

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	858 Tuusula	Täyttämispvm	03.11.2022
Kaavan nimi	JOKELAN RAUTATIEALUE		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	15.06.2022
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	19.01.2022
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	3653
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	5,2412	Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	5,2412

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	5,2412	100,0			0,0000	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	4,9661	94,8			0,4509	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä	0,2751	5,2			-0,4509	
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnt

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	5,2412	100,0			0,0000	
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	4,9661	94,8			0,4509	
LYT					-0,4923	
Kadut	1,8474	37,2			1,4490	
LR	3,1187	62,8			-0,3627	
LP					-0,1431	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä	0,2751	5,2			-0,4509	
M	0,2751	100,0			0,0591	
MT					-0,5100	
W yhteensä						

19.1.2022



Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutos

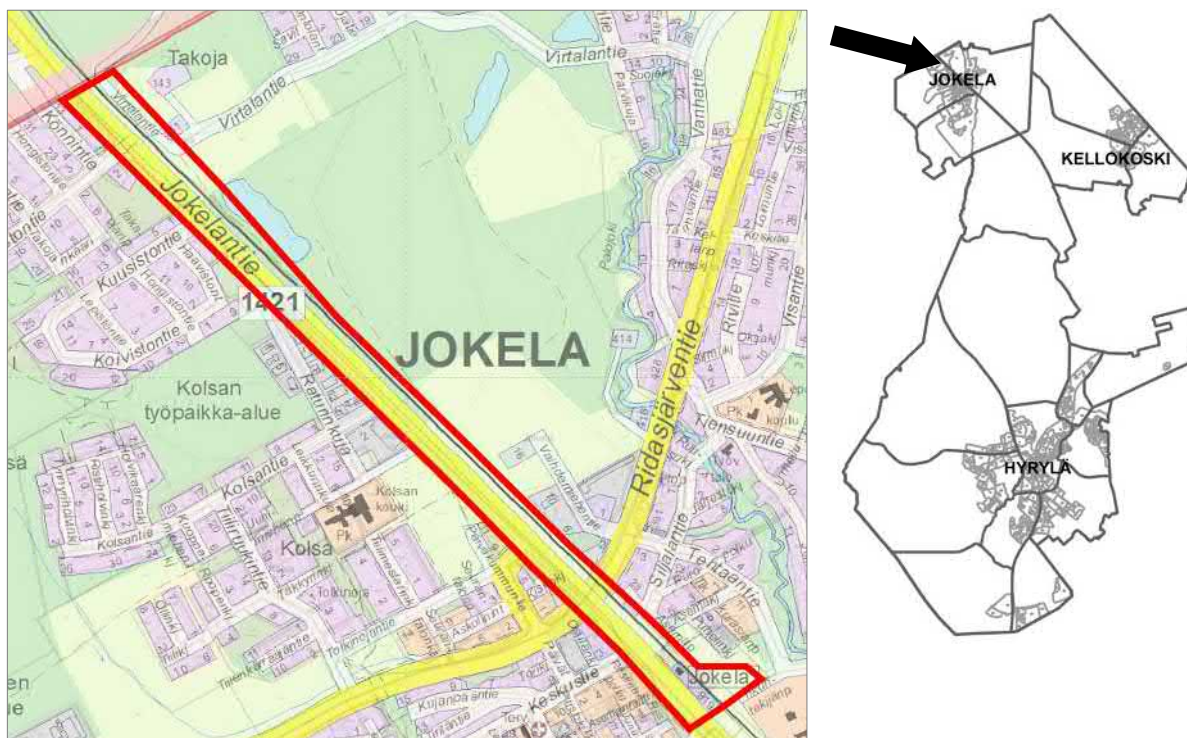
kaavan nro 3653
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Jokelassa Pasilan ja Riihimäen välisellä rautatiealueella voidaan nostaa liikenteen välityskykyä, jota varten Väylävirasto laatii ratasuunnitelman. Siihen liittyen kaava-alueella tarkistetaan vähäisesti eräiltä osin rautatiealueeseen rajautuvien alueiden rajoja.

TUUSULA

**Rakentamisen
taidetta.**

Suunnittelualueen sijainti



Osallistumis- ja arviointisuunnitelman rajaus pohjakartalla sekä alueen sijainti Tuusulassa (ei mittakaavassa)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman alue sijaitsee Tuusulan Jokelassa pääradan alueella, pääosin nykyisin lainvoimaisten asemakaavojen rautatiealueilla, noin 2,3 kilometrin mittaisella alueella, Jokelan rautatieaseman alueen ja Hyvinkään rajan välillä.

Suunnittelun tavoitteet ja vireille tulo

Tavoitteena on muuttaa vähäisesti pääradan rata-alueeseen rajautuvia alueita Jokelassa, pääosin Hyvinkään rajan tuntumassa.

Kaavamuutoksella muutetaan rautatien liikennealue (LR) Jokelassa vastaamaan Väyläviraston Pasila-Riihimäki kapasiteetin parantamisen 3 vaiheen ratasuunnitelman aluetarpeita. Ratasuunnitelmaan kuuluu pääradan lisäraiteet välillä Jokela-Riihimäki. Ratasuunnitelma valmistuu 2022 ja se viedään hyväksymiskäsittelyyn, kun tarvittavat kaavamuutokset on hyväksytty.

Ratahanketta varten tarvittavat alueet lunastetaan ratatoimituksessa, joka käynnistetään sen jälkeen, kun hanke on saanut toteutusrahoituksen. Ratatoimituksessa määritellään lunastettavasta alueesta maksettava korvaus.

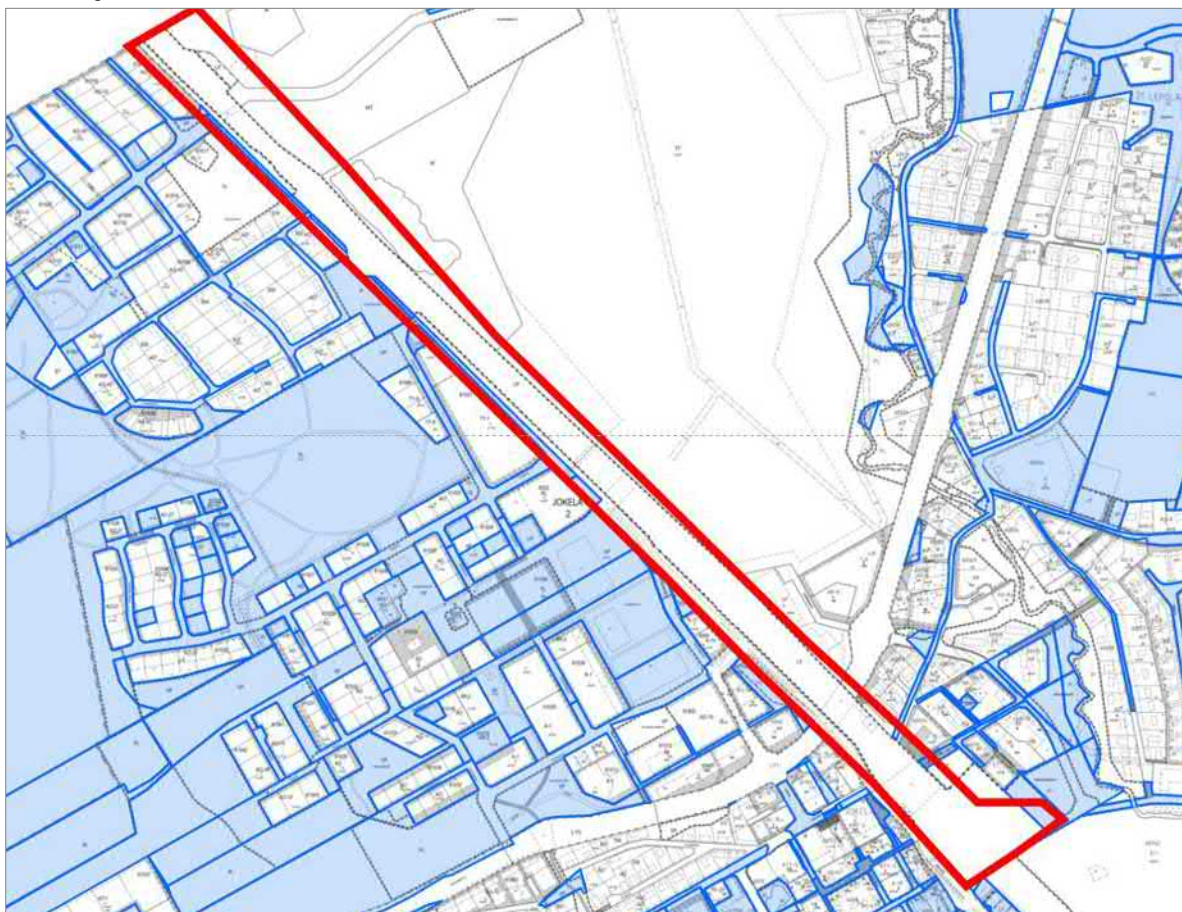
Lainvoimaisten asemakaavojen rautatiealueiden rajaa muutetaan niin, että rautatiealueen rajautuessa sen lounaispuolella Jokelantien katualueeseen (yleinen tie), rautatiealuetta pienennetään vähäisesti Raturinkujan ja Jokelantien liittymän sekä Hyvinkään rajan

välillä, katualueen kasvaessa vastaavasti, Rautatiealueen rajautuessa sen koillispuolella Takojan alueella maa- ja metsätalousalueeseen (M), maatalousalueeseen (MT) sekä vesialueeseen (W), rautatiealuetta kasvatetaan vähäisesti edellä mainittujen alueiden kohdalla. Siinä yhteydessä katuosoitteessa Virtalantie 131 yhden asunnon talo ja siihen liittyvä talousrakennus on tarkoitus purkaa rautatiealueen tieltä. Samalla Virtalantien linjausta muutetaan nykyisestä lainvoimaisesta kaavasta ja toteutuneesta. Virtalantie on lainvoimaisessa kaavassa katualuetta M- ja MT-alueiden välissä.

Lisäksi Jokelan aseman kohdalla, radan koillispuolella on Väyläviraston toimesta selvitetävä kaavaa varten katuosoitteen Siljalantie 20 rakennuksen siirtämisen tarve. Rakennus sijaitsee nykyisellä rautatiealueella, Se on arvioitu rakennuskulttuurikohteeksi ja on rakennettu 1920-luvulla. Jos rakennus on pääradan suunniteltujen toimintojen kohdalla, se on purettava ns. siirtorakennuksena. Rakennuksen omistajan on selvítettävä siirtämisen edellytykset, teetettävä tarvittavat selvitykset, dokumentaatiot ja suunniteltava ja toteutettava siirtäminen, ellei se ole saanut esimerkiksi yksityistä yhteistyötahoa yhteistyökumppaniksi, joka sitoutuisi edellä mainittuihin siirtorakennuksen toimiin. Alustavan arvon mukaan yksi mahdollinen siirtämisen sijainti voi olla valtion omistamassa kiinteistössä, katuosoitteessa Tikuntekijänpolku 1, kiinteistössä 858-871-1-5, joka on osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksen sisäpuolella.

Väylävirasto laatii ratasuunnitelman, johon asemakaavan muutos perustuu. Kaavamuutos on tullut vireille kunnan toimesta.

OAS rajaus



Maankäyttö- ja rakennuslain 63§ mukaisessa OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASSA (OAS) esitetään miksi kaava laaditaan, miten kaavoitus etenee ja missä vaiheessa siihen voi vaikuttaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavaprosessin edetessä.

OAS rajausta sekä sen sijainti suhteessa maanomistukseen. Sinisellä merkityt alueet ovat Tuusulan kunnan omistuksessa (ei mittakaavassa, rajausta alustava)

Alustavassa osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksessa on huomioitu tässä vaiheessa ne alueet, joissa käytettävissä olevan tiedon perusteella esitetään pääradan muutoksia. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kartan rajausta on siten viitteellinen ja tarkentuu suunnittelun edetessä.

Osallistuminen ja aineistot

Kaavan materiaali on Tuusulan kunnan nettisivulla Asuminen ja ympäristö/Kaavoitus ja maankäyttö/Kaavoitus/Vireillä olevat kaavahankkeet https://www.tuusula.fi/sivu.tmpl?sivu_id=7959. Nähtävillä olon aikana materiaaliin voi tutustua myös TuusInfossa. TuusInfo palvelee Tuusulan pääkirjaston rakennuksessa (Autoasemankatu 2, Hyrylä, Tuusula) ja Jokelan kirjastossa (Keskustie 20, 05400 Jokela)

Osalliset voivat esittää mielipiteensä kaavan tavoitteista, mitä kaavatyössä tulisi ottaa huomioon ja mahdollisista vaikutuksista. Mielipiteen voi jättää suullisena tai kirjallisena nähtävillä olon **2.2. - 7.3. 2022** aikana. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydetään esittämään **vii-meistään 7.3. 2022 klo 16**.

Asemakaavoittaja vastaa Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskeviin kysymyksiin **puhelinaikana 23.2. klo 16-19**. Asemakaavoittaja on tavoiteltavissa puhelimitse tai sähköpostitse tarvittaessa työaikana myös muulloin. Ratasuunnitelmasta lisätietoja antaa Väyläviraston projektipäällikkö Marketta Ruutiainen, marketta.ruutiainen@vayla.fi, p. 029 534 3285.

Kirjalliset mielipiteet lähetetään osoitteeseen **Kuntasuunnittelu / kaavoitus, PL 60, 04301 TUUSULA** tai sähköpostilla kaavoitus@tuusula.fi. Mielipiteessä tulee ilmoittaa kaavatyön nimi (Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutos), kaavanumero (3653) ja asian diaaritunnus (TUUDno 2021 - 2868).

Nähtävillä olon jälkeen suunnittelu etenee kaavaehdotuksen laatimiseen. Ehdotuksen nähtävillä asettamisesta julkaistaan kuulutukset paikallislehdissä. Kaavoitettavan alueen ja lähialueen maanomistajille tiedotetaan kaavan vaiheesta kirjeitse julkisten nähtävillä olojen yhteydessä. Osalliset voivat jättää asemakaavaehdotuksen nähtävillä oloaikana muistutuksen, joka tulee jättää kirjallisesti. Muistutukset ja lausunnot liitetään vastineineen kaavaselostukseen, jonka perusteella kuntakehityslautakunta, kunnanhallitus ja lopulta kunnanvaltuusto tekee päätöksen esitetystä asemakaavasta. Kaavan voimaantulosta julkaistaan kuulutukset paikallislehdissä.

Halutessaan mielipiteen ja muistutusten jättäjät saavat tiedon kaavan etenemisestä kirjeitse.

Koko kaavaprosessin ajan kaavoituksen kotisivuilta, Tuusulan karttapalvelusta, löytyy tietoa kaavasta ja sen etenemisestä. Kaavoituksen etenemisen vaiheet ja osallistumismahdollisuudet on kuvattu viimeisellä sivulla.

Osalliset

Alueen suunnittelussa osallisia ovat:

- Alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- Asiantuntijaviranomaiset
 - Tekninen lautakunta
 - Väylävirasto
 - Tuusulan veden johtokunta / HSY
 - Ikäihmisten neuvosto
 - Vammaisneuvosto
 - Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta
 - Rakennusvalvontajaosto
 - HSL
 - Uudenmaan liitto
 - Uudenmaan ELY -keskus
 - Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
 - Suomen Luonnonsuojeluliitto Tuusulan yhdistys ry
 - Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
 - Helsingin kaupunginmuseo
- Yrittäjäyhdistykset
 - Tuusulan yrittäjät
 - Jokelan yrittäjät
 - Kellokosken yrittäjät
 - Uudenmaan yrittäjät
 - Helsingin kauppakamari
 - Tuusulan yrittäjänaiset
- Kehittämisyhteisöt
 - Jokelan kehittämissuunnitelma
- Kotiseutu- ja asukasjärjestöt
 - Tuusula-Seura
- Energiayhtiöt ja muut operaattorit
 - Nurmijärven sähköverkko (Jokelan kaavat)
 - Elisa
 - Caruna Oy / Vantaan Energia
 - Telia
 - Fortum Power and Heat Oy

Vaikutusten arviointi

Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa suunnittelu- ja lähialueen asukkaiden elinympäristöön ja elinoloihin, kulttuuriympäristöön, rakennettuun ympäristöön ja liikenteeseen, luonnonympäristöön, virkistykseen ja kaavatalouteen sekä laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kunnan asiantuntijat sekä muut viranomaiset ja osalliset. Osalliset voivat osallistua arviointityöhön ottamalla yhteyttä suunnittelijaan, lausua mielipiteensä tai jättää muistutuksensa nähtävillä olon aikana.

Suunnittelun taustatietoa

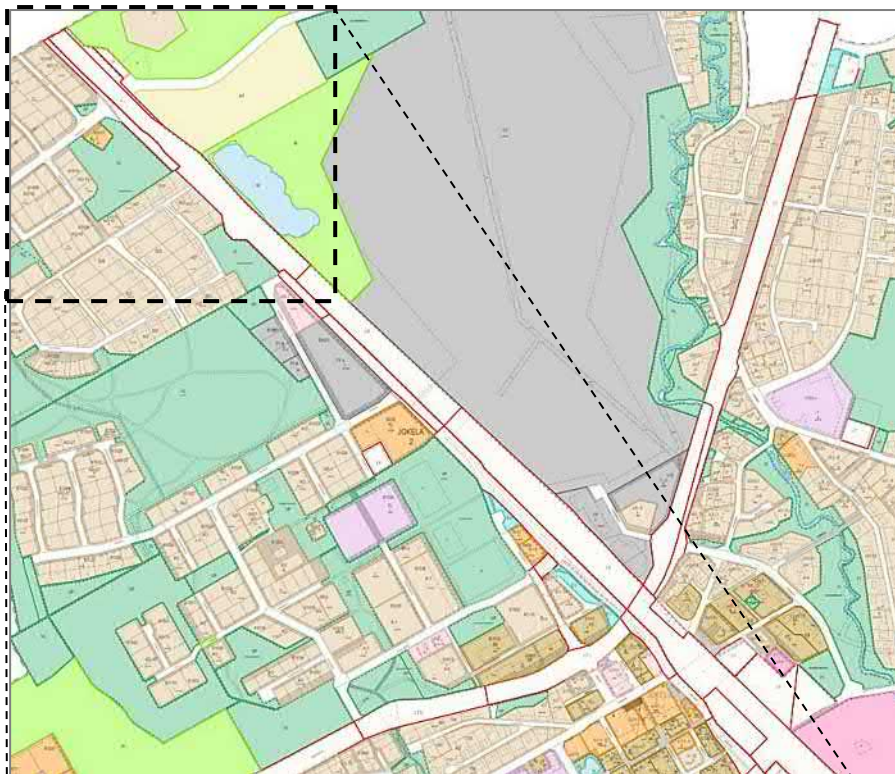
Väylävirasto laatii ratasuunnitelman "Pasila - Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostaminen vaihe 3" hyväksyttäväksi. Myös ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan tarvittavat selvitykset ja vaikutusten arvioinnit.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman alue on pääosin pääradan aluetta ja siihen kuuluu vähäisesti katu-, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialuetta.

Kaava-alue on pääosin rautatiealueena Suomen valtion omistuksessa, maa- ja metsätalousalueet ovat yksityisomistuksessa sekä Tuusulan kunta omistaa pieniä määriä kaava-alueella katuja.

Kaavoitus on tullut vireille kunnan aloitteesta. Kunta valmistelee asemakaavan muutoksen perusteella mahdollisesti kyseeseen tulevan maankäyttösopimuksen tontinomistajien kanssa käytävissä neuvotteluissa.

Alueella on voimassa useita asemakaavoja (vuosilta 1970 - 1999). Oas-vaiheen rajauksen sisäpuolella rautatiealueen (LR) koillispuolella on lainvoimaisissa asemakaavoissa yleistä pysäköintialuetta (LP), maa- ja metsätalousaluetta (M), rakennuskaavatietä, maatalousaluetta (MT), vesialuetta (W) sekä katualueita. Oas-vaiheen rajauksen sisäpuolella rautatiealueen lounaispuolella on yleisen tien alueita (LYT) sekä raideliikennealueita (LR).



