

TEEMOITTAINEN KOONTI RAKENNEMALLEISTA
SAADUISTA LAUSUNNOISTAT JA MIELIPITEISTÄ
SEKÄ VASTINEET NIIHIN
Palopuron osayleiskaava



PALOPURON OSAYLEISKAAVA

Teemoittainen koonti ja vastineet rakennemalleista saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin

Uuden asemanseutuyhdyskunnan tarve ja tulevaisuuden toimintaympäristön ennakoiminen	3
Rakennemalleista, yleistä	6
Rakennemallin valinta	6
Yksittäisiä rakennemalleja koskevia mielipiteitä	9
Uuden asemanseudun toteuttaminen	13
Uuden asemanseutuyhdyskunnan vaihtoehdot	14
Maaseutumainen rakentaminen ja yritystoiminta	15
Kulttuuriympäristö ja maisema	23
Viheralueet	25
Tekninen huolto, tekniset verkostot	27
Ympäristöhäiriöt	27
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	28
Vaikutusten arviointi	28
Yleiset oikeusperiaatteet	29

Uuden asemanseutuyhdyskunnan tarve ja tulevaisuuden toimintaympäristön ennakointi

Suunnitteluala sijoittuu Hyvinkään taajaman eteläpuolelle pääradan varrelle. Pääradan suuntainen Helsinki – Hämeenlinna - Tampere -vyöhyke muodostaa Suomen kasvukäytävän. Sitä koskeva kasvukäytäväsopimus allekirjoitettiin 9.6.2016. Suunnitteluala uusine asemanseutuineen linkittyy kiinteästi kasvuvyöhykkeeseen sitä osaltaan vahvistaen. (Hämeen liitto)

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

Uudenmaan liitto toteaa, että Hyvinkään Palopuron rakennemallit ovat Uudenmaan maakuntakaavan kehittämisperiaattemerkintöjen 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) hyväksytyjen lausuntojen vastineiden mukaisesti siten, että Palopuron kehittäminen painottuu pohjoisemmaksi osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Liikennevirasto pitää uuteen asemanseutuun varautumista tarkoituksenmukaisena ja Liikenneviraston alustavien selvitysten mukaan seisake on Palopuroon toteutettavissa. 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. ... Palopuron asemanjatkosuunnittelussa tulee varmistaa seisakkeen tilantarve sekä seisakkeen ja asemanseudun yhdenaikainen toteuttaminen.

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.

Kiihtyvä toimintaympäristön muuttuminen tekee mm. pitkän aikajänteen asumis- ja elintrendien arvioinnista vaikeaa. Siksikin uusi maankäyttö tulee 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. (HSL)

Ympäristöministeriön johdolla keväällä 2016 tehdyssä MAL-sopimuksessa (Maankäyttö, Asuminen ja Liikenne) pääkaupunkiseudun kunnat ovat sitoutuneet yhteisiin kehittämissuunnitelmiin vuoteen 2050 asti. Näissä suunnitelmissa ei näy Palopuron 15 000 asukkaan keskittymää. ... Laajojen ja kalliiden hankkeiden suunnittelu ja toteutus edellyttää maakunnallista ja valtakunnallista tahtotilaa, sekä vastuullista kokonaisnäkemystä siitä, mihin ja millä hinnalla Uudenmaan alueelle kannattaa rakentaa. ... Helsingin seutua tulee tarkastella kokonaisuutena, jossa kestävä 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-/ viemärintipalvelut ovat pääsääntöisesti jo olemassa. [Liitekartasta] näkyy myös laajemmasta perspektiivistä, miten pääkaupunkialueen kehittäminen etenee tiivistämällä rakentamista etelästä käsin, jolloin keskeisiä kehittämisalueita ovat Jokelan asemanseutu ja Järvenpään alue, ei Palopuro. (M12)

Hyvinkää yliarvioi Palopuron kiinnostavuuden muuttokohteena. ...Miksi muuttaa Palopurolle suunniteltavaan nukkumalähiöön, kun voi muuttaa Jokelaan tai muuhun Tuusulan asemaseudun keskukseen? 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. (M12)

On myös otettava huomioon työn ja opiskelun muuttuminen tulevaisuudessa, enemmän tehdään töitä tietoverkkojen välityksellä, jolloin asuinpaikan valintaa ei ratkaise rautatie. ... (M12)

Kasvun jakamisessa ja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä noudatetaan METKA-raportissa (Metropolialueelle kestävä aluerakenne, 12008) osoitettua strategiaa. Ensin tulee tiivistää ja täydentää nykyisiä keskuksia. Tiivistäen ja täydentäen keskitetty aluerakenne laajenee kestäväan suuntaan nykyisissä ratakäytävissä. Uusien asemanseutujen saavutettavuutta lisätään erityisesti joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla. Vasta nykyisten ratakäytävien hyödyntämisen jälkeen kasvu voidaan suunnata tehokkaasti uusiin ratakäytäviin - yhteen kerrallaan.

Hyvinkäällä keskustaajaman osayleiskaavan mukaiset uudet rakentamisalueet riittävät 2030-luvulle saakka. Keskustaajamassa riittää täydentämis- ja tiivistämispotentiaalia, mutta sen määrän arvioiminen on vaikeaa ja käyttöön saaminen epävarmaa tai aikaa vievää. Sinällään keskusta-alueen täydentämien on sekä maakuntakaavan että kaupungin oma tavoite. Tämän jälkeen tai rinnalle tarvitaan uusia rakentamisalueita. Strateginen valinta pääradan varresta laajentumissuuntana on tehty 1990-luvulla silloisen keskustaajaman osayleiskaavatyon yhteydessä.

Mitoitus, väestö, ikärakenne

...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. (Hyvinkään kaupunki, sosiaali- ja terveyslautakunta)

Palopuron raideliikenteeseen tukeutuva kaavoitus on Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden ja kehittämissuunnitelmien mukainen. ... 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. .. HSL näkee samalla myös tärkeänä tutkia mahdollisuuksia sijoittaa uuteen rakennemalliin huomattavasti enemmän väestöä kuin rakennemalli 2 oli alkuaan mahdollistanut. (HSL)

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. (Hyvinkään ympäristösuojeluyhdistys ry)

Esitetyt ennusteet ja mallit perustuvat huomattavan ylioptimistiseen väestönkasvuennusteeseen, jossa ei huomioida muun pääkaupunkiseudun kasvua ja maakunnallisesti sovittuja rakentamisen uudiskohteita... Johtopäätös on, että Palopuron osayleiskaavan väestöennusteet näyttävät perustuvan ylisuuriin ja ylioptimistisiin odotuksiin muuttovirroista ja uusien asukkaiden määrästä. ...Hyvinkäätä kehitettäessä tulee muistaa Palopuron alueen suhde koko Hyvinkään kehittämiseen. ... (M12)

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. ... (M12)

...ei ole näköpiirissä sellaista valtion- tai kuntatalouden kehittymistä, joka mahdollistaisi kaiken kunnallistekniikan, liikennepalvelujen, sekä muiden asukkaiden tarvitsemien palveluiden luomista tyhjistä täysin uudelle 15 000 asukkaan asuinalueelle (joka volyymiltään vastaa 32% nykyisen Hyvinkään asukasmäärästä). (M12)

Tarve 10-15 000 asukkaan uuden asemanseutuyhdyskunnan luomiseen perustuu pitkän aikavälin (2030+) tavoitteisiin ja Hyvinkään osuuteen Helsingin metropolialueen väestönkasvun jakamisessa.

Hyvinkään viimeisin hyväksytty väestöennuste on vuodelta 2010. Ennustetta on tarkoitus tarkistaa lähitulevaisuudessa. Huolimatta Hyvinkään ikärakenteen vanhusvaltaisuudesta muihin Helsingin metropolialueen

¹ Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Kanta-Hämeen, Kymenlaakson ja Päijät-Hämeen liitot sekä Ratahallintokeskus, Tiehallinto ja alueen tiepiirit, ympäristöministeriö, Hämeen ja Uudenmaan ympäristökeskukset, Hyvinkään-Riihimäen talousalueen aluekeskusohjelma ja Etelä-Suomen maakuntien liitto ovat selvittäneet yhdessä, millainen aluerakenne tukisi kestävä kehitystä Helsingin metropolialueella.

kuntiin nähden ja syntyvyyden laskusta, on kaupungin syytä tavoitella seuraavan 25 vuoden aikana keskimäärin n. 0,7 prosentin vuotuista väestönkasvua. Hallittu väestönkasvua olisi myös vastaus tämän hetken väestörakenteen ongelmiin. Väestönkasvun ohella asuntojen rakentamistarvetta tuovat asuntokuntakoon pienenemistrendi, asuntokannan poistuma ja esim. väestörakenteen vanhenemisesta johtuva asunto- ja talotyyppien kysynnän muutos.

Liikennevirasto edellyttää uuden lähijunaliikenteen pysähdyspaikan väestö- tai työpaikkapohjaksi 10-15 000 henkeä 2,5 kilometrin säteellä. Mitoitus on samaa luokkaa (noin 9000 asukasta) kuin mitä vuonna 2010 oli esillä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa laadittaessa Silmukkamalli-rakennemallissa ja sen mukaisen radanvarren taajamahelminauhan uusilla asemanseuduilla. Vaikka silmukkamallia ei valittu, on pääradan varteen edullista ohjata metropolialueen kasvua. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on tarkoitus luoda edellytykset Palopuron ohella Ristinummen uudelle asemanseudulle.

Viimeisimmässä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa (MAL-sopimus) Hyvinkään asuntotuotantotavoitetta on nostettu 20%:lla keskimäärin 360 asuntoon vuodessa. Luku on alhainen suhteessa muiden KUUMA-alueen kuntiin.

Jotta tavoitteiden mukainen asuntomäärä voitaisiin saavuttaa, edellyttäisi se keskimäärin 200 – 250 asuntoa vastaavan tonttimäärän luovuttamista vuosittain. Kaupungin omistuksessa on kerros- ja rivitalo rakentamiseen tarkoitettua asemakaavavarantoa yhteensä noin 1300 asunnolle, joista noin 600 on valmiin kunnallistekniikan piirissä.² Asemakaavan mukaista omakotitonttivarantoa kaupungilla on yhteensä noin 375 kpl. Viireillä olevilla asemakaava-alueilla on lisäksi yhteensä noin 245 omakotitonttia. Tonttivaranto keskittyy Metsäkaltevan alueen lisäksi Nummenmäkeen. Kerros- ja rivitalo rakentamiseen tarkoitettua tonttivarantoa kaupungilla on etenkin Metsäkaltevassa ja Tehtaankulmassa.

² Maankäytön toteuttamishjelma 2016 - 2025

Rakennemalleista, yleistä

Rakennemallivaihtoehdot antavat hyvät lähtökohdat kaavaluonnoksen työstämiselle. (Espoon kaupunki).

Rakennemallit eroavat toisistaan lähinnä lähiliikenteen aseman yksityiskohtaisessa sijoituksessa. Sijoituksella ei ole merkittävää ylimaakunnallista vaikutusta. (Hämeen liitto)

Rakennemallitarkastelu on hyvä metodi maankäytön suuntaviivojen selkeyttämiseen ja osayleiskaavan vaihtoehtojen alustavaan tarkasteluun. (Riihimäen kaupunki)

Järvenpään kaupunki pitää rakennemalliselvitystä perusteellisena työnä, jossa on tavoitteiden ja mahdollisuuksien lisäksi nostettu esiin myös hankkeen ongelmat.

Rakennemallityöskentelyn lähtökohtia ei sinällään kyseenalaistettu, vaikka osa palautteesta olikin hyvin kriittisiä uuden asemanseutuyhteiskunnan rakentamisen tarpeelle. Rakennemalleissa oli kuviteltu tuleva asemanseutu valmiina 10-15 000 asukkaan yhteiskuntana, jolloin vuosikymmeniä kestävä toteuttamisen etenemisstrategian valinnat eivät näkyneet suoraan rakennemallikartoilla, vaikka asioita sivuttiin rakennemallien kuvauksissa ja arvioinneissa. Toteuttamisen realismi, osa-alueiden toteuttamisjärjestyksen valinta ja etenemisaikataulu ovat kuitenkin oleellisia valittaessa kehitettävän rakennemalli ja päätettäessä sen osa-alueiden rakentamisjärjestystä.

