ja nyk. päärakennus (1812), sijaitsevat alle 300 m:n, päärakennus 350 m:n päässä romuliikkeestä. Romuliikkeen romutettavan materiaalin selkeästi nähtävissä ja kuultavissa olevan määrän lisäännyttyä on raskaan metallin (mm. autot) nosturilla tapahtuvasta purkamisesta, lajittelusta ja pudottelusta syntyvän voimakkaan kolinan ja kirskumisen meluhaitta myös entisestään lisääntynyt. Jo aikaisemmat romuttamisen ja lajittelun kolinasta suoritetut mittausarvot Hkään kaupungin ympäristöyksikön 3 x v.2012-2013 (Erika Heikkinen), 1x v.2012 (Vaasan hallinto-oikeuden vaatima) ovat kullakin kerralla ylittäneet 55 db melurajan. Luomuyrityksemme, Mäntymäen Luomu Oy:n suunnitelmat pihapiirin ja vanhojen rakennusten käyttämiseen yrityksen kehittyvään toimintaan liittyvien erilaisten tapahtumien ja maatilamatkailuryhmien vastaanottamiseen on arkisin täysin mahdotonta. Metallimeteli alkaa aamuisin klo 7 ja päättyy illalla vasta klo 18. Näinollen sen aiheuttama haitta on yrityksen kehittämiselle ja taloudellisille menetyksille merkitsevä. Romuliikkeen läheisyys tuottaa toiminnallaan " **haittaa omaisuudelle tai sen käytölle** " (Ympäristönsuojelulaki 4.2. 2000/86, 3 §.) **Kiinteistön ja sen koko pihapiirin käyttäminen virkistykseen, kulttuuriseen tai yleisön palveluun tähtäävään kestävän kehityksen mukaiseen, uudistuvan, ympäristöystävällisen maatalouden yritystoimintaan on romuliikkeen toiminnan takia mahdotonta**. Vertaa: "Turvataan maa-ja metsätalouden toimintaedellytykset ja kulttuurimaiseman arvot" (Maakuntakaava) . Mainittakoon, että vierailijaryhmien kiinnostus (maatilamatkailu) Palopuron agroekologista symbioosin keskeisesti kuuluvaa Mäntymäen luomutilan talouskeskittymää, vanhaa pihapiriä sekä luomumunia tuottavaa luomukanalaa kohtaan on jatkuvasti lisääntynyt.

Nyt kun Palopuron alueen osayleiskaavaa viedään eteenpäin esitämme päättäjille sekä Hyvinkään kaupungin että maakunnallisella taholla, että Romuliike Suotulan ympäristöhaittoja ja -riskejä aiheuttavalle romujen vastaanotolle ja meluisalle käsittelylle osoitettaisiin kaavoituksessa sille paremmin sopiva paikka (**Huomi Nyt yritykselle voimassa ympäristöluvan 10 vuoden määräaika vuoteen 2018 saakka**) Ehdotuksessamme viittaamme em. naapuruus- ja ympäristöhaitta- lakipykäläfaktoihin sekä Hyvinkään kaupungin teettämiin Luontotieto Keiron Oy:n tekemiin alueen luontoarvo- ja elinympäristötutkimuksiin 29.1.2016, ks. myös luontoselvitys 2015.) **Emme vastusta Romuliike Suotulan yritystoimintaa sinänsä, vaan sen ympäristölle ja naapureille nykyisellä sijainnilla aiheuttamaa riskiä ja meluhaittaa sekä yritystoiminnan monipuolistamiselle aiheutuvia taloudellisia menetyksiä.**

Hyvinkäällä 1.9.2016