

PALOPURON OSAYLEISKAAVA

ALUSTAVAT RAKENNEMALLIT

KUVAUS JA ARVIOINTI

28.10.2015, tark. 16.11.2015, 26.11.2015, 08.01.2016

4. VAIHEEN MAAKUNTAKAAVAN VAIKUTUS PALOPURON OSAYLEISKAAVAN LAATIMISEEN

Maakuntakaavatilanne ja erityisesti Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan laatiminen vaikuttaa osayleiskaavan laatimiseen. Uudenmaan aluerakenteen ja liikennejärjestelmän periaatteet käsiteltiin laajemmin 2. vaihemaakuntakaavassa (YM vahvistanut 30.10.2014). Siinä pääradan varren uudet asemanseudut (mm. Palopuro) on ositettu Raideliikenteeseen tukeutuvan asemanseudun kehittämisaluemerkinnällä. Merkinnällä osoitetaan pitkällä aikavälillä, pääasiassa maakuntakaavan suunnittelukauden (2035) jälkeen toteutettavat uusiin raideliikenneasemiin tukeutuvat alueet. Suunnittelumääräyksessä määrätään, että ennen alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maan-käyttö on ratkaistava maakuntakaavoituksessa. Alueelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa käyttöä raideliikenteeseen tukeutuvan asemanseudun kehittämisalueena.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettujen lausuntojen perusteella (maakunta-hallitus 4.2.2014 §4) vaihemaakuntakaavassa käsiteltäviä teemoja täydennettiin siten, että sen yhteydessä arvioidaan Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman aiheuttamat muutostarpeet suhteessa 2. vaihemaakuntakaavaan erityisesti asemanseutujen osalta.

Maakuntahallituksessa on 24.8.2015 (§155) linjattu 4. vaihemaakuntakaavaehdotuksen valmistelua seuraavasti:

"Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmassa (MASU) ovat kunnat yhdessä todenneet, että [Tuusulan Ristikydön ja Hyvinkää Palopuron] asemanseutujen suunnitteleminen eteenpäin on merkityksellistä koko seudun näkökulmasta. Tältä pohjalta Ristikydön ja Palopuron asemanseuduille on kaavaluonnoksessa osoitettu taajamatoimintojen aluetta sekä tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä. Tavoitteena on ohjata kasvua nykyrakenteeseen tukeutuen siten, että yhdyskuntarakenne tiivistyy ja luo edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle.

Kaavaehdotusvaiheessa luonnoksen ratkaisua ehdotetaan muutettavaksi kyseisten asemanseutujen osalta siten, että taajamatoimintojen alueen merkintä korvataan Raide-liikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen merkinnällä, jotta alueiden maan-käytön kehittyminen saataisiin sidottua uuden aseman toteutukseen. Tulevan aseman ympärillä säilyy luonnosvaiheen mukaisesti Tiivistettävän alueen kehittämisperiaatemerkintä. Raideliikenteen tukeutumisen periaate myötäilee selkeämmin Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa jo noudatettua linjaa uusien ja olevien ratojen uusien asemanseutujen kehittämisestä ja turvaa paremmin mahdollisuudet alueen kehittymiseen riittävän tiiviiksi tukemaan uuden aseman perustamista. Tämän muutoksen lisäksi ehdotusvaiheessa asemanseutujen taajamavarausten vaikutuksia arvioidaan

luonnosvaihetta laajemmin saadun palautteen mukaisesti, kaavan koko vaikutusten arvioinnin laajentamisen yhteydessä.”

4. vaihemaakuntakaavan teemoihin kuuluu myös viherrakenne, jonka esitystapa päivitetään. Teemaan sisältyy toinen Palopuron alueen suunnitteluun vaikuttava maakuntakaavataso suunnittelukysymys, joka on itä-länsi-suuntaisesti kulkeva viheryhteystarpeen merkintä Metsäkaltevan ja Palopuron alueiden välissä.

Maakuntahallitus ohjasi kokouksessaan 19.10.2015 (§ 151) virkistysaluateeman valmistelua seuraavasti:

”Viheryhteystarve on sekä ekologinen että virkistyksellinen yhteystarve, joka yhdistää viherrakenteen osa-alueita toisiinsa suurten väylien ja rakenteiden aiheuttaman estevaikutuksen yli. Viheryhteystarvetta koskeviin suunnitteluperiaatteisiin tai suunnittelumääräykseen ei esitetä muutoksia. [...] Vaihekaava mahdollistaa tilanteen, jossa viheryhteystarve merkinnät on esitetty koko maakunnan alueelta yhtenäisin suunnitteluperiaattein ja suunnittelumääräyksin.”