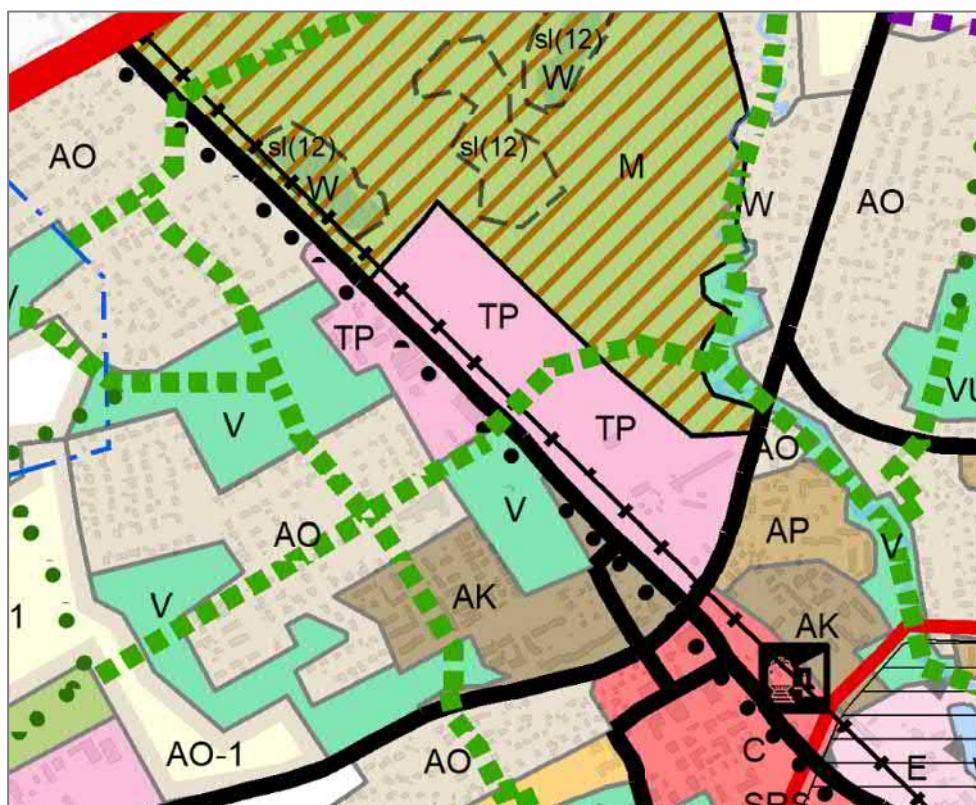
Ote ajantasa-aseamakaavasta oas-rajauksen kohdalla (11.1.2022) (ei mittakaavassa)



Suurennos edellisestä: Ote ajantasa-asemakaavasta (11.1.2022) oas-rajauksen luoteisosassa, alueella, jossa tavoitellaan vähäisiä rautatiealueen ja siihen rajautuvien alueiden välisten käyttötarkoitusten rajojen muutoksia (ei mittakaavassa)

Aluetta koskee Jokelan osayleiskaava, joka on lainvoimainen ja oikeusvai-
kutteinen. Koko osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluetta koskevat
lainvoimaiset asema- tai rakennuskaavat,

Tuusulan yleiskaava 2040 ehdotus II asetettiin nähtäville 1.12.2021 -
31.1.2022, joten se ei vielä ole lainvoimainen. Yleiskaava 2040:ssa päära-
dan rautatiealueeseen ja oas-alueeseen rajautuvat koillispuolella laajalti
maa- ja metsätalousalue (M), pieni vesialue (W), työpaikka-alueita (TP),
tiivis pientalovaltainen asuinalue (AP) ja kerrostalovaltainen asuinalue
(AK). Jokelan keskustan kohdalla on keskustatoimintojen alue (C) Aseman
kohdalla on merkitty nykyinen junaseisake (Jokela). Yleiskaava 2040:ssa
pääradan rautatiealueeseen ja oas-alueeseen rajautuvat kaakkoispuo-
lella Jokelan keskusta, joka on keskustatoimintojen alue (C) (AK) (V) (TP)
(AO). Jokelan aseman ja Hyvinkään rajan välillä on kaksi pääradan kanssa
risteävää viheryhteystarpeen merkintää, joista pohjoisempi on Hyvinkään
rajan tuntumassa Takojan alueella. Pääradan suuntaisen yleisen tien Jo-
kelantien kohdalla on pyöräilyn runkoverkon merkintää.



Ote Tuusulan yleiskaavakaava 2040 ehdotuksesta II (KH 15.11.2021).
(ei mittakaavassa)

Uudenmaan maakuntakaavassa (saanut lainvoiman 31.5.2016) suunnittelualaue sijoittuu pääosin Jokelan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle. Jokelan keskusta on merkitty keskustatoimintojen alueeksi.

Kaavoituksen ja suunnittelun yhteystiedot

Asemakaavasuunnittelu

Petteri Erling, asemakaava-arkkitehti, p. 040 314 3673,
petteri.erling@tuusula.fi
Moukarinkuja 4 C 4, Tuusulan kunta, PL 60 (Autoasemankatu 2),
04301 Tuusula

Kaavoituspäällikkö

Anne Olkkola, p. 040 314 2014
Moukarinkuja 4 C 4, Tuusulan kunta, PL 60 (Autoasemankatu 2),
04301 Tuusula
anne.olkkola@tuusula.fi,

Kaavoitusavustaja

Laura Jalonen, p. 040 314 3522
Moukarinkuja 4 C 4, Tuusulan kunta, PL 60 (Autoasemankatu 2),
04301 Tuusula
laura.jalonen@tuusula.fi

Liikennesuunnittelu

Jukka-Matti Laakso, liikenneinsinööri, p. 040 314 3569,
jukka-matti.laakso@tuusula.fi

Kunnallistekninen suunnittelu

Tomi Hurme, suunnitteluinsinööri, p. 040 314 3568,
tomi.hurme@tuusula.fi

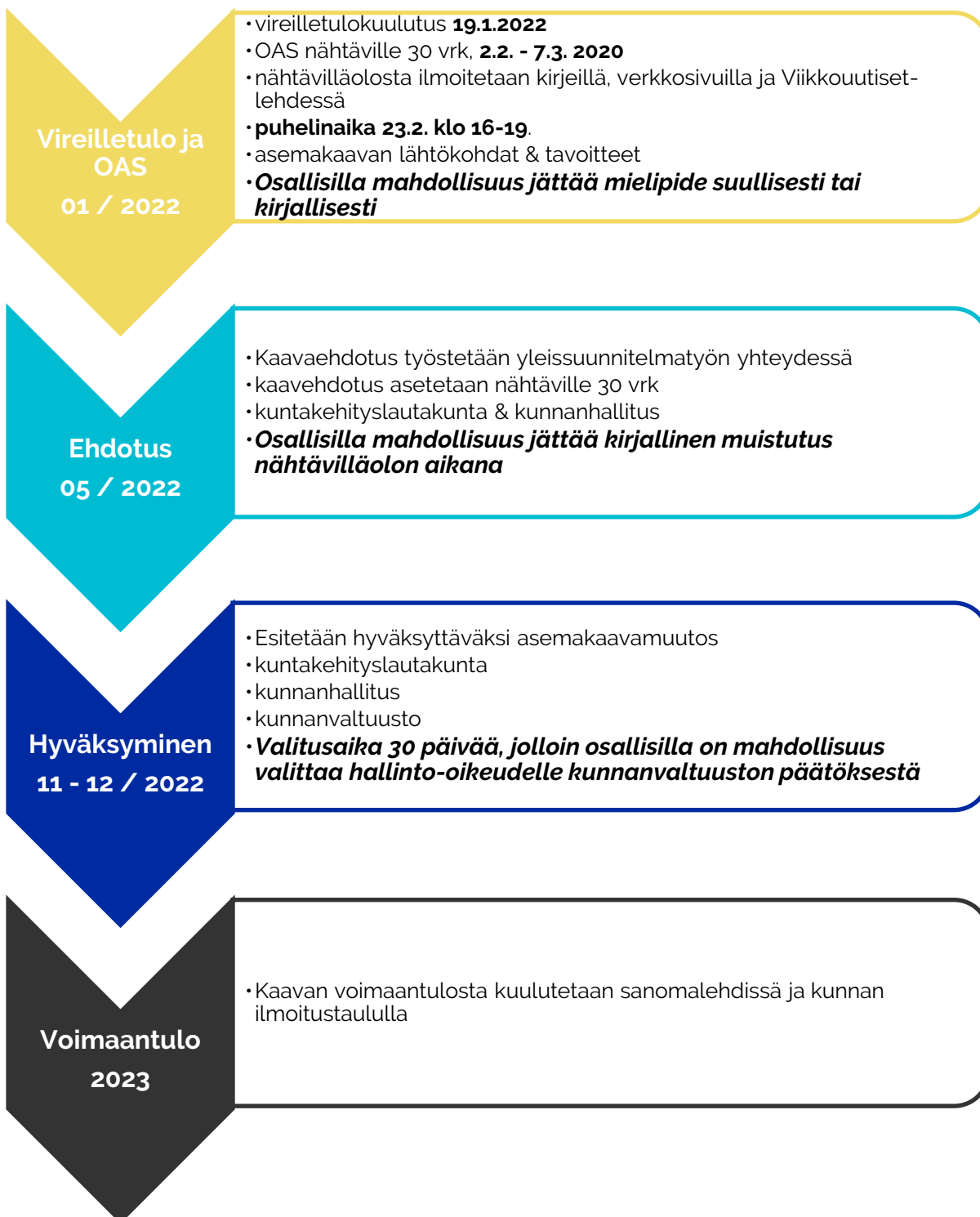
Ratasuunnittelu, Väylävirasto

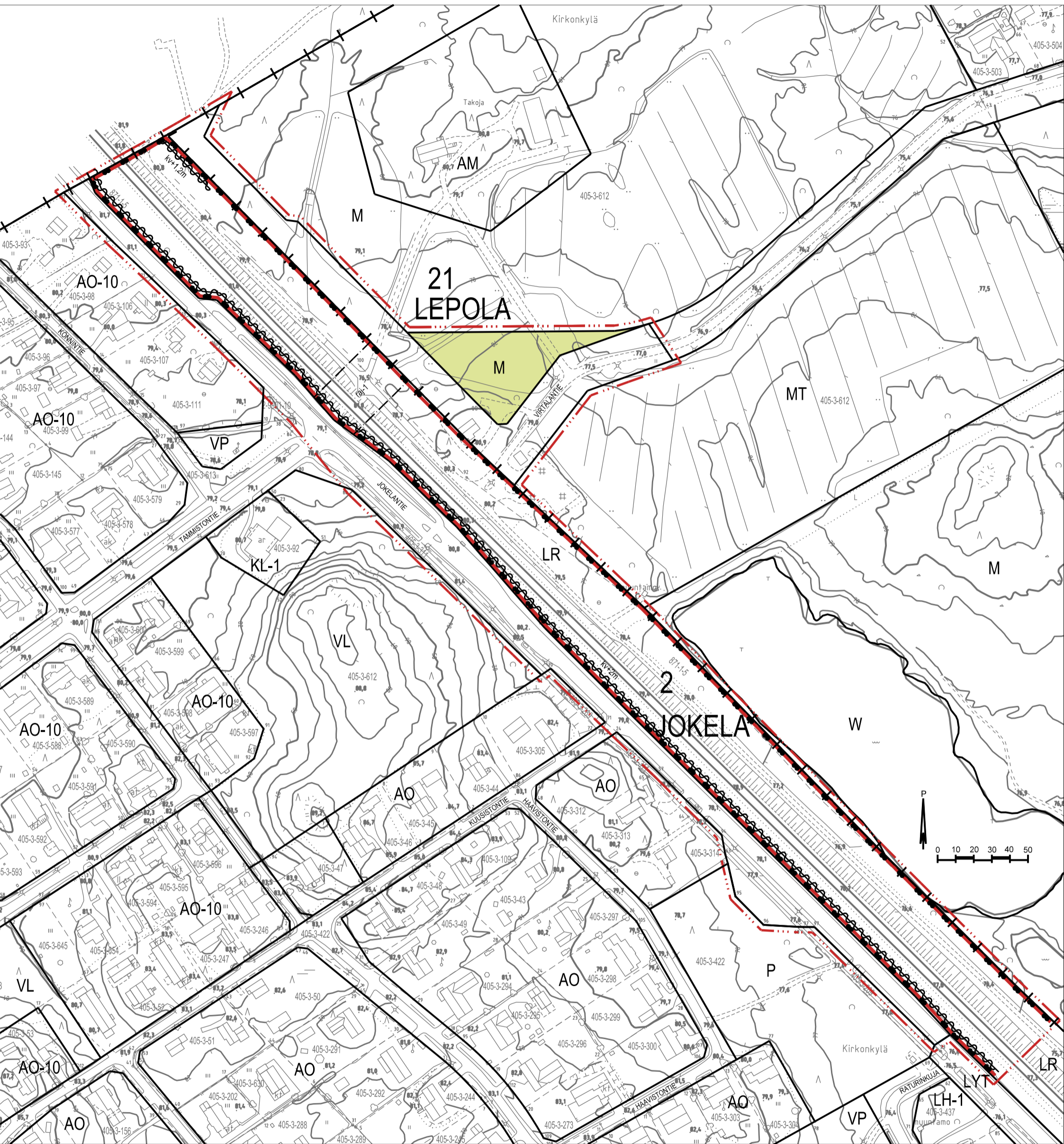
Lisätietoja ratasuunnitelmasta antaa Väyläviraston projekti-päällikkö Marketta Ruutiainen, marketta.ruutiainen@vayla.fi,
p. 029 534 3285
Hankesivun osoite: <https://vayla.fi/pasila-riihimaki>

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAN LIITE: HAVAINNEAINEISTO

Luonnos. Pasila - Riihimäki liikenteen välityskyvyn nostaminen vaihe 3, ratasuunnitelma (pdf). Väylävirasto, 23.9.2021.

Kaavoituksen eteneminen





JOKELAN RAUTATIEALUE
Asemakaavan muutos
Asemakaavakartta 1:2000

Tuusulan kunta
Kaavan nro 3653

JOKELAN RAUTATIEALUE

ASEMAKAAVAN MUUTOS

2. kunnanosa, JOKELA ja 21. kunnanosa, LEPOLA

1:1000

Asemakaavan muutos koskee rautatie-, yleinen tie-, yleinen pysäköinti-, maatalous-, maa- ja metsätalous- ja katualueita.

Asemakaavan muutoksella muodostuu rautatie-, maa- ja metsätalous- ja katualueet.

Tuusulan kunta
Kaavoitus 23.11.2022

Petteri Erling, asemakaava-arkkitehti

Anne Oikkola, kaavoituspäällikkö

Pohjakartta täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54 a §:n (11.4.2014/323) asettamat vaatimukset.
Koordinaatisto/korkeusjärjestelmä: ETRS-GK25/N2000.

Tuusulassa 23.11.2022

Markus Hakalin, paikkatietopäällikkö

Asemakaava on ollut maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti julkisesti nähtävillä 28.7.-31.8.2022.

Asemakaavakartan yhtäpitäväksi kuntavaltuuston xx.x.20xx § x tekemän päätöksen kanssa todistaa:

Tuusulassa xx.x.2022

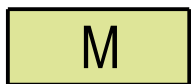
Niina Toikka, hallintojohtaja
Kunnanvaltuuston pöytäkirjanpitäjä

KKL	15.6.2022 § 53	KV
KH	27.6.2022 § 253	L.V
MRA 27 §	28.7.-31.8.2022	Voimaantulo
KKL	23.11.2022	
KH		3653

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET:



Rautatiealue.



Maa- ja metsätalousalue.



3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.



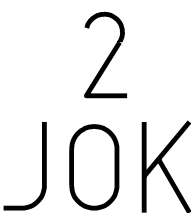
Kaupungin- tai kunnanosan raja.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.



Osa-alueen raja.

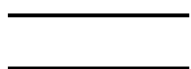


Kunnanosan numero.

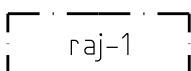
Kunnanosan nimi.

JOKELANTIE

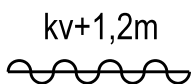
Kadun nimi.



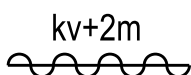
Katu.



Rautatiealueen alittava jalankulku- ja pöyräilytie, jolla huoltoajo on sallittu.



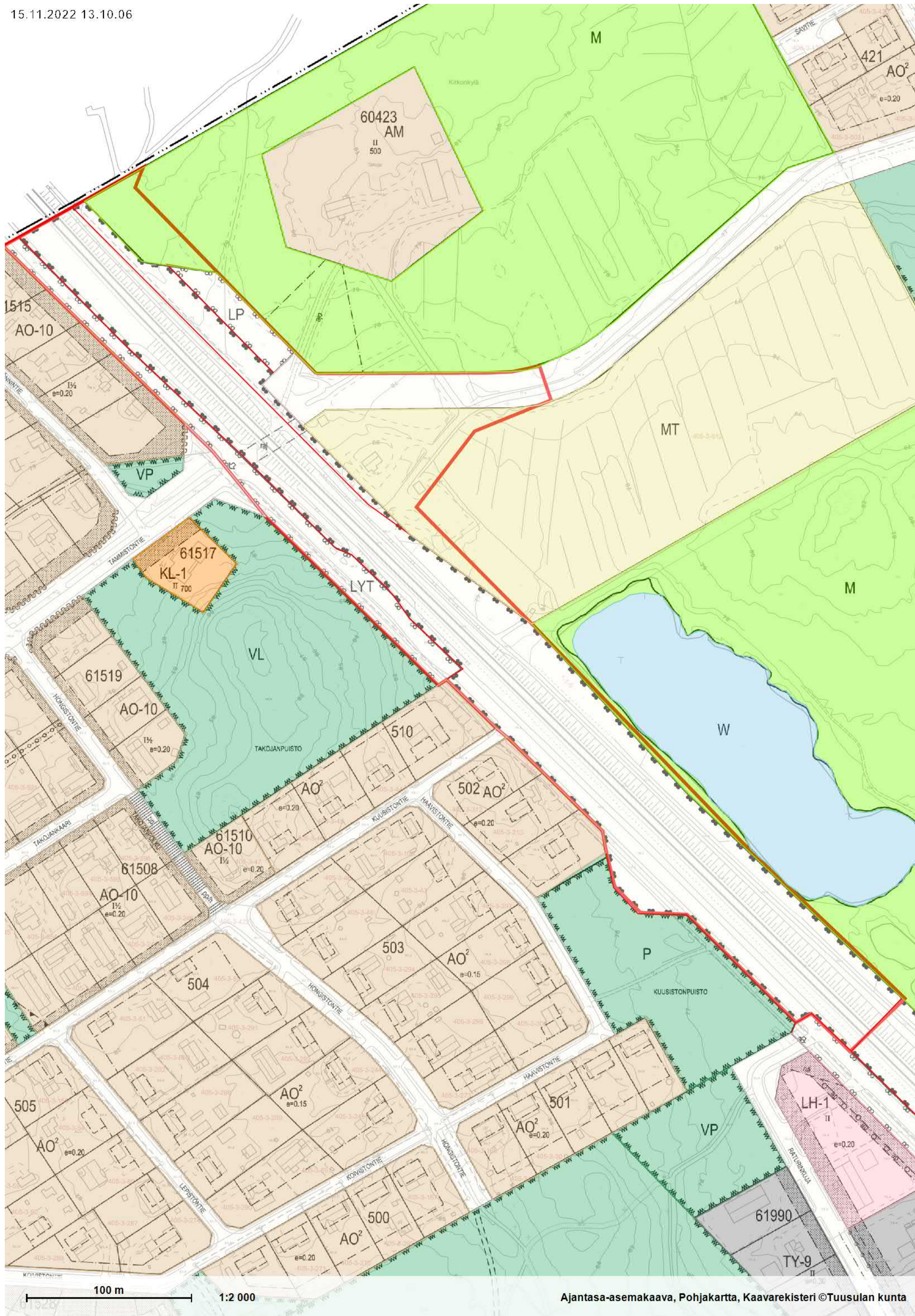
Ratamelun leviämistä rajoittava, ratasuunnitelma-aineistossa määritelty meluste rautatiealueella, jonka tehollinen vähimmäiskorkeus on 1,2 metriä mitattuna kiskojen alapinnasta.



Ratamelun leviämistä rajoittava, ratasuunnitelma-aineistossa määritelty meluste rautatiealueella, jonka tehollinen vähimmäiskorkeus on 2 metriä mitattuna kiskojen alapinnasta.

Rautatiealueen tarkemmassa suunnittelussa on huolehdittava hulevesien riittävästä viivyttämisestä sekä käsittelystä ennen niiden poisjohtamista. Rakentamisen aikainen hulevesien hallinta on esitettävä ratasuunnitelmassa. Kaava-alueen vesiensuojelurakenteiden on oltava valmiita ennen hulevesiin vaikuttavan rakentamisen alkamista työmaahulevesien hallitsemiseksi.