Rakennemallien oli tarkoitus olla keskenään hyvin vertailukelpoisia, joten oli laadittu mahdollisimman yhteistä näkökulmaa käyttäen, jotta asemanpaikan valinnan vaikutukset Hyvinkään kaupunkirakenteen laajenemisen strategiaan tulisi selvästi ilmi.

Rakennemallin valinta

Seudullisesta tarkastelunäkökulmasta katsottuna vaihtoehto 2 "Suur-Metsäkalteva" vaikuttaa toimivimmalta rakennemallivaihtoehdolta viitaten mallien selostusraportin arviointiosan toteamukseen (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. (Järvenpään kaupunki)

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. (Keski-Uudenmaan maakuntamuseo)

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

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.

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.

Liikenteellisen arvioinnin perusteella rakennemallivaihtoehto 2 antaa parhaat edellytykset Palopuron kehittämiseksi. (Uudenmaan ELY-keskus)

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. (Uudenmaan liitto)

HSL pitää hyvänä raportissa esitettyä jakosuunnittelun pohjaksi esitettyä mallia 1 ½ johon on yhdistetty parhaita ominaisuuksia eri rakennemalleista. Palopuron palvelut voidaan [RM 2] suunnitella siten, että ne tukevat ja täydentävät kustannustehokkaasti kummankin alueen palvelutarjontaa. ... Pyöräilyn edistäminen on mallissa [RM 2] helpointa, koska alue tulee sijaitsemaan varsin ideaalin pyörämatkan päässä Hyvinkään keskustasta.

Hyvinkään kaupunginmuseo pitää esitetyistä malleista kulttuuriympäristön ja vanhan rakennuskannan säilymisen näkökulmasta parhaana mallia 2.

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 asukkaita jotta olisi taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevää rakentaa palveluverkkoa eri palveluiden osalta. (esim. varhaiskasvatus- perusopetus ja liikuntapalvelut). (Hyvinkään kaupunki, opetuslautakunta)

0+ -vaihtoehto "Täydennetään ja tiivistetään keskustaa" on paras rakennemalli Palojoen yläjuoksun suojelemiseksi. Jos Hyvinkäätä kuitenkin päätetään laajentaa Palopuron suuntaan, paras rakennemalli Palojoen yläjuoksun suojelemiseksi on osayleiskaavaehdotuksen yhdistelmämalli 3 ja 4. (Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry)

Ehdotuksista nro 2, jolloin kaavailtu asema sijoittuu pohjoisimmaksi, on paras ja mielestäni ainoa toteutuskelpoinen vaihtoehto rakennemalleista. (M2)

Kannatamme olemassa olevista kaavamalleista Palopuron osalta mallia 0+. (M4)

Paras vaihtoehto rakennemalleista on 0+ (M5)

Mielestäni toteuttamiskelpoisin ratkaisu on ehdotus numero 2, jossa asema sijoittuisi mahdollisimman pohjoiseen. Tämä säilyttäisi parhaiten Palopuron maaseutumaiset piirteet ja samalla mahdollistaisi Metsäkaltevan asuinalueen hyvät kuluyhteydet. (M6)

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. (M7)

Edellä esitetyn perusteella toteamme, ettei mikään esitetyistä rakennemalleista ole sinällään toteuttamiskelpoinen. Pidämme realistisimpana ja ekologisimpana ratkaisuna keskittää uudisrakentaminen olemassa olevalle kaupunkialueelle. (Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry)

Paras vaihtoehdoista on rakennemalli 2 tai asema voisi sijoittua sähkölinjojen pohjoispuolelle mahd lähelle Hanko - Mäntsälätietä. (M11)

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. (M12)

[Rakennemalli 0+] Ei asemaa, ei 15 000 asukkaan lähiötä, josta katsellaan ohikiitäviä junia. Palopuron kylän on annettava kehittyä omista vahvuuksista käsin, pientalovaltaisena alueena, säilyttäen ja suojellen maaseutumaisema 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. (M13)

[Rakennemalli 2] Pidänkin tärkeänä mielipiteenä sitä, että Hyvinkään asutus laajenisi luonnollisena jatkeena Hakalanmäestä ja Martista etelään. Asema sijoittuisi mahdollisimman lähelle Hyvinkäätä, joka näin palvelisi suoraa Metsäkaltevan asukkaita ja sen alueen mahdollista uutta asutusaluetta. (M15)

[Rakennemalli 2] Nyt kuulemieni tietojen perusteella rautatieaseman paikan tarpeellisuutta pitäisi harkita vielä. Jos rakennuspaikka olisi Ilkkalan mäen kohdalla, se ei kovin hyvin palvelisi pysäkin alueen asukkaita ja myös Metsäkalteva jäisi aika kauas. Tulevaa asutusta ajatellen, ehkä paras paikka olisi lähinnä Hyvinkäätä linjojen kohdalla (M16)

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. (M17)

Uuden asemanpaikan sijoittaminen alkuperäistä esitystä pohjoisemmaksi sai laajan kannatuksen. Mallia kannattavat ennen kaikkea keskeiset viranomaistahot (Uudenmaan liitto, Uudenmaan ELY-keskus, HSL, HSY, Liikennevirasto) ja eteläiset naapurikunnat (Tuusula, Järvenpää). Pohjoinen aseman sijainti johtaa toisenlaisen yhdyskuntarakenteen kehittämisstrategian valitsemiseen kuin alun perin Palopuron tapauksessa oli tarkoituksena.

Uutta asemaseutua ei voi pudottaa asukkaineen ja palveluineen valmiina pakettina helikopterista, vaan uuden asemanseudun luomisessa on uhkana jopa vuosikymmenten mittainen toteutuskausi, jolloin alkuvaiheen väestöpohjan kapeus olisi esteenä palvelujen synnylle ja lähijunien uudelle pysähtymispaikalle, toisaalta uusien asukkaiden houkuttelu on vaikeaa ja jopa perusteetonta ilman näitä peruspalveluita. Uutta itsenäistä asemaseutua uhkaa pitkäaikainen muna-kana -ongelma, kun taas pohjoisen asemanpaikan mahdollistama perinteisempi kaupunkirakenteen laajentamisstrategia eteläisen kasvusuunnan vahvistamisella on huomattavasti helpompi toteuttamisen kynnyksen suhteen. Silti valtatie 25 muodostaa sellaisen luontevan katkoksen kaupunkirakenteeseen, että Metsäkalteva ja Palopuro voisivat muodostaa Hyvinkään kaupunkirakenteeseen voimakkaan oman alakeskuksen ja varmistavat yli 10 000 asukkaan (sekä mm. Hakakallion, Metsäkallion ja tulevan Korkeamäen alueiden työpaikoilla) uudelle aluekeskukselle ja asemanseudulle vanhan peruspalveluiden käyttäjäpohjan.

Pohjoisin aseman sijainti johtaa tukeutumiseen Metsäkaltevan rakenteilla olevaan alueeseen ja san kasvaan väestöpohjaan. Pohjoisella aseman sijainnilla saadaan aseman vaikutuspiiriin myös osia Martin ja Hakalan alueista sekä Hakakallion teollisuusalue lisäten aseman käyttäjäpohjaa. Näille kantakaupungin eteläisille alueille Palopuron asema sijaitsisi edullisesti etelään suuntautuvaa pendelöintiä ajatellen.

Rakennemalli 2:n valinta jatkokehittämisen pohjaksi ei olisi sekään ongelmatonta. Pohjoisen asemanpaikan ratateknisiä ja liikenneteknisiä edellytyksiä ei ole tutkittu, mutta Liikennevirastokaan ei pidä sitä lähtökohtaisesti mahdollisena, sillä pohjoisen asemanpaikan yhdyskuntarakenteelliset edut muihin vaihtoehtoihin nähden ovat mittavat. Asemanpaikan tarkemman selvittämisen ohella haasteita aiheuttavat maakunnallisesti merkittävän itä-länsi –suuntaisen ekologiset yhteyden järjestämismahdollisuuksien tutkiminen, Haapasaarentien pohjoispuolen ja Palojoen yläjuoksun kulttuurimaiseman huomioiminen, Metsäkaltevan keskuksen ja Palopuron tulevan aseman välinen yhteys sekä rakentamisen etenemisen vaiheet ja strategia.

Rakennemalli 1 ei saanut juuri kannatusta, vaan se nähtiin pikemminkin tuhoisena nykyisen maatalouskylän rakenteen, elinkeinojen ja kulttuurimaiseman osalta. Huomionarvoisesti edes Liikennevirasto, joka esitti tätä aseman sijaintia lähijunaliiikenteen selvityksessään (2015) ei pitänyt tätä mallia parhaana.

Yhdistetyn rakennemallin 3+4 ansiot puolestaan liittyvät mahdollisuuksiin säilyttää ekologiset yhteydet sekä maakuntakaavan mukaisesti Metsäkaltevan ja Palopuron välissä että täydentävänä yhteytenä Palopuron eteläpuolella maakaasulinjan vaiheilla. Myös yhdistelmämallin liikennejärjestelmä on moottoriajoneuvojen osalta selkeän ulkosyöttöinen mutta kävelyn ja pyöräilynosalta sisäsyöttöinen. Malli oli erityisesti luontojärjestöjen ja joidenkin kyläläisten suosikki.

0+ -vaihtoehto tai tähän vaihtoehtoon liittyvä Hyvinkään keskustaajaman ja erityisesti sen keskusta-alueen täydentäminen, tiivistäminen ja korkeampi rakentaminen oli monen kyläläisen suosikkivaihtoehto. Keskustaajaman täydentäminen onkin seuraavan 15 vuoden ajan Hyvinkään keskeinen kaavoitusstrategia erityisesti kerrostaloasumisen osalta. Merkittävimmät uudet kerrostaloalueet, Hangonsilta ja Urakansuu - Koritsooni, sijoittuvat aivan ydinkeskustaan eheyttäen sen hajanaista rakennetta. Näiden jälkeen uudistuotantoon soveltuvat alueen keskittyvät Metsäkaltevaan ja myöhemmin tarvitaan Palopuron (tai korvaavan alueen) rakenta-

mista. Samalla odotetaan erityisesti keskeisellä Hämeenkatu - Uudenmaankatu –akselilla vanhojen rakennusten korvaamista tai korottamista lisäkerroksilla, Hyvinkään ydinkeskustan silhuetti muodostuu entistä korkeammaksi. Myös laitaosien vanhojen pientaloalueiden odotetaan tiivistyvän ja täydentyvän joiltakin osin. Lisäksi Nummenmäen pääosin erillispientaloalueeksi kaavoitettu osayleiskaava-alue odottaa uudelleenarviointia: päivittäistavarakaupan palveluverkoston arvioinnissa löydettiin uuden supermarket-yksikön tarve taa-jaman pohjoisosista, ja Nummenmäen alueen eteläosa Hämeenkadun päässä voisi muodostua pohjoisen keskuksen paikaksi, mikäli alueen ratkaisua osin tehostettaisiin. Toisaalta alue odottaa Hyvinkään lentokenttään liittyviä ratkaisuja: mikäli kentälle on tarpeen osoittaa nykyistä enemmän lentotoimintoja, ympäristölupa-paan liittyvät melutarkastelut saattavat

Yksittäisiä rakennemalleja koskevia mielipiteitä

Rakennemalli 1

Rakennemalli 1 ja 2 palvelevat joukkoliikenteen ja palveluiden kannalta Palopuron lisäksi myös Metsäkaltevassa oleva asutusta vaihtoehtoa 3+4 paremmin. (Uudenmaan ELY-keskus)

Rakennemalli 1 Rakentaminen hävittäisi vanhan kulttuurimaiseman radan molemmilta puolilta. ... Rakennemalli 1 on hylättävä tuhoisien ympäristövaikutusten takia. 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. (Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry)

Tielinjauus Palopurolle Metsä-Jurvan alueen halki. Ei ole otettu huomioon alueella jo olemassa olevia rakennuksia. (M3)

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. (M11)

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. (M12)

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. Malli 1:n kohdalla rata kulkee peltoja ja radanvarsitietä huomattavasti ylempänä penkan päällä. Ohittavista junista, joiden nyky nopeudet ovat 160 km/h, aiheutuu merkittävä meluhaitta. (M13)

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 köyhdyttären merkittävästi luontoarvoja. ...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. (M14)

Rakennemalli perustui Liikenneviraston huhtikuussa 2015 pääradan ja oikoradan mahdollisten uusien lähiliikenneasemien selvityksessään esittämään aseman sijaintiin Haapasaarentien pohjoispuolella³. Rakennemallin laatiminen osoitti, että vaikka sijainti on hyvä ratatekniikan ja junien liikennetekniikan kannalta, ei tämän aseman sijainnin ympärille ole helppoa osoittaa alueita tiiviin asemanseudun rakentamista varten vaarantamatta muita arvoja. Asemanseudun ytimen ehyt rakenne edellyttäisi alavien, maisemallisesti ja ekologisesti arkojen peltoalueiden ottamista rakentamisen piiriin. Mikäli vältetään alavien peltojen käyttöä, hajautuu asemanseudun ytimen rakenne erillisiin sektoreihin, eikä päästä tavoitteisiin vähähiilisestä uudesta aseman-

³ Esiselvitys lähiliikenteen uusista seisakkeista Kerava–Riihimäki- ja Kerava–Lahti-väleillä. Liikennevirasto, Helsinki 2015

seudusta. Rakenteen hajaantuessa asemanseudun sisäiset matkat pitenevät ja mahdollisuudet osoittaa toimivat ekologiset yhteydet Metsäkaltevan ja Palopuron alueiden välistä heikkenevät.