Maakuntakaavojen vahvistamismenettelystä on tarkoitus luopua meneillään olevan maankäyttö- ja rakennuslain muutoksen myötä. Muutos astunee voimaan vuoden 2016 alussa, jolloin se vaikuttaa myös 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen käsittelyyn. Maakuntahallitus käsitteli 16.11.2015 (§179) ehdotuksen lausunnoille lähettämistä vuodenvaihteessa 2015-2016. Lausuntokierroksen ja viranomaisneuvottelun jälkeen maakuntahallitus hyväksyy tarkistetun kaavaehdotuksen nähtäville asetettavaksi. Mikäli Hyvinkään kaupungin näkökulmaa maakuntakaavassa käsiteltävien teemojen ratkaisuihin halutaan tuoda esiin, vaikuttamisen aikaa on tarkistetun ehdotuksen valmisteluun saakka syksyn 2015 ja alkuvuoden 2016 aikana.

Tarkistettu 4. vaiheen maakuntakaavaehdotus asetetaan nähtäville vuoden 2016 aikana. Tavoitteena on valmistella Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava yhden valtuustokauden aikana niin, että maakuntavaltuusto voi hyväksyä kaavan viimeistään alkuvuonna 2017.

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 taloustaantumasta johdosta ja väestöennustetyökalut näyttävät vähentävän tarvetta uudisalueisiin, ei pitkän aikavälin asuinrakentamistahdistusta (n. 300 uutta asuntoa vuodessa) ole syytä luopua. Tämä johtaa uusien alueiden käyttöönottotarpeeseen viimeistään 2040-luvulla.

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 käyttäjäpotentiaali (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.

Liikenneviraston Ramboll Finlandilta tilaaman selvityksen perusteella uudelle lähijunien pysähtymispaikalle ei näyttäisi olevan ratateknisiä esteitä. Laituri sijoittuisi Haapasaaren-tien alikulun pohjoispuolelle, mutta paikassa on liikkumavaraa.

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. Osaratkaisuuina ongelmaan voivat olla tieliikenneverkon kehittäminen, mm. itäisen radanvarsitien toteuttaminen, mutta tällainen kynnysinvestointi olisi suuri. 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 ajoneuvojen kirjoa ja määrää, toisaalta viestintätekniikan kehitys tuo uusia ja vaikeasti ennakoitavia palveluita (esim. Über, yhteisautopalvelut). Liikennejärjestelmän olisi syytä olla joustava ja sopeutumiskykyinen ennakoimattomiin kehityskuluihin.

Liikennejärjestelmien vaihtoehtoja suhteessa rakennemalleihin tutkitaan WSP Finlandilta tilattavassa selvityksessä, joka muodostaa myös merkittävän osan rakennemallien vaikutusten arvioinnista.

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

Hyvinkää on sitoutunut Helsingin seudun maakäytön asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimuksessa vuotuisen 300 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.

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 näkyy myös asumisen arvostuksen kirjavuutena. 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. Tätä ympäröivät kompakteina kehinä eri tyyppisiä ja -tiheyksisiä asuinalueita siten, että tehokkuus alenee kauempana asemasta.

Osoitetaan ja tarkennetaan tarpeelliset ekologiset käytävät

Lähtökohtana ovat 2. vaiheen maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet sekä 4. vaihemaakuntakaavan valmistelun viherrakenneteemaan tehdyt tarkastelut. Maakunnallista selvitystä on tarkennettu Hyvinkään kaupungin alueelta keskustaajaman osayleis-kaavan 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.

Maakuntakaavan viheryhteystarvemerkintä kattaa sekä virkistys- että ekologian tarpeet. Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan

”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet, alueen maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen sekä lajiston liikkumismahdollisuudet.

Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.”

Tämä arviointityö tehdään osayleiskaavoituksen yhteydessä suunnitteluvaiheen mukaan tarkentuvasti.

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) harjoitetaan monipuolista maataloutta aina marjanviljelyyn saakka. Alueen perinteinen rakentaminen on sijoittunut maisemassa peltujen ja metsäselänteiden reunavyöhykkeeseen. Palojoen varren alavat savikot eivät myöskään ole rakennettavuudeltaan hyviä. Laajat yhtenäiset peltoalueet pyritäänkin jättämään rakentamisen ulkopuolelle.