15.11.2022 13.10.06



15.11.2022 12.51.01

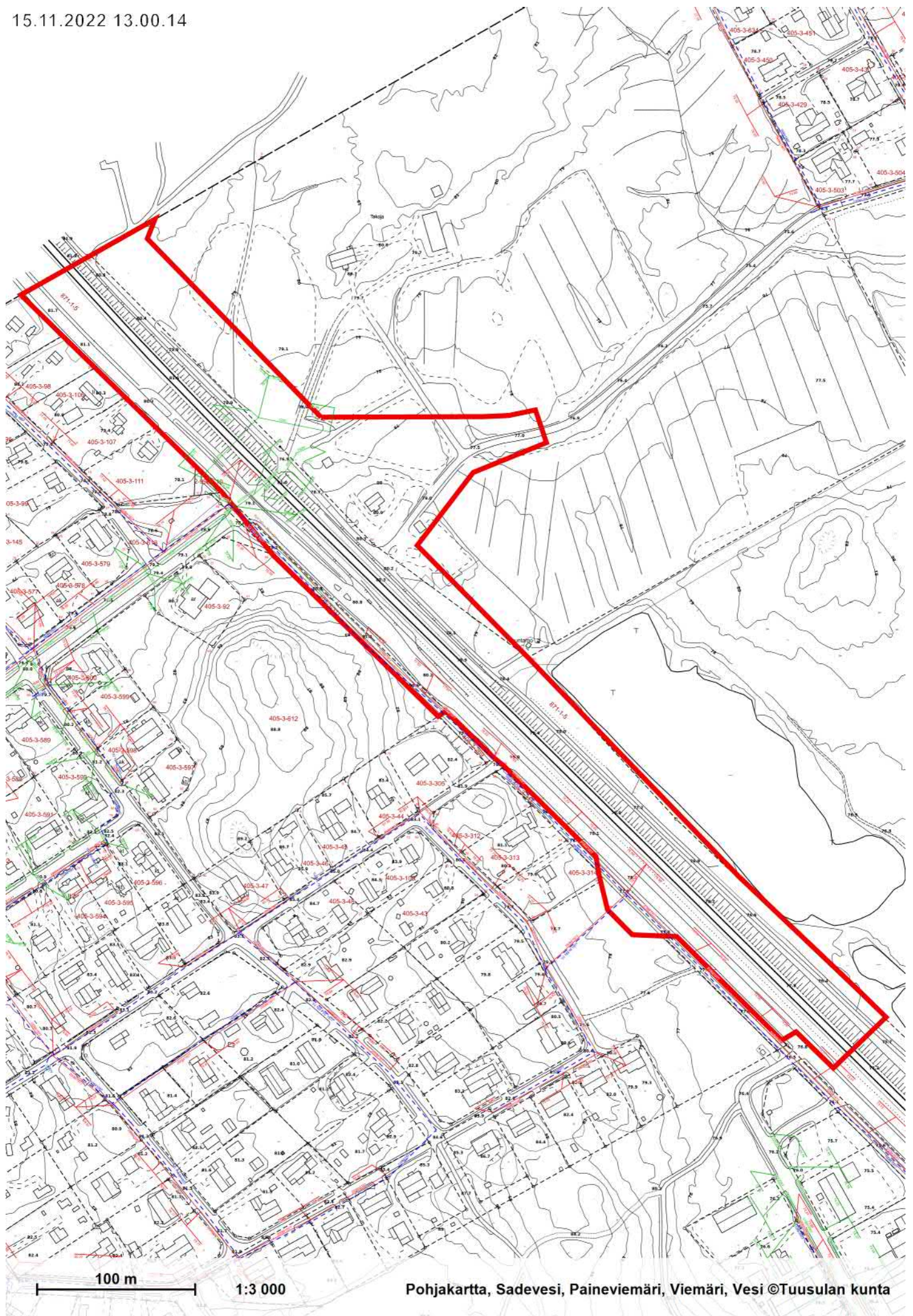


100 m

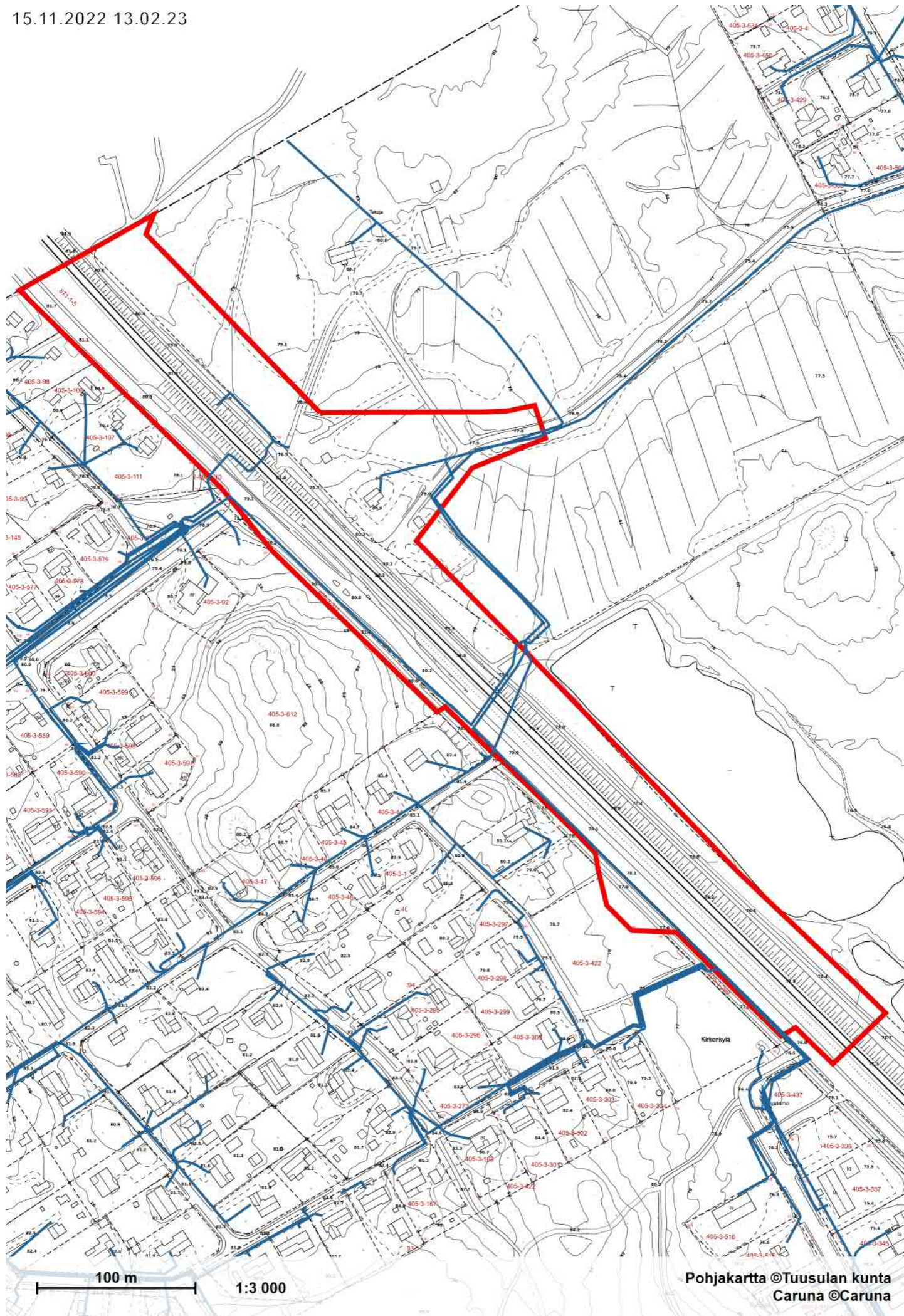
1:3 000

MML Ilmakuva ©MML

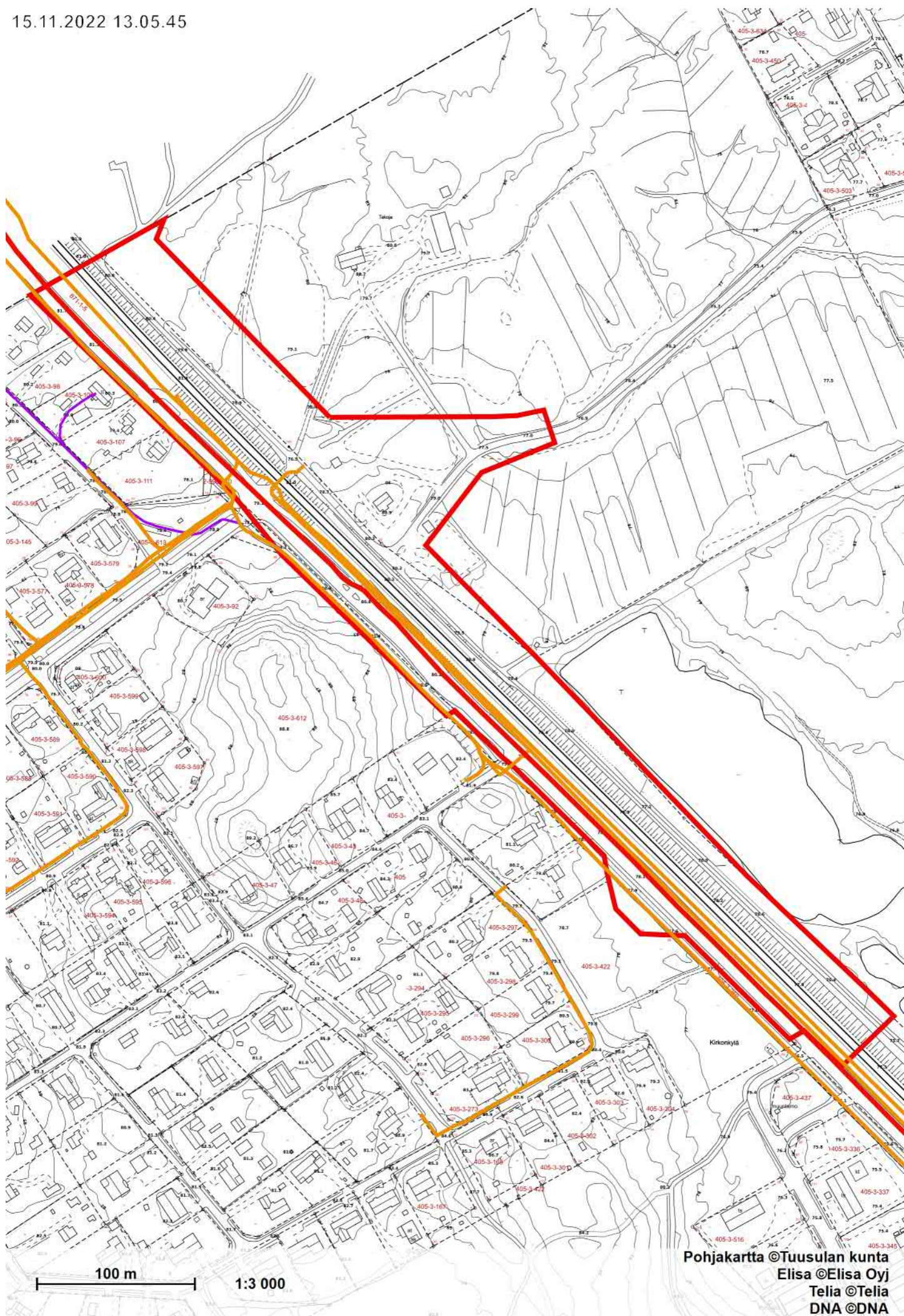
15.11.2022 13.00.14



15.11.2022 13.02.23



15.11.2022 13.05.45



100 m

1:3 000

Pohjakartta ©Tuusulan kunta
Elisa ©Elisa Oyj
Telia ©Telia
DNA ©DNA

JOKELAN RAUTATIEALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS KAAVA NRO 3653

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSEN YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MUISTUTUKSISTA SEKÄ NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Asemakaavan muutosehdotuksen nähtävilläolo 28.7. - 31.8.2022.

Asemakaavan muutosehdotuksesta saatiin viranomaisilta ja asiantuntijoilta kuusi (6) lausuntoa. Kirjallisia muistutuksia muilta osallisilta saapui kolme (3) kappaletta. Lisäksi annetaan vastine yhteen (1) lausuntoon, joka saatiin jo osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana, mutta johon ei siinä vaiheessa annettu vastinetta.

Yhteenveto viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnoista

Lausunnot saatiin seuraavilta viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta:

- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Uudenmaan liitto
- Rejlers Finland Oy Caruna Oy:n puolesta
- Elisa Oy
- Uudenmaan ELY-keskus
- Väylävirasto
- Telia Company AB (oas:sta sen nähtävilläolon aikana saatu lausunto)

Viranomaisten ja asiantuntijoiden kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat muun muassa

- kaava-alueen sähkönjakelu- ja tietoliikenneverkkojen johtoihin, johtosiirroista neuvottelemisen tarpeisiin sekä mahdollisten johtosiirtojen kustannuksiin,
- kaavamääräyksen tavoitteena pidettävän rataliikennemelun enimmäisarvojen määrittelyyn,
- rataliikenteen aiheuttamilta haitoilta suojattaviin kohteisiin meluesteen suojausvaikutuksen kannalta, joissa ei meluennusteessa päästy ohjearvojen mukaiseen melutasoon,
- tavoitteena pidettävien rataliikenteen aiheuttaman tärinän enimmäisarvojen määrittelyyn kaavamääräyksessä,
- kaavamääräysten tuottamiin riskeihin ratasuunnitelman hyväksyttävyyden kannalta tilanteessa, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä sekä
- hulevesiä koskevaan määräykseen, joka arvioitiin tarpeettomaksi.

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksella (3.8.2022) ei ollut huomioitavaa kaavan muutosehdotukseen.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Uudenmaan liitto (30.8.2022) ilmoitti, että se ei anna lausuntoa.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Rejlers Finland Oy Caruna Oy:n puolesta (9.8.2022) toteaa, että kaava-alueella on Caruna Oy:n sähköjakeluverkkoa toimitetun kartta-aineiston mukaisesti: sinisellä 20 kV ja 0,4 kV johdot vihreällä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Kaavamutoksen vaikutukset sähköjakeluun ovat vähäiset. Tarvitavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti. Rejlers Finland Oy pyytää saada tiedon kaavan mahdollisesta hyväksymisestä.

Vastine:

Paikkatietoaineiston karttaotteiden käyttö kaavaselostuksen liitteinä on vakiintunut toimintatapa. Siksi kaavaehdotuksen selostuksen liitteissä on Tuusulan kunnan paikkatietoaineiston Caruna Oy:n johtokartta (1.6.2022). Ratasuunnitelman selostuksessa on määriteltä kohdassa 6.5. johto- ja laitesiirrot. Sen mukaan lisäraiteet ja niiden muutokset tiejärjestelyihin aiheuttavat johtosiirtoja sekä johtojen purkuja ja suojauksia. Väyläviraston ilmoituksen mukaan Suunnittelualueen johtojen sijainnit ja niihin liittyvät toimenpiteet on esitetty risteämäluettelossa ja johtosiirrot on esitetty kokonaisuudessaan kuivaus- ja johtokartoilla. Johtosiirtojen osalta merkittävimmiksi tunnistetut kohteet on lisäksi kuvattu ratasuunnitelman D-osan dokumentissa ”Tietoja ja ohjeita jatkosuunnitteluun”. Johtojen siirtokustannuksista vastaa se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain tai jos ei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu (Maankäyttö- ja rakennuslaki 89 §).

Elisa Oyj (19.7.2022) ilmoittaa, että sillä ei ole huomauttamista asemakaavamutokseen. Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta. Kaapelit sijaitsevat Jokelantien molemmin puolin. Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään, on siirron tarvitsijan oltava hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja rakennuslaki 89§).

Vastine:

Lausunnon johdosta kaavaehdotuksen selostuksen liitteeksi on lisätty Tuusulan kunnan paikkatietoaineistossa olevat teleoperaattoreiden johtokartat (2.11.2022). Mahdollisista

johtosiirroista on asianosaisten neuvoteltava keskenään ennen johtosiirtojen suorittamista alueella. Maankäyttö- ja rakennuslain 89 § koskee johtojen, laitteiden ja rakennelmien siirtämistä kaduilla ja muilla yleisillä alueilla: *”Jos yleisellä alueella sijaitseva johto, laite tai rakennelma vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista tai kadunpitoa taikka on maisemaan tai kaupunkikuvaan soveltumaton, johdon, laitteen tai rakennelman omistaja tai haltija on velvollinen siirtämään sen kunnan hyväksymään paikkaan. Kunta tai se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, vastaa siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu.”*

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) (30.8.2022) toteaa, että asemakaavan määräykseen on täsmennettävä, mitä tavoitteena pidettävät rataliikennelun enimmäisarvot ovat tai vaihtoehtoisesti kaavassa tulee määrätä melusteiden vähimmäiskorkeuksista. Kaavamääräyksissä on otettava huomioon, että kaava-aineistoon liitetyn meluselvityksen mukaan kaikkien suojattavien kohteiden osalta ei esimerkiksi hyvin lyhyen etäisyyden vuoksi rataa tai melusteen suojausvaikutuksen kannalta epäedullisen korkeussuhteiden vuoksi päästy ohjearvojen mukaiseen melutasoon. Kaavamääräykseen tulee lisäksi täsmentää, mitä tavoitteena pidettävät tärinän enimmäisarvot ovat.

Vastine:

Ratamelun ja rataliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskevista kaavamääräyksistä ja kaavakartan merkinnöistä saadusta palautteesta johtuen pidettiin erillisen kaavoituksen, ELY:n ja Väyläviraston kesken kokous 18.10.2022. Saaduista lausunnoista ja edellä mainitun kokouksen ratkaisusta johtuen kaavakarttaa ja sen ratamelun hallintaa koskevia määräyksiä tarkennettiin. Kaavakartalle merkittiin ratasuunnitelman mukaisten melusteiden sijainnit ja korkeudet sekä lisättiin merkintöjä vastaavat määräykset. Sen sijaan rataliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskeva määräys poistettiin, koska ratasuunnitelman selostuksen kohdan 4.6. ”Tärinävaikutukset” mukaan uusien raiteiden ei arvioida lisäävän nykyistä tärinähaittaa, vaikka uudet raiteet tulevatkin osin hieman lähemmäksi nykyisiä rakennuksia. Sen voi todeta johtuvan uusien raiteiden oleellisesti paremmista perustamistavoista verrattuna nykyisten raiteiden perustamistaan. Uudet raiteet tulevat ongelmallisten kohtien osalta olemaan pääosin pohjavahvistettuja. Kaavaselostukseen on tarkennettu tai lisätty viittauksia raideliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskeviin ratasuunnitelman aineistojen asiakohtiin 1.) ”Ympäristöhäiriöt, Kaavaratkaisu” sekä 2.) ”Vaikutukset, Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin”.

Väylävirasto (30.8.2022) toteaa, että kaavaehdotuksessa on hyvä osoittaa ratasuunnitelman mukaisten melusteiden sijainnit, että melustemerkinän kaavamääräystä on tarpeen muuttaa siten, ettei siinä määrätä sitovasti tavoitteena pidettävistä enimmäisarvoista asuinrakennusten sisätiloissa tai ulko-oleskelualueilla. Kaavamääräyksen maininta tavoitteena pidettävistä enimmäisarvoista on hyvin tulkinnanvarainen eikä kaava-

aineistosta ilmene mihin arvoihin tällä viitataan. Asemakaavassa annetut tulkinnanvaraiset lisämääräykset voivat johtaa tilanteeseen, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä (ratalaki 10 §). Määräykset melun enimmäisarvoista ovat myös tarpeettomia, koska radan meluvaikutukset arvioidaan ratasuunnitelman yhteydessä ja toteutettavat melun- torjuntaratkaisut osoitetaan ratasuunnitelmassa.

Väylävirasto huomauttaa, että asemakaavassa ei tule antaa määräystä, jossa määrätään tavoitteena pidettävistä tärinän enimmäisarvoista rakennusten sisätiloissa tai ulko- oleskelualueilla. Kaavamääräyksen maininta tavoitteena pidettävistä enimmäisarvoista on hyvin tulkinnanvarainen eikä kaava-aineistosta ilmene mihin arvoihin tällä viitataan. Asemakaavassa annetut tulkinnanvaraisiksi arvioidut lisämääräykset voivat johtaa tilanteeseen, jossa ratasuunnitelman ei katsota olevan asemakaavan mukainen eikä ratasuunnitelmaa voida täten ratalain mukaan hyväksyä (ratalaki 10 §). Määräykset tärinän enimmäisarvoista ovat myös tarpeettomia, koska radan tärinävaikutukset arvioidaan ratasuunnitelman yhteydessä ja toteutettavat tärinävaimennusratkaisut osoitetaan ratasuunnitelmassa. Asemakaavan suunnittelualueen kohdalla uusille raiteille ei ole arvioitu olevan tarvetta tärinävaimennukselle eikä ratasuunnitelmassa ole siten osoitettu tärinävaimennusta tälle alueelle. Ratasuunnitelmassa ei esitetä nykyisille raiteille mitään toimenpiteitä, joten näiden osalta tärinävaikutukset eivät muutu ratahankkeen toteutuksen myötä nykytilanteeseen nähden.

Väylävirasto laatii Pasila–Riihimäki 3. vaiheen ratasuunnitelman ratalain mukaisesti, jossa edellytetään, että ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esitetään ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat melu- ja tärinävaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. Ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan selvitykset rautatieliikenteestä aiheutuvan melun ja tärinän leviämisestä ja osoitetaan tarvittavat ratkaisut melu- ja tärinähaittojen torjumiseksi. Ratasuunnitelmassa osoitettavien melun- ja tärinäntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia melun- ja tärinäntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi melun osalta kaikilla alueilla ei, uudesta meluntorjunnasta huolimatta, välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta melutasoja saadaan kuitenkin alennettua merkittävästi nykytilanteeseen nähden. Hyväksytyssä ratasuunnitelmassa osoitetut melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut Väylävirasto tulee myös toteuttamaan ratahankkeen yhteydessä.

Väylävirasto huomauttaa, että on epäselvää mitä kyseinen määräys hulevesien hallintaa koskien tarkoittaa rautatiealueen kohdalla, jossa muutoinkin muodostuu verrattain vähän hulevesiä. Väyläviraston näkemyksen mukaan hulevesiä koskeva määräys voidaan poistaa kaavasta tarpeettomana. Pasila–Riihimäki 3. vaiheen ratasuunnitelmassa ei toteuteta suunnittelualueelle uusia vettä läpäisemättömiä pintoja, jotka lisäisivät merkittävästi hulevesien muodostumista alueella. Ratasuunnitelman yhteydessä suunnitel-

laan radan kuivatusratkaisut, joilla ohjataan maaperään imeytymättömät hulevedet hallitusti pois alueelta. Myös hankkeen rakentamisaikaiset vaikutukset hulevesien määrään ja laatuun arvioidaan.

