LIITTEET

Liite 1. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maankäyttöön (ympäristöteemakartat)

Liite 2. Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (ympäristöteemakartat)

Liite 3A. Maiseman arvoalueet ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet (ympäristöteemakartat)

Liite 3B. Maiseman arvoalueet ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet (luettelo)

Liite 4. Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta

Liite 5. Maankäyttöstrategiat sekä maankäyttö- ja liikennetarkastelut Kerava–Riihimäki-välin kuntien alueelta

Liite 6. Raideliikenteen yömelu esteillä vuonna 2030, raideliikennemelun torjuntatarve

Liite 7. Tärinäselvitys

Liite 8. Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden suunnittelualueen luontoselvitykset 2009

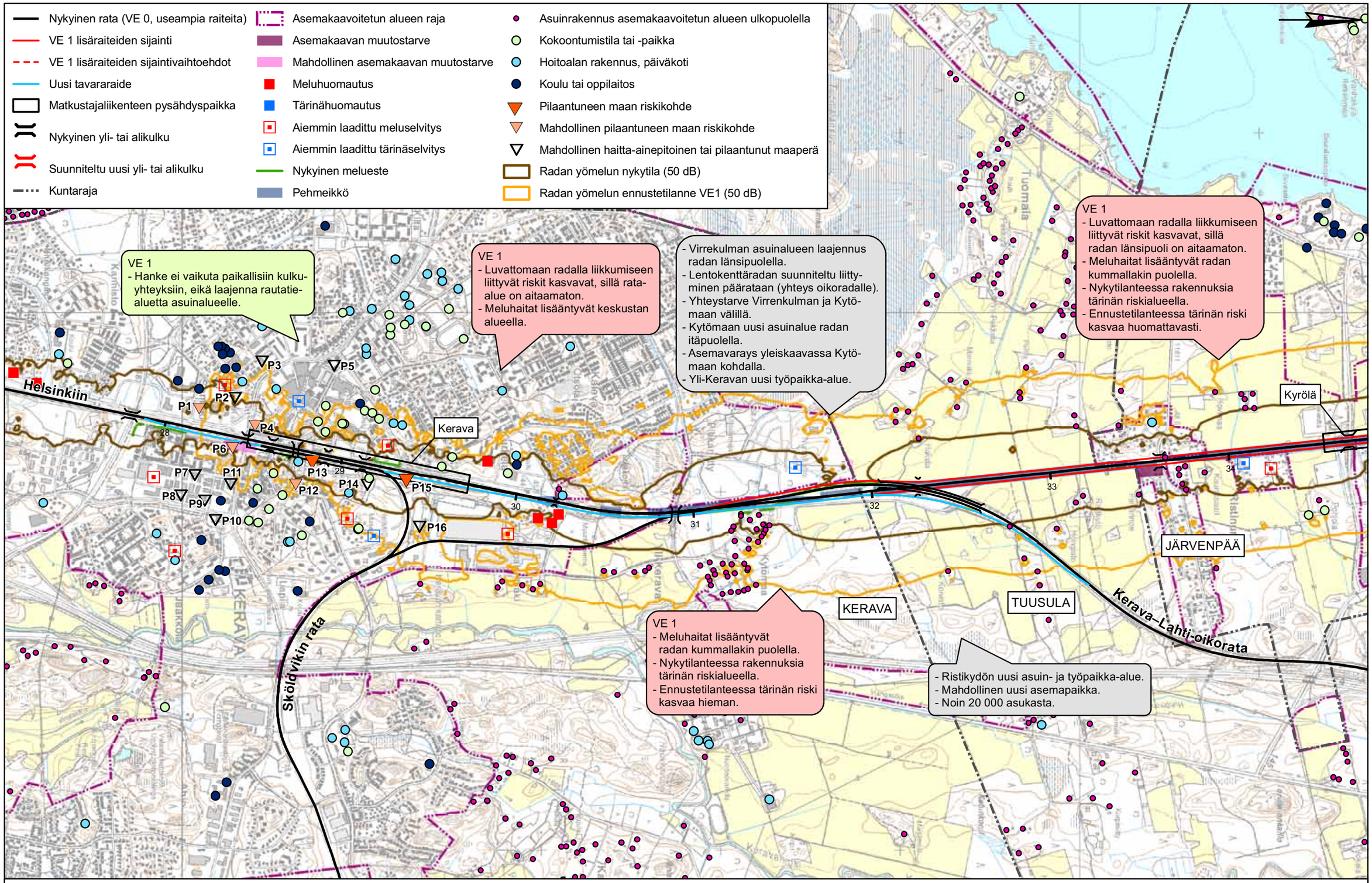
Liite 9A. Haitta-ainepitoisen ja pilaantuneen maan kohteet (500 metrin etäisyys)

Liite 9B. Mahdolliset pilaantuneen maaperän riskikohteet

LIITE 1

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maankäyttöön (ympäristöteemakartat)

Kartta 1/8	Kerava / Tuusula / Järvenpää
Kartta 2/8	Tuusula / Järvenpää
Kartta 3/8	Järvenpää / Tuusula
Kartta 4/8	Tuusula / Hyvinkää
Kartta 5/8	Tuusula / Hyvinkää
Kartta 6/8	Hyvinkää
Kartta 7/8	Hyvinkää / Hausjärvi / Riihimäki
Kartta 8/8	Hausjärvi / Riihimäki