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.

RAKENNEMALLIEN LAATIMISEN PERUSTEET

Kaikkien rakennemallien lähtökohta on keskustaajaman osayleiskaavan toteutuminen ainakin pääosiltaan. 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.

Asema tuo ympärilleen muita toimintoja ja niitä palvelevaa liikennettä. Rakennemalleissa tutkitaan erilaisia liikenneverkon malleja. Keskeinen ratkaistava liikennekysymys on Jokelantielle pyrkivän liikennekuormituksen uudelleenohjaaminen. Rakennemalleissa on aseman sijaintivaihtoehdon tuottamien maankäytöllisten reunaehtojen puitteissa pyritty eri toimenpitein vähentämään Jokelantien houkuttelevuutta läpiajoon Jokelan ja Järvenpään suuntiin. Jokelantielle on myös pyritty esittämään vaihtoehtoja reittejä, joista ilmeisin ja samalla investointina suurin on itäisen radanvarsitien toteuttaminen ainakin pohjoiselta osin.

Päärata toimii lähiympäristössään myös jakavana ja eristävänä elementtejä. Radan molemmin puolin sijoittuva asemanseutuyhdyskunta edellyttää radan poikki kulkevia liikenneyhteyksiä myös kevyelle liikenteelle. Vaihtoehtojen liikennejärjestelmiin liittyvät suunnittelukysymykset ovatkin moninaisia, ja edellyttävät jatkotyöstössä erityistä suunnittelua ja arviointia. Tällainen työ on käynnistetty WSP Finlandin kanssa.

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 Nykiön kallioselänteelle ja edelleen sieltä pohjoiseen Koskelankulman metsäiselle ydinalueelle. Ekologisten verkostojen mahdollisuuksia tutkitaan osana käynnissä olevaa Keiron Oy:n tekemää luontoselvitystä.

Merkittävät yhtenäiset peltoalueet on pystytty suurimmalta osin säilyttämään kaikissa rakennemalleissa.

Rakennemallien mitoitus perustuu rakentamisalueiden jakamiseen eri keskimääräisellä rakennustehokkuudella toteutettaviin vyöhykkeisiin. Asumisväljyydeksi on arvioitu 50 k-m²/henkilö. Asumisen tiheys on arvioitu asukkaina hehtaaria kohti. Tällöin esim. tiheys 20 asukasta/ hehtaari vastaa aluetehokkuutta (e_a) 0,1.

Tiiveimmin rakennettavat vyöhykkeet, jotka sijaitsevat yleensä 600 metrin säteellä kulloisestakin asemanpaikasta, on esitetty toteutettavan keskimääräisellä asukastiheydellä 60 as/ha ($e_a = 0,3$). Kauimpana sijaitsevilla omakotitalopainotteisilla vyöhykkeillä asukastiheys voisi olla 20 as/ha ($e_a = 0,1$). 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.

Rakennemalleissa ei ole varauduttu merkittävään työpaikkarakentamiseen. Keskustaajaman osayleiskaavassa osoitetuista uusista suurista työpaikka-alueista lähellä sijaitsevat Korkeamäen ja Metsäkallion alueet, lisäksi Kaltevan ja Hirvisuon alueillekin on kohtuullinen matka. Aseman yhteyteen on varattu pienehköt keskustatoimintojen alueet, joihin voivat sijoittua asemanseutuyhdyskunnan vaatimat kaupalliset ja julkiset palvelut sekä sellaisia työpaikkoja, jotka soveltuvat luonteeltaan asutuksen yhteyteen. Keskustaan tavoitellaan urbaania pikkukaupunkimiljöötä, jossa on myös asumista.

ALUSTAVAT RAKENNEMALLIT

Malli 1 ”Asema Haapasaarentien risteyksessä”

Mallin lähtökohtana on sijoittaa uusi lähiliikenteen asema Liikenneviraston ja Rambollin keväällä 2015 julkaistun selvitysluonnoksen mukaisesti Haapasaarentien alikulun pohjoispuolelle. Selvityksen mukaan aseman sijainnilla on liikkumavaraa, jota on hyödynnetty malleissa 2 ja 3. Malli 4:n toteutuskelpoisuutta ei ole selvitetty.

Ehdotetun sijainnin hyvät puolet liittyvät aseman 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, joka muodostunee merkittäväksi etenkin Metsäkaltevan suuntaan.