Rakennemalli 2

Rakennemalli 1 ja 2 palvelevat joukkoliikenteen ja palveluiden kannalta Palopuron lisäksi myös Metsäkaltevassa oleva asutusta vaihtoehtoa 3+4 paremmin. Rakennemalli 2. vaihtoehdossa on parhaat edellytykset Hyvinkää – Palopuro - välisen etäisyytensä puolesta kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen. Alueelta on myös lyhyt yhteys valtatielle 25. Rakennemallin autoliikenteen järjestelyjä tulee kehittää siten, että kävely ja pyöräily alueen sisällä (Metsäkalteva – Palopuro) tai Hyvinkään ja Palopuron välillä on sujuvaa ja turvallista. Metsäkaltevan olemassa oleva asutus tukee mahdollista aseman sijoittamista vaihtoehdossa 2. Uuden asuinalueen potentiaalisilla asukkailla pitäisi olla varmuus junan pysähtymisestä Palopurossa, jotta alueen liikennejärjestelmä kehittyisi aidosti kestävien kulkumuotojen varaan. (Uudenmaan ELY-keskus)

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. ... 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. ... Pohjoinen vaihtoehto soveltuisi paremmin rakentamiseen, sillä alueella ei ole huomattavia luontoarvoja eikä perinteistä kulttuurimaisemaa, kuten rakennemalli 1:n kohdalla. (Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry)

Suunnittelumalli, jota tulee kehittää edelleen, mutta ehdottomasti siten, että se/sake 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. (M12)

Tässä mallissa [RM2] 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 kylämiljöön 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. (M13)

Tässäkin mallissa [RM2] 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 maise-malliset arvot, että mahdollisuus maatalouden jatkumiseen tulevaisuudessa. ... Tässä mallissa tulee vielä tarkemmin selvittää 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. (M14)

Edellä toteutettavan rakennemallin valinnan yhteydessä on käsitelty laajasti Rakennemalli 2:n etuja. Yllä olevissa mielipiteissä tulevat ilmi mallin suurimmat ongelmat, kehittämiskohteet ja lisäselvitystarpeet.

Maakuntakaavassa osoitettu viheryhteystarve ja maakunnallisen merkityksen ekologinen yhteys kulkee mallin keskeisen rakentamisalueen poikki itä-länsi –suunnassa. Laaditun luontoselvityksen kautta ekologisten yhteyksien järjestämiseen avautuu moniulotteisempi kuva. Useimpien eliölaajien kannalta alueen tärkein ekologinen yhteys on Palojoen uoma lähiympäristöineen, se palvelee monen eliöryhmän tarpeita. Palopuron uoman ympäristön kehittämisessä on siis erityisesti huomioitava ekologisten yhteyksien järjestäminen lähiympäristöön. Toisaalta maakuntakaavan viheryhteystarve leveine metsävöineen palvelee enne kaikkea suurten hirvi- ja peuraeläinten liikkumistarpeita. Hirvet kykenevät siirtymään myös avoimien maasto-osien yli, jolloin esim. aluetta halkovien sähkölinjojen alustat voivat toimia myös hirvieläinten ohikulkureittinä, ja hirvieläimiä voisi ohjata käyttämään näitä linjojen alustoja. Kolmas ekologisten yhteyksien näkökulma ovat liito-oravan tapaiset eläimet, joilla on selvät vaatimukset elinympäristöille, ja jotka tarvitsevat erikseen lisääntymis-, levähdys, ja ruokailupaikkoja ja liikkumisreittejä näiden välille. Palopuron suunnittelualueen pohjoisissa

on nyt runsaasti liito-oraville soveltuvia vanhoja kuusivaltaisia metsiä, mutta metsien sukcession seurauksena liito-oraville sopivien elinympäristöjen kokonaisuus voi näyttää tyystin toisenlaiselta siinä vaiheessa, kun rakentaminen siirtyy Palopuron tulevan asemanpaikan ympäristöön. Sinällään liito-oravan elinmahdollisuuksia rakennetussa ympäristössä voi parantaa pienillä, jopa vasta asemakaavatasolla osoitettavilla toimilla.

Tarkkaa asemapaikkaa ei ole tutkittu rautatietekniikan tai junaliikenteen järjestämisen näkökulmasta. Ennen kuin tarkemman mallin tai osayleiskaavaluonnoksen laatimista rakennemallin 2 pohjalta on mahdollista, on välttämätöntä laatia tarkempi selvitys yhteistyössä Liikenneviraston kanssa. Erityisesti ne kyläläiset, jotka pitivät RM2:ta hyvänä kehittämisen pohjana, ehdottivat asemanpaikan tutkimista lähempänä Hangonväylää (vt25). Liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta tämä vaikuttaa järkevältä tarkastelukulmalta: tuolla paikalla asema olisi hyvin myös valtatie varteen kehittyvän työpaikkavyöhykkeen tavoitettavissa. Samoin alueelle olisi helppo kehittää eri liikennemuotojen luontainen solmupiste, jossa sekä valtatie että Jokelan tien suuntainen autoliikenne voisi vaihtaa junaliikenteeseen.

Jos uusi asema toteutetaan rakentamalla lisäraiteet radan molemmin puolin Jokelasta Palopuron asemalle saakka, ei missään rakennemallivaihtoehdossa ole ratateknistä estettä säilyttää vaihteet edelleen samalla paikalla. Nykyisen radan vaihteet voivat sijaita myös uuden aseman kohdalla. Lisäraiteen vaatimien vaihteiden sijoittaminen nykyisiin vaihteisiin nähden vaatii tarkempaa suunnittelua.

Haapasaarentien pohjoispuolen pienipiirteinen maatalous- ja tiemaisema muodostaa pienehköjen peltojen pienten metsiköiden mosaikin käsittelytapa osayleiskaavaluonnoksessa vaatii tarkentavia selvityksiä. Vyöhykkeellä voi olla myös osansa maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden ratkaisua, alueella on paljon reunavyöhykettä, joka voi palvella monien lajien siirtymistä. Alueen ratkaisulla ei ole erityistä kiirettä, vaan se muodostaa uuden Palopuron asemanseudun jo sinällään vuosikymmeniä kestävässä rakentamisessa luontevasti loppupäähän sijoittuvan vaiheen. Siihen saakka alue voisi toimia edelleen maatalousmaana, ja alueen arvokkaat tilakeskukset voisivat edelleen toimia tienvarsimaiseman solmukohtina.

Yhdistetty rakennemalli 3+4

Rakennemalli 3+4 sijaitsee etäällä Hyvinkään yhdyskuntarakenteesta, autoliikenteen pääväylistä ja Hyvinkään työpaikka-alueista. Rakennemallivaihtoehdoista tukeutuu liikenteellisesti enemmän Jokelan yhdyskuntarakenteeseen kuin Hyvinkään yhdyskuntarakenteeseen. ... Rakennemalleista 3 sekä yhdistelmämalli 3-4 turvaisivat parhaiten avoimet peltoalueet. Rakennemallien yleispiirteisyydestä johtuen niissä ei oteta kantaa muihin kulttuuriympäristöön liittyviin arvoihin, kuten esimerkiksi tilakeskusten arvokkaaseen rakennuskanteen. (Uudenmaan ELY-keskus)

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. (Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry)

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. ...

Perusratkaisultaan rakennemalli 3 + 4 edustaa suhteessa Hyvinkään kantakaupunkiin ja Jokelaan ns. helminauhataajama-ratkaisua, jossa pääväyliä varten tapahtuvassa rakentamisessa taajamien väliin (ja suuremmissa taajamissa myös niiden eri rakentamisalueiden väliin) jätetään riittävän leveitä, ekologisia käytäviä toimivia viheralueita. Tähän malliin perustuva suunnittelu on erittäin suositeltavaa, mikäli uusien taajama-alueiden rakentaminen todella on tarpeen. (Suomen Luonnonsuojeluliitto ry, Uudenmaan piiri)

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). (M12)

Asema sijoittuu entisen seisakkeen tienoilta tai hiukan sitä etelämmäksi. En pidä tätä vaihtoehtoa toteuttamiskelpoisena.

15 000 asukkaan tavoite ei täyty. (M13)

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. (M14)

Yhdistetyn rakennemallin 3+4 ansiot liittyvät mahdollisuuksiin säilyttää ekologiset yhteydet sekä maakunta-kaavan mukaisesti Metsäkaltevan ja Palopuron välissä että täydentävänä yhteytenä Palopuron eteläpuolella maakaasulinjan vaiheilla. Myös yhdistelmämallin liikennejärjestelmä on moottoriajoneuvojen osalta selkeän ulkosyöttöinen mutta kävelyn ja pyöräilynosalta sisäsyöttöinen. Malli oli erityisesti luontojärjestöjen ja joidenkin kyläläisten suosikki.

Mallin suurin ongelma oli pitkä etäisyys Hyvinkään keskustasta, mikä tekee mallista selvästi erillisen tytärkaupungin. Tällaisen uuden itsenäisen kaupunkiyhdyskunnan toteuttamisen käytännöistä ei ole syntynyt näkemyksiä, joten mallin valinta johtaisi todennäköisesti muna-kana –ongelmaan, jossa uutta lähijunien pysähdyspaikkaa ei toteutettaisi pitkään aikaan puuttuvan väestö- ja työpaikkapohjan vuoksi. Vastaavasti jollei alueen saavutettavuus olisi kunnossa, alueelle olisi vaikea saada merkittävää rakentamista. Alue voisi toteutua lähinnä erillisenä ja tehottomana pientalosaarekkeena, mikä ei kuitenkaan ole Palopuron alueen suunnittelun tarkoitus. Tällöin liikennejärjestelmä perustuisi edelleen ensisijaisesti henkilöautoiluun. Seudullisen pendelöinnin kannalta malli kytkeytyy huonosti päätieverkkoon, eikä edes yhteys Metsäkaltevan keskukseen ole luonteva.

Myöskään Tuusulan kunta ei kannattanut tämän osin Jokelan taajamaan tukeutuvan mallin toteutumista.

Siten Yhdistelmärakennemalli 3+4 voidaan nähdä lähinnä teoreettisena ihannemallina erityisesti aseman ympäristön liikennejärjestelmän ja ekologisten käytävien järjestämisen osin.