Vastine:

Ratamelun ja rataliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskevista kaavamääräyksistä ja kaavakartan merkinnöistä saadusta palautteesta johtuen pidettiin erillisen kaavoituksen, ELY:n ja Väyläviraston kesken kokous 18.10.2022. Saaduista lausunnoista ja edellä mainitun kokouksessa sovitusta johtuen kaavakarttaa ja sen ratamelun ja raideliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskevia määräyksiä tarkennettiin seuraavasti: Kaavakartalle merkittiin ratasuunnitelman mukaiset melusteiden sijainnit ja korkeudet sekä lisättiin merkintöjä vastaavat määräykset melusteiden vähimmäiskorkeuksista. Sen sijaan rataliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskeva määräys poistettiin, koska uusien raiteiden ei arvioida lisäävän nykyistä tärinähaittaa, vaikka uudet raiteet tulevatkin osin hieman lähemmäksi nykyisiä rakennuksia. Sen voi todeta johtuvan uusien raiteiden oleellisesti paremmista perustamistavoista verrattuna nykyisten raiteiden perustamistapaan. Uudet raiteet tulevat ongelmallisten kohtien osalta olemaan pääosin pohjavahvistettuja. Kokouksessa todettiin, että kaavamääräykset ja karttamerkinnät eivät sovittujen tarkennusten jälkeen ole ristiriidassa ratasuunnitelman kanssa. Kaavaselostukseen on tarkennettu tai lisätty viittauksia raideliikenteen aiheuttaman tärinän hallintaa koskeviin ratasuunnitelman aineistojen asiakohtiin kohtiin 1.) "Ympäristöhäiriöt, Kaavaratkaisu" sekä 2.) "Vaikutukset, Vaikutukset ihmisten terveyteen, turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin".

Hulevesien hallintaa koskevasta kaavamääräyksestä saadusta palautteesta johtuen pidettiin erillinen kaavoituksen, Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen ja Väyläviraston välinen yhteiskokous 31.10.2022. Kokouksen tuloksena sovittiin, että määräys kaavaehdotukseen tarkennetaan seuraavan sisältöiseksi: "Rautatiealueen tarkemmassa suunnittelussa on huolehdittava hulevesien riittävästä viivytämisestä sekä käsittelystä ennen niiden pois johtamista. Rakentamisen aikainen hulevesien hallinta on esitettävä ratasuunnitelmissa. Kaava-alueen vesiensuojelurakenteiden on oltava valmiita ennen hulevesiin vaikuttavan rakentamisen alkamista työmaahulevesien hallitsemiseksi." Edellä mainitun yhteiskokouksen ratkaisusta ja palautteesta johtuen kaavaselostukseen on lisätty viittaukset hulevesien hallintaa koskeviin ratasuunnitelman aineistojen asiakohtiin "Ekologinen kestävyys, Kaavaratkaisu" sekä "Vaikutukset, Vaikutukset hule-, pinta- ja pohjavesiin". Kokouksessa todettiin, että kaavamääräys ei tarkennuksen jälkeen ole ristiriidassa ratasuunnitelman kanssa. On todettavissa, että nykyään on vakiintunut menettelytapa useissa kunnissa ja kaupungeissa lisätä lainsäädännön hyväksyttäviltä suunnitelmilta edellyttämät hulevesien hallintaa koskevat määräykset asemakaavoihin.

Telia Company AB (28.1.2022) totesi osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, että Telialla tietoliikennekaapeleita kaavamutoksen alueella, mm. rata-alueella ja sen ympäristössä. Johtosiirrot ja suojaukset on huomioitava maanrakennustöiden yhteydessä ja

niistä on oltava yhteydessä Teliaan (sähköpostiosoite annettu) ajoissa ennen maanrakennuksen alkua. Kaapelien katkaisua on pyrittävä välttämään, suunnitella työt ns. siirtaissiirtoina ja tuentoina, mahdollisuuksien mukaan. On suunniteltava niin, että siirtoja ei tule kuin vain pakottavista syistä. Korvaava siirtoreitti on oltava valmis ennen siirtoja. Siirto- ja suojauskustannukset kuuluvat tilaajan maksettaviksi.

Vastine:

Lausunnon johdosta kaavaehdotuksen selostuksen liitteeksi on lisätty Tuusulan kunnan paikkatietoaineistossa olevat teleoperaattoreiden johtokartat (2.11.2022). Mahdollisista johtosiirroista on asianosaisten neuvoteltava keskenään ennen johtosiirtojen suorittamista alueella. Maankäyttö- ja rakennuslain 89 § koskee johtojen, laitteiden ja rakennelmien siirtämistä kaduilla ja muilla yleisillä alueilla: *”Jos yleisellä alueella sijaitseva johto, laite tai rakennelma vaikeuttaa asemakaavan toteuttamista tai kadunpitoa taikka on maisemaan tai kaupunkikuvaan soveltumaton, johdon, laitteen tai rakennelman omistaja tai haltija on velvollinen siirtämään sen kunnan hyväksymään paikkaan. Kunta tai se, jonka vastuulla yleisten alueiden toteuttaminen on, vastaa siirtokustannuksista, jollei ole kohtuullista edellyttää johdon, laitteen tai rakennelman omistajan tai haltijan vastaavan siirtokustannuksista kokonaan tai osittain taikka jollei siirtokustannusten jaosta ole toisin sovittu.”*

Yhteenveto muistutuksista

Asemakaavan muutosehdotuksesta jätettiin kolme (3) muistutusta.

- Muistutus (Mu 1 - 20.8.)
- Muistutus (Mu 2 - 22.8.) ja sen liite
- Muistutus (Mu 3 - 30.8.)

Muistutukset asemakaavan muutosehdotuksesta kohdistuivat muun muassa

- kaavaehdotukseen merkitylle alueelle rakennettavaan riittävän suojan antavaan melu- ja näköesteeseen,
- kaavoituksen valmistelussa käytössä olleeseen ratasuunnitelman oikeellisuuteen,
- meluesteen rakentamisen tarpeeseen radan itä- ja koillispuolelle,
- kaavaselostuksen mainintaan Palojoenpuiston asemakaavan muutosehdotuksen keskeytymispäätöksen arvioituun puuttumiseen sekä
- Palojoenpuiston alueella voimassa olevaan osayleiskaavaan asemakaavoitusta ohjaamassa yleiskaava 2040 sijaan.

Muistutuksessa (Mu 1 - 20.8.) vaaditaan, että kaavaehdotukseen merkitylle alueelle on rakennettava riittävä suojan antava melu- ja näköeste. Muistuttaja ilmoittaa kiinteistön sijainnin, jota muistutus koskee.

Vastine:

Muistuttajan ilmoittaman kiinteistön kohdalla kaava-alueen lounaispuoleisella rautatiealueella, sen sivulla, on kaavaehdotukseen merkitty ratasuunnitelman

aineistoon perustuen kaavakartalle ratamelulta ympäristöä suojaavan meluesteen merkinnät ja niitä vastaavat määräykset. Kaavamääräysten mukaan meluesteen on oltava 28.2.2022 päivätyn ratasuunnitelman aineiston mukaisesti tyyppiä meluseinä, jonka korkeus on oltava ratasuunnitelman liitteenä olevan meluesteluettelon mukaisesti vähintään 2 metriä mitattuna kiskojen alapinnasta, pääradan lounaispuolella, jota muistutus koskee. Ratasuunnitelman ja sen liiteaineistojen perusteella voi todeta, että paikoin asuinrakennusten tontteja sijaitsee niin lähellä päärataa, että Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisesti ympäristömelun ohjearvoihin pääseminen on vaikeaa tai mahdotonta. Näin tilanne on ratasuunnitelman melun leviämiskarttojen perusteella (Pasila–Riihimäki välityskyvyn nostaminen, ratasuunnitelma, vaihe 3, liitekartat ”Ennustetilanne meluntorjunnalla, kartat 1/8”, päivä- ja yöaikojen keskiäänitasot LAeq7-22”) muistutuksessa mainitussa kiinteistössä. Kuitenkin ratasuunnitelmassa esitetty kohtuullistettu meluntorjunta parantaa melutilannetta suunnitelman vaikutusalueiden kiinteistöillä ratasuunnitelman alueen tuntumassa keskimäärin, koska Väylävirastolla melusteiden suunnittelun tavoitteena on melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärän väheneminen tiiviisti asutuilla alueilla, verrattaessa tilannetta nykyhetkeen.

Käytettävissä olevan tiedon mukaan kiinteistö sijaitsee korkeammalla kuin rautatiealue sen kohdalla. Se lisää mahdollisuutta nähdä juna enemmän meluesteen takaa kuin alemmaa Jokelantien katualueelta. Osa junasta jää kiinteistön kohdalla näkymissä ratasuunnitelmassa suunnitellun meluesteen taakse, mutta junan yläosat ovat meluesteen takana sen yläpuolella näkymissä. Meluesteen korkeus on kaksi metriä ja valtionhallinnon alueellisia toimeenpano- ja kehittämistehtäviä hoitava taho on käytettävissä olleen tiedon mukaan hyväksynyt Väyläviraston arvion suunnittelun tavoitteeksi, että kahden metrin korkeus on kohtuullinen suunniteltu toteutus sekä melun leviämisen rajoittamisen, että näkymien kannalta. On myös todettava, että pääradalla on muualla melusteiden täydentämisen jälkeen kohtia, joissa juna on nähtävissä joiltain viereisiltä alueilta kokonaisuudessaan, jos meluestettä ei edes kyseisessä kohdassa ole näkösuojana. Ei ole ollut tarkoituksenmukaista eikä kohtuullista suunnitella muistuttajan vaatimia junan näkemäesteitä, eikä se kuulu vakiintuneisiin toimintatapoihin. Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.11. Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin on tehty maisemavaikutusten arviointia. Siinä todetaan, että rata muodostaa Jokelantien kanssa nykyisellään leveähkön maastokäytävän, joka levenee hankkeen myötä entisestään. Muutoksesta ei kuitenkaan arvioida aiheutuvan suuria haittoja alueen arvoihin. Maisemavaikutuksia ja näkymävaikutuksia voidaan lieventää huolellisella rata- ja tieympäristön suunnittelulla ja kehittämällä radan ja tien väliin jäävän alueen kasvillisuutta.

Ratasuunnitelma valmistuu hallinnolliseen päätöksentekoon Väyläviraston valmisteluprosessissa, mutta ei kunnallisessa päätöksenteossa. Asemakaavamuutosta valmistellaan ratasuunnitelmaan perustuen, jotta ratasuunnitelman toteuttaminen mahdollistuu, ollen ensin sitä koskevassa päätöksenteossa hyväksyttävissä. Ratasuunnitelman hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto (Ratalaki, 110/2007). Asemakaavamuutos on oltava hyväksytty ja lainvoimainen, jotta ratasuunnitelma voidaan sen perusteella hyväksyä. Väylävirasto toteaa muistutuksessaan Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutosehdotuksesta (ks. ed. Väyläviraston muistutus) seuraavasti: ”Väylävirasto laatii Pasila–Riihimäki 3. vaiheen ratasuunnitelman ratalain mukaisesti, jossa

edellytetään, että ratasuunnitelmassa arvioidaan rautatien vaikutuksia sekä esitetään ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen radan rakentamisen tai rautatieliikenteen haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Rautatieliikenteestä aiheutuvat melu- ja värinävaikutukset kuuluvat ratasuunnitelmassa arvioitavien vaikutusten joukkoon. Ratasuunnitelman yhteydessä laaditaan selvitykset rautatieliikenteestä aiheutuvan melun ja värinän leviämisestä ja osoitetaan tarvittavat ratkaisut melu- ja värinähaittojen torjumiseksi. Ratasuunnitelmassa osoitettavien melun- ja värinäntorjuntaratkaisujen osalta on hyvä tiedostaa, että niiden tulee olla teknisesti toteuttamiskelpoisia sekä taloudellisesti kohtuullisia melun- ja värinäntorjunnalla saavutettavaan hyötyyn nähden. Täten esimerkiksi melun osalta kaikilla alueilla ei, uudesta meluntorjunnasta huolimatta, välttämättä saavuteta Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melutasojen ohjearvoja, mutta melutasoja saadaan kuitenkin alennettua merkittävästi nykytilanteeseen nähden. Hyväksytyssä ratasuunnitelmassa osoitetut melun- ja värinäntorjuntaratkaisut Väylävirasto tulee ilmoituksensa mukaan myös toteuttamaan ratahankkeen yhteydessä.” Mikäli ohjearvojen saavuttamiseksi tarvittavan meluntorjunnan kustannukset ovat kohtuuttomat, kohteeseen voidaan esittää ns. kohtuullistettua meluntorjuntaa, jolla tilannetta parannetaan, vaikka melutason ohjearvoon ei paikallisesti päästäisikään. Kohtuullistaminen arvioidaan aina tapauskohtaisesti ja sen perustelut sekä vaikutustarkastelu tulee esittää ratasuunnitelmassa. Myös kiinteistön lunastusta voidaan käyttää tilanteissa, joissa meluntorjunnan kustannukset olisivat suojattavan kohteen arvoon nähden suuret. (Radanpidon ympäristöohje. Väyläviraston ohjeita 26/2021). Meluntorjunnan periaatteista myös edellisten toimintatapojen osalta Väylävirasto on neuvotellut ja tehnyt yhteistyötä ratasuunnitelman valmistelussa Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) kanssa. ELY:llä on oleellinen tehtävä osallistua viranomaisena joukkoliikenneinfrastruktuurin suunnitteluun ja kaavoituksen valmisteluun ja kehittämiseen, huolehtien esimerkiksi ympäristön tilasta ja sen suunnittelusta, ajatellen esimerkiksi terveellisyyttä ja turvallisuutta sekä ympäristönsuojelua. Väyläviraston ratasuunnittelun periaate on pyrkiä ohjearvoihin, mutta jos niihin pääseminen olisi kohtuuton kustannus, kohtuullistetaan meluntorjuntaa niin, että melutilanne alueella kuitenkin voisi parantua. On arvioitavissa, että meluntorjunnan kohtuullistaminen on varsin yleinen käytäntö ja esillä pääosin kaikissa ratasuunnitelmassa, koska lähellä rataa olevien kiinteistöjen suojaaminen ohjearvoihin asti saattaa olla kokonaisuuteen ja toimintaperiaatteisiin nähden kohtuuttoman kallista tai jopa teknisesti mahdotonta. Kohtuullistetussa meluntorjunnassa Väylävirasto on ilmoittanut, että se pyrkii aikaansaamaan kustannustehokkaan suunnitelmavaihtoehdon, jolla melutilannetta voitaisiin kuitenkin parantaa nykytilaan nähden. Muistuttajan mainitseman kiinteistön kohdalla Väylävirasto totesi tunnistaneensa em. vaihtoehdon, kahden metrin korkuisen meluesteen. Ratasuunnitelmassa esitettyihin kaavan sisältöjä tarkempiin teknisiin yksityiskohtiin on osallisten mahdollista ottaa kantaa ja antaa ratasuunnitelmasta tarvittaessa palautetta.

Muistutuksessa (Mu 2 - 22.8.) todetaan, että esillä oleva kaavaehdotus ei ole Väyläviraston viimeisimmän ratasuunnitelmaversion mukainen. Kevään 2022 kuulemiskierroksella suunnitelmaan sisältyvä Virtalantien uudelleen linjauksen todettiin siirtyneen lähemmäs rata-alueetta. Sen seurauksena suunnitelmassa rata-alueeksi varattu alue pieneni merkittävästi alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Esillä oleva kaavaehdotus todetaan muistutuksessa perustuvan vanhentuneeseen suunnitelmaan. Muistutuksessa on liitteenä ote Väyläviraston nykyisestä ratasuunnitelmasta, jossa todetaan Virtalantien linjauksen jatkuvan koko

kaavamuutosalueella junaradan suuntaisesti ja Takojan tilasta rata- ja tiealueeksi tarvittava osa on pienempi kuin esillä olevassa kaavaehdotuksessa. Muistutuksessa vaaditaan kaavaehdotusta muutettavaksi vastaamaan ratasuunnitelman nykyistä versiota.

Vastine:

Asemakaavan muutos perustuu Väyläviraston toimittamaan 28.2.2022 päivättyyn ratasuunnitelma-aineistoon ja sen liitteisiin. Kaavan valmistelija on varmistanut Väylävirastosta syyskaudella 2022, että kaavoitukseen Väyläviraston kaavan valmistelua varten toimittama ratasuunnitelma-aineisto vastaa nykyisiä ratasuunnitelman tavoitteita ja sisältöjä.

Muistutuksessa (Mu 3 - 20.8.) huomautetaan, että asemakaavan muutoksessa ei ole esitetty lainkaan kaavamääräystä meluesteen rakentamiseksi rautatien itäpuolelle, sen sijaan rautatien länsipuolelle on osoitettu meluesteiden kaavamääräys koko kaava-alueen matkalle. Itäpuolen kaavaratkaisua on perusteltu kaava-selostuksessa sillä, että itäpuolen maankäyttö on toistaiseksi toteutumatta ja alueelle jo laadittua asemakaavan muutosta (kaavaehdotus v. 2016) ei ole viety hyväksymiskäsittelyyn toistaiseksi, kuitenkin itäpuolella on vireillä edelleen H.G. Paloheimo Oy:n alueille laadittu asemakaavaehdotus (v. 2016), jossa on osoitettu mm. merkittävä määrä asuntorakentamista pääradan suuntaisesti Palojoenpuiston alueille. Kaavaselostuksessa on esitetty myös, että Palojoenpuiston asemakaavan laadinta olisi keskeytetty virallisesti. Keskeytyspäätöstä ei kuitenkaan ole tehty maanomistajan taholta, eikä asiasta ole muutenkaan ilmoitettu maanomistajalle kirjallisesti. Palojoenpuiston alueella on edelleen voimassa Jokelan osayleiskaava, jossa on myös osoitettu merkittävä määrä asuntorakentamista alueelle, Tuusulan yleiskaava 2040 on vasta valmisteluvaiheessa, eikä joskus voimaan tuleva yleiskaava ole asemakaavan laadintavaiheessa oikeusvaikutteinen, eikä sitä näin ollen voi käyttää asemakaavassa perusteluna kaavaratkaisulle. Kaavatilanteesta johtuen asemakaavamuutoksessa tehtyjä ratkaisuja ei voida käsitellä Palojoenpuiston alueen osalta tulevaisuudessa rakentamattomana alueena, koska lainvoimainen Jokelan osayleiskaava ja vireillä oleva asemakaavamuutos osoittavat alueelle merkittävän määrän asuntorakentamista, jonka juridinen peruste vaatii huomioimaan pääradan osalta riittävät melusuojaukset, kun rataliikenne lisääntyy lisäraiteiden vuoksi ja joka tarve on syntynyt pääradan välityskyvyn parantamiseen liittyen. Asemakaavamuutoksessa tuleekin huomioida myös pääradan itäpuolelle H.G. Paloheimo Oy:n alueiden viereen rautatiealueelle (LR) samanlainen kaavamääräys melusuojauksesta kuin kaavassa on osoitettu radan länsipuolelle. Muussa tapauksessa asemakaava aiheuttaa maanomistajalle MRL:n säännösten vastaista kohtuutonta haittaa eikä asemakaava muutenkaan noudata maanomistajien tasapuolisen käsittelyn vaatimusta melusuojauksen osalta. H.G. Paloheimo Oy esittää, että asemakaavaehdotusta tarkistetaan edellä mainittujen perustelujen mukaisesti osoittamalla melusuojauksen kaavamääräys myös radan itäpuolelle H.G. Paloheimo Oy:n omistaman alueen viereen rautatiealueelle.

Vastine:

Kuten selostuksessa on todettu, kunnanvaltuusto 7.12.2020 päätti keskeyttää Palojoensuun asemakaavan muutoksen. Se ilmenee valtuustolle hyväksyttäväksi esitetystä asiakirjasta ”Kaavoitussuunnitelma 2021-2025”, jonka viimeisellä sivulla kohdassa ”Päätetään keskeyttää” on 10-kohtainen luettelo, joissa on todettu: ”Päätetään keskeyttää aiemmin vireille tulleet asemakaava tai asemankaavan muutoshankkeet, joita ei tässä kaavoitussuunnitelmassa ole mainittu I–III luokan

hankkeina”. ”Palojoenpuisto”-niminen kaavamuutoshanke on numerolla 7. Siten on todettavissa, että Palojoenpuiston kaavamuutoksen keskeyttämisestä on valtuuston päätös. Kuitenkin koska edellä mainittu päätös keskeytyksestä ei merkitse, että kaavan valmistelusta olisi luovuttu, on myös todettavissa, että kaavan valmistelu ei edennyt valtuuston vuoden 2020 päätöksen jälkeen. Siten voi arvioida olevan mahdollista, että sopivassa tilanteessa on edellytykset ja perusteet jatkaa ja edistää kaavan valmistelua kohti päätöksentekoa. Syyskaudella 2022 sellaisesta ei kuitenkaan ole tietoa. Asemakaavan muutosehdotukseen ei ole esitetty melusuojuuksia kaava-alueen koillisreunalle tässä vaiheessa, koska radan itäpuolella ei ole sellaista maankäyttöä, jota suojata rataliikenteen aiheuttamilta meluhaitoilta. Ratahankkeen meluntorjunta tehdään nykyisen toteutuneen rakentamisen mukaan tai toteutumattoman mutta lainvoimaisen kaavan mukaan. Koska pääradan koillispuolella ei ole muistutuksessa mainittua kaavaa lainvoimaiseksi saatettuna, ei siksi kaavan toteutustakaan voi olla, eikä meluntorjunnan tarvetta muistutuksessa vaaditulla tavalla. Nykyisellä alueen maankäytöllä eikä keskeneräisellä kaavamuutoksella ole tarkoituksenmukaista eikä siksi yleisesti mahdollista perustella meluntorjunnan tarvetta. Koska aikoinaan vireille tulleen kaavan keskeyttämisestä ei muistuttaja ole tietoinen, on muistutuksen johdosta perusteltua korvata kaavaselostuksen maininta, jonka mukaan kaava ei olisi enää vireillä, maininnalla, että kaavan valmistelu ei ole edennyt.