Yhdyskuntarakenteen kehittämisen, maisemansuojelun ja maatalouden kehittämisen näkökulmasta sijainti on haastava ja edellyttää kompromisseja. Mallissa on lukuisia maankäyttöä aseman lähialueella rajoittavia tekijöitä. Pääradan ja Haapasaarentien muodostamasta navasta katsottuna koko kaakkoisneljännes kuuluu Palopuron luomulaakson keskeisiin peltoalueisiin. Peltolaakso on alavaa savikkoa. Sen säilyttäminen on tärkeää alueen maisemallisen identiteetin kannalta. Myös Haapasaarentien pohjoispuoli on maatalousaluetta, mutta Palojoen laaksoa pienipiirteisempää. Radan länsipuolella Palojoen yläjuoksun ympäristön peltolaakso on kapeampi ja maisemallisesti huomaamattomampi, mutta se rajoittuu Lautakatonmäen ympäristön pienten mutta maisemallisesti erottuvien kukkuloiden ryhmään. Nämä olisi perusteltua säilyttää luonto- tai virkistysalueina.

Jotta aseman lähiympäristössä päästään riittävään rakentamisen tehokkuuteen, ehdotetaan keskustatoimintojen alueeksi otettavaksi radan länsipuolella vanhan koulun ympäristö (rajautuen Palojokilaaksoa ympäröivään selänteen juureen) ja radan itäpuolella Ilkkalan – Kuusiston – Heikkilän ympäristön Haapasaarentien pohjoispuolella. Jotta radan eri puolille jakautuva keskus muodostaisi yhden kokonaisuuden, tarvitaan asemalaiturin pohjoispuolelle ainakin kevyen liikenteen yhteyden puhkaiseminen ratapenkan läpi.

Muut keskeiset, tiiviimmän asuinrakentamisen alueet sijoittuisivat radan itäpuolella tulevan keskuksen pohjoispuolelle ja rakenteen laajetessa edelleen Haapasaarentien pohjoispuoliselle kukkulaiselle metsäalueelle (Ruisrikonmäki, Juva). Malli edellyttää pitkällä aikavälillä ns. Itäisen radanvarsitien toteutumista ainakin Hangonväylältä tielle 1403 (Uudenkyläntie) saakka. Alkuvaiheessa liikenne johdettaisiin (tulevasta, vt 25:n kehittämisselvityksen mukaisesti) Itäisen ohikulkutien ja Porvoonväylän eritasoliittymästä Metsäkallion työpaikka-alueen kautta Palopuron keskustan itäpuolelle.

Pääradan länsipuolella rakentamiseen otettaisiin ns. Palopuron taajamaa ympäröiviä metsäseläntietä pohjoisesta etelää kohti edeten.

Malli on haastava sisäisen rakenteensa hajanaisuuden, tästä johtuvan sisäisen liikennetarpeen sekä Jokelantiehen kohdistuvan liikennekuorman johdosta. Mikäli suunnittelualueen pohjoispuolinen Korkeamäen työpaikka-alue toteutuu keskustaajaman osayleiskaavan mukaisesti, kytkeytyy se lähelle rakennemallin koillisneljänneksen uusia asuinalueita. Mallin liikenneverkossa ehdotetaan Jokelantien katkaisemista läpikulkevalta autoliikenteeltä kaavaillun Palopuron

keskuksen kohdalta. Katkeava yhteys korvattaisiin kehämäisellä yhteydellä, jonka sisäpuolisiin alueisiin olisi vain kapeisiin maankäyttösektoreihin johtavia pistoyhteyksiä (ns. Houtenin malli). Kehän linjaaminen on osoittautunut haastavaksi, mutta sen perusyhteysvälejä olisivat pohjoispuolella keskustaaajan osayleiskaavassa osoitettu, pääradan alitusta edellyttävä yhteys Korkeamäki – (Metsäkallion eteläosa – Palojoki-) – Kaltevantie. Metsäkaltevan lounaiskulmasta tarvitaan yhteys Palopuron taajaman pohjoispuolitse Haapasaarentien alikulkuun ja mainittu Palopuron keskustan itäpuolelta pohjoiseen kohti Korkeamäkeä haarautuva yhteys.