0+ -vaihtoehto

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. (Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry)

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 esitetystä muodosta tuhoaisivat Salpausselän reunaa pitkin pohjoiseen kulkevan, vähintään maakunnallisesti merkittävän metsäekologisen yhteyden. Lisäksi tulisi poistaa Hyvinkään lentokentälle osoitettu rakentaminen. (Suomen Luonnonsuojeluliitto ry, Uudenmaan piiri)

Rakennemallissa on esitetty rakennettavaksi asuinrakentamista (AKR, 83 ha, 50 as/ha, 4153 as). Mikäli kaupungilla on intressejä lentokenttäalueeseen, toivomme asianmukaisia neuvotteluja ja selvityksiä. Lentokenttäalueen omistaa Metsähallitus, vuokralaisina ovat Puolustusvoimat, Hyvinkään Ilmailukerho ry ja Konekorhonen Oy. (Hyvinkään Ilmailukerho ry)

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. ... Mainittujen alueiden kehittäminen on järkevää tulevaisuuteen tähtäävää toimintaa. Hyvinkäläisten tulee olla yhdenvertaisessa asemassa keskenään: kaupungin eri puolilla olevia asuinalueita tulee kehittää tasapainoisella tavalla. ... 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. (M12)

Tiivistetään rakentamista Hyvinkään keskustan alueella, otetaan tarpeen mukaan vähitellen uusia asuinalueita käyttöön. Kaupunki laajenee yhtenäisenä ja kunnallistekniikkaa ei tarvitse kertarysäyksellä luoda Palopuron kaltaiselle vaikeasti rakennettavalle savimaalla. ... 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. (M14)

0+ -vaihtoehto tai tähän vaihtoehtoon liittyvä Hyvinkään keskustaajaman ja erityisesti sen keskusta-alueen täydentäminen, tiivistäminen ja korkeampi rakentaminen oli monen kyläläisen suosikkivaihtoehto. Keskustaajaman täydentäminen onkin seuraavan 15 vuoden ajan Hyvinkään keskeinen kaavoitusstrategia erityisesti kerrostaloasumisen osalta. Merkittävimmät uudet kerrostaloalueet, Hangonsilta ja Urakansuu - Koritsooni, sijoittuvat aivan ydinkeskustaan eheyttäen sen hajanaista rakennetta. Näiden jälkeen uudistuotantoon soveltuvat alueen keskittyvät Metsäkaltevaan ja myöhemmin tarvitaan Palopuron (tai korvaavan alueen) rakentamista. Samalla odotetaan erityisesti keskeisellä Hämeenkatu - Uudenmaankatu –akselilla vanhojen rakennusten korvaamista tai korottamista lisäkerroksilla, Hyvinkään ydinkeskustan silhuetti muodostuu entistä korkeammaksi. Myös laitaosien vanhojen pientaloalueiden odotetaan tiivistyvän ja täydentyvän joiltakin osin. Lisäksi Nummenmäen pääosin erillispientaloalueeksi kaavoitettu osayleiskaava-alue odottaa uudelleenarviointia: päivittäistavarakaupan palveluverkoston arvioinnissa löydettiin uuden supermarket-yksikön tarve taajaman pohjoisosista, ja Nummenmäen alueen eteläosa Hämeenkadun päässä voisi muodostua pohjoisen keskuksen paikaksi, mikäli alueen ratkaisua osin tehostettaisiin. Toisaalta alue odottaa Hyvinkään lentokenttään liittyviä ratkaisuja: mikäli kentälle on tarpeen osoittaa nykyistä enemmän lentotoimintoja, ympäristöluoppaan liittyvät melutarkastelut saattavat tehdä suuren osan alueesta kelvottomaksi asuinrakentamiseen. Joitakin rakennemalliin liitettyjä rakentamisalueita pidettiin ekologisten vaikutusten perusteella toteuttamiskelvottomina.

Uuden asemanseudun toteuttaminen

Rakentaminen tulee tapahtua järjestelmällisesti edeten alue kerrallaan rakentaen. Näin alueelle saadaan bussireitin varrelle riittävä käyttäjäpotentiaali kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämiseksi. (HSL)

Tiiviin asumisen tulee kytkeä ajoitusmääräyksellä uuden juna-aseman käyttöönottoon. (Uudenmaan ELY-keskus)

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. 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. (M13)

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. (M14)

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. ... Haja-asutusluonteinen rakentaminen Palopurolla turvaa parhaiten sen maatalouselinkeinot sekä ympäristö- ja kulttuuriarvot. (M12)

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."(M12)

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. (M13)

Koska mitä todennäköisimmin kaavoitus kuitenkin etenee Hyvinkään eteläpuolelle, niin esittäisin omana näkemyksenäni seuraavaa: isot kerrostalokompleksit kuuluvat lähelle kaupungin keskustaa tai taajama-alueetta, esim. Palopuron pysäkin

(Cityn) alueelle. Jollei kaavoitusta ole tehty vielä linjojen Hyvinkään puoleiselle alueelle, niin toivoisin rakentamisen alkavan etenemään sieltä rauhallisesti Palopurolle päin mm. metsäalueet rautatien eteläpuolella huomioiden. (M16)

Houkutellaan siis ihmisiä Palopuron kylään: Maalaismaisema, rauhallisuus, mutta toisaalta kaupungin läheisyys. Välttää rakentamista. ... 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. (M17)

Koska näiden uusien radanvarren yhdyskuntien edullisuus perustuu tehokkaan ja nopean raideliikenteen käyttöön liikkumisen runkoyhteytenä, edelletään tiiviin asumisen toteuttaminen kytkettäväksi ajoitusmääräyksellä uuden juna-aseman käyttöönottoon. Jakokehitettävä ja osayleiskaavaaluonnoksen pohjaksi valittava rakennemalli johtaa myös Hyvinkään yhdyskuntarakenteen laajentamisstrategian valintaan.

Lähtökohtana esitettiin tiivistyvän pääradan varren uuden "ratahelminauhan helmen", peruspalveluiltaan itsenäisen tytärkaupungin, toteuttamista. Hyvinkään olosuhteissa uuden kokonaan uuden rakentamisalueen toteuttaminen kestää kuitenkin niin pitkään, että syntyy epäily toistensa ehtona olevien toteuttamiskynnysten ylittymiselle. Lähijunaseisakkeen vaatiman väestöpohjan saavuttaminen, palveluvarustuksen syntyneeseen vaadittavan väestöpohjan kertyminen ja yhtiömäistä rakentamista vetävän palvelukeskuksen syntyminen uhkaavat synnyttää muna-kana -ongelmakierteen, joka estää muun kuin ehkä pientalorakentamisen toteutumisen.

Tässä suhteessa Palopuron alueen toteuttaminen perinteisen taajaman laajentumisalueen kaltaisena voisi varmistaa palvelujen ja aseman vaatiman väestöpohjan kertymisen. Toteuttamiskelpoisen Palopuron asemanseudun lähtökohdaksi muodostuukin luontevimmin rakenteilla olevan Metsäkaltevan alueen väestöpohja. Palopuron asema sijoittuisi Metsäkaltevan yleissuunnitelmassa osoitetun rakenteen kaakkoisosaan.

Palopuron asemanseutuyhteiskunnan alkuvaiheen muodostaisi maankäytön tehostaminen tulevan asemanpaikan läheisyydessä. Rakentaminen etenisi järjestelmällisesti alue kerrallaan. Näin alueelle saadaan bussi-reitin varrelle riittävä käyttäjäpotentiaali kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämiseksi.

Lähijunaliikenteen kehittämisen ja uuden pysähtymispaikan käyttöönotto vaativat myös pääradan parantamistoimien toteuttamista, mutta esim. Jokelaan saakka lisäraiteita tuova 2. vaihe pitäisi olla valmis jo ennen vuotta 2015, paljon ennen ennakoitua Palopuron aseman käyttöönottoa.

Uuden asemanseutuyhdyskunnan vaihtoehdot

Kestävän kehityksen mukaista ja taloudellisinta on asuttaa ihmisiä sinne, jossa on jo toimiva vesi-, viemäri- ja liikenneverkosto. ... Siksi yhdistyksemme pitää parhaana sitä periaatetta, että uudet asuinalueet sijoitetaan olemassa olevalle kaupunkialueelle. (Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry)

Lähiötä on Suomessa jo riittävästi, Palopuroa ei ole viisasta edes haaveilla pilattavan lähiörakentamisella. (M5)

Lähiötä on Suomessa jo riittävästi, Palopuroa ei ole viisasta edes haaveilla pilattavan lähiörakentamisella. 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. (M12)

Hyvinkään vetovoima voisi olla nykyistä selkeämpi keskusta, jossa on monipuoliset palvelut. ... Hyvinkään nykyisiä asuinalueita ja ydinkeskustaa tulee tiivistää. Tämä kattaa lähivuosisikymmenien aikana suuren osan Hyvinkään väestöennusteiden mukaisesta asuntotarpeesta ja on kuntatalouden kannalta järkevä ratkaisu. ... Hyvinkään keskustan (ei Palopuron) tulee olla 'tiivis urbaani palvelujen ja asumisen keskus' jossa lähipalvelut ovat helposti saavutettavissa myös kävellen ja pyörällä. ... Tampereen mallin mukaan päärata voidaan myös kattaa ja ottaa asuntotuotantoon. Nämä kaikki keinot auttavat tiivistämään nykyistä keskustaa ja luomaan tilaa uusille asukkaille. (M12)

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 (M13)

Uuden asemanseudun toteuttamista kritisoivat ensi sijassa luontojärjestöt ja osa kylän maanomistajista/asukkaista. Vaihtoehdoiksi on esitetty keskustaajaman ja erityisesti kaupunkikeskustan täydennysrakentamista ja tiivistämistä sekä Palopuron alueen kehittämistä maaseutumaisena ja maaseutuelinkeinojen ehdoilla. Näiden näkemysten esittäjät eivät siis kannattaneet myöskään 0+ -vaihtoehtoa esitetyssä muodossaan.

Esitetty Palopuron haja-asutusmainen tai harvaan rakennettaviin pientalosaarekkeisiin perustuva ratkaisu ei mahdollista uuden lähijuna-aseman toteuttamista eikä muitakaan kestäviä liikennetarkoituksia. Lisäksi pitkällä aikavälillä tarvitaan korvaavia uudisalueita, esim. Nummenmäen alueen kaavaratkaisun tehostamista ja lentokentän alueen ottamista asuinrakentamiseen.

Toisaalta maaseudun ja kaupungin/ taajama-alueen välisen vuorovaikutuksen (metropolimaaseutu, Palopuron argoekologinen symbioosi –hanke) kehittämistä pidetään tärkeänä. Yleiskaavan tulisi tukea maaseudun ja kaupungin välistä luontevaa vuorovaikutusta: lähiruokaa, energiantuotantoa maatilojen sivuvirroista tuotettavalla uusiutuvalla energialla kuten biokaasulla, virkistysmahdollisuuksia jne. .

Maaseutumainen rakentaminen ja yritystoiminta

Aktiivinen maaseutu liittyy kaupunkiasumisen rinnalle luontevasti. Maaseudun arvo ruoantuottajana tulee muuttamaan radikaalisti 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. (M2)

Alueella tulisi sallia jatkossa myös maaseutumainen asuminen. Esimerkiksi Palopuron symbioosin kaltainen toimintamalli lisää maaseutuyrittämistä ja luo uusia työpaikkoja. Yleiskaavan tulisikin tukea maatalojen yhteyteen tapahtuvaa rakentamista. ... Kaavoituksen tulisi tukea yritystoiminnan suorita ja epäsuoria tarpeita, esim. yrittäjien ja heidän henkilökuntansa asuntorakentamista. (M5)

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. Palopurulle ollaan kehittämässä ravinne- ja energiaomavaraista tuotantomallia, Palopuron agroekologista symbioosia. Toivon, että yleiskaava tukee näitä suunnitelmia (blogs.helsinki.fi/palopuronsymbioosi). (M6)

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. (M6)

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. ... 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. ... Toivon, että luontoselvityksen tekijä ja kaupungin kaavoituksen päättäjät poistavat/ muuttavat [luontoselvitykseen] lohkon perustiedoiksi ” Talousmetsä ”. (M18)

Oleellista ovat yhtenäiset hoidetut peltoaukeat, jotka ovat mahdollistaneet myös merkittävän luomutuotannon kehittymisen alueelle. Luomuun liittyvä yritystoiminta on edelleen monipuolistumassa ja kehittymässä alueella. (M13)

Haluaisimme, että tilamme pellot (n.2ha) säilyisivät viljelykäytössä myös tulevaisuudessa. (M9)

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. ... Haja-asutusluonteinen rakentaminen Palopurolla turvaa parhaiten sen maatalouselinkeinot sekä ympäristö- ja kulttuuriarvot.... 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 kestävä kehityksen mukaista asumisen ekologiaa Hyvinkäällä varsinkin, kun hintana on olemassa olevan kyläyhteisön ja maaseutumiljöön tuhoutuminen. Tämäkö on Hyvinkään käsitys kestävästä asuinympäristön kehittämisestä? (M12)

Palojoen ja Heikinojan ympäristön laakeat savialangot on jätetty rakentamisen ulkopuolelle kaikissa rakennemalleissa jo tulvaherkkyiden ja rakentamiseen huonosti sopivan maaperän vuoksi. Kun suunnittelun painopiste keskittyy jatkossa rakennemallin 2 jalostamiseen ja siten suunnittelualan pohjoisosiin, joudutaan tekemään valintoja mm. Palojoen yläosan (Jokelantien länsipuoli) ja Haapasaarentien pohjoispuolisen alueen käsittelystä. Näiden alueen rakentamiseen ottamista vastaan puhuvat maisemalliset, kulttuurihistorialliset ja luontoarvot, maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden osoittaminen tämän vyöhykkeen poikki.