Vaikka Palojoenpuiston kaavaa ei ole edistetty hyväksymiseen, voi arvioida, että Palojoenpuiston asemakaavan muutosehdotuksesta ilmenee, että sen pääradan puoleisia asuinkorttelialueiden rakennusaloja ja kerroslukuja on tarkoituksenmukaisesti suunniteltu rajoittamaan ratamelua kaava-alueen sisäosien suhteen. Sitä ei Jokelan rautatiealueen kaava heikennä ja toisaalta päärataa on voitava kehittää.

Jokelan rautatiealueen asemakaavamuutosta on valmisteltu huomioiden paitsi voimassa oleva osayleiskaava, myös yleiskaava 2040 ehdotus II, jota koskevaa ylintä mahdollista kunnallista päätöksentekoa eli valtuuston päätöksentekoa on syyskaudella 2022. Siten siltä osin valmistelun voi todeta lähes päättyneeksi, eikä ole tiedossa yleiskaavan valmistelun jatkumista Palojoenpuiston kaavaehdotuksen alueella. Koska yleiskaava 2040 korvaa voimaantullessaan Jokelan osayleiskaavan ja yleiskaava 2040 tavoitteet ja sisällöt ovat olleet vuosia Takojan ja Kolsan alueella riittävästi tiedossa, on todettavissa, että käynnissä olevissa asemakaavoissa tarkoituksenmukaista ja perusteltua huomioida yleiskaava 2040 ehdotus II, vaikka se ei ole vielä lainvoimainen ja vaikka sillä ei vielä ole juridisesti ohjausvaikutusta asemakaavoitukselle.

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMAN YHTEENVEDOT ESITETYISTÄ HUOMAUTUKSISTA JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 2.2. - 7.3.2022.

Asemakaavoittaja päivysti Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevissa kysymyksissä puhelinaikana 23.2.2022 klo 16-19.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin viranomaisilta seitsemän (7) kannanottoa. Kirjallisia mielipiteitä muilta osallisilta saapui kuusi (6) kappaletta.

Yhteenveto viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden kannanotoista

Viranomaisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat

- historiallisen ja kulttuurihistoriallisen Jokelan tiilitehtaan arvon huomiointiin,
- katuosoitteen Siljalantie 20 historiallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävän rakennuksen huomiointiin ja sen siirtämiseen,
- katuosoitteen Virtalantie 131 rakentamisen lunastusmenettelyyn,
- ratameluun ja rautatien aiheuttamaan tärinään ja niiden haittoihin ja riskeihin,
- ratatyömaiden aikaisten alueen ja sen tuntuman liikkumisreittien kulun ja sujuvuuden varmistukseen,
- hulevesien hallintaan Palojoen suhteen,
- arvokkaan linnusto- ja lepakkoalueen huomiointiin,
- arvokkaan sirolampikorenon luontoalueen huomiointiin,
- arvokkaan viitasammakon luontoalueen huomiointiin,
- liito-oravan kulkuyhteyden huomiointiin,
- katuosoitteessa Siljalantie 20 olevan rakennuskulttuurikohteen säilyttämiseen,
- Kuusistonpuiston teleliikennemaston huomioimiseen,
- kaavamuutosalueen nykyiseen sähköverkkoon.

Kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin seuraavilta viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta:

- Nurmijärven sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)
- Digita Oy
- Caruna Oy:n puolesta Rejlers Finland Oy
- Jokelan kehittämisverkosto
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
- Helsingin kaupunki, Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, Kulttuuripalvelukokoonaisuus, Kaupunginmuseo, Kulttuuriperintöyksikkö, Kulttuuriympäristötiimi, Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden kannanottoihin

Nurmijärven sähköverkko Oy:llä ei ollut huomautettavaa muutosehdotukseen.

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) toteaa, että kaavamuutokset ovat pieniä, ja ne perustuvat suoraan ratasuunnitelmaan. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutosehdotuksesta

Vastine:

Merkitään tiedoksi.

Digita Oy pyytää kannanotossa huomioimaan kaavamuutoksessa omistamansa teleliikennemaston laiteloineen ja huoltoteineen sekä vuokra-alueen Kuusistonpuistossa, Raturinkujan varressa. Digita Oy käyttää mastoa liiketoiminnassaan ja millä on merkitystä Jokelan alueen nykyiseen ja tulevaan mobiiliverkon peittoalueisiin.

Vastine:

Kaava-alueeseen ei kuulu Digita Oy:n kannanotossa mainittu Kuusistonpuiston alue, jossa telemasto sijaitsee.

Caruna Oy:n puolesta Rejlers Finland Oy kiinnittää huomiota nykyiseen 20 kV / 0,4 kV sähköverkkoon todeten, että kaavamuutosalueilla on nykyistä sähköverkkoa kannanoton liitekuva 1:n avulla havainnollistettuna niin, että 20 kV johdot merkityt sinisellä ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella värillä, ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Vaikutuksista sähköjakeluun kannanotossa todetaan, että uuden kaavan vaikutukset sähköjakeluun ovat vähäiset ja on otettavissa tarkemmin kantaa vasta kaavan tarkentuessa vaikutuksista sähköjakeluun. Siirtokustannusten jaosta kannanotossa todetaan, että mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti. Kannanotossa pyydetään mahdollisuutta lausunnonantamiseen luonnos- ja/tai ehdotusvaiheissa.

Vastine:

Kaavaehdotuksen selostuksen liitteenä on Caruna Oy/Rejlers Finland Oy:n johtokartta. Caruna Oy/Rejlers Finland Oy:llä on mahdollisuus antaa lausunto kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana, kun ehdotus asetetaan nähtäville. Ratasuunnitelman selostuksessa on määritelty kohdassa 6.5. johto- ja laitesiirot. Sen mukaan lisäraiteet ja niiden muutokset tiejärjestelyihin aiheuttavat johtosiirtoja sekä johtojen purkuja ja suojauksia. Väyläviraston ilmoituksen mukaan Suunnittelualueen johtojen sijainnit ja niihin liittyvät toimenpiteet on esitetty risteämäluettelossa ja johtosiirrot on esitetty kokonaisuudessaan kuivatus- ja johtokartoilla. Johtosiirtojen osalta merkittävimmiksi tunnistetut kohteet on lisäksi kuvattu ratasuunnitelman D-osan dokumentissa ”Tietoja ja ohjeita jatko-suunnitteluun”.

Jokelan kehittämisverkosto kiinnitti huomiota asemakaavan muutosehdotuksessa ja sen toteuttamisessa alueella näkyvään tiilitehtaan historiaan sekä katuosoitteen Siljalantie 20:ssä olevaan rakennukseen, joka on Jokelan historian kannalta sekä kulttuurihistoriallisesti merkittävä, joten sen siirtämistä pidetään tärkeänä. Virtalantiellä varren asuinrakennuksen lunastuksessa on huomioitava asukkaille riittävä korvaus. Kyseisen tontin lunastuksen osalta on toivottavaa sopia lunastuksesta neuvotteluteitse ja jos pakolunastukseen päädytään, toivotaan siitä selvitystä, miten lunastus pystytään toteuttamaan mahdollisimman hyvin talon asukkaat huomioiden. Liikennemelun ja tärinän vaikutus on huomioitava toteutuksessa. Alueen vanha rakennuskanta ei välttämättä kestä rakentamisesta tai liikennöinnistä aiheutuvaa tärinää, ja liikennemelua on säädettävä riittävästi melusteillä. Rakentamisen aikainen auto- ja kevyenliikenteen kulku on kaikilta osin varmistettava, jotta kulkeminen on turvallista ja sujuvaa.

Vastine:

Kaava-alue on pienennetty kolmannekseen oas-vaiheesta ehdotukseen, Hyvinkään rajan tuntumaan, joten se ei tässä vaiheessa sivua valtakunnallisesti merkittäväksi Museoviraston inventoinnissa tunnistetuksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi RKY, ”Jokelan teollisuusalue”. Kuitenkin jos tarkastellaan Jokelaa laajemmin kokonaisuutena sitä luonnehtivine RKY-alueineen, joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen Jokelaan on omiaan lisäämään kansalaisten mahdollisuuksia tutustua merkittävään kulttuuriympäristöön, myös kauempaa ja lisäämään alueen tunnettavuutta.

Kaavoituksessa selvitettiin syyskaudella 2021 oas-vaiheen valmistelua varten yhteistyössä muun muassa Väyläviraston edustajien, vastuumuseon ja Senaatin kanssa Jokelan keskustan kohdalla katuosoitteen Siljalantie 20 rakennuksen purkamista niin sanottuna siirtorakennuksena valtion omistamaan kiinteistöön, Tikuntekijänpolun varren tuntumaan. Siksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan oli mahdollista kirjata tavoite purkaa talo siirtorakennuksena. Vaikka Hyvinkään rajan tuntumaan pienentyneen kaavaehdotuksen aluerajauksessa ei enää ratkaista kauemmas kaava-alueen ulkopuolelle jääviä Jokelan keskustan yksittäisiä rakentamisen kysymyksiä, on katuosoitteen Siljalantie 20 purkaminen siirtorakennuksena silti mahdollista. Omistajat ja toimijat ovat toisistaan samat kuin oas-vaiheessa. Vastaavissa tilanteissa ja toisinaan tarvitaan luontevaa kansalaisaktiivisuutta, missä kaavoitus voi yrittää olla mahdollisuuksiensa mukaan avuksi. Siljalantien ja Virtalantien rakennusten lunastaminen ei ole kaava-asia. Hyväksyty ratasuunnitelma oikeuttaa siinä osoitettujen alueiden lunastamiseen. Radan viereisen katualueen kohdalle jäävä katuosoitteen Virtalantie 131 rakentaminen ostateen tai lunastetaan ratatoimituksessa ja ratasuunnitelma on lunastusasiakirja. Kiinteistön omistaja ja valtion edustajat sopivat lunastukseen liittyvistä menettelyistä keskenään, eikä kunta ole niissä neuvotteluissa osapuolena.

Kaava luo edellytykset tarvittavien melusteiden rakentamiselle rautatiealueella. Melusuojaus on huomioitu ratasuunnitelmassa niin, että meluselvityksen perusteella kaavaehdotuksen alueen kohdalla, melusteiden vaikutuksesta haitalliset meluvyöhykkeet vähenevät kokonaisuutena arvioiden nykytilanteesta ennustetilanteeseen, sekä päivä-

että yömelun osalta. Meluntorjuntaa, melusteita ja -kaiteita esitetään kattavasti suojaamaan radan varren asutusta meluvaikutuksilta, mikä ilmenee ratasuunnitelman meluselvitysraportin liitteestä 3. Ratamelu kasvaa keskimäärin koko Pasila–Riihimäki -ratasuunnitelma-alueella. Silti ratamelun haittoja voidaan vähentää tehokkaasti ja esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä jopa vähennee tiiviisti asutuilla alueilla meluntorjunnan vaikutuksesta, verrattaessa tilannetta nykytilanteeseen. On myös huomattava, että meluselvityksen perusteella kaavaehdotuksen alueella, melusteiden vaikutuksesta haitalliset meluvyöhykkeet vähenevät nykytilanteesta ennustetilanteeseen, sekä päivä- että yömelun osalta. Ratasuunnitelmassa esitetty meluntorjunta on koko suunnitelman alueella kohtuullistettu ratkaisu, jossa esteiden suojausvaikutus on pääosin hyvä. Väyläviraston mukaan kaikkien suojattavien kohteiden osalta ei esimerkiksi hyvin lyhyen etäisyyden vuoksi rataa tai melusteiden suojausvaikutuksen kannalta epäedullisen korkeussuhteen vuoksi päästy ohjearvojen mukaiseen melutasoon. Uudet raiteet tullaan tärinän kannalta ongelmallisten kohtien osalta pohjanvahvistamaan niin, että tärinähaittaa ei uusilla raiteilla liikkuvasta liikenteestä synny. Nykyisille raiteille ei tehdä toimenpiteitä. Raideliikenteen aiheuttama tärinähaitta ei uusien raiteiden rakentamisen myötä lisäännny ratasuunnitelman selostuksen luvun 4.6. ”Tärinävaikutukset” mukaan.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.12. ”Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen” todetaan vaikutuksista ihmisten elinolosuhteisiin ja viihtyvyyteen melun ja tärinän osalta muun muassa todeten, että Pasila–Riihimäki -välillä keskimäärin melutasot tulevat ennusteen mukaan olemaan sekä päivä- että yöaikaan nykytilannetta korkeammat, myös meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen. Nykytilanteeseen verrattuna melu kasvaa liikennemäärän lisääntyessä ja/tai radan tullessa lähemmäksi asutusta jo nykyisinkin radan läheisyyteen sijoittuvilla tiiviisti asutuilla asuinalueilla. Melun haittavaikutuksia voidaan kuitenkin vähentää tehokkaasti ja esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä jopa vähenee tiiviisti asutuilla alueilla meluntorjunnan vaikutuksesta, kun tilannetta verrataan nykytilanteeseen. Osa asuinrakennuksista on kuitenkin niin lähellä rataa, että laskennallisesti arvioidut ohjearvotasot ylittyvät meluntorjunnasta huolimatta. Ratasuunnitelmavaiheessa laaditut meluselvitykset ja meluntorjuntasuunnitelma on esitetty tarkemmin erillisessä meluselvityksessä, joka on ratasuunnitelman teknisessä aineistossa. Melusuojausrakenteet on esitetty myös ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla.

Väylävirasto on ilmoittanut, että melusuojaus on huomioitu ratasuunnitelmassa ja että meluntorjuntaa esitetään Jokelassa suojaamaan radan varren asutusta meluvaikutuksilta, ratasuunnitelman C-osassa olevan meluselvitysraportin liitteen 3 mukaisesti. Rataverkosta vastaava taho Väylävirasto on ilmoituksensa mukaan meluntorjuntaratkaisua varten tarkastellut useita meluntorjuntavaihtoehtoja. Ratasuunnitelmassa esitetty meluntorjunta on kohtuullistettu ratkaisu, jossa esteiden suojausvaikutus on pääosin hyvä. Väyläviraston mukaan kaikkien suojattavien kohteiden osalta ei esimerkiksi hyvin lyhyen etäisyyden vuoksi rataa tai melusteiden suojausvaikutuksen kannalta epäedullisen korkeussuhteen vuoksi päästy ohjearvojen mukaiseen melutasoon, mikä ilmenee ratasuunnitelman C-osassa olevan meluselvitysraportin luvusta 3.1.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.5. on arvioitu ratamelun vaikutuksista, että uudet raiteet mahdollistavat junaliikenteen kasvun, minkä vuoksi raideliikenteen meluvaikutukset lisääntyvät keskimäärin koko ratasuunnitelman alueella. Ratasuunnitelman yhteydessä tehdyn melumallinnuksen tulosten perusteella hankkeen toteuduttua melutasot ovat keskimäärin noin 1–2 dB (LAeq,7-22) nykytilannetta korkeammat päiväaikana ja 2–4 dB (LAeq,22-7) korkeammat yöaikana. Melutorjuntasuunnitelmassa osoitetaan melusteitä (kv + 1,2–3 metrin korkuisia melukaiteita ja -seiniä) yhteensä noin 13 kilometrin osuudelle Tuusulan, Hyvinkään, Hausjärven ja Riihimäen kuntien alueille. Melusteiden suunnittelun tavoitteena on ollut melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärän vähentäminen, kun tilannetta verrataan nykyiseen tilanteeseen. Meluntorjuntaratkaisua muodostettaessa on tarkasteltu useita meluntorjuntavaihtoehtoja. Melusteet on sijoitettu ensisijaisesti alueille, joilla sijaitsee runsaasti asutusta, jotta melutilannetta pystytään parantamaan mahdollisimman suurelta joukolta asukkaita. Edellä mainittujen tiiviiden asuinalueiden lisäksi meluntorjuntatarkastelussa priorisoitiin suojattavaksi kohteiksi 10 kohdetta, joissa rakennukset sijaitsevat hyvin lähellä rataa ja sen vuoksi melutasot rakennusten piholla ja julkisivuilla ovat korkeita. Suunnitellun meluntorjunnan vaikutuksesta melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä vähenee tiiviisti asutuilla alueilla, kun tilannetta verrataan nykytilanteeseen. Haja-asutusalueilla melualtistuminen kasvaa hieman. Ratasuunnitelmavaiheessa laaditut meluselvitykset ja meluntorjuntasuunnitelma on esitetty tarkemmin erillisessä meluselvityksessä, joka on ratasuunnitelman C-osassa. Melusuojausrakenteet on esitetty myös ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla.

Ratasuunnitelman liiteaineistona olevassa tärinäselvityksessä todetaan, että uusien raiteiden ei arvioida lisäävän tärinähaittaa nykyisestä, vaikka uudet raiteet tulevatkin osin hieman lähemmäksi nykyisiä rakennuksia. Rataverkosta vastaava toteaa sen johtuvan uusien raiteiden oleellisesti paremmista perustamistavoista verraten nykyisten raiteiden perustamistapaan, mikä on todettu ratasuunnitelmaselostuksen luvussa 4.6. Hankkeessa rakennetaan lisäraiteita, mutta ei ole mahdollista ollut pitää tavoitteena uusia kaikkia olevia raiteita perustuksineen. Nykyisen tärinähaittilanteen selvittämiseksi rataverkosta vastaava on ilmoittanut toteuttavansa rakennussuunnitteluvaiheessa tärinämittauksia alueille, joista on saatu asukaspalautetta tai jotka sijoittuvat riskialueiksi tunnistetuille alueille. Asukkaiden antamasta karttapalauttejärjestelmän kautta jätetystä palautteesta koskien tärinähaittaa on rataverkosta vastaavalla Väylävirastolla kirjauksia Hyvinkäällä Paavolan, Martin, Viertolan ja Hakalan alueilla, mikä ilmenee ratasuunnitelmaselostuksen luvussa 4.6. ”Tärinävaikutukset”.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.6. ”Tärinävaikutukset” todetaan rataliikenteen aiheuttamasta tärinästä, että ratasuunnitelman yhteydessä on karkealla tasolla arvioitu ihmisen tärinänä tuntemaan värähtelyn tasoa ja vaimentumista radan läheisyydessä. Tärinävaikutuksien arvioinnissa on otettu huomioon maaperän ominaisuudet ja raiteiden etäisyys rakennuksista. Koko suunnittelualuetta koskevassa tärinän vaikutusarvioinnissa ei ole tehty numeerista laskentaa tai tärinämittauksia. Ratasuunnittelun yhteydessä tehtiin Jokelassa tarkempi tärinätarkastelu, jossa tärinävaikutuksia tarkasteltiin laskentamenetelmän avulla kolmen ratapoikkileikkauksen kohdalla. Koko suunnittelualueen tärinätarkastelun menetelmät on esitetty tarkemmin ratasuunnitelman C-

osassa. Uudet raiteet tulevat ongelmallisten kohtien osalta olemaan pääosin pohjavahvistettua ja erityisesti tärinän pystykomponentit ovat hallinnassa tätä kautta. Myöskään vaakasuuntaiset värähtelyt eivät muodostu ongelmaksi, jos rakennukset ovat lähellä rataa.

Rakentamisen aikaiselle auto-, jalankulku- ja pyöräilyn reitistölle on työmaan tai työmaiden aikoina edelleen reitti, joko nykyinen tai tilapäinen korvaava reitti. Kaava-alueen rajoituttua pienemmäksi, haasteiden määrä on myös arvioitavissa ennakoiden oleellisesti vähentyneen oas-vaiheesta. Liikkumisen, pysyvän tai tilapäisen on oltava turvallista ja mahdollisimman sujuvaa. Mitään nykyisiä liikenneverkon reittejä ei ole tavoitteena poistaa tai heikentää, päinvastoin, tehokkaimman joukkoliikenteen kehittäminen tuo Tuusulalle, Jokelalle ja jokelalaisille monia etuja, esimerkiksi henkilöauton käytön tarpeen vähenemistä, junan tarjotessa nykyistä paremman ja kilpailukyisemmän mahdollisuuden.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus totesi, että kaava-alueen hulevedet purkavat useamman purkupisteen kautta Palojokeen, jossa on Jokelan alueella useita taimenille soveltuvia kutusoraikkoja. Siten maankäytön muutoksissa valuma-alueella tulee huomioida esim. uhanalaisen meritaimenen elinympäristö, jota huleveden laatu ja sen mukana kulkeutuvat kiintoaines ja muut haitta-aineet eivät saa vaarantaa. Erityisen riskialtista lisääntyvälle kiintoainekuormitukselle on rakentamisen aikainen maanmuokkaus, mikä tulee huomioida suunnittelussa ja toimenpiteissä. Lisäksi Ridasjärventie junaradan alittavassa kohdassa sekä radan pohjoispuolella Vaihdemiehentie n. 100 metriä Ridasjärventien risteyksestä länteen ovat SYKE:n hulevesitulvariskikartan mukaan alueita, joilla on merkittävä tulvimispotentiaali. Kaavassa on huomioitava, etteivät mahdolliset maankäytön muutokset lisää hulevesikuormitusta näillä alueilla. Rautatiealueen itäpuolella sijaitseva lampi ympäristöineen on viitasammakon ja sirolampikorenon lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joiden hävittäminen ja heikentäminen ovat luonnonsuojelulain 49 §:ssä kielletty. Lampi on luontoselvityksissä todettu myös arvokkaaksi linnusto- ja lepakkoalueeksi. Kaavasunnittelussa tulee ottaa huomioon, ettei kaavaratkaisulla vaaranneta arvokkaiden sirolampikorenon ja viitasammakon elinolosuhteita ja ettei kaavaratkaisu muuta lammen vesitaloutta viitasammakolle haitallisesti. Lampi on osoitettu sl (12) -merkinnällä Tuusulan yleiskaava 2040 ehdotus II:ssa. Luontoselvityksissä rata-alueen yli osoitettu liito-oravan kulkuyhteys tulee huomioida suunnittelun yhteydessä.