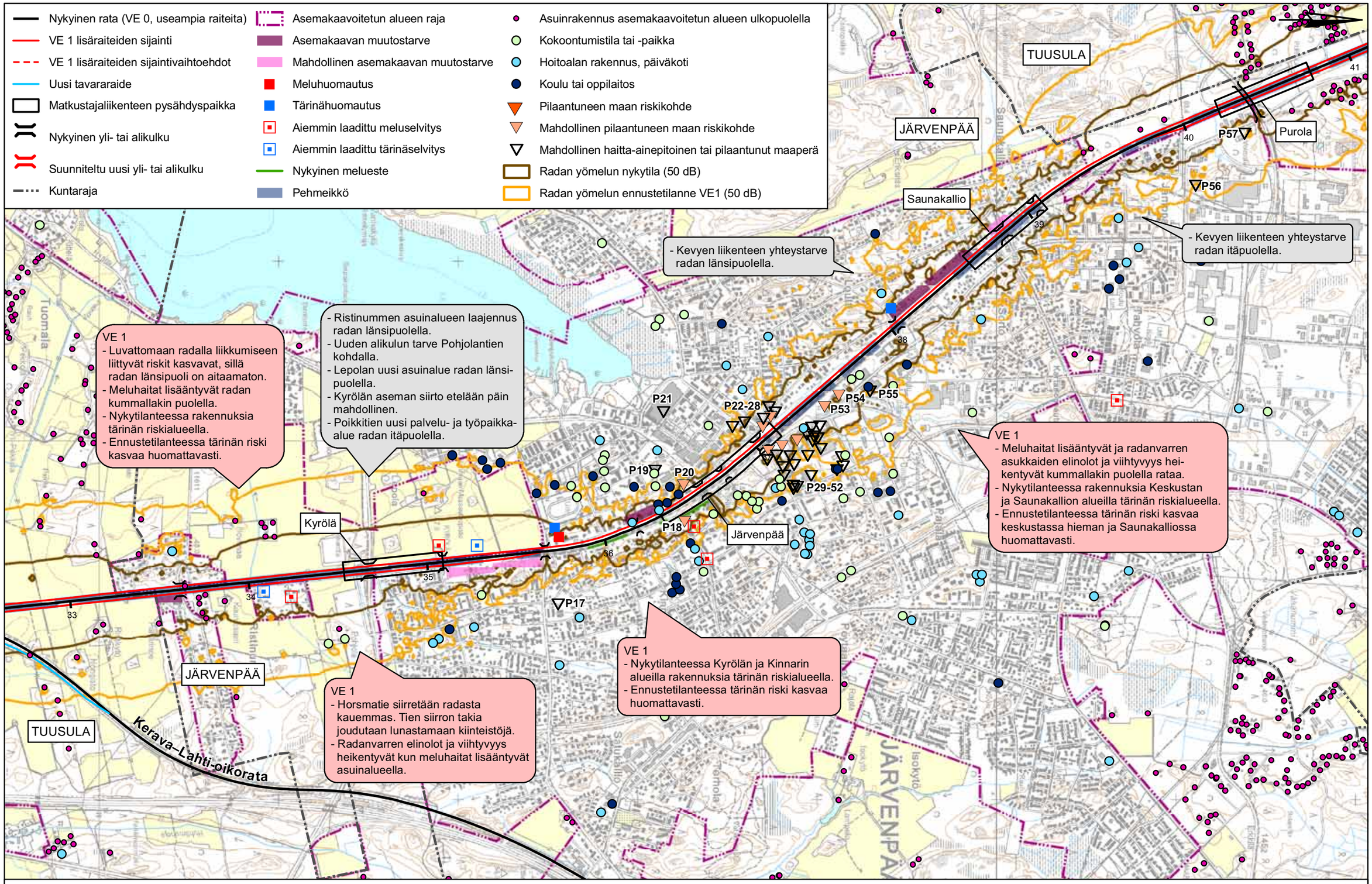
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (1/8)