Maatalouden toimintaedellytysten arvioimisessa kiinnitetään huomiota myös muiden toimijoiden kuin Palopuuron agroekologisen symbioosin jäsenten tarpeisiin.

Alueen kaavoituksen lähtökohtana on, että laadukkailla suunnitteluratkaisuilla niin maatalous ja siihen liittyvä elinkeinotoiminta, arvokkaat luonnonympäristöt kuin uudet asuinalueet niihin liittyvine ulkoilu- ja virkistysalueet voivat paitsi sijaita toistensa naapuruudessa myös saada toisistaan uudenlaisia synergiahyötyjä.

Liikennejärjestelmä, liikennemuodot ja väylät

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.

Maankäytön keskittäminen radan varteen on perusteltua ja lisää joukkoliikenteen käyttöä. Rakennemallien väestöpohjaksi on asetettu aseman vaikutusalueeksi 2,5 kilometrin säteellä 10 000 – 15 000 asukasta tai työpaikkaa. HSL pitää tätä hyvänä lähtökohtana, jotta joukkoliikenne olisi kohtuullisen kustannustehokasta, jolloin se on bussiliikenteen operoinnin kannalta kustannustehokas vaihtoehto. ... Palopuron rakennemalleista HSL:n näkemyksen mukaan malli 2 tarjoaa parhaat edellytykset kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestämiselle ja kestäväälle liikkumiselle. Mallin pohjalta voidaan esimerkiksi täydentää Metsäkaltevan alueen linjastoa uutta Palopuroa palvelevaksi, jolloin se on bussiliikenteen operoinnin kannalta kustannustehokas vaihtoehto. (HSL)

Palopuron alueen liikennemäärien vaikutukset ulottuvat selvästi Tuusulaan ja Järvenpään. Liikenneverkon kuormitus-tarkastelut 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 käynnistyy jo kuluvana vuonna. (Tuusulan kunta)

Hyvinkää on levittäytynyt niin laajalle alueelle, että tarvitaan joka tapauksessa toimiva joukkoliikenne ja vielä tätäkin paikkaamaan useissa perheissä myös henkilöauto. ... Suunnitelmat ovat vanhanaikaisia suhteessa siihen, miten nykytyö on muuttunut. Yhä harvempi matkustaa lähijunalla aamuin illoin pääkaupunkiseudulle töihin, etätyö ja aikatyö lisääntyvät. Ympäristöystävällisen liikkumisen muodot moninaistuvat eivätkä ne tulevaisuudessa rakennu yksinomaan raideliikenteen varaan. ... Tekniikan kehittyessä bussit on lähitulevaisuudessa mahdollista uudistaa hybridikäyttöisiksi, jolloin raideliikenne ei jää ainoaksi ekologiseksi vaihtoehdoksi. Henkilöautojen päästöt ovat myös koko ajan pienenevässä. Sähkö- ja hybriditekniikka kehittyä ja näin henkilöautokin vähitellen pääsee huonosta maineestaan. ... (M12)

Olettama raideliikenteen käytöstä päivittäiseen liikkumiseen nojaa täysin siihen, kuinka tiuhoiksi vuorovälit muodostuvat. Ihmisillä on tarve liikkua myös iltaisin ja viikonloppuina harrastuksiin ja töihin. ... Tekniikan kehittyessä bussit on lähitulevaisuudessa mahdollista uudistaa hybridikäyttöisiksi, jolloin raideliikenne ei jää ainoaksi ekologiseksi vaihtoehdoksi. Henkilöautojen päästöt ovat myös koko ajan pienenevässä. Sähkö- ja hybriditekniikka kehittyä ja näin henkilöautokin vähitellen pääsee huonosta maineestaan. (M13)

Palopuron asema pyritään sijoittamaan siten, että siitä muodostuu luonteva eri kulkumuotojen vaihtopaikka, Etelä-Hyvinkään intermodaalinen solmu.

Asemanlähiympäristö pyritään rakentamaan riittävällä tiiveydellä, jotta asema ja sen ympäristön palvelut olisivat luontevasti tavoitettavissa kävellen ja pyöräillen mahdollisimman suurelle osalle asemanseudun asukkaista. Alueen rakenne ja sijainti ovat hyvin tärkeitä kulkumuotoon vaikuttavia tekijöitä.⁴ Mitä kompaktimpi alue on, sitä lähempänä päivittäin tarvittavat kohteet ovat ja sitä helpompi ne on saavuttaa kestäväillä liikkumistavoilla. Erityistä huomiota tulee kiinnittää Hyvinkään keskusta ja Palopuron aseman väliseen suhteeseen ja näiden kahden keskuksen välisen liikkumisen tapoihin. Palopuron keskustasta on tärkeää saada palveluiltaan vahva. Tämä tukee jalankulkukaupungin muodostumista aseman ympäristöön ja siten autottomien talouksien ja vain yhden auton talouksien määrän kasvua.

Alueelle on kaavoitettava ja rakennettava riittävästi tilaa kaupalle ja muille palveluille. Erilaisia alueita tarkasteltaessa on havaittu, että monipuoliselle alueelle tarvitaan palveluille tilaa 1,5 kerros-m²/asukas ja saman verran kaupalle. Palopurossa tämä tarkoittaa, että kaupalle ja palveluille on varattava 30 000 kerros-m². Jos

⁴ Palopuron rakennemallien liikenteellinen arviointi. WSP Finland, 18.2.2016

tällaista tilaa ei ole, on kaikki palvelut haettava Hyvinkään keskustasta ja paine alueelta ulos suuntautuvien matkojen tekemiseen kasvaa.

Samalla tunnustetaan se, että raideliikenne ei voi palvella kaiken tyypisillä matkoilla. Jo Hyvinkään sisäisessä liikenteessä on lukuisia keskustojen ulkopuolisia keskittymiä, joiden saavutettavuus perustuu ensisijaisesti auton käyttöön (laajat työpaikka-alueet, Sveitsinportaalin tilaa vaativan kaupan alue, jopa Sairaalanmäki). Palopuron toteuttaminen laajentaa edelleen matkojen kysyntää verkostomaisempaan suuntaan, jolloin saavutettavuus esim. perinteisellä keskitetyllä paikallisbussilinjastolla jää puutteelliseksi. Tätä paikkaamaan tarvitaan esim. kehittyviä kevyitä sähköisiä tai sähköavusteisia kulkuneuvoa tai uusien joustavien tilausperusteisten kyytipalveluiden ilmaantumista. Myös näiden osalta Palopuroin asema tulee olemaan merkittävä solmu- ja vaihtopiste.

Myös yksityisautoilun merkitys säilyy. Yksityisautoilu ei ole toivottavin ratkaisu tiiviiden keskustojen matkoihin - ei välttämättä päästökysymyksen vaan autojen (sekä liikkuvat että ennen kaikkea pysäköidyt) suuren tilantarpeen kannalta: yksityisautoilua varten varatut liikennetilat ovat olleet tärkein kaupunkirakennetta hajottava tekijä, ja tämän hajoamisen tuottama etäisyyksien kasvu taas on omiaan luomaan yhä suurempaan autoriippuvuuteen johtavaa kierrettä.

Palopuron alueen päivässä synnyttämä liikenne on: 10 000 asukasta x 3 matkaa/päivä = 30 000 matkaa.

Asemien kysyntä- ja maankäyttöselvityksessä esitetyllä mallilla on arvioitu Palopuron seisakkeen junamatkustajien määriä. Rakennemallivaihtoehdoissa Palopuron aseman matkustajien matkamääräksi on arvioitu 1 800–2 000 matkaa/ arkivuorokausi. Tällöin junan kulkumuoto-osuus on 11–13 %. Kun pääosa väestö asuu aseman vaikutusalueella, linja-autoliikenteen kulkumuoto-osuus jää pieneksi. Siten joukkoliikenteen kokonaiskulkumuoto-osuutena voidaan pitää samaa 11–13 %.

Pääkaupunkiseudulla henkilöautomatkoja on noin kolmannes kaikista matkoista. Osuuden pieneneminen johtuu joukkoliikenteen kasvaneesta osuudesta. Kävelyn ja pyöräilyn osuus on pienissä taajamissa itse asiassa suurempi kuin pääkaupunkiseudulla. Tähän vaikuttavat pienten taajamien koon vuoksi siellä tarvittavat lyhyemmät matkat.

Pääkaupunkiseudun kulkumuotojakaumalla Palopuro synnyttäisi noin 10 000 automatkaa päivässä. Jos liikenne jakautuisi tasan etelään ja pohjoiseen Palopurosta, olisi Jokelantien liikennemäärä noin 10 000 ajoneuvoa päivässä. Nykyistä pienemmillä huipputuntiosuuksilla tien välityskyky riittäisi, mutta liikennemäärä ei vastaisi tien teknistä tasoa tai sitä ympäristävää maankäyttöä.

Hollannissa Utrechtin kaupunkiseudulla sijaitsevassa Houtenissa kaikista alle 7,5 km:n matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen 63 %. Kaupunki on tosin huomattavasti Palopuroa suurempi, joten sieltä muualle suuntautuvia matkoja on suhteessa vähemmän. Vastaavalle tasolle Palopurossakin olisi pyrittävä, jotta syntyvä autoliikenne pystytään hoitamaan Jokelantiellä. Hyvinkään keskustaaajamassa kävelyn ja pyöräilyn osuus on jo suuri, yhteensä 38 % Tämä perustuu osaltaan siihen, että kaupunkirakenne on tiivis, ja matkoista yli puolet on alle 3 kilometrin pituisia. Hyvinkään kestävän liikkumisen ohjelmassa on asetettu kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden tavoitteeksi 60 % vuonna 2030.

Lähijunaliikenteen kehittäminen

Arvioitaessa alueelle valittavaa joukkoliikennemallia tulee huomioida matkustajien kokonaismatka-aika eli vuoroväli, mahdollinen vaihto-aika ja matkustusaika. Pysähdys Palopuron asemalla tulee kuitenkin lisäämään aseman kautta kulkevien junamatkojen matkustusaikojen. ... Parhailaan 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 tunnitaiselle 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 toteu-

tuksen ajoituksen eri vaiheissa. (HSL)

Mielestämme Hyvinkää ei tarvitse toista rautatieasemaa sisäistä liikennettä varten, ellei sitten kaupunki ole ajamassa alas palveluitaan niin, että ne pitää junaa käyttäen hakea toisaalta. (M10)

Palopuron suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös VR:n näkemykset: se on lopettanut pääradan varrelta pieniä asemanseutuja, koska niissä junalla kulkevia asiakkaita on liian vähän. ... 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. (M12)

Pasila – Riihimäki –välityskyvyn ensimmäisessä vaiheessa kehitetään ensisijaisesti liikennepaikkoja sekä rakennetaan lisäraide Ainolan ja Purotan välille. Hyvinkään liikennepaikalla tehdään vaihdejärjestelyjä. Toisen vaiheen lopputuloksena saavutetaan yhtenäinen neliraiteinen rata Keravan ja Jokelan välille. Pikajunat kulkevat koko matkan keskiraiteita ja lähijunat reunaraiteita. Palopuron aseman ratatekniset toteuttamisedellytykset ovat olemassa tämän jälkeen. Toisen vaiheen arvioidaan valmistuvan vuoteen 2025 mennessä. Pääradan parantamisen myötä lähiliikenteelle vapautuu lisää kapasiteettia, jolloin on mahdollista tihentää asemilla pysähtyvien junien vuoroväli 30 minuutista 20 minuuttiin. Tällöin junan houkuttelevuus lisääntyy. Lisäraiteiden osuudella olisi mahdollista liikennöidä useamminkin, mutta tarjonnan kasvattamista rajoittaa pääradan kapasiteetti Keravalta Helsinkiin.