Vastine:

Koska kaava-alueen rajaus on pienennetty ehdotukseen oas-vaiheesta, on se noin 0,7 kilometrin etäisyydellä Palojoesta ollen Palojoen keskiosan valuma-alueetta. Kaavassa on annettu hulevesien hallintaa koskeva määräys. Palojoen vesistönsuojelun toteutumiselle kaava-alueella voi kaavan valmistelun kannalta arvioida muodostuvan edellytyksiä edellisillä perusteilla. Kaava-alueen ulkopuolella on asianomaisten otettava kantaa ratasuunnitelmaan, jossa rakentaminen toteutetaan voimassa olevien kaavojen puitteissa. Ridasjärventien alue ei suoranaisesti kuulu pienennetyn kaava-alueen rajauksen vaikutuspiiriin, koska on kaavaehdotuksen rajauksesta noin 1 kilometrin päässä.

Hulevesien hallinnasta ja kuivatusjärjestelyistä on todettu ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 3.1.1. ”Rata” muun muassa maininta kohteista, joista on tehty ratasuunnitelman yhteydessä vesilupalausuntopyyntö, ja joissa täytyy kiinnittää erityistä huomiota ympäristövaikutuksiin rakentamisen yhteydessä: Palojoen rumpujen uusinta ja tulvarummun rakentaminen (km 53+485), rumpujen poisto käytöstä, ratasillan uusiminen ja Palojoen siirtäminen avouomaan (km 55+945 – 55+977. Radan kuivatusjärjestelyistä on samoin kerrottu ratasuunnitelman selostuksen luvussa 3.1.1. ”Rata”.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.8. ”Vaikutukset kuivatusjärjestelyihin” on todettu ratasuunnittelun toteutuksen vaikutukset alueiden kuivatusjärjestelyihin. Laskuoihin liittyvät toimenpiteet on esitetty ratasuunnitelmakartoilla ja radan kuivatuksen periaatteet suunnitelmien pituusleikkauksissa sekä erilliset kuivatus- ja johtokartat ratasuunnitelman teknisen aineiston D-osassa. Ratasuunnitelman selostuksen mukaan Rata ja liittyvät väylät kuivatetaan pääosin sivuojilla, jotka laskevat nykyisiin laskuoihin. Poikkeuksena on kohteita, joissa kuivatus perustuu ainakin osittain pintavesien johtamiseen nykyisiin hulevesiviemäriin. Lisäksi kahdessa tapauksessa kevyen liikenteen väylien kuivatuksessa käytetään hulevesipumppaamoja.

Hulevesien hallintaan liittyen kaavaehdotusta ja sitä laajemmalla alueella on tietoja ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.9. ”Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin” todettu, että viranomaisen on YVA-lain mukaisesti selvitettävä antamassaan lausunnossa kiinnittänyt erityistä huomiota pohjavesiin. Palojoen rumpujen suunnittelussa on huomioitu niiden korkeusasemat siten, ettei taimenelle aiheudu kulkuestettä. Pintavesien osalta on ELY-keskuksille toimitettu lausuntopyynnöt vesilupa- tarpeista. Kohdassa 4.9.1. ”Vaikutukset luokiteltuihin pohjavesialueisiin” on mainittu Palopuron pohjavesialueesta, jossa todetaan muun muassa, että rakentamisesta ei aiheudu haitallisia pohjavesivaikutuksia. Ratalinja sijoittuu noin 850 metrin matkalla paa- luvälillä 52+100 – 52+940 Palopuron 1-luokan pohjavesialueelle (tunnus 0110618). Pohjavesialueella ei ole varsinaista vedenottamoita, sen sijaan pohjavesialueella on Päijännetunneliin liittyviä kallioporakaivoja. Päijännetunneli alittaa ratalinjan tällä kohdalla. Pohjavesialueelle sijoittuvalle rataosuudelle ei ole suunniteltu pohjaveden pinnan tason alapuolelle ulottuvia leikkauksia. Lisäksi maanpinnalta virtausyhteys kallioperään on pienen hydraulisen johtavuuden omaavien maalajien johdosta heikko. Lisäksi ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.9.4. ”Pohjavesitarkkailu” on todettu, että pohjaveden pinnan tasoa ja pohjaveden laadullista tilaa tarkkaillaan ennen rakentamista, rakentamisen aikana ja sen jälkeen erillisen tarkkailuohjelman mukaisesti. Pohjaveden tarkkailuohjelma on esitetty tarkemmin suunnitelma-aineiston erillisessä dokumentissa, suunnitelma-aineiston C-osa, Informatiivinen aineisto: Pohjaveden tarkkailuohjelma.

Pintavesien osalta ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.9.5. ”Vaikutukset pintavesiin” on todettu rakentamisen aikaiset vaikutukset pintavesiin, käytön aikaiset vaikutukset pintavesiin sekä haitallisten vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen. Pintavesiin kohdistuvat rakentamisen toimenpiteet suunnitteluosuuksittain, rakentamisen aikaisten vaikutusten arviointi, haitallisten vaikutusten ehkäisy- ja lieventämistoimenpiteet sekä pintavesien tarkkailusuunnitelma on kuvattu tarkemmin erillisessä dokumentissa suunnitelma-aineiston C-osa, Informatiivinen aineisto: Pintavesikohteet, vaikutusarviointi ja tarkkailusuunnitelma.

Maanteihin liittyviä suunnittelussa huomioituja hulevesiviemäriakenteista ja hulevesipumppaamoista on todettu ratasuunnitelman selostuksessa kohdassa 6.2. "Maantiet" sekä katualueiden ja raittien osalta kohdassa 6.3. "Kadut ja raitit" Yksityisteiden hulevesiviemärointi on esitetty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 6.4. "Yksityistiet", jossa on muun muassa maininnat kaava-alueella sijaitsevasta uudesta Virtalantien osasta ja sen kuivatuksesta sivu- ja laskuojilla.

Kaava luo edellytykset viitasammakon ja sirolampikorenon suojelun huomioimiseen. Siihen liittyen ratasuunnitelman selostuksen luvussa 4.7. "Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön" todetaan, että ratahankkeessa rata-alue levenee ja sen viereisen huoltotien luiskan rakentaminen ulottuu läntisen Kolsanlammen reunaan asti. Kuitenkin lampeen ei rakentamista tarvitse ulottaa, joten on todettavissa, että todennäköisesti viitasammakon elinolosuhteet eivät lammessa muutu nykyisestä. Sirolampikorenona todetaan ratasuunnittelua varten tehdyssä selvityksessä "Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki" (Ympäristötutkimus Yrjölä, 022), että sirolampikorentoa on havaittu läntisellä Kolsanlammikolla radan itäpuolella (FCG 2012). Sirolampikorenon esiintymä oli Kolsanlammen itärannalla, joka todennäköisesti aurinkoisempi ja lämpimämpi ja sen kasvillisuus on luonnontilaisempaa kuin nykyisen huoltotien vieressä olevalla rannalla. Jos myöhemmässä rakennussuunnitelmavaiheessa tilanne muuttuu viitasammakon tai sirolampikorenon suojelun kannalta kriittiseen suuntaan, on rataverkosta vastaavan tahon esimerkiksi tarvittaessa yritettävä hakea ja saada Uudenmaan ELY-keskukselta lupa suojelusta poikkeamiseen. Kaava-alueen rajaukseen ei kuulu Kolsanlampea, jonka vastapuoliselle rannalle on käytettävissä olleen aineiston perusteella merkittynä viitasammakoesiintymän ja sirolampikorenon alueet.

Samassa edellä mainitussa luontotietoaineistossa arvokkaat linnusto- ja lepakkoalueet ovat merkittynä lammen kohdalla ja samalla myös sen ympäristöön. Rautatiealue (LR) on kaavamutoksessa Kolsanlammen vesialueen (W) rajan tuntumassa noin 200 metrin matkalta mutta ratasuunnitelman rautatiealueen (LR) rajalla on sen suhteen vähäisemmin, vain noin 30 metrin matkalta yhteinen raja Kolsanlammen vesialueen (W) kanssa. Koska lainvoimaisen kaavan vesialueen (W) raja ei vastaa paikalla olevaa rantaviivaa, vaan on pääosin vesialueen (W) rajan sisäpuolella, muodostuu edellytyksiä vesialueen ympärillä rannan säilymiselle myös edellä mainitulla 30 metrin jaksolla puustoineen, siltä osin arvokkaan linnuston ja lepakoiden suojelun kannalta. Ratasuunnitelmaa varten laaditussa selvityksessä "Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki" (Ympäristötutkimus Yrjölä, 022) todetaan, että havaintoja uhanalaisesta mustakurkku-uikusta on Jokelassa Kolsanlammikoilla radan itäpuolella ja Kolsanlammikot täyttävät mustakurkku-uikun elinvaatimukset. Ratahankkeessa rata-alue levenee ja huoltotien luiskan rakentaminen ulottuu aivan suurimman lammikon reunaan asti. Lammikolla on aiemmissa selvityksissä havaittu mustakurkku-uikkuja (FCG 2012). Suunnitelman mukaan lammikkoon asti ei rakentamista tarvitse ulottaa, ja todennäköisesti mustakurkku-uikun elinolosuhteet lammikossa eivät muutu nykyisestä. Rakentamisen aiheuttamalla melulla voi olla vaikutus mustakurkku-uikkuun, varsinkin jo rakentamista lammikon vierellä tapahtuu pesinnän alkuvaiheessa. Huoltotien ja radan rakentamisen mahdolliset voimakasta melua aiheuttavat työt Kolsanlammikon kohdalla suositellaan tehtäväksi mustakurkku-uikun pesimäkauden ulkopuolella, joka on huhtikuun lopulta

heinäkuun loppuun. Jos se ei rakennussuunnitteluvaiheessa näytä mahdolliselta, haetaan tarvittaessa Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa suojelusta poikkeamiseen.

Liito-oravan yhteystarvetta ei voitane ratkaista tämän kaavan alueella vaan asiaa on tarkasteltava laajempaan kysymyksenä ratasuunnitelman alueella. Liito-oravista on todettu ratasuunnittelua varten tehdyssä selvityksessä ”Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki” (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2022), että ratahanke vaikuttaa haitallisesti liito-oravan mahdollisuuksiin liikkua rata-alueen yli. Jos huomioidaan ratakäytävän leventyminen, niin tulevaisuudessa etäisyys riittävän korkeasta puusta yli toiselle puolelle rataa tulee olemaan pääosin yli 70 metriä. Sen matkan liittäminen onnistuisi liito-oravalta vain, jos puiden korkeus lähentelisi 25-30 metriä. Todennäköisesti liito-orava ei silloin pysty ylittämään rataa Kolsanlammen kohdalla tai sen tuntumassa. Liito-oravista on myös todettu ratasuunnitelman selostuksessa luvussa 4.7. ”Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja elämistöön” niin, että ratahanke heikentää todennäköisesti niiden liikkumismahdollisuuksia radan yli niin, että on syytä suunnitella korvaavia ratkaisuja liito-oravien liikkumisen turvaamiseksi. Rataverkosta vastaava taho Väylävirasto on ilmoituksensa mukaan sopinut Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa, että rakennussuunnitteluvaiheessa on suunniteltava liikkumisyhteys Hyvinkäälle, Valtatie 25:stä hieman etelään noin viiden kilometrin päähän kaava-alueesta, jossa on aiemmin ollut liito-oravan esiintymiä radan molemmin puolin. Rataverkosta vastaava taho on todennut, että liikkumisyhteys on toteutettavissa nk. hyppytolppien tai muiden ratkaisujen avulla. Ratasuunnitelmassa on lisäksi esitetty liito-oravaseurantaa vuosittain. Edellisillä perusteilla voi todeta liito-oravien suojelun mahdollistuvan paremmin tavoiteltaessa ratkaisuja pienehköä kaava-aluetta laajempaan kysymyksenä, Hyvinkään ja Tuusulan rajan tuntuman alueilla.

Helsingin kaupunki, Kulttuurin ja vapaa-ajan toimiala, Kulttuuripalvelukokonaisuus, Kaupunginmuseo, Kulttuuriperintöyksikkö, Kulttuuriympäristötiimi, Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo ilmoitti, että lainvoimaisten asemakaavojen rautatiealueiden rajaa muutetaan. Siinä yhteydessä katuosoitteessa Virtalantie 131 yhden asunnon talo ja siihen liittyvä talousrakennus on tarkoitus purkaa rautatiealueen tieltä. Samalla Virtalantien linjausta muutetaan nykyisestä lainvoimaisesta kaavasta ja toteutuneesta. Virtalantie on lainvoimaisessa kaavassa katualuetta M- ja MT-alueiden välissä. Lisäksi Jokelan aseman kohdalla, radan koillispuolella on Väyläviraston toimesta selvitettävä kaavaa varten katuosoitteen Siljalantie 20, eli rautatieläisten kasarmirakennuksen siirtämisen tarve. Jos rakennus on pääradan suunniteltujen toimintojen kohdalla, se on purettava ns. siirtorakennuksena. Rakennuksen omistajan on selvitettävä siirtämisen edellytykset, teetettävä tarvittavat selvitykset, dokumentaatiot ja suunniteltava ja toteutettava siirtäminen, ellei se ole saanut esimerkiksi yksityistä yhteistyötahoa yhteistyökumppaniksi, joka sitoutuisi edellä mainittuihin siirtorakennuksen toimiin. Alustavan arvion mukaan yksi mahdollinen siirtämisen sijainti voi olla valtion omistamassa kiinteistössä, katuosoitteessa Tikuntekijänpolku 1, kiinteistössä 858-871-1-5, joka on osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksen sisäpuolella. Puurakenteinen uusrenessanssivaikutteinen rautatieasemien tyyppirakennus on tärkeä osa Jokelan asemaseutua. Kohde on arvotettu Tuusulan kulttuurimaisema

ja rakennuskanta - selvityksessä 2 luokan kohteeksi. Museo pitää valitettavana kasarimirakennuksen joutumista linjauksen alle. Kulttuuriympäristön kannalta paras ratkaisu olisi, mikäli rakennukselle löydettäisiin uusi sijoituspaikka Jokelan asemanseudulta”. Kaavahanke sivuaa vähäisesti Jokelan teollisuusalueen RKY-aluetta, ja tämä tulee ottaa huomioon kaavan vaikutuksen arvioinnissa.

Vastine:

Asemakaava tai rakennuskaava on lainvoimainen siihen saakka, kunnes sitä muutetaan asemakaavan muutoksella, esimerkiksi aluerajojensa tai korttelialueiden käyttötarkoitusten rajojen osalta. Se on ainoa mahdollinen asiaankuuluva ja laillinen toimintatapa. Tässä tapauksessa kaavamuuotosalue on pienentynyt oas-vaiheesta noin kolmanneksensa, käsittäen rata-alueita ja sen liepeitä noin runsaat 650 metrin pituudelta, Hyvinkään rajalta kohti Jokelan keskustaa. Pienennetyn rajauksen alueella on lainvoimaisina kaavoina rakennuskaava tai sen muutos, ei asemakaava. Tavoitteena on siten muuttaa vanhoja rakennuskaavoja, ei asemakaavoja, eivätkä ne osin vastaa enää nykyisiä tarpeita, mikä on tyypillistä myös osin vanhentuneille kaavoille. Yhteiskunnassa tarpeet, tavoitteet ja toimintaedellytykset eivät automaattisesti säily saman kaltaisina vuosikymmenestä toiseen. Tässä tapauksessa päätetään on voitava parantaa, koska sille on tarve kansallisella, maakunnallisella ja kunnallisella tasolla, joukkoliikennettä esimerkiksi työmatkaliikkumiseen käyttäviin kansalaisiin saakka.

Virtalantien linjaus pääradan tuntumassa ei kaavassa muutu nykyisestä toteutuneesta, koska aikoinaan toteutunut ja muuttumaton linjaus ei vastaa voimassa olevaa rakennuskaavaa. Siten voi todeta oas:n ja kaavaehdotuksen tavoitteena muun muassa muuttaa Virtalantien osalta kaavaa, siten kuin se on toteutunut ja ollut muuttumattomana.

Asemakaava-arkkitehti selvitti Keski-Uudenmaan vastuumuseon aloitteesta syyskuudella 2021 oas-vaihetta varten yhteistyössä muun muassa Väyläviraston edustajien, Keski-Uudenmaan vastuumuseon ja Senaatin kanssa Jokelan keskustan kohdalla kaatuoitteen Siljalantie 20 rakennuksen purkamista niin sanottuna siirtorakennuksena valtion omistamaan kiinteistöön, Tikuntekijänpolun varren tuntumaan. Tikuntekijänpolun sijainti ei ollut alustava arvio, vaan vaativan, aikaa vievän ja perusteellisen selvittelyn tulos. Kyseinen sijainti osoittautui ainoaksi toteuttamiskelpoiseksi. Esillä oli useita vaihtoehtoisia sijainteja eri puolella Jokelan keskustaa ja sen lähituntumaa ja kaavoituksen asemakaava-arkkitehti selvitti mahdollisia ja toteutuskelpoisia vaihtoehtoja, jotka arvioitiin yksitellen ja esiteltiin työryhmälle. Kaavoitus selvitteli rakennukselle myös käyttötarkoitukseen perustuvaa uutta omistajaa, jota ei löytynyt. Kuitenkin osapuolet olivat tyytyväisiä kaavoituksen löytämään ja yksilöimään sijaintiin. Siten osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan oli mahdollista kirjata tavoite purkaa siirtorakennuksena, samoin kyseisen hankkeen vastuut ja osa siirtorakennushankkeen toimenpiteistä tulivat määrittelyiksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, sen tarkkuustasolla.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.4. ”Vaikutukset maankäyttöön ja kaavoitukseen” on mainittu, että Tuusulassa on esitetty purettavaksi tai siirrettäväksi paikallisesti arvokas rautatieläisten talo ja siihen liittyvä ulkorakennus sekä ns. Virtalantien viereinen

talo ja siihen liittyvä sauna. Rautatieläisten talon osalta on suunnitelman laatimisen aikana nostettu museoviranomaisen taholta esille tarve rakennuksen siirrolle. Rakennusten siirtoja ei voida ratasuunnitelmalla kuitenkaan määrätä. Koska katuosoitteen Siljalantie 20 rakennus määriteltiin oas-vaiheessa purettavaksi rautatiealueelta (LR) siirtorakennuksena, on kaavan liiteasiakirjana olevassa ratasuunnitelmassa katuosoitteen Siljalantie 20 nyt merkitty maininnalla ”purettavaksi tai siirrettäväksi arvioitu rakennus”. Katuosoitteen Siljalantie 20 purkaminen siirtorakennuksena on edelleen mahdollista, vaikka kaavaehdotuksen aluerajaus on pienennetty Hyvinkään rajan tuntumaan, eikä tällä kaavalla enää ratkaista kauemmas kaava-alueen ulkopuolelle jääviä Jokelan keskustan yksittäisiä rakentamisen kysymyksiä. Omistajat ja toimijat ovat edelleen samat kuin oas-vaiheessa. Monipuolisesti toimivassa kansalaisyhteiskunnassa on myös muita yhteisössä aktiivisia ja toimintakykyisiä tahoja kuin kaavoitus, mikä on aivan tavanomaista ja asiaankuuluvaa esimerkiksi monissa eurooppalaisissa kaupungeissa. On mahdollista olla kiinnostunut rakennetusta ympäristöstä ja toimia sen perusteella aktiivisesti, joten on todettavissa, että rakennuksen siirtäminen on toteutettavissa myös ilman kaavamutosta. Kyseisen kaltaisista toimenpiteistä on useita käytännön toteutuksia eri puolilla maamme. Yleensä ne perustuvat yksityisen toimijan kannalta iäkkään rakennuksen sopivaan kokoon siirtämisen kannalta ja lähes poikkeuksetta vanhaan hirsirunkoon. Ympäri maamme vuosikymmenten mittaan entiset käytöstä poistuneet Valtion rautateiden rakennukset ovat siirtorakennuksina tästä olleet esillä onnistuneina esimerkkeinä, toki ansaittua julkisuutta ei välttämättä ole uudisrakentamiseen verraten. Olennaista on, että koska ei ole tiedossa, onko kyseinen rakennus jäämässä ratasuunnitelmien tarkennuttua ensinkään lisäraiteiden vaatiman tilan kohdalle, on siitä osapuolten suositeltavaa aloittaa selvittelynsä.