Pitkällä aikavälillä eteläisiä, Palopuron taajaman länsipuolisia alueita yhdistämään tarvitaan läntinen, ehkä vaihteittain laajennettavissa oleva kehätie, joka päätyisi parannettavaan Hamburgintien alikulkuun. Vielä pidemmällä aikavälillä taajamarakenne voisi kiertyä radan itäpuolen metsäsaareketta hyödyntäen takaisin pohjoiseen kohti asemaa.

Ekologisten yhteyksien osalta malli ei noudata maakuntakaavan ratkaisua, jossa jäisi riittävän leveä yhtenäinen vihervyöhyke tulevan Palopuron taajaman ja keskustaaajan osayleiskaavan osoittaman Metsäkaltevan/ Korkeamäen alueiden väliin. Malli perustuu siihen oletukseen, että korvaa toimiva ekologinen yhteys voidaan osittaa etelämpää, Takojan taajaman pohjoispuolitse suunnilleen maakaasulinjaa myötäillen, lyhyen peltoylityksen jälkeen Nykiön kallioselänteelle ja sieltä edelleen pohjoiseen kohti Koskelankulman metsäisiä ydinalueita.

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.

Metsäkaltevan keskustan palveluvarustuksen rakentaminen ei ole edennyt alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti, nyt alueen keskustassa on vain päiväkotia. 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 pienemmäksi alakeskukseksi. Samalla pitäisi avata ja tehostaa myös Metsäkaltevan kaakkoisimpien osien pientalovaltaista ratkaisua, koska näiden alueiden tavoitettavuus muuttuu aseman läheisyydessä.

Myös Korkeamäen työpaikka-alue supistuisi tässä mallissa Hangonväylän ja tulevan itäisen radanvarsitien varsien suojavyöhykkeiksi. Ydinosa sijoittuisi niin lähelle asemaa, että se kannattaa ottaa asuinrakentamiseen, tai ainakin työpaikkatoimintojen olisi oltava luonteeltaan asumisen välittömään läheisyyteen sopivia. Aluetta ei voisi käyttää laajojen logistiikkakeskusten tarpeisiin, eikä kaavoittaa rautatieyhteydellisiä tontteja - ainakaan siinä määrin kuin on aiemmin kaavailtu (ja joka muissa malleissa on mahdollista). Hyvinkäältä ei ole helppoa/ mahdollista löytää toista vastaavaa logistisesti niin maanteitse kuin rautateitse hyvin tavoitettavaa laajaa yhtenäistä aluetta tähän käyttöön.

Suur-Metsäkaltevan malli muodostaa kompaktin pikkukaupunkimaisen kokonaisuuden, johon on mahdollista toteuttaa yhdyskuntarakenteen sisälle tai välittömästi 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 maakuntakaavassa ja Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavassa on osoitettu itä-länsi –suuntainen maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys on osoitettu. Tässäkin mallissa tulisi tukia mahdollisuus korvaavaan yhteyteen eteläpuolella linjalla maakaasuputki - Nykiö – Haapasaari – Koskelankulman metsämanner.

Palopuron nykytaajamaan ympäristö säilyy pitkälle uuden taajamarakentamisen ulkopuolella, ja samalla alueen maatalouden edellytykset sekä viljelymaisemaan liittyvät kulttuuriympäristöarvot säilyvät.

Pidemmällä aikavälillä taajamarakenne laajenee Haapasaarentien pohjoispuolelle Ruisrikonmäki – Juva –alueelle ja viimein nykytaajaman länsi- ja itäpuolisille metsäalueille.

Liikenneverkko edellyttää käytännössä itäisen radanvarsitien pohjoisosan rakentamista välillä Uudenkyläntie – Hangonväylä (- itäinen ohikulkutie) pidemmällä aikavälillä. Myös yhteys Kalevankatu/ Kravunarkunkatu Metsäkaltevan nykykeskustan kautta uudelle asemanseudulle ja sieltä edelleen radan ali ja Korkeamäen läpi itäiselle radanvarsitielle korostuu. Yhteys on tarpeen niin alueen sisäisen liikenteen kannalta kuin myös Jokelantien kuormituksen tasaajana. Tässäkin mallissa Jokelantien ohjaaminen uuden keskustan ohi voisi olla tarpeen, mutta luontevan kehäreitien löytäminen edellyttäisi kahta pääradan alikulkua ja Metsäkaltevan kaavarunkoratkaisun avaamista yhä laajemmalla alueella.