Palopuron aseman toteuttaminen Jokelan ja Hyvinkään välille edellyttää radan kapasiteetin säilyttämiseksi todennäköisesti samanlaista asemaratkaisua kuin yhteysvälin muillakin asemilla eli lähijunien lisäraiteiden rakentamista reunoille ja reunalaitureiden rakentamista. Tämän tyyppisen aseman ja aseman vaatimien raiteiden ja tekniikan rakentaminen maksaa arviolta noin 25 miljoonaa euroa. Se, tarvitaanko koko Jokelan ja Palopuron väliselle matkalle kaksi lisäraidetta, selviää tarkemmalla rautatieliikenteen suunnittelulla ja riskien arvioinnilla. Kahden lisäraiteen rakentamiskustannukset ovat yleissuunnitelman kustannustason perusteella arvioituna noin 9 miljoonaa euroa / kilometri. Jos uusi asema toteutetaan rakentamalla lisäraiteet radan molemmin puolin, ei missään rakennemallivaihtoehdossa ole ratateknistä estettä säilyttää vaihteet edelleen samalla paikalla. Nykyisen radan vaihteet voivat sijaita myös uuden aseman kohdalla. Lisäraiteen vaatimien vaihteiden sijoittaminen nykyisiin vaihteisiin nähden vaatii tarkempaa suunnittelua.

Kun Palopuron osayleiskaavassa tehdään valinta tulevasta asemanpaikasta ennen luonnoksen nähtäville asettamista (vuoden 2017 aikana), olisi jo pääradan parantamishankkeen suunnittelussa syytä varautua tulevan pysähtymispaikan suunnitteluun esim. tilavaruuden sekä radan teknisen suunnittelun osalta. Samoin tulisi varautua uuden yhteiskunnan tiivistä rakennetun keskustan toteutumiseen aseman ympärille, todennäköisesti radan molemmille puolille. Hankkeessa tulisi arvioida asemanseutukeskustan alueella tarpeellisten radan ylittävien tai alittävien poikittaisten liikenneväylien tarve (sekä moottoriajoneuvokatuja että kevyen liikenteen väylien osalta) ja luoda näille toteuttamismahdollisuudet (tai toteuttaa nämä jo hankkeen yhteydessä, vaikka lähijunien pysähtyminen Palopurolle alkaisikin vasta myöhemmin).

Lähijunaliikenteen junavuorotarjonnan kehittäminen voidaan jakaa kahteen toimintakenttään. Raidekapasiteetin, junakaluston ja muun raideinfran asettamien rajoitteiden poistamiseen on kaavoituksen ja muun teknisen suunnittelun toimintakentän piirissä, ja sen tulokset ovat helposti kaavoituksen helposti ennakoitavissa ja hyödynnettävissä. Tosin kehittämishankkeiden investoinnit kuuluvat taas sitten politiikan ja talouden toimintakenttään, jossa eri sektoreiden sinällään peruteltuja tarpeita sovitetaan käytössä oleviin rajallisiin resursseihin. Samoin liikennepalvelujen tilaamiseen, tuottamiseen liittyvän säätelyn toimintaympäristön muutokset (kilpailun vapauttaminen rautateiden matkustajaliikenteessä, liikennekaari-hanke jne), joilla viime kädessä säädellään junatarjontaa, kuuluvat poliittisen ja taloudellisen toimintakentän piiriin, eikä niitä voi eikä ole lyhyellä tähtäimellä tarpeellista ennakoita kaavoituksessa, jonka tarkoituksena on rakennetun ympäristön ja infrastruktuurin mahdollisuuksien ja resurssien varaaminen tulevaisuuden (oletettavasti kasvaviin) tarpeisiin.

Tällä hetkellä lähijunaliikenteen tilaaja on Helsingin seudun liikenne HSL. Liikenteen suunnittelun hoitavat HSL ja liikennöinnistä vastaava VR yhdessä. VR:llä on siten lähinnä tuottajan rooli. Lähivuodet saattavat tuoda muutoksia tähän järjestelyyn, mutta ne eivät poista ensimmäisenä toimintaympäristönä mainitun rai-deinfran ja junaliikenteen kapasiteetin kehittämisen tavoitteita, jotka ovat puolestaan kaavoituksessa ensisi-jaisesti käsiteltäviä kysymyksiä.

Rakennemallivaihtoehdoissa Palopuron aseman matkustajien matkamääräksi on arvioitu 1 800–2 000 mat-kaa/ arkivuorokausi. Aseman matkustajamääriin vaikuttaa maankäytön tiiviys erityisesti aseman ympäristös-sä. Laskelma perustuu vuoden 2008 aineiston pohjalta laadittuun malliin. Monien mallin pohjana olevien asemien ympäröivä maankäyttö ei ole tiivydeltään sellainen, johon Palopurossa on mahdollista päästä. Sa-moin mahdollisuus päästä junalla oman kaupungin keskustaan saattaa lisätä junan suosiota. Näin matkoja junalla voi olla laskelmia enemmän. Esimerkiksi Keravalla ja Järvenpäässä maankäyttö sijoittuu hyvin ase-maan nähden ja todelliset junan käyttäjämäärät ovat selvästi mallin arvioita suuremmat.

Liityntäpysäköinti ja -liikenne

Autojen liityntäpysäköinti tulee suunnitella vuorottaispysäköinnin pohjalta aseman yhteyteen. ... (HSL)

Palopuron asemanseudun yhteyteen tulee suunnitella toimivat liityntäyhteydet vaihtopysäkkeineen ja liityntäpysäköinti-alueineen (niin pyörä- kuin autopysäköinti). Liikennevirasto pitää hyvänä, että kaavatyössä pyritään ennakoimaan lii-kennejärjestelmän ja liikkumismuotojen kehitysyö tulevana vuosikymmeninä. (Liikennevirasto)

Palopuron alueen suunnittelun näkökulmasta erityisen tärkeää on hyvät, sujuvat ja esteettömät reitit asemal-le ja liikenneverkon suunnittelu siten, että kävely ja pyöräily ovat kilpailukykyisimmät liityntäkulkumuodot. Tämä asettaa haasteen liikenneverkon ja ympäristön toteutussuunnitteluun.

Helsingin metroasemilla on tehty kyselytutkimus, jossa noin 1,2 kilometrin etäisyydelle kävely on suosituin tapa saapua asemalle. Bussilla ei saavuta asemalle aivan lähiympäristöstä vaan noin yhden kilometrin etäi-syydeltä alkaen. kaikille junille. Liityntäbussiliikenteen ollessa harvempaa korostuu pyörän käyttö asemalle saapumiseen. Pyörällä ollaan valmiita saapumaan asemalle myös varsin etäältä. Henkilöautoa käytetään useasti vasta pidemmällä matkoilla asemalle saapumiseen. Tutkimus korostaa, että maankäytön tulee olla tiivistä aseman ympäristössä. Toimiva liityntäbussiliikenne edellyttää yhteyttä kaikille junille. Rakennemallien liikenteellisen arvion perusteella Palopuron liityntäliikenteeksi riittäisi (rakennemallissa 2) yksi Hyvinkään keskustan suuntaan johtava bussilinja, Metsäkaltevan linjan jatke.

Hyvinkää on mukana HSY:n vetämässä Elinvoimaiset asemanseudut (ELIAS) hankkeessa, jossa kehitetään tulevaisuuden rautatieasemia ja niiden ympäristöjä Helsingin seudulla. Eräs olennainen pääradan kehitettä-viä asemia kuvaava termi on "multimodaalinen solmu", jolla tarkoitetaan asemien ympäristön merkitystä siir-ryttäessä mahdollisimman sujuvasti ja vaivattomasti kulkumuodosta toiseen. Lähijunaliikenne on vain eräs multimodaalisissa solmuissa tarjolla olevista kulkumuodoista. Palopuron aseman ympäristöön sijoittuisi mää-ritelmällisesti ainakin vaikutuspiiriään varten tarvittavat liityntäpysäköintialueet autoille ja polkupyörille. Lisäk-si aseman kautta liikennöivät Hyvinkään paikallis- ja seutuliikenteen bussilinjat. Tulevaisuuteen suuntautu-vana aseman kehittämisessä tulee seurata tarkasti mm. uusia keveitä sähköisiä kulkuneuvoja, uusia sähköi-siä liikkumista helpottavia ja kulkumuotojen vaihtoa helpottavia sähköisiä palveluja ja MaaS (Mobility as a Service, liikkuminen palveluna) –ajattelua, liikenteen automatisoitumista sekä jakamistalouden kehittymistä. Henkilöautoilun eräs suuri ongelma on yksityisautojen alhainen käyttöaste, jolloin keskimääräinen auto on käytössä keskimäärin vain 2% elinkaarestaan. Liikenteen sähköistymisen, automatisaation ja uusien mobiilipalvelujen seurauksena auton käytön käyttötapa voi muuttua merkittävästi Palopuron toteuttamiseen men-nessä tai alueen rakentamisen aikana. Nyt nopeasti etenevän mutta pitkällä aikavälillä epävarman kehitys-trendin vuoksi asiasta ei kannata tehdä liian nopeasti sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollisesti johtavat vääriin systeemitason ratkaisuihin. Sinällään esim. alkuvaiheessaan maantasaisena toteuttavat liityntäpysäköinti-kentät voivat olla helposti myöhemmin muunneltavissa oleva ratkaisu.

Maantiet ja päätieverkko

Itäinen radanvarsitie on osoitettu kaikissa rakennemalleissa pitkän aikavälin ohjeellisena linjauksena. 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. (Uudenmaan ELY-keskus)

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

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. ... Järvenpään näkökulmasta keskeinen kysymys on turvata Palopuron asemansseudulle tulevan kaupunkirakenteen yhteydessä päärataa myötäilevän seudullisen liikenneverkon toiminta. Jokelantie on keskeinen Järvenpään ja Hyvinkään välinen yhteys sekä moottoriajoneuvoliikenteelle että pyöräilylle.

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. logistiikka Vuosaaren sataman ja Hyvinkään pohjoisen moottoriteliittymän välillä. (Riihimäen kaupunki)

Itäinen radanvarsitie tulee ottaa kokonaisuudessaan liikenneselvityksessä tutkittavien joukkoon yhtenä vaihtoehtona ohjata etelään suuntautuvaa liikennettä. (Tuusulan kunta)

Uuden Palopuron ydin sijoittuu aseman ympärille, todennäköisesti radan molemmin puolin. Alueen sisäinen liikenne suuntautuu ytimeen. Tavoitteena on, että alueen sisäinen liikenne hoituisi pääosin kävellen, pyöräillen tai erilaisilla kevyillä sähköisillä kulkuneuvoilla. Uuden Palopuron idealisoitu liikennejärjestelmä näkyy parhaiten yhdistelmärakennemallissa 3+4. Siinä kevyen liikenteen liikenneverkko on sisäsyöttöinen, mukaan lukien radanvarren pyörätie Hyvinkää – Jokela – Järvenpää. Vastaavasti aseman ympäristön ja Palopuron keskusta-alueen moottoriajoneuvoliikenteen verkko olisi tavoitteellisesti ulkosyöttöinen, jolloin Jokelantie kiertäisi jollain tavalla keskustan ympäri. Kyseessä olisi merkittävä investointi, eikä se lukeutuisi ensimmäisessä vaiheessa toteuttaviin. Rakentamisen edetessä jouduttaisiin pitkään sietämään puolittaista järjestelmää, jossa vilkas seudullinen väylä jakaa Palopuron keskustaa kahtia pääradan takaa. Vaihtoehtoisesti Jokelantie säilyy nykyisessä paikassaan, jolloin rata ja Jokelantie muodostavat yhdessä tiiviin liikennekorridorin, jonka haittoja voidaan käsitellä yhtenä pakettina, esim. melukysymysten hallinta ja poikittaisten kevyen liikenteen väylien alitukset/ ylitykset. Tällöin asema todennäköisesti sijoittui radan itäpuolelle.