KERAVA / TUUSULA / JÄRVENPÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



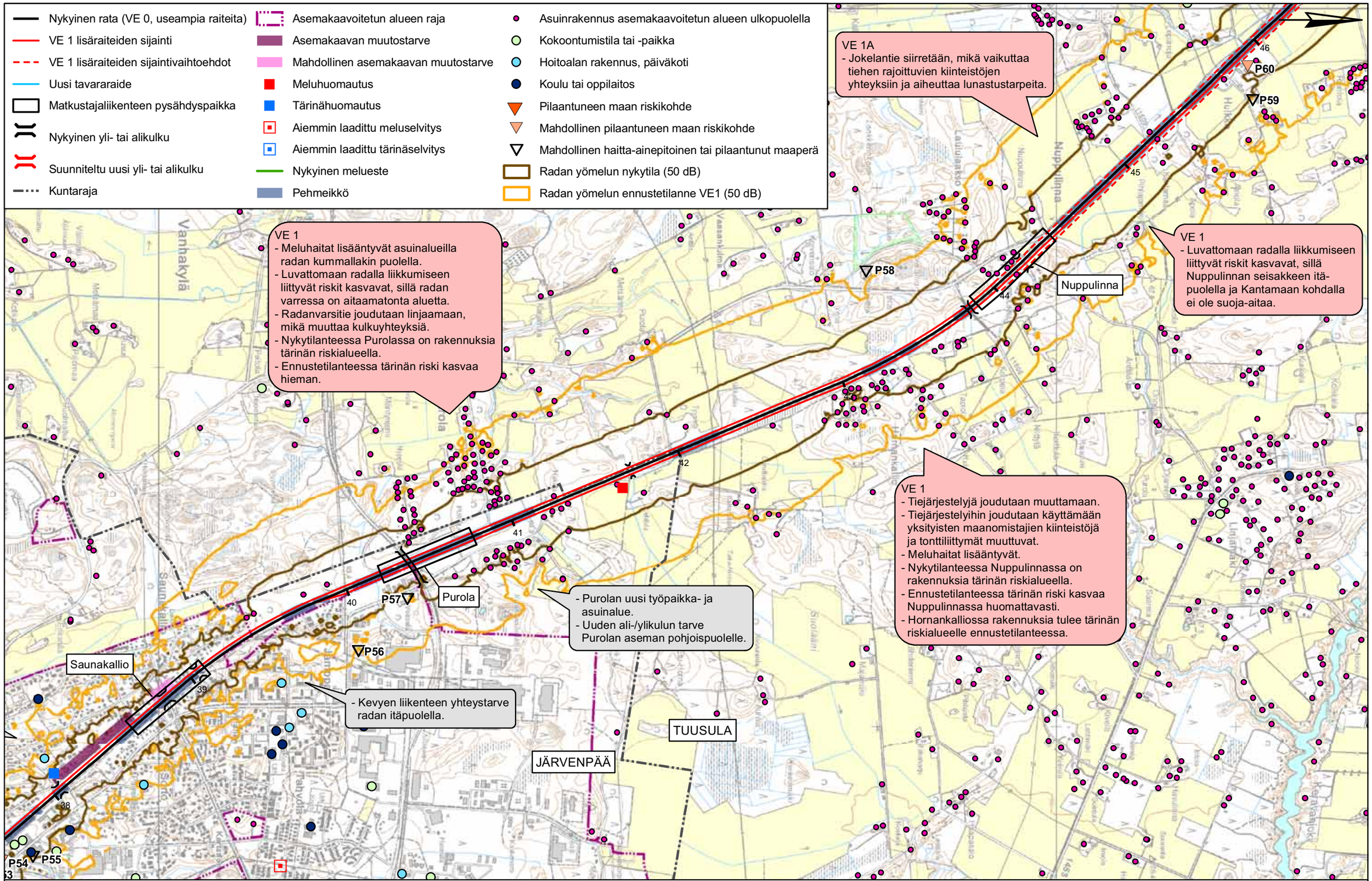
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (2/8)

TUUSULA / JÄRVENPÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



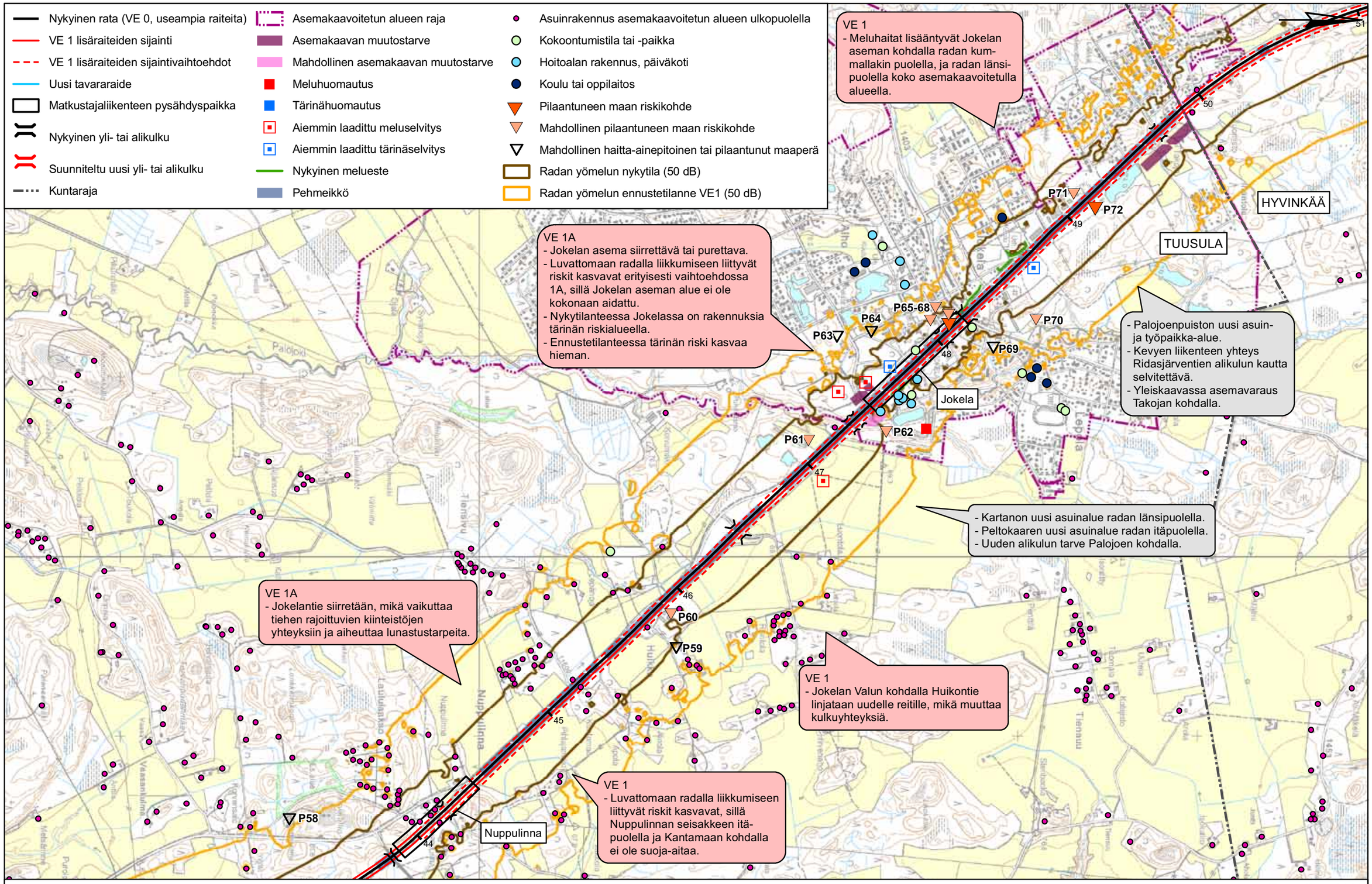
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (3/8)