Malli 3 ”Vanhassa taajamassa vara parempi”

Tässä mallissa uusi asema sijoittuisi samoille sijoille kuin 1990-luvulla lakkautettu seisake. matkustajalaiturin sijainti loivassa kaarteessa on pieni liikennöintitekniinen ongelma. 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 melko luontevaa katkaista Jokelantie läpiajoliikenteeltä, ja rakentaa tätä korvamaan kehätie jossa kehän sisäpuolinen alue on jaettu säteittäisiin itsenäisiin sektoreihin (ns. Houtenin malli). Kehätien radanalituspaikat olisivat nykyinen Haapasaarentien ja parannettu Hamburgintien alikulku.

Myös tässä mallissa kokonaisuudesta tulisi kompakti ja melko symmetrinen pikkukaupunki, vaikka painopiste onkin radan länsipuolisilla metsäselänteillä. Laajeneminen radan itäpuolisille pienemmille metsäsaarekkeille tapahtuisi myöhemmissä vaiheissa. 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. Metsien ydinalueet toki supistuisivat.

Malli 4 ”Hamburger”

Mallin keskeisenä ajatuksen on ollut tutkia aseman sijainti niin etelässä kuin mahdollista kuitenkin uhkaamatta Jokelan aseman toimintaedellytyksiä Tuusulan puolella. Asema on sijoitettu levennettävän ja parannettavan Hamburgintien alikulun eteläpuolelle. Keskustatoiminnot sijoittuisivat radan kummallekin puolelle kuitenkin niin, että painopiste on radan itäpuolella. Osin keskustoiminnot levittäytyisivät Heikinojan avoimen maisematilan reuna-alueille. Muuten laajat avoimet peltoalueet pystytään säilyttämään. Mallin keskeisenä ajatuksena on myös Palopuron kasvaminen yhteen Jokelan kanssa Tuusulan kunnan rajalla, jolloin syntyvät uudenlaiset edellytykset palvelukapasiteetin jakamiselle tai yhteistyölle nykyisen kuntarajan yli. Rakentamisen pääsuunta on siis keskustasta etelään radan kummankin puolen metsäselänteille.

Liikennejärjestelmä säilyttää Jokelantien läpiajoliikenteen. Jokelantien liikennepainetta on helpotettu itäisen radanvarsitien ohella ehdottamalla Haapasaarentien alikulun tienoilta lähtevää uutta yhdystietä läntisen metsäselänteen yli Vantaanjoen laaksoon ja edelleen Rantakulmantien paranneltua linjausta Nukariin Tuusulantielle (kt 45).

Malli mahdollistaa maakuntakaavan ja keskustaajaman osayleiskaavan mukaisen ekologisen yhteyden säilymisen. Läntisen selännealueen metsäiset ydinalueet supistuvat Tuusulan rajan tuntumassa.

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. Rakentamisen kokonaismäärä jää vähäiseksi, eikä alueelle ole mahdollista luoda uusia julkisia palveluja eikä infrainvestointeja (pl. vesiosuuskunnan toteuttama vesihuoltoverkosto). Pääradan uutta asemanpaikkaa ei toteudu. 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. Keskustaajaman alueella merkittävimmät tulevaisuuden uudisrakentamisalueet 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 rakentamista.

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 moottoritieiliittymää. Ratkaisu vaatii keskustaajaman osayleiskaavan mukaista

katuinvestointia Kytäjänkadulta Hangonradan itäpuolta Sairaalakadulle. 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 joukkoliikenneakselinä. Vastaavasti Uudenmaan alueen yleis- ja harrasteilmailun olosuhteet heikkenisivät, kun myös Helsingin Malmin lentokenttä lakkautetaan.

Hyvinkään nykyisellä asemakaava-alueella on tonttitasolla tarkasteltuna runsaasti käyttämätöntä rakennusoikeutta lähinnä yhden asunnon sallivilla omakotitalotonteilla tai muuten pieninä yksikköinä, joiden toteutushalukkuutta tai taloudellis-teknistä toteutettavuutta ei ole selvitetty. Maakuntakaava on asettanut tavoitteeksi Hyvinkäälläkin Uudenmaankatu – Hämeenkatu –linjaan perustuvan keskusta-alueen tiivistämisen, minkä perusteella kaupunki on suhtautunut myönteisesti yksityisten tontinomistajien täydennysrakennushankkeisiin. Käytännössä tällainen tiivistäminen on kuitenkin verrattain hidasta ja volyymiltään pienimuotoista.

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.