Kaava-alue on pienennetty oas-vaiheesta ehdotukseen, joten se ei tässä vaiheessa edes sivua valtakunnallisesti merkittäväksi Museoviraston inventoinnissa tunnistettua rakennettua kulttuuriympäristöä RKY, ”Jokelan teollisuusalue”. Silti tarkastelun tasoa vaihtaen ja asiain välisiä käytännön yhteyksiä laajemmin ymmärtäen sen voi edelleen todeta tulleen huomioiduksi välillisesti, jos ajatellaan Jokelaa laajemmin kokonaisuutena sitä luonnehtivine RKY-alueineen: Joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen Jokelaan on omiaan lisäämään kansalaisten mahdollisuuksia tutustua merkittävään kulttuuriympäristöön, myös kauempaa ja lisäämään alueen entistä myönteisempää julkisuuskuvaa ja tunnettavuutta.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin kuusi (6) kappaletta kirjallisia mielipiteitä.

- Jokelan omakotiyhdistys
- Mielipide (Mi 6.3)
- Mielipide (Mi 7.2)
- Mielipide (Mi 8.2)
- Mielipide (Mi 12.2)
- Mielipide (Mi 20.2)

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat

- rataliikenteen aiheuttaman tärinän ja melun rajoittamisen tarpeeseen,
- savimaalle perustettujen nykyisten rakennusten painumiseen rataliikenteestä johtuen, pohjaveden korkeuden hallintaan savimaan kantavuuden vuoksi ja paineaaltojen hallinnan suunnitteluun myös lisäselvityksien avulla sekä siitä tiedottamiseen
- kaavan tekniseen valmisteluun,
- Virtalantien ja Jokelantien välisen rautatien alikulun säilyttämiseen ja parantamiseen,
- läntisimmän Kolsanlammen huomioimiseen osana kaavamuutosta,
- katuosoitteen Siljalantie 20 rakennuksen säilyttämiseen, sen siirtämiseen ja siihen liittyviin menettelytapoihin,
- katuosoitteen Virtalantie 131 rakennusten lunastusmenettelyyn,
- kaava-alueen laajentamisen tarpeeseen Blennerintielle ja kevyen liikenteen alikulun mahdollistamiseen Blennerintien ja Jokelantien välille,
- Jokelantien ja rautatiealueen välisen päivittäistavarakaupan kohdalla olevan pysäköintialueen virallistamiseen,
- rata-alueen työmaiden vaikutuksista ympäristöön turvallisuuteen, liikenteen sujuvuuden varmistukseen ja aseman pysäköintipaikkojen riittämiseen.

Vastineet mielipiteisiin on laadittu edellisten kohtien perusteella aihekohtaisesti.

Rataliikenteen aiheuttaman tärinän ja melun rajoittamisesta

Kaavamuutoksen alueella on useita asuinrakennuksia Vaihdemiehentiellä, Siljalantiellä ja Asemakujalla, joista moni on iäkkäämpi. Koska niitä ei ole rakennettu nykystandardien mukaan esitetään huoli kestävätkö rakennukset ratatyöt ja lisääntyneen liikenteen tärinän sekä kulkeutuuko kasvava liikennemelu alueille, toivoen sekä kunnan että Väyläviraston selvittävän asian ja kiinnittävän siihen riittävästi huomiota suunnittelussa.

Asemakaavassa on huomioitava riittävä melusuojaus radan molemmin puolin sekä raideliikenteen aiheuttama tärinä. Jokela on suurelta osin rakennettu savipitoiselle maalle ja niin on tilanne myös Tolkinojantien ja Päiväkummuntien alueilla. Jo nykyisellään raideliikenne sekä Päiväkummuntietä käyttävä raskas liikenne aiheuttavat huomattavaa tärinää ympäristön rakennuksissa. Raideliikenteen lisääntyessä myös tärinän aiheuttama haitta lisääntyy samassa suhteessa. Edellytetään että melusta ja tärinästä aiheutuva haitta minimoidaan rautatiealueen

rakentuessa. Erityisesti osa Päiväkummuntien varren asukkaista ilmaisi huolensa melu- ja tärinähaitan mahdollisesta kasvusta. Siksi Päiväkummuntien ja Tolkinojantien katuosoitteissa olevia asunto-osakeyhtiöitä toivoi meluesteen parantamista asuinrakennustensa kohdalla. (Mi7.2, Mi6.3, Mi8.2, Mi12.2, Mi20.2)

Vastine:

Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutos valmistellaan päätöksentekoon, jotta mahdollistetaan Pasila–Riihimäki -välillä lisäraiteiden rakentaminen Jokelan osuudella pääradan liikenteen sujuvoittamiseksi ja toimintavarmuuden lisäämiseksi sekä samalla melusuojausten täydentämiseksi. Kaavan rajaus perustuu ensisijaisesti kaavan rautatiealueen (LR) ja sen viereisten korttelialueiden rajojen muutoksen tarpeeseen, eikä muualle Jokelassa tällä erää asian johdosta kaavaa valmistella. Silti muutoksia rautatiealueelle (LR) on mahdollista ratasuunnitelmien perusteella toteuttaa myös tämän kaava-alueen rajojen ulkopuolelle toimittaessa lainvoimaisten kaavojen rautatiealueilla. Melusuojaus on huomioitu ratasuunnitelmassa ratameluselvitykseen perustuen ja kaavassa on annettu sitä koskevia määräyksiä ja tehty kaavakartan merkintöjä. Ratamelu kasvaa keskimäärin koko Pasila–Riihimäki -ratasuunnitelma-alueella. Silti ratamelun haittoja voidaan vähentää tehokkaasti ja esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä jopa vähenee tiiviisti asutuilla alueilla meluntorjunnan vaikutuksesta, verrattaessa tilannetta nykyhetkeen. Ratasuunnitelmassa esitetty meluntorjunta on kohtuullistettu ratkaisu, jossa esteiden suojausvaikutus on pääosin hyvä. Väyläviraston mukaan kaikkien suojattavien kohteiden osalta ei esimerkiksi hyvin lyhyen etäisyyden vuoksi rataa tai meluesteen suojausvaikutuksen kannalta epäedullisen korkeussuhteen vuoksi päästy ohjearvojen mukaiseen melutasoon. Ratasuunnitelmasta ja sen selostuksesta sekä liiteaineistosta ilmenee melusuojaus ja sen täydentäminen. On kuitenkin huomattava, että vertailtaessa kaavaehdotuksen aluerajauksen vaikutusalueella tilannetta, melusteiden vaikutuksesta haitalliset meluvyöhykkeet vähenevät nykytilanteesta ennustetilanteeseen, sekä päivä- että yömelun osalta. Lisäraiteiden perustaminen suunnitellaan ratasuunnitelman tärinäselvitykseen (tärinävaikutusarviointi) perustuen. Väyläviraston aineiston perusteella raiteiden perustamisen rakenteiden ja niiden ominaisuuksien suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan rataliikenteen aiheuttama tärinä, jonka perusteella voi todeta ratasuunnitelman olevan asemakaavan kannalta hyväksyttävissä.

Kaava mahdollistaa ratasuunnitelman toteutuksen ja melusuojaus on huomioitu ratasuunnitelmassa. Meluntorjuntaa, melusteitä ja -kaiteita esitetään kattavasti suojaamaan radan varren asutusta meluvaikutuksilta, mikä ilmenee ratasuunnitelman meluselvitysraportin liitteestä 3. Ratamelu kasvaa keskimäärin koko Pasila–Riihimäki -ratasuunnitelma-alueella. Silti ratamelun haittoja voidaan vähentää tehokkaasti ja esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä jopa vähenee tiiviisti asutuilla alueilla meluntorjunnan vaikutuksesta, verrattaessa tilannetta nykytilanteeseen. on myös huomattava, että vertailtaessa kaavaehdotuksen alueella, melusteiden vaikutuksesta haitalliset meluvyöhykkeet vähenevät nykytilanteesta ennustetilanteeseen, sekä päivä- että yömelun osalta. Uudet raiteet tullaan tärinän kannalta ongelmallisten kohtien osalta pohjanvahvistamaan niin, että tärinähaittaa ei uusilla raiteilla liikkuvasta liikenteestä synny. Nykyisille raiteille ei tehdä toimenpiteitä. Raideliikenteen aiheuttama

tärinähaitta ei uusien raiteiden rakentamisen myötä lisäännny ratasuunnitelman selostuksen luvun 4.6. "Tärinävaikutukset" mukaan.

Rata-alueen tuottamat haitat, melu ja tärinä eivät kasva samassa suhteessa lisättäessä raiteita nykyisten viereen rautatiealueelle (LR), koska uudet raiteet perustetaan Väyläviraston ilmoituksen mukaan nykyisiä ja vanhimpia raiteita paremmin tärinävaikutuksen rajoittamisen kannalta. Pasila–Riihimäki -hanke sisältää periaatteessa ja pääosin vain lisäraiteiden rakentamista, melusteiden täydentämisen lisäksi, eikä suunnittelun tarkoitus ole tässä Väyläviraston ratahankkeessa uusia nykyisiä raiteita ja niiden perustuksia.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.5. "Meluvaikutukset" todetaan ratamelun vaikutuksista, että uudet raiteet mahdollistavat junaliikenteen kasvun, minkä vuoksi raideliikenteen meluvaikutukset lisääntyvät. Ratasuunnitelman yhteydessä tehdyn melumallinnuksen tulosten perusteella hankkeen toteuduttua melutasot ovat keskimäärin noin 1–2 dB (LAeq,7-22) nykytilannetta korkeammat päiväaikaan ja 2–4 dB (LAeq,22-7) korkeammat yöaikaan. Melutorjuntasuunnitelmassa osoitetaan melusteitä (kv + 1,2–3 metrin korkuisia melukaiteita ja -seiniä) yhteensä noin 13 kilometrin osuudelle Tuusulan, Hyvinkään, Hausjärven ja Riihimäen kuntien alueille. Melusteiden suunnittelun tavoitteena on ollut melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärän vähentäminen, kun tilannetta verrataan nykyiseen tilanteeseen. Meluntorjuntaratkaisua muodostettaessa on tarkasteltu useita meluntorjuntavaihtoehtoja. Melusteet on sijoitettu ensisijaisesti alueille, joilla sijaitsee runsaasti asutusta, jotta melutilannetta pystytään parantamaan mahdollisimman suurelta joukolta asukkaita. Edellä mainittujen tiiviiden asuinalueiden lisäksi meluntorjuntatarkastelussa priorisoitiin suojattavaksi kohteiksi 10 kohdetta, joissa rakennukset sijaitsevat hyvin lähellä rataa ja sen vuoksi melutasot rakennusten pihilla ja julkisivuilla ovat korkeita. Suunnitellun meluntorjunnan vaikutuksesta melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä vähenee tiiviisti asutuilla alueille, kun tilannetta verrataan nykytilanteeseen. Haja-asutusalueilla melu-altistuminen kasvaa hieman. Ratasuunnitelmavaiheessa laaditut meluselvitykset ja meluntorjuntasuunnitelma on esitetty tarkemmin erillisessä meluselvityksessä, joka on ratasuunnitelman C-osassa. Melusuojausrakenteet on esitetty myös ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.6. "Tärinävaikutukset" todetaan rataliikenteen aiheuttamasta tärinästä, että ratasuunnitelman yhteydessä on arvioitu ihmisen tärinästä tuntemaan värähtelyn tasoa ja vaimentumista radan läheisyydessä. Tärinävaikutuksien arvioinnissa on otettu huomioon maaperän ominaisuudet ja raiteiden etäisyys rakennuksista. Koko suunnittelualuetta koskevassa tärinän vaikutusarvioinnissa ei ole tehty numeerista laskentaa tai tärinämittauksia. Ratasuunnittelun yhteydessä tehtiin Jokelassa (kmv 48–49) tarkempi tärinätarkastelu, jossa tärinävaikutuksia tarkasteltiin laskentamenetelmän avulla kolmen ratapoikkileikkauksen kohdalla. Koko suunnittelualueen tärinätarkastelun menetelmät on esitetty tarkemmin ratasuunnitelman C-osassa. Uudet raiteet tulevat ongelmallisten kohtien osalta olemaan pääosin pohjavahvistettuja ja erityisesti tärinän pystykomponentit ovat hallinnassa tätä kautta. Myöskään vaakasuuntaiset värähtelyt eivät muodostu ongelmaksi, jos rakennukset ovat lähellä rataa.

Ratasuunnitelman selostuksen luvussa 4.12. ”Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen ” todetaan vaikutuksista ihmisten elinolosuhteisiin ja viihtyvyyteen melun ja tärinän osalta muun muassa todeten, että Keskimäärin melutasot tulevat olemaan sekä päivä- että yöaikaan nykytilannetta korkeammat, myös meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen. Nykytilanteeseen verrattuna melu kasvaa liikennemäärän lisääntyessä ja/tai radan tullessa lähemmäksi asutusta jo nykyisinkin radan läheisyyteen sijoittuvilla tiiviisti asutuilla asuinalueilla. Melun haittavaikutuksia voidaan kuitenkin vähentää tehokkaasti ja esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä jopa vähenee tiiviisti asutuilla alueilla meluntorjunnan vaikutuksesta, kun tilannetta verrataan nykytilanteeseen. Osa asuinrakennuksista on kuitenkin niin lähellä rataa, että laskennallisesti arvioidut ohjearvotasot ylittyvät meluntorjunnasta huolimatta. Ratasuunnitelmavaiheessa laaditut meluselvitykset ja meluntorjuntasuunnitelma on esitetty tarkemmin erillisessä meluselvityksessä, joka on ratasuunnitelman teknisessä aineistossa. Melusuojausrakenteet on esitetty myös ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla.

Kaavamutoksen alueella ei ole useita rakennuksia, kaavaehdotuksen aluerajauksen pienennyttyä oleellisesti verraten osallistumis- ja arviointisuunnitelman rajaukseen, noin yhteen kolmasosaan, aiempaa vähäisemmäksi alueeksi Hyvinkään rajan sekä Raturinkujan ja Jokelantien liittymän muodostamien linjojen välissä. Kaavaehdotuksen alueella on käytävissä olleen tiedon perusteella yksi yhden asunnon erillispientalo vuodelta 1950 piharakennuksineen, katuosoitteessa Virtalantie 131. Koska mainittu rakentaminen sijaitsee kaavamutoksen katualueella ja rakentamisen purkamista saatetaan edellyttää, Väylävirasto käynnistänee niistä lunastustoimituksen, käyden neuvottelut nykyisen omistajan kanssa. Sillä perusteella mainittuun rakentamiseen kohdistuvalla rataliikenteen aiheuttamalla haitalla ei ole merkitystä, tilanteessa jossa rakennus ei ole käytössä. Katuosoitteessa Siljalantie 20 sijaitseva rakennus kuului kaavan osallistumis- ja suunnitelman rajaukseen, mutta ehdotusvaiheessa se ei ole kaavan aluerajauksen sisäpuolella. Tilanteessa jossa rakennus jäisi nykyiselle paikalleen lisäraiteista huolimatta ja sille nykyisellä paikallaan tavoiteltaisiin jotain uutta käyttöä, olisi todennäköisesti selvitettävä luvanvaraisten muutosten yhteydessä rakennuslupaa varten talon käytön terveellisyyden ja turvallisuudenkin kannalta riittävät toimenpiteet, jotta lupa olisi hyväksyttävissä. Siinä on heikot mahdollisuudet onnistua. Silti edellinen ei ole ensisijaisesti kaava-asia, vaan rakennuslupa-asia. Asemakuja ei ole ollut osa osallistumis- ja arviointisuunnitelman eikä kaavaehdotuksen rajausta. Näin voi todeta, että kiinteistöt Asemakujan varressa ja katuosoitteessa Siljalantie 20 eivät ole tämän kaavan ratkaistavissa.

Tolkinojantien ja Päiväkumuntien alueet olivat osallistumis- ja arviointisuunnitelman aluerajauksen tuntumassa, mutta koska kaavaehdotuksen aluerajaus on pienennetty Hyvinkään rajan tuntumaan, Tolkinojantien ja Päiväkumuntien alueet eivät enää ole tämän kaavan aluerajauksen tuntumassa. Suunnitelluista ratamelun ja rataliikenteen aiheuttaman tärinän rajoittamisen menetelmistä ja ratasuunnitelman toteuttamisen vaikutuksista kaavaehdotuksen aluerajaukselta laajemmalla alueella Jokelassa ovat maininnat edellä, ratasuunnitelman selostukseen viitatuissa kohdissa. Tarkempaa lisätietoa esimerkiksi meluasteiden täydentämisestä ja rataliikenteen tärinän rajoittamisesta myös Jokelan keskustan tuntumassa antanee tarvittaessa Väylävirasto.

Kaavan teknisestä valmistelusta

Mielipiteessä ilmaistaan kaavan tekniseen suunnitteluun kohdistettua huolta. (Mi20.2)

Vastine:

Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutoksen kaava-asiakirja liiteaineistoinen mahdollistaa selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin perustuen pääosin rata-alueella tavoiteltavien muutosten toteutuksen lisäraiteiden rakentamisen osalta ja muun muassa melusteiden täydentämisen kaava-alueella. Kaavan keskeisin sisältö on määritelty ratasuunnitelmahankkeessa, josta vastaa pääradan rataverkostosta vastaava Väylävirasto. Ratasuunnitelman ja merkittäviltä osin myös selvitysten ja vaikutusten arviointien laatimisesta vastaavat suomalaiset rakennusalalla toimivat muun muassa suunnittelu- ja konsulttiyritykset WSP Finland Oy ja AFRY Finland Oy sekä ympäristö- tai luontotutkimuksen asiantuntijoita. Kaava-alueella rautatiealueen (LR) ulkopuolella teknistä suunnittelua edellyttäviä alueita ja toimintoja on huomattavasti vähemmän, ne liittyvät lähinnä mahdolliseen katualueiden suunnitteluun. Katualueiden muutoksia on Virtalantiellä, joka säilyy yksityistienä. Siten voi todeta, että kaavan teknistä suunnittelua sen keskeisen sisällön, rautatiealueen (LR) muutosten puolesta ei pääosin tehdä kunnan toimesta vaan ratakankkeesta vastaavan Väyläviraston ja käyttämiensä konsulttitoimistojen puolesta. Ratasuunnitelma-aineisto selvityksineen on lueteltu kaavaselostuksessa muuna kaavaa koskevana materiaalina ja vaikutusten arvioinnit ilmenevät kaavaselostuksesta ja ratasuunnitelman selostuksesta.

Savimaalle perustettujen nykyisten rakennusten painumisesta rataliikenteestä johtuen, pohjaveden korkeuden hallinnasta savimaan kantavuuden vuoksi ja paineaaltojen hallinnan suunnittelusta myös lisäselvityksien avulla sekä siitä tiedottamisesta

Jokela on rakennettu savimaalle ja monet vanhemmat rakennukset makaavat savipatjan päällä. Vuosien mittaan mielipiteessä mainitussa talossa on havaittavissa liikenteen aiheuttamaa painauma ja halkeamia seinärakenteissa. Radan korkeus Jokelan kohdalla on ylempänä kuin kiinteistöjen pohjakorko. Siksi sen aiheuttama paine on kovempi kuin jos rata olisi alempana. Asemakaavassa on huomioitava, ettei radan rakentaminen kiihdytä rakennusten painaumista, huolehdittava pohjaveden korkeudesta, joka on tärkeä savimaan kantavuuden ylläpitämiseksi ja käytettävä radan perustuksissa ratkaisuja, jotka katkaisevat seismisiä paineaaltoja. Aiheesta olisi tehtävä tutkimus, miten radan välityskyvyn nostaminen lisää seismisiä aaltoja ja jaettava tieto vaikutuspiirissä olevien kiinteistöjen omistajille ja tiedoksi tuleville rakentajille. (Mi20.2)

Vastine:

Uudet raiteet tullaan tärinän kannalta ongelmallisten kohtien osalta pohjanvahvistamaan niin, että tärinähaittaa ei uusilla raiteilla liikkuvasta liikenteestä synny. Nykyisille raiteille ei tehdä toimenpiteitä. Raideliikenteen aiheuttama tärinähaitta ei uusien raiteiden rakentamisen myötä lisäännä, mikä ilmenee ratasuunnitelman selostuksen luvusta 4.6.

Palopuron pohjavesialueelle sijoittuvalle rataosuudelle ei ole suunniteltu pohjaveden pinnan tason alapuolelle ulottuvia leikkauksia, eikä rakentamisesta aiheudu haitallisia pohjavesivaikutuksia, mikä on todettu ratasuunnitelman selostuksen luvussa 4.9.1.