JÄRVENPÄÄ / TUUSULA

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (4/8)

TUUSULA / HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

VE 1A
- Jokelantie joudutaan siirtämään, mikä vaikuttaa tiehen rajoittuvien kiinteistöjen yhteyksiin ja kiinteistöjä on lunastettava.
- Nykytilanteessa Palopurossa on rakennuksia tärinän riskialueella.
- Ennustetilanteessa tärinän riski kasvaa huomattavasti.

VE 1
- Meluhaitat lisääntyvät asuinalueella.

- Palopuron mahdollinen uusi taajama.
- Mahdollinen uusi asemapaikka (vaatii noin 10 000 asukasta)

- Palojoenpuiston uusi asuin- ja työpaikka-alue.
- Kevyen liikenteen yhteys Ridasjärventien alikulun kautta selvitettävä.
- Yleiskaavassa asemavaraus Takojan kohdalla.

HYVINKÄÄ

TUUSULA

P69 P70 P71 P72 P73 P74

48 49 50 51 52 53 54 55 56

Nykyinen rata (VE 0, useampia raiteita)
VE 1 lisäraiteiden sijainti
VE 1 lisäraiteiden sijaintivaihtoehdot
Uusi tavararaide
Matkustajaliikenteen pysähdyspaikka
Nykyinen yli- tai alikulku
Suunniteltu uusi yli- tai alikulku
Kuntaraja

Asemakaavoitetun alueen raja
Asemakaavan muutostarve
Mahdollinen asemakaavan muutostarve
Meluhuomautus
Tärinähuomautus
Aiemmin laadittu meluselvitys
Aiemmin laadittu tärinäselvitys
Nykyinen melueste
Pehmeikkö

Asuinrakennus asemakaavoitetun alueen ulkopuolella
Kokoontumistila tai -paikka
Hoitoalan rakennus, päiväkoti
Koulu tai oppilaitos
Pilaantuneen maan riskikohde
Mahdollinen pilaantuneen maan riskikohde
Mahdollinen haitta-ainepitoinen tai pilaantunut maaperä
Radan yömelun nykytila (50 dB)
Radan yömelun ennustetilanne VE1 (50 dB)

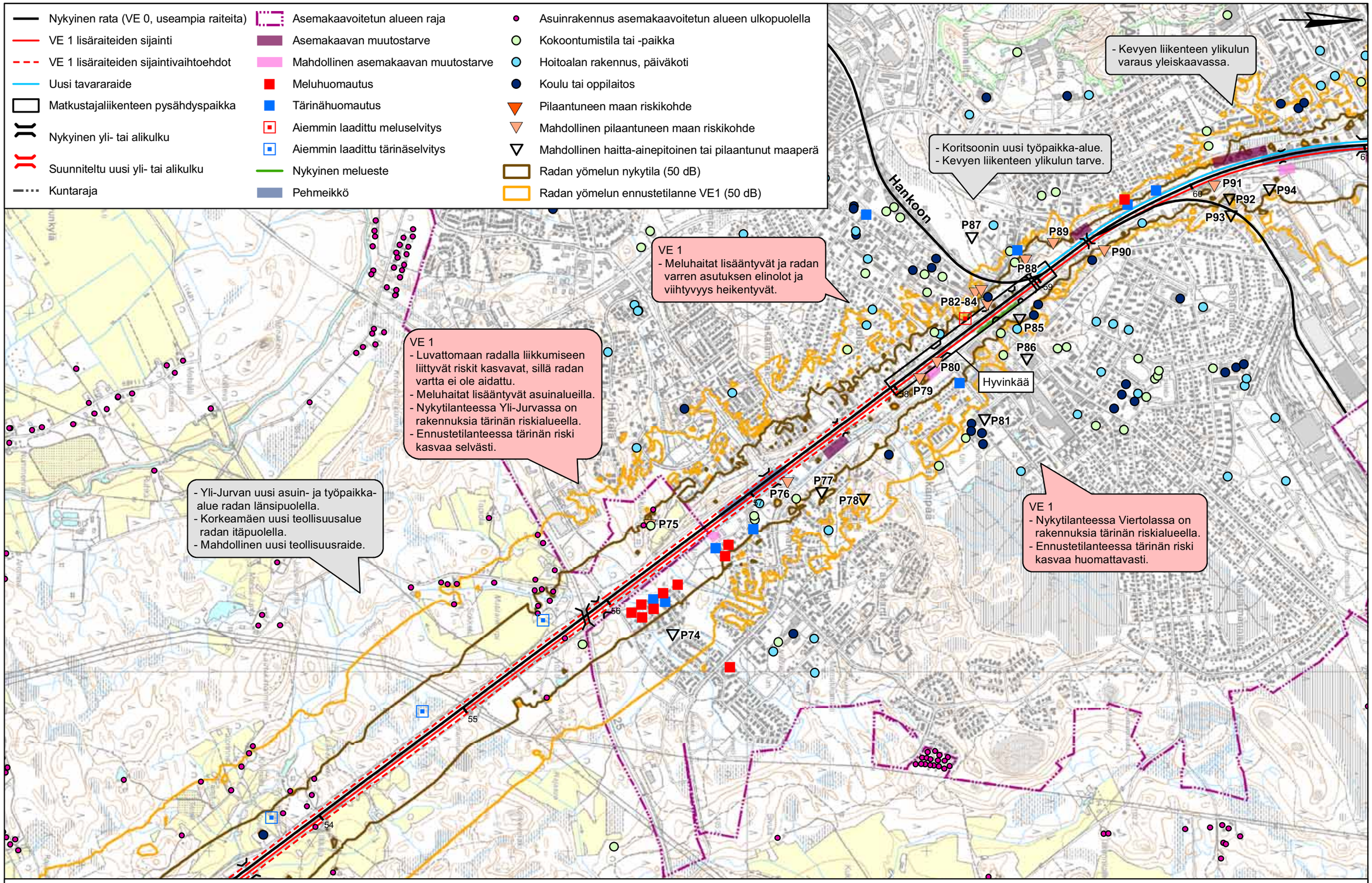
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (5/8)

TUUSULA / HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



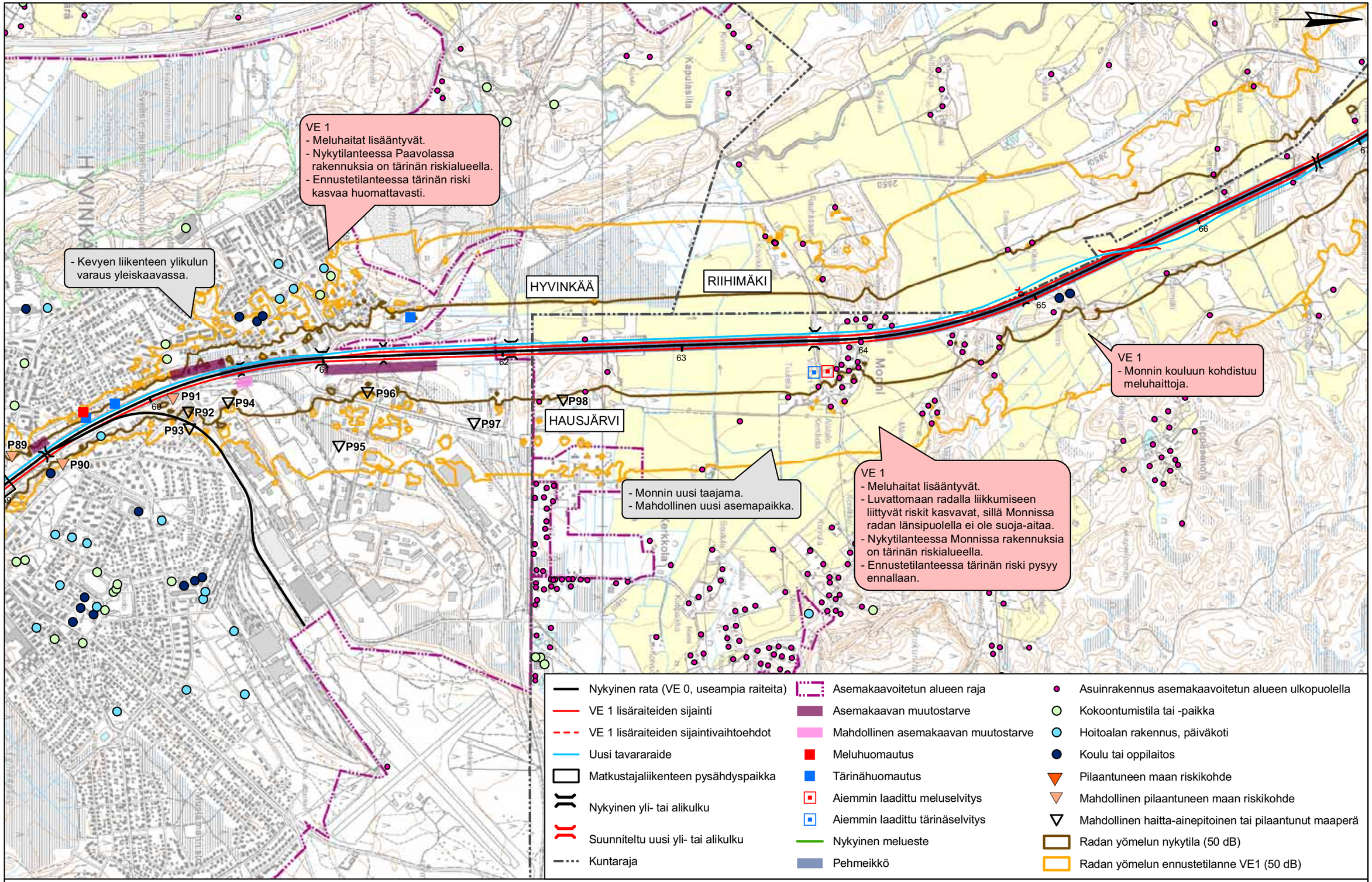
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (6/8)

HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

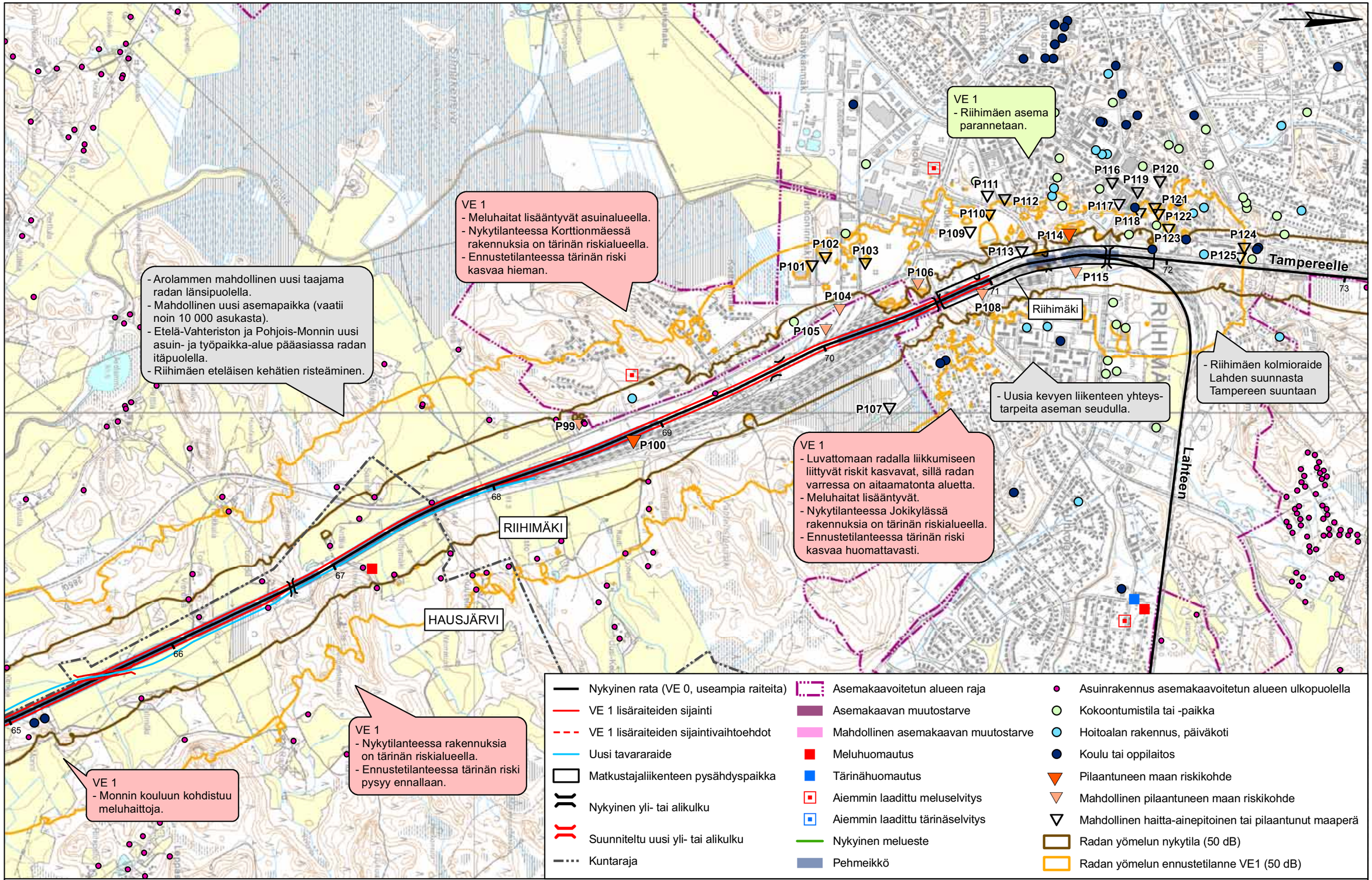


Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (7/8)

HYVINKÄÄ / HAUSJÄRVI / RIIHIMÄKI

Tammikuu 2010

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja maakäyttöön (8/8)

HAUSJÄRVI / RIIHIMÄKI

Tammikuu 2010

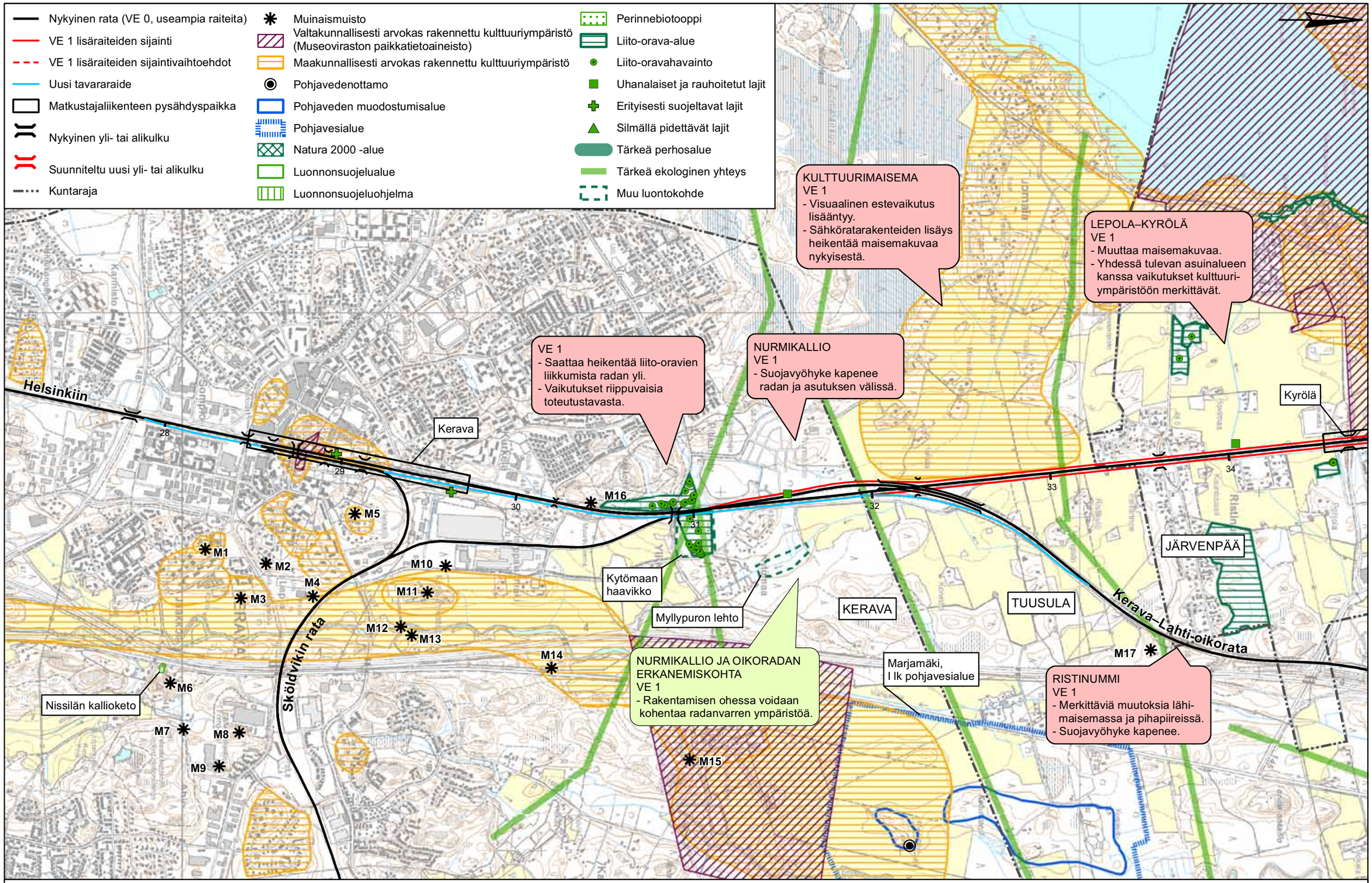
0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

LIITE 2

Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (ympäristöteemakartat)

Kartta 1/8	Kerava / Tuusula / Järvenpää
Kartta 2/8	Tuusula / Järvenpää
Kartta 3/8	Järvenpää / Tuusula
Kartta 4/8	Tuusula / Hyvinkää
Kartta 5/8	Tuusula / Hyvinkää
Kartta 6/8	Hyvinkää
Kartta 7/8	Hyvinkää / Hausjärvi / Riihimäki
Kartta 8/8	Hausjärvi / Riihimäki