Kävely ja pyöräily

Polkupyöräilyn osalta Palopuron läpi on turvattu mahdollisimman suora ja hyvätasoinen pyöräilyn laatuvaäylä, joka palvelee lähipyöräilyn ohessa pitkämatkaista pyöräilyä. Jokelantien suuntainen pyöräreitti on sisällytetty osaksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmia. (Järvenpään kaupunki)

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. ... Pyöräilyn edistäminen on mallissa [RM 2] helpointa, koska alue tulee sijoittamaan varsin ideaalin pyörämatkan päässä Hyvinkään keskustasta. ...Tärkeä polkupyöräilyä edistävä hanke on Jokelantietä pitkin kulkeva Helsingin seudun pyöräilyverkoston laatuvaäylä, joka muodostaa tärkeän pyöräilyn yhteyden mm. kaupunkikeskukseen sekä toimii samalla pidempimatkaisen pyöräilyn runkoyhteytenä. (HSL)

Uuden Palopuron idealisoitu liikennejärjestelmä näkyy parhaiten yhdistelmärakennemallissa 3+4. Siinä kevyen liikenteen liikenneverkko on sisäsyöttöinen, mukaan lukien radanvarren runkopyörätie Hyvinkää – Jokela – Järvenpää, joka voidaan liittää sujuvasti Palopuro - Metsäkalteva –kokonaisuuden sisäiseen verkkoon. Ytimen ulkopuolella yhteydet hyödyntävät myös puistovyöhykkeitä, joiden läpi ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa moottoriajoneuvokatuja. Haastava suunnittelutehtävä on asemanympäristön yhdistäminen nyt rakentuvaan Metsäkaltevan keskusta: näiden välinen etäisyys on suhteellisen lyhyt, joten näiden kahden keskuksen välille tarvitaan luonteva työnjako koko Palopuron alueen toteutuksen joka vaiheessa. Lopputilanteessa Metsäkalteva toimii Palopuron alakeskuksena, jonka yhteydessä voivat sijaita mm. yhtenäisperuskoulu sillä paikalla, johon asemakaava on sen jo varannut. Koulun ei tarvitse eikä ole järkevääkään sijaita aivan asemanseudun vilkkaimmassa ytimessä.

Kulttuuriympäristö ja maisema, yleistä

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. (Keski-Uudenmaan maakuntamuseo)

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 MRL 41 §:n tarkoittamia arvoja, voidaan niille antaa osayleiskaavaa tarpeellisia suojelumääräyksiä. ... Kaupungin tavoitteena on kulttuuriympäristön osalta turvata kulttuurimaiseman arvot asemanseudun ympäristössä ja asukkaiden tavoitteena on säilyttää laajat ja hyvät peltoalueet sekä elinvoimaiset maatilat. Kulttuuriympäristön näkökulmasta tavoitteet ovat hyvät. ... Rakennemalleista 3 sekä yhdistelmämalli 3-4 turvaisivat parhaiten avoimet peltoalueet. Rakennemallien yleispiirteisyydestä johtuen niissä ei oteta kantaa muihin kulttuuriympäristöön liittyviin arvoihin, kuten esimerkiksi tilakeskusten arvokkaaseen rakennuskanteen. (Uudenmaan ELY-keskus)

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... Palopuron kulttuuriympäristö on osa Hyvinkään historiallista muistia ja sen arvon säilyminen osana monipuolista elinympäristöä on nykypäättäjien historiallinen velvollisuus.

Rakennemalli 1 Rakentaminen hävittäisi vanhan kulttuurimaiseman radan molemmilta puolilta. (Hyvinkään ympäristön-suojeluyhdistys ry).

Palopuron alueen kulttuuriarvoja koskevat selvitykset ovat tähän mennessä olleet ylimalkaisia, eivätkä riittäviä alueen kulttuurihistoriallisen arvon ymmärtämiseen. Tätä vaihetta Hyvinkään historiassa ei ole kunnolla dokumentoitu. ... (M12)

Maisemaan, kulttuuriympäristöön ja rakennuskantaan liittyvät vaikutukset on voitu tunnistaa olemassa olevien selvitysten, karttatyöskentelyn ja maastokäyntien kautta rakennemallityöhön riittävällä karkealla tarkkuudella, vaikka erillisiä ja ajantasaisia maisema- ja rakennuskulttuuriselvityksiä ei olekaan vielä ole voitu käynnistää. Etenkin maisemavaikutusten erot eri vaihtoehtojen välillä ovat olleet selviä. Valittavan rakennemallin jatkotyöstöllä voidaan lieventää haitallisia maisemavaikutuksia tiivistämällä alueen rakennetta. Myös suunnittelun pitkälle tulevaisuuteen ulottuvaa ajallista perspektiiviä voidaan supistaa niin, että osayleiskaavassa ratkaistaan lähinnä sellaiset taajamaisesti rakennettaviksi tulevat alueet, joiden toteuttaminen on välttämätöntä uuden asemanseudun luomiseksi. Toisin sanoen: pohjoisen aseman sijainninvalinta mahdollistaa Metsäkaltevan alueen väestöpohjan lukemisen tulevan Palopuron aseman vaikutuspiiriin, jolloin aseman toteuttamiseksi tarvittavan lisärakentamisen määrä vastaavasti supistuu. Tällöin voidaan lykätä päätöstä esim. Haapasaarentien varren ja Palojoen laakson mahdollisesta ottamisesta taajamarakentamisen piiriin seuraavan sukupolven arvioitavaksi.

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. (Keski-Uudenmaan maakuntamuseo)

[Uudenmaan] ELY-keskus pitää tärkeänä, että alueelta [1990-luvun lopussa] 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 MRL 41 §:n tarkoittamia arvoja, voidaan niille antaa osayleiskaavaa tarpeellisia suojelumääräyksiä... Rakennemallien yleispiirteisyydestä johtuen niissä ei oteta kantaa muihin kulttuuriympäristöön liittyviin arvoihin, kuten esimerkiksi

tilakeskusten arvokkaaseen rakennuskanteen. (Uudenmaan ELY-keskus)

Kaupunginmuseo 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.

Alueelle on käynnistetty maisemaselvitys, jossa tarkastellaan mm. maiseman perusrakennetta, kylärakenteen kehittymisen ja peltoalueiden muodostumisen historiaa sekä rakentamisen sijoittumista maisemassa. Tämän lisäksi tarvitaan erikseen rakennusinventoinnin päivitys ja täydennys sekä inventoitujen kohteiden uudelleenarvotus. Maisemaselvitykseen liittyvät karttatarkastelut ja maastotyöt tuottavat materiaalia myös rakennusinventoinnin täydennyskohteiden valintaan, itse inventoinnin pohjaksi ja arvotustyön taustatiedoiksi.

Inventointien tulokset arvotetaan työryhmässä / arviointikokouksissa, joiden kokoonpanoon kuuluvat kaavoituksen edustajien lisäksi Hyvinkään kaupunginmuseon ja Keski-Uudenmaan museon edustajat. Arvotettujen kohteiden tai alueiden huomiointitapa osayleiskaavoituksessa riippuu tavatuista arvoista.

Maisemaselvitys valmistuu kevään 2017 aikana ja sen tiedot ovat käytettävissä osayleiskaavaluonnosta laadittaessa.

Huomioita yksittäisten talojen tai osa-alueiden kulttuurihistoriallisista tai maisemallista arvoista

Olemme entisöineet Haapasaarentie 30 sijaitsevan kiinteistön ja säilyttäneet sen alkuperäisessä muodossaan, (ulkorakennusten kunnostus on käynnissä) ks. liitteenä oleva Hyvinkään taidemuseon tutkijan lausunto tämän tilan arvokkuudesta ja harvinaisuudesta: " ...Rakennukset kuuluvat kulttuurimaisemaan, joka näkyy esimerkiksi pääradalle. Haapasaarentie kuuluu alkuperäistä linjastaan noudattaviin Hyvinkään vanhimpiin teihin. Haapasaarentie on Hyvinkään kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten ja alueiden inventointiluettelossa luokiteltu II-I -luokkaan."... Hyvinkään kaavoituksessa suositeltiin talon entisöintiä (Lindqvist) kun v.1997 pohdimme talon entisöintiä tai uuden talon rakentamista.... Tilamme Mäkilän historia on osa Palopuron historiaa ja liittyy kiinteästi Knehtilän tilaan. (M11)

[Rakennemalli 1:n] Seisakkeen pohjoispään kohdalla sijaitseva Yli-Palojoen (Anttila) tila ja sen historiallinen miljöö täyttävät ELY-keskuksen ja Museoviraston edellyttämät maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävansuojelukohteen 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. (M12)

[Rakennemallin 1 asemanpaikan] lähietäisyydellä olevat maatilat ovat rakennusperinnöltään ja rakennetulta ympäristöltään arvokkaita säilytettäviä alueita. 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. Tämä kartoitus puuttuu Palopuron osayleiskaavasta. ...Säilyttäminen huomioidaan yleiskaavassa siten, ettei esitetä esimerkiksi alueiden käyttötarkoituksen muutosta tai rakennustehon lisäämistä kyseisille alueille. ... Tarkempi suojelu tapahtuu asemakaavavaiheessa. (M13)

Kuusiston tila on osa sukutilakokonaisuutta, joka on sijainnut Palopurolla jo 250 vuotta.... 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.(M14)

Ilokseni sain kuulla kannanottoja Palojoen jokivarren maisemallisten arvojen korostamisesta. ...Oli myös merkittävää kuulla maisemaselvityksestä ja Charlotta Tannerin diplomityön tavoitteista yhdistää vanha maatalousmaisema ja uusi kaupunkimiljöö luontevana kokonaisuutena toisiinsa. ...Pidänkin tärkeänä, että Palopuron koulun länsipuolella olevat Palopuron 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, kumpuileva peltomaisema tulisi säilyttää maatalous- tai luonto- ja virkistysalueena. Tämä mielipide tulisi myös Charlotta Tannerin diplomityön tavoitetta. Lisäksi se antaisi kosketuksen aitoon luontoon myös tuleville sukupolville. (M15)

Mainitut pihapirit, niiden osuus kylämaiseman kehityksessä ja niiden rakennuskantaan liittyvät arvot selvitetään syksyn 2016 ja kevään 2017 aikana. Tähän kulttuuriympäristöselvitykseen sisältyy mm. vanhojen karttojen tarkastelu. Selvityksessä muodostetaan kuva kylän kehityksen vaiheista, mihin suhteutetaan kylästä inventoidut rakennushistorialliset ja maisemalliset arvot. Alustavan karttataarkastelun perusteella kylä vanhimmat pellot sijoittuvat Palopuron ympärille Jokelantien länsipuolelle.

Muinajäännökset

Arkeologisen perinnön osalta lausunnonantajana on Museovirasto. (Keski-Uudenmaan maakuntamuseo)

Osayleiskaavan laatimisen yhteydessä alueella olisi syytä tehdä myös historiallisen ajan muinajäännösten perusinventointi. (Hyvinkään kaupunginmuseo)

Viheralueet

Olemassa olevat ja uudet virkistysalueet ulkoilureitteineen lisäävät monin verroin Palopuron asukasmäärää suuremman joukon viihtyisyyttä. ... Virkistysalueilla on merkitystä myös opetus- ja tutkimuskohteina. ... Alueella on myös arboretumluonteista metsänkasvatustoimintaa, jonka toimintaedellytykset tulee turvata pitkälle tulevaisuuteen. Tämä kaikki on helppo tuhota vääränlaisella suunnittelulla. (M12)

Palopuron koulun länsipuoliset peltoalueet olisi mielestäni rauhoitettava viher- ja puistoalueeksi, virkistyskäyttöön, esim. puron reuna-alueita kehittämällä ja mahdollisen asuntorakentamisen voisi siirtää lähemmäs taajamaa Jokelantien varteen. ... Lapsille luonnonmukaisia nurmi-, niitty- ja muita leikkipuistoja. (M16)

Luonnosvaiheessa koko alueelle laaditaan viheralueiden runkoverkko, joka koostuu ensi sijassa maa- ja metsätalousalueista (erityisesti talousmetsät), asemakaavoittavien alueiden yhteyteen ositettavista lähivirkistysalueista sekä mahdollisista suojelu- ja muista viher- ja virkistysalueista. Tämän yhteydessä huomioidaan erityisesti ekologisten verkostojen turvaaminen, mutta myös virkistys-, suojelu-, maaseutuelinkeinojen kehittäminen- ja muut esiin tulleet näkökulmat.