Mielipiteessä määritellyt kriittiset arviot koskien rakennusten ja tonttimaiden painumista, maanpainetta ja sen mahdollista muutosta sekä savimaan kantavuutta perustamisiin liittyvät myös ratasuunnitelman selostuksen kohtaan 3.1.2. Pohjarakenteet. Siinä on todettu pohjavahvistusratkaisut muun muassa taulukkona koko Pasila–Riihimäki ratasuunnitelman pehmeikköalueilla, joita pohjanvahvistustoimenpiteitä ovat mainitut kohteesta riippuen muun muassa paalulaatta, työnaikainen tukiseinä, massanvaihto, pintastabilointi, esikuormitus tai vastapenger. Ratasuunnitelman selostuksessa edellä mainitussa kohdassa todetaan, että paikoin radan perustaminen edellyttää laajojen vastapenkereiden tekemistä. Tarkemmat tiedot maaperäolosuhteista ja esitetyistä pohjanvahvistusratkaisuista mitoituksineen ja mahdolliset vaihtoehtoiset pohjanvahvistusratkaisut ilmenevät Väyläviraston ilmoituksen mukaan ratasuunnitelman D-osasta. Pehmeikköalueilla uudet raiteet on suunniteltu perustettavaksi pääosin paalulaatoille, massanvaihdolle tai maapohjaa stabiloidaan stabiliteetti- ja painumaongelmien poistamiseksi. Näillä perustamistaparatkaisuilla on erittäin suuri merkitys tärinähaitan hallinnassa. Jatkosuunnittelussa pohjarakenteita optimoidaan täydentävien pohjatutkimusten perusteella kustannussäästöjen saamiseksi. Tärinänäkökohdat on huomioitava pohjanvahvistusratkaisuissa jatkosuunnittelussa.

Rataliikenteen tärinävaikutuksista ja niiden rajoittamisesta ratasuunnitelmassa on tarkempi vastine edellisessä kohdassa ”Rataliikenteen aiheuttaman tärinän ja melun rajoittamisesta”. Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.6. Tärinävaikutukset on arvioitu rataliikenteen aiheuttaman tärinän vaikutuksia. Siinä todetaan muun muassa, että uudet raiteet tulevat ongelmallisten kohtien osalta olemaan pääosin pohjavahvistettua ja erityisesti tärinän pystykomponentit ovat hallinnassa tätä kautta. Myöskään vaakasuuntaiset värähtelyt eivät muodostu ongelmaksi, jos rakennukset ovat lähellä rataa. Tärinän vasteet saattavat paikoin ylittää asumisviihtyisyydelle asetetut suositukset. Vaurioitumisalttiudelle asetetun tärinän viitearvon ei kuitenkaan arvioida ylittyvän. Tehdyn tärinäherkkyydestarkastelun perusteella tärinävaimennuksen tarvetta tulee tarkemmin tutkia eräillä rataosuksilla, joista on todettu luettelossa.

Vaikutukset luokiteltuihin pohjavesialueisiin on ratasuunnitelman selostuksessa maininnat Palopuron pohjavesialueesta, jossa todetaan muun muassa, että rakentamisesta ei aiheudu haitallisia pohjavesivaikutuksia. Ratalinja sijoittuu noin 850 metrin matkalla paaluvälillä 52+100 – 52+940 Palopuron 1-luokan pohjavesialueelle (tunnus 0110618). Pohjavesialueelle sijoittuvalle rataosuudelle ei ole suunniteltu pohjaveden pinnan tason alapuolelle ulottuvia leikkauksia. Lisäksi maanpinnalta virtausyhteys kallioperään on pienen hydraulisen johtavuuden omaavien maalajien johdosta heikko. Lisäksi ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.9.4. Pohjavesitarkkailu on todettu, että pohjaveden pinnan tasoa ja pohjaveden laadullista tilaa tarkkaillaan ennen rakentamista, rakentamisen aikana ja sen jälkeen erillisen tarkkailuohjelman mukaisesti. Pohjaveden tarkkailuohjelma on esitetty tarkemmin suunnitelma-aineiston erillisessä dokumentissa, suunnitelma-aineiston C-osa, Informatiivinen aineisto: Pohjaveden tarkkailuohjelma.

Mielipiteessä esitetään tehtäväksi lisää ratasuunnitteluun liittyviä selvityksiä seisimisiin aaltoihin liittyen. Ratasuunnitelma-aineisto liitteineen ja sitä varten tehtyine selvityksineen ja vaikutusten arviointeja on lueteltu kaavaselostuksessa. Ne toimivat myös kaavan valmistelussa vaikutusten arvioinnin pohjalta hyväksyttävyyden arvioimisessa. Kaavaa on valmisteltu osallisia vuorovaikuttaen sekä osallisia tiedottaen lakien ja säädösten sekä vakiintuneiden toimintatapojen edellyttämällä tavalla. Ratasuunnitelman valmistelu on prosessissaan myös todettu vuorovaikutetun monella tavoin ja pidemmällä ajalla sekä eri yhteyksissä. Ratasuunnittelu edistyy Väyläviraston toimesta tarkentuen heidän määrittelemällään suunnittelujärjestyksellä ja -aikataululla. Siltä osin kuin Väylävirastolla on edelleen suunnittelu- ja myöhemmin työmaa-asioista tiedotettavaa, Väylävirasto lakien perusteella tiedottaa ja vuorovaikuttaa osallisia.

Virtalantien ja Jokelantien välisen rautatien alikulun säilyttämisestä ja parantamisesta

Virtalantien ja Jokelantien välinen rautatien alikulku on säilytettävä ja sitä on parannettava. (Mi6.3)

Vastine:

Alikulkua ei poisteta kaavassa. Virtalantien ja Jokelantien yhdistävä rautatien alikulku on tarvittava osa liikenneverkkoa ja mahdollistaa pääradan kanssa risteävän koillinen-lounas suuntaisen liikkumisen tilanteessa, jossa alikulkuja Jokelan kohdalla on rajallinen määrä. Kaavassa on edelleen määrätty alikulusta, mutta määräys on laajennettu koskemaan jalankulun lisäksi polkupyöräilyä ja huoltoliikennettä.

Ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 6.6. Sillat ja taitorakenteet mainitaan Takojan alikäytävä (km 49+686, Tuusula). Sen mukaan nykyinen Takojan alikäytävä (U-4171) on tyypiltään teräsbetoninen rengaskehäsilta, jonka vapaa-aukko on 4,0 m ja vapaa alikulkukorkeus on 3,2 m. Nykyisen sillan kunto on hyvä ja tämänhetkisinä korjaustarpeina ilmoitetaan betonipintojen puhdistus sekä betonin lohkeamien korjaus.

Läntisimmän Kolsanlammen huomioimisesta osana kaavamuutosta

Virtalantien läheisyydessä oleva läntinen Kolsanlampi on huomioitava kaavamuutoksessa. (Mi6.3)

Vastine:

Rautatiealue (LR) on kaavamuutoksessa Kolsanlammen vesialueen (W) rajan tunnumassa lammen länsipuolella noin 200 metrin matkalta mutta niillä on yhteistä rajaa vähäisemmin, vain noin 30 metrin matkalta. Koska lainvoimaisen kaavan vesialueen (W) raja ei vastaa paikalla olevaa rantaviivaa, vaan on pääosin vesialueen (W) rajan sisäpuolella, muodostuu edellytyksiä vesialueen ympärillä rannan säilymiselle myös edellä mainitulla 30 metrin jaksolla puustoitteen ja aluskasvillisuutensa, arvokkaan linnuston ja lepakoiden suojelun kannalta.

Ratasuunnitelmaa varten on laadittu selvitys ”Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki” (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2022). Siinä arvioidaan ratahankkeen mahdollisia vaikutuksia luontoarvoihin. Lisäksi ratasuunnitelman selostuksessa todetaan edellisen selvityksen sisältöjä tiivistetysti. Viitasammakon ja sirolampikorenon suojelusta todetaan ratasuunnitelman selostuksen luvussa 4.7. ”Vaikutukset, luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön”. Siinä todetaan, että todennäköisesti viitasammakon elinolosuhteet eivät lammessa muutu nykyisestä. Sirolampikorennosta puolestaan on myös maininnat ja ilmoitetaan, että jos myöhemmässä rakennussuunnitelmavaiheessa tilanne muuttuu viitasammakon tai sirolampikorenon suojelun kannalta kriittiseen suuntaan, on rataverkosta vastaavan tahon esimerkiksi tarvittaessa yritettävä hakea ja saada Uudenmaan ELY-keskukselta lupa suojelusta poikkeamiseen. Kaava-alueen rajaukseen ei kuulu Kolsanlampea, jonka vastapuoliselle rannalle on käytettävissä olleen aineiston perusteella merkittävänä viitasammakoesiintymän ja sirolampikorenon alueet.

Ratasuunnitelmaa varten laaditussa selvityksessä ”Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki” (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2022) todetaan, että havaintoja uhanalaisesta mustakurkku-uikusta on Jokelassa Kolsanlammikoilla radan itäpuolella ja Kolsanlammikot täyttävät mustakurkku-uikun elinvaatimukset. Suunnitelman mukaan lammikkoon asti ei rakentamista tarvitse ulottaa, ja todennäköisesti mustakurkku-uikun elinolosuhteet lammikossa eivät muutu nykyisestä. Rakentamisen aiheuttamalla melulla voi olla vaikutus mustakurkku-uikkuun, varsinkin jo rakentamista lammikon vierellä tapahtuu pesinnän alkuvaiheessa. Huoltotien ja radan rakentamisen mahdolliset voimakasta melua aiheuttavat työt Kolsanlammikon kohdalla suositellaan tehtäväksi mustakurkku-uikun pesimäkauden ulkopuolella, joka on huhtikuun lopulta heinäkuun loppuun. Jos se ei rakennussuunnitteluvaiheessa näytä mahdolliselta, haetaan tarvittaessa Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa suojelusta poikkeamiseen.

Edellisin perustein voi todeta, että rautatiealueen (LR) muutoksissa ratasuunnitelmaan pohjautuen ja kaavan valmistelussa on huomioitu Kolsanlammien tuottamat vaatimukset muun muassa arvokkaiden luontokohteiden suojelun osalta, vaikka Kolsanlampi ei ole mukana kaavan rajauksessa.

Katuosoitteen Siljalantie 20 rakennuksen säilyttämisestä, sen siirtämisestä ja siihen liittyvistä menettelytavoista

Katuosoitteessa Siljalantie 20 oleva rakennuskulttuurikohde on säilytettävä ja siirrettävä uuteen sijaintiin. Yhdistys pitää kuitenkin kohtuuttomana, että kiinteistön omistajaa velvoitetaan teettämään rakennuksen siirtämisen selvitykset kunnan tekemän kaavamuutoksen takia. Kunnan tulisi vähintäänkin suoraan osoittaa omistajalle mahdollisia yhteistyötahoja, ellei jopa vastata suunnittelukuluista. Jos rakennus päätetään lunastaa ja purkaa, tulee huolehtia siitä, että omistaja saa kiinteistöstään asiallisen, markkinahintojen mukaisen korvauksen. Sama huomio

koskee myös muita alueella lunastettavia kiinteistöjä, kuten esim. Virtalantie 131 katuosoitteessa olevaa taloa. (Mi6.3)

Vastine:

Koska kaava-alue on pienennetty kolmannekseen oas-vaiheesta ehdotukseen, Hyvinkään rajan tuntumaan, eikä tässä vaiheessa enää sisällä katuosoitteen Siljalantie 20 rakennusta, talo ei ole osa kaavamuutosta. Kaavoituksessa selvitettiin syyskaudella 2021 oas-vaiheen valmistelua varten yhteistyössä muun muassa Väyläviraston edustajien ja Senaatin kanssa Jokelan keskustan kohdalla katuosoitteen Siljalantie 20 rakennuksen purkamista niin sanottuna siirtorakennuksena valtion omistamaan kiinteistöön, Tikuntekijänpolun varren tuntumaan. Siksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan oli mahdollista kirjata hyvä tavoite purkaa talo siirtorakennuksena. Vaikka rakennuksesta noin runsaan kilometrin etäisyydelle pienentyneen kaavaehdotuksen aluerajauksessa ei enää ratkaista kauemmas kaavan ulkopuolelle jääviä Jokelan keskustan yksittäisiä rakentamisen kysymyksiä, on katuosoitteen Siljalantie 20 purkaminen siirtorakennuksena edelleen mahdollista. Omistajat ja toimijat ovat edelleen samat kuin oas-vaiheessa. Vastaavissa tilanteissa toisinaan tarvitaan esimerkiksi luontevaa kansalaisaktiivisuutta, missä kaavoitus voi yrittää olla mahdollisuuksien ja tilanteen mukaan avuksi. Rakennuksen katuosoitteessa Siljalantie 20 omistaa käytettävissä olevan tiedon perusteella VR-Yhtymä Oy ja rakennus sijaitsee valtion omistamalla maalla rautatiealueen kiinteistössä. Siten oas:ssa määritelty siirtorakennuksen tavoite siihen liittyvine toimenpiteineen ja niitä seuraavine alustavine kustannusten kohdentumisineen oli määritelty yhteistyössä omistajan kanssa. Jos omistaja olisi tullut toisiin ajatuksiin ennen tai kesken kaavaprosessin, olisi siinäkin tapauksessa olemassa mahdollisuus ilmaista mielipiteensä omistuksistaan, joka olisi tietysti ollut syytä ottaa huomioon. Se mikä ko. rakennuksella on myyntihinta tai vuokra tai mitkä ovat mahdollisen lunastustoimenpiteen ehdot, ne eivät ole kaava-asioita. Omistajalla on keskeisesti oikeus omaisuuteensa ja hän voi eniten myös siihen vaikuttaa. Sama ensisijainen omistajan oikeus ja toisaalta myös velvollisuus koskee tarkkaan ottaen esimerkiksi kiinteistöjen ylläpitoa.

Katuosoitteen Virtalantie 131 rakennusten lunastaminen ei ole kaava-asia. Virtalantie 131 osoitteen rakentaminen on yksityisomistuksessa ja sen tahon kanssa lunastamisesta Väyläviraston edustajat käynevät neuvottelut. Rataverkosta vastaavan tahon Väyläviraston ilmoituksen mukaan radan viereisen katualueen kohdalle jäävä asuinrakennus lunastetaan ratatoimituksessa ja ratasuunnitelma on lunastusasiakirja. Yksityinen kiinteistön omistaja ja valtion edustajat sopivat lunastukseen liittyvistä menettelyistä keskenänsä, eikä kunta ole niissä neuvotteluissa lähtökohtaisesti osapuolena.

Kaava-alueen laajentamisesta Blennerintielle ja kevyen liikenteen alikulun mahdollistamisesta Blennerintien ja Jokelantien välille

Vaikka kaavamuutoksen alue loppuu Tikuntekijäntien kohdalle, mielipiteessä esitetään aluetta laajennettavaksi Blennerintielle saakka, jolloin tulisi selvittää mahdollisen kevyen liikenteen alikulun mahdollisuus Blennerintien ja Jokelantien

yhdistämiseksi. Se hyödyttäisi Peltokaaren asuinalueita ja liittäisi sen osaksi Jokelan keskustaa. (Mi6.3)

Vastine:

Rautatien estevaikutus poikittaissuunnassa ympäristössä on ymmärrettävä ja valitettava tosiasia, jonka arviointi ja ratkaisu ovat suunnittelun kannalta keskeisesti liikennejärjestelmän liikenneverkon tasolla. Jokelan rautatiealueen kaavamuutoksen aluerajaus on ehdotusvaiheessa pienennetty kolmasosaan oas-vaiheen rajauksesta, jossa oli mukana mielipiteessä mainittuja alueen osia Jokelan keskustasta, ei kuitenkaan Blennerintietä. Kaavan tarkoitus on mahdollistaa lisäraiteiden rakentaminen rautatiealueelle. Kun ilmeni oas-vaiheen valmistelun jälkeen, että kaavamuutosta edellyttäneiden toimenpiteiden eli alueiden käyttötarkoitusten rajoja oli tarve muuttaa lähtötilannetta oleellisesti pienemmällä alueella ja vain Hyvinkään rajalta noin 650 metriä kaakkoon, kaava-alue pienennettiin sitä tarkoitusta vastaavasti. Toisaalta kaavan sisällöstä myös tiedotettiin aikanaan kaavoituskatsauksessa, jossa ilmaistiin hankkeen tavoitteet rautatiealueen muutoksia koskien. Sillä ja vuosittain laadittavalla kaavoituksen työohjelmalla on myös poliittinen, siten kuntalaisten hyväksyntä.

Yleisesti kunkin kaavan tarkoitus on mahdollistaa sille sovitut määritellyt tavoitteet ja keskittyään lähtökohtaisesti suunnitellun kaavaprosessin läpivientiin. Ei ole syytä tässä tapauksessa arvioiden laajentaa kaava-alueita kesken prosessin, pienentää se on mahdollista, koska osalliset sekä osa tavoitteista ei muutu. Siten näistä lähtökohdista ei ole mahdollista laajentaa kaavan rajausta uusille alueille.

Mielipiteessä esitetyistä, toki selvittämisen arvoisista tavoitteista on syytä jatkossa neuvotella esimerkiksi kaavoituksen edustajien kanssa, jotta jonkin vielä valmistelemattoman kaavatyön sisältöä voitaisiin arvioida ja määrittellä, ottaen se mahdollisesti jonkin tulevaisuuden kaavatyön osaksi. Mielipiteessä esitetyssä asiassa olisi syytä ensimmäisenä selvittää ja arvioida, mikä on mahdollista yrittää suunnitella ja toteuttaa nyt lainvoimaisten kaavojen perusteella. Nykyään liikenne Blennerintien ja Nukarintien välillä yhdistyy rautatien alikulussa vain lainvoimaisessa asemakaavassa ”Peltokaari” nro 3470 (voim. 2012) ja kaavan osia ei ole toteutettu. On myös todettava, että alikulkujen tai siltojen rakentamisessa kyse on monialaisesta suunnittelusta ja valmistelusta, monen osapuolen ja toimijan edun huomioimisesta. Koska kustannukset tulevat kunnalle, olisi syytä määrittellä mahdollisen tulevaisuuden kaavan tavoitteiden sisältö niin, että se rahoittaisi aiheutuneet alikulun kustannukset esimerkiksi kaavoitettavan uuden kerrosalan tuotoilla. Suotavaa on, että kaava tuottaisi kaiken muun hyvän ohessa aina myös taloudellista voittoa Tuusulan kunnalle eli etuja kuntalaisille.

Jokelantien ja rautatiealueen välisen päivittäistavarakaupan kohdalla olevan pysäköintialueen käyttömahdollisuuksista

Kaavamuutoksen yhteydessä pitäisi mahdollisuuksien mukaan muokata Jokelantien vieressä oleva epävirallinen pysäköintialue viralliseksi pysäköintialueeksi (S-market Jokela/Osulankujaa vastapäätä oleva, Jokelantien ja rautatien välinen alue). (Mi6.3)

Vastine:

Tarkoitettaessa pysäköintialueita Jokelan asemalla päivittäistavarakauppaa vastapäätä Jokelantien varressa, sen ja radan välissä, ovat ne kaavan

rautatiealueella (LR). Kiinteistön omistaa käytettävissä olevan tiedon mukaan VR-Yhtymä Oy tai vähäisemmin luoteisosassa Suomen valtio. Pysäköintialueet ovat aktiivisessa käytössä niillä ehdoin kuin se lain mukaan on mahdollista ja siltä osin kuin liikennemerkein on osoitettu. Mahdollinen, ilmeinen ja todennäköinen käyttö on liityntäpysäköinti. Kiinteistön omistaja vastaa hallinnoimansa alueen kaavan ja lupien mukaisten toimintojen ylläpidosta, joten kehittämisajatukset on syytä esittää suoraan omistajalle. Kyseistä aluetta ei ole enää mahdollista ottaa osaksi kaavamuutosta, etenkin kun kaava-alue on oas-vaihetta oleellisesti pienempi ja raja on nyt kauempana.

Rata-alueen työmaiden vaikutuksista ympäristöön turvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja aseman pysäköintipaikkojen riittämisen kannalta

Rakentamisen aikainen turvallisuus on huomioitava hyvin, alueen keskeisestä sijainnista johtuen ja huolehdittava, että aseman autojen pysäköintialueille jää varmasti käyttöön riittävästi autopaikkoja.

Rautatie jakaa Jokelan kahtia länsi- ja itäpuoleen, mutta alueella on vain kaksi alikulkuja, jotka soveltuvat autoille ja raskaalle liikenteelle, Ridasjärventien alikulku sekä Huikontien–Hirvenojantien alikulku. Siksi liikenteen sujumisen kannalta on ratatyö suunniteltava niin, että liikennöinti Jokelassa sujuu normaalisti. (Mi6.3)

Vastine:

Rata-alueen rakentaminen ja ylläpito ovat menettelyinä pitkällä ajalla vakiintuneita, toimintatavat ovat selkeästi määriteltyjä ja sovittuja. Rataverkon rakentamisesta vastaava taho vastaa myös työmaidensa turvallisuudesta sekä huolehtii, että työmaat eivät aiheuta haittaa ympäristössä. Se koskee paitsi esimerkiksi työmaalogistiikan ja väliavarastoinnin reittejä, mutta myös työntekijöiden mahdollisten pysäköintipaikkojen järjestämistä. Ei ole tiedossa, että olisi mahdollista tinkiä esimerkiksi nykyisistä liityntäpysäköintipaikoista alueella.

Ratasuunnitelman selostuksessa todetaan kohdassa 4.12. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, että uusien yksityistieyhteyksien osalta niitä koskevat yksityistiealueet lunastetaan rakentamisen ajaksi, mutta palautetaan tämän jälkeen maanomistajille. Lisäraiteiden rakentaminen edellyttää myös työnaikaisia tie- ja katujärjestelyjä. Rakentamisen haittoja voidaan vähentää hyvillä työnaikaisilla liikennejärjestelyillä, jotka suunnitellaan rakennussuunnitteluvaiheessa.

Asemakaava-arkkitehdin puhelinpäivystys 23.2.2022 klo 16–19

Kysymyksiä ei esitetty.