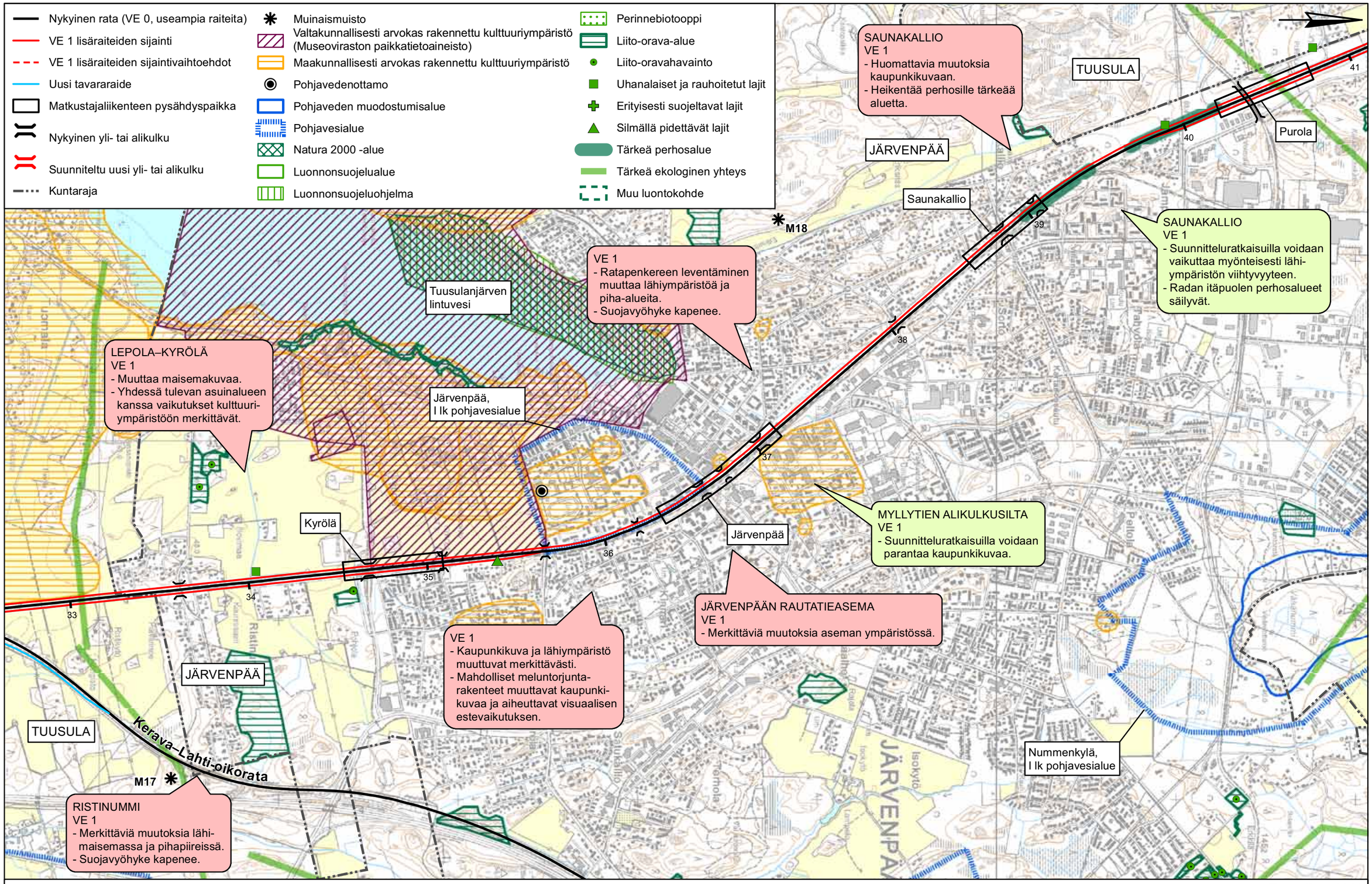


Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (1/8)

KERAVA / TUUSULA / JÄRVENPÄÄ

Tammikuu 2010

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



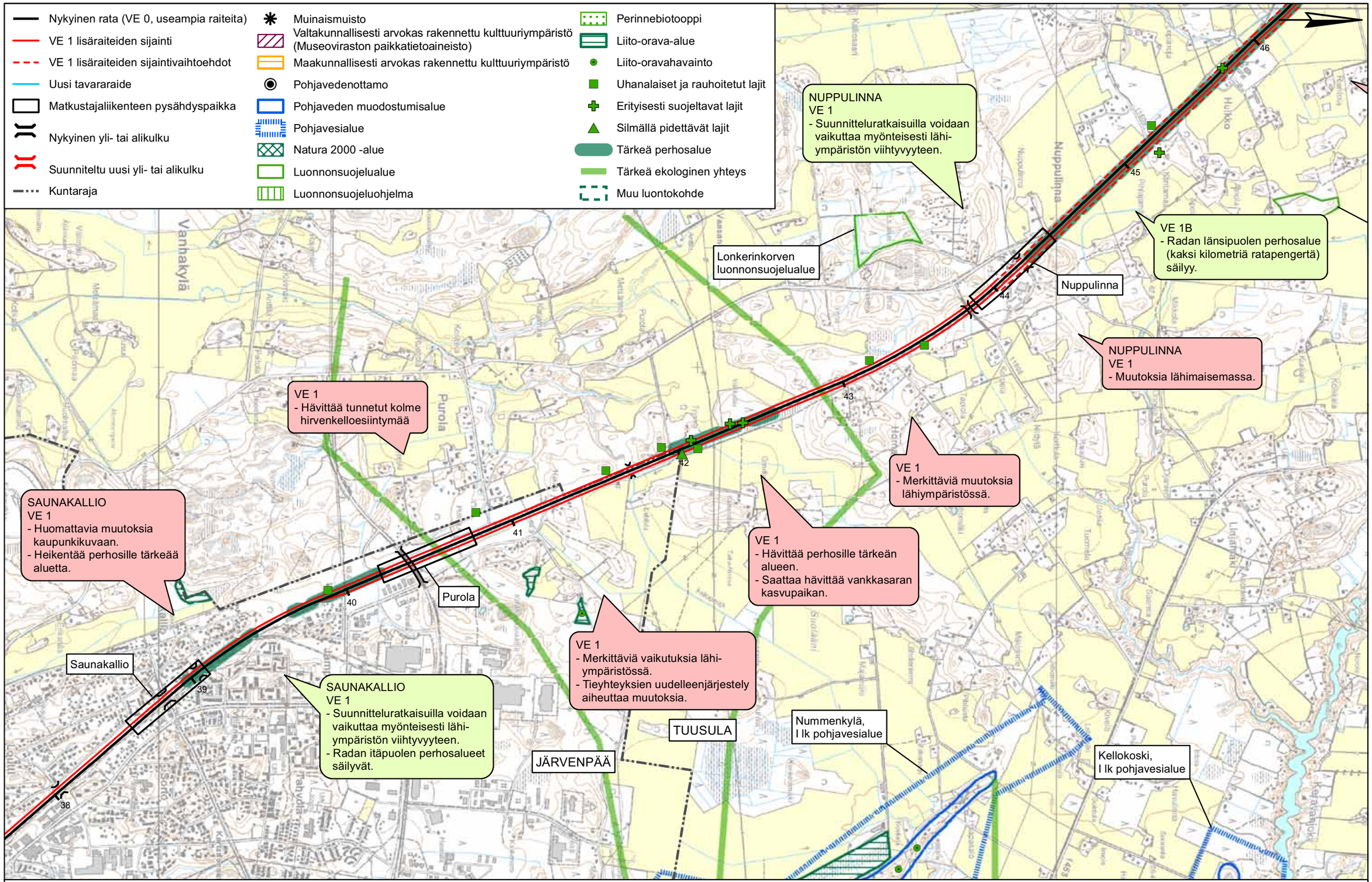
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (2/8)

TUUSULA / JÄRVENPÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