Palojoki ja muut vesistöt

Nyt lausunnoilla olevan kaavan alue jakautuu Vantaanjoen pääuomaan 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... Uomien tulviminen on otettava huomioon ohjaamalla rakentaminen riittävän korkealle tulvaturvalliselle tasolle. ... Tarkemmilla kaavatasoilla tulee antaa määräykset alimmista suositeltavista rakentamiskorkeuksista. (Uudenmaan ELY-keskus)

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. ... 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. ... Tärkeätä on sekä uoman, että virkistysarvojen kannalta, että suojavyöhyke on molemmilla puolilla uomaa, eivätkä yksityistontit millään alueella ylety uomaan kiinni. ... 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. (Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry)

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. (M12)

Kylän läpi kulkeva Palojoki kosteikkoineen, lampineen ja pienimuotoisine koskipaikkoinen on ehdottomasti suojeltava rakentamiselta. Joessa on kaloja ja se on myös saukon elinaluetta. Suojeluetäisyys 100 m joki uoman molemmin puolin

on välttämätön. (M13)

Käynnissä olevaan maisemaselvitykseen liittyy myös alueen maisemarakenteen tarkastelu, johon puolestaan kuuluu alueen valumasuhteiden arviointi. Jo rakennemalleja laadittaessa vältettiin rakentamisalueiden esittämistä alaville alueille, jotka ovat yleensä samalla maisemallisesti arkoja laajoja yhtenäisiä peltoalueita. Suunnittelun tarkentuessa huolehditaan Uudenmaan ELY-keskuksen antama ohjeistus matalimmista rakentamiskoroista Palojoen varrella. Luonnontilaiset virtavesistöt ovat keskeisessä roolissa suunniteltaessa alueen viher- ja siniverkostoa. Palojoki ja muita luonnontilaiset vesistöt huomioidaan maisemarakenteellisen ja ekologisen roolinsa mukaisesti siten, että niiden ympäristöön luodaan sen luonnetta tukeva viherympäristö.

Ulkoilu ja virkistys

Haapasaarentie on varsinkin kesäisin suosittu ulkoilu ja pyöräilyreitti, jossa kaupunkilaiset ihastelevat kaunista maalaismaisemaa (M11)

Olemassa olevat ja uudet virkistysalueet ulkoilureitteineen lisäävät monin verroin Palopuron asukasmäärää suuremman joukon viihtyisyyttä. Virkistysalueilla on merkitystä myös opetus- ja tutkimuskohteina. Alueella on myös arboretumluonteista metsänkasvatustoimintaa, jonka toimintaedellytykset tulee turvata pitkälle tulevaisuuteen. Tämä kaikki on helppo tuhota vääränlaisella suunnittelulla. (M12)

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. (M13)

Palopuron koulun länsipuoliset peltoalueet olisi mielestäni rauhoitettava viher- ja puistoalueeksi, virkistyskäyttöön, esim. puron reuna-alueita kehittämällä ja mahdollisen asuntorakentamisen voisi siirtää lähemmäs taajamaa Jokelantien varreen. Lapsille luonnonmukaisia nurmi-, niitty- ja muita leikkipuistoja. (M16)

Alueelle suunnitellaan eri käyttäjäryhmiä palveleva ulkoiluverkosto, joka palvelee kaikkina vuodenaikoina. Verkoston suunnittelussa huomioidaan alueen mm. kytkeytyminen Hyvinkään muuhun reitistöön, kytkeytyminen Jokelan alueen (Tuusulan kunnan reitistöihin) sekä Jokelantien varren seudullinen pyöräilyreitti.

Hulevesien käsittely

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. (Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry)

Hulevesien viivytykselle ja mahdolliselle muulle käsittelylle tulee varata riittävästi alueita sekä asettaa hulevesiä koskevat yleiset kaavamääräykset niin, että niitä voidaan täsmentää tarkemmilla kaavatasoilla. ... Tarkemmilla kaavatasoilla tulee antaa määräykset alimmista suositeltavista rakentamiskorkeuksista. ... Huleveden viivytyksen ja käsittelytarpeen sekä uomien tulvakäyttötymisen selvittämiseksi tulee tehdä hulevesiselvitys. Selvityksessä on käsiteltävä Vantaanjoen ja Palojoen valuma-alueita siinä laajuudessa, kuin se on kaavan muutosten vaikutuksen puolesta tarpeen. ... Eri rakennevaihtoehdot eivät poikkea merkittävästi toisistaan hulevesien käsittelyn ja tulvariskien osalta. (M12)

Hulevesien käsittelyä tarkastellaan suunnittelun eri vaiheissa ja annetaan suunnittelun tarkentuessa kussakin vaiheessa tarpeellisia määräyksiä ja ohjeita. Pyrkimyksenä on, ettei taajamainen rakentaminen aiheuttaisi Palojokeen suuntautuvaa hulevesikierron nopeutumista, vaan hulevesiä imeytetään ja viivytetään alueella ennen johtamista Palojokeen.

Tekninen huolto, tekniset verkostot

Suunnittelualueen eteläreunassa kulkee Gasum Oy:n omistama korkeapaineinen maakaasun siirtoputki DN500. Joke-lantien 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.

Osayleiskaavan alueella on useita Fingridin voimajohtoja (kuva 1). Olemme toimittaneet tiedot voimajohdoista ja lausunneet kaavan lähtökohdista 23.9.2014. Tässä lausunnossa on esitetty päivitetty tiedot voimajohdoista kokonaisuutena, sillä kaava-alue on laajentunut ja myös voimajohtoja koskevat tiedot ovat hieman muuttuneet. ... 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 kokonaisleveyttä. Näin varmistetaan, että rakennelmien, rakennusten ja voimajohdon väliin jää riittävä etäisyys. Vanhoissa johdoissa rakennusrajoitusalue saattaa olla kapeampi kuin johtoalue. ... Muistutamme myös seuraavista asioista, jotka tulee ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa...

- Voimajohtoalueen maapohja ja puusto ovat maanomistajien omaisuutta. Voimajohdon omistajalla on oikeus pitää voimajohdonsa kyseisellä alueella ja oikeus ylläpitää sekä huoltaa sitä.
- Maanomistajan oikeuksia rajoitetaan siten, että maanomistaja ei ilman voimajohdon omistajan lupaa saa pysyttää 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 maansiirtotoimintapide, 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. Lausuntopyyntön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi.

Huomioidaan teknisten verkkojen aiheuttaman rajoitteet kaavamerkinnoissä ja –määräyksissä.

Ympäristöhäiriöt

...osayleiskaavan alueen suunnittelussa tulee erityisesti huomioida kaava-alueen halkovan raideliikenteen melu ja tärinä, joihin liittyen tulee tehdä riittävät selvitykset ja selvittää miten häiriövaikutuksia voidaan vähentää. ... Tämän lisäksi junaradan tärinä ja runkomelu tulee huomioida rata-alueen lähialueiden suunnittelussa. (Uudenmaan ELY-keskus)

Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. ... Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjeita. Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojauksia. ... 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. Suosituksen mukaan uudella asuinalueella asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää arvoa 0,30 mm/s eikä vanhalla asuinalueella arvoa 0,60 mm/s. ... Runkomelun osalta on noudatettava VTT:n laatiman selvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT Tiedotteita 2468) suositusta runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) – yli 200m (kallio) etäisyydelle rautatiestä. ... Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. ... Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Esitämme päättäjille sekä Hyvinkään kaupungin että maakunnallisella taholla, että Romuliike Suotulan ympäristöhaittoja ja -riskejä aiheuttavalle romujen vastaanotolle ja meluisalle käsittelylle varattaisiin sille paremmin sopiva paikka (Huom! Nyt yrityksellä voimassa ympäristöluvan 10 vuoden määräaika vuoteen 2018 saakka). ... Romuliikkeen aluetta ei ole merkitty osayleiskaavassa teollisuusalueeksi, ei myöskään 3.6.- 2.9.2016 Palopuron rakennemalliehdotuksissa. Palopuro ei ole viralliselle autoromuttamolle vaadittavaa takamaata tai toiminnalle sopivaa teollisuusaluetta. ... Toiminta, joka metallin vastaanoton ja varastoinnin ohessa sisältää myös päivittäisen metallin (mm. autojen) nosturilla suoritettavan lajittelun ja pudottelun, häiritsee tuntuvasti naapurissa asumista sekä vähentää asuin ympäristön viihtyisyyttä (uusi ympäristölaki 3.§, kohdat 1 ja 2 Määritelmät). ... 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. ... Luomuyrityksemme, Mäntymäen Luomu Oy:n suunnitelmat pihapiiriin ja vanhojen rakennusten käyttämiseen yrityksen kehityvään toimintaan liittyvien erilaisten tapahtumien ja maatilamatkailuryhmien vastaanottamiseen on arkisin täysin mahdollista. Romuliike Suotulan sijainti aiheuttaa haittoja lähiympäristölle ja naapureille, erityisesti Mäntymäen tilalle ja Mäntymäen Luomu yrityksen elinkeinotoiminnalle Palopurolla. (M18)

Liikennemeluun ja -tärynsä sekä runkomeluun liittyen tehdään selvityksiä kun suunnittelun tarkkuus tätä edellyttää. Lähimmäksi rataa ja varsinkin tulevaa asemaa on kaavailtu tiivistä kerrostalorakentamista tai työpaikka-alueita.

Romuliike Suotula sijaitsee vyöhykkeellä, jota ei oteta ensimmäisenä taajamarakentamisen piiriin, vaan alueen maankäytön suunnittelua jatketaan haja-asutusalueen keinoin. Yrityksen toiminnan haittojen säätely tapahtuu ensisijaisesti ympäristösuojelulainsäädännön keinoin. Asiaa tarkastellaan mahdollisesti uudelleen ympäristöluvan uudistamisen yhteydessä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Virho on lisättävä osallistumissuunnitelmaan. (Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry)

Virho lisätään osallisten listalle.

Vaikutusten arviointi

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

Suunnitelmissa on jäänyt täysin huomiotta esimerkiksi varautuminen sään äänilmiöihin: Palopuron läpi virtaava Palojoki alittaa pääradan Haapasaarentien alikulun kohdalla. Tässä kohden Palojoen vesi pumpataan alavirtaan, jotta se saadaan kulkemaan radan länsipuolelta sen itäpuolelle. (M12)

Kaavoituksen käytössä on ilmastovaikutusten arviointiin Eero Paloheimo EcoCity Oy:n Eco City Evaluator SaaS-ohjelman kehitysversio. Ohjelmalla on teetetty laskelmat rakennemallien hiilidioksidipäästöistä. Erot mallien välillä syntyivät lähinnä autoliikenteen matkatuotoksista.

Yleiset oikeusperiaatteet

Maanomistajien eriarvoisuus näyttäytyy monessa kaavamallissa. Likimain kaikissa malleissa joltain viedään aina ja toisilta ei mitään. Tämä tuntuu aivan tietoiselta valinnalta. (M4)

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. (M14)

Alueen maanomistajia kohdellaan tasapuolisesti kaavoitukselle asetettujen tavoitteiden näkökulmasta ja lakia noudattaen. Valittu yhdyskuntarakenteen etenemisstrategia on taajaman vaiheittainen laajentuminen etelään tukeutuen päärrataan. Valittava pohjoinen asemanpaikka mahdollistaa noin 2030-luvulla alkavan seuraavan laajentumisvaiheen ilman, että peltoalueita on tarpeen ottaa taajamarakentamisen piiriin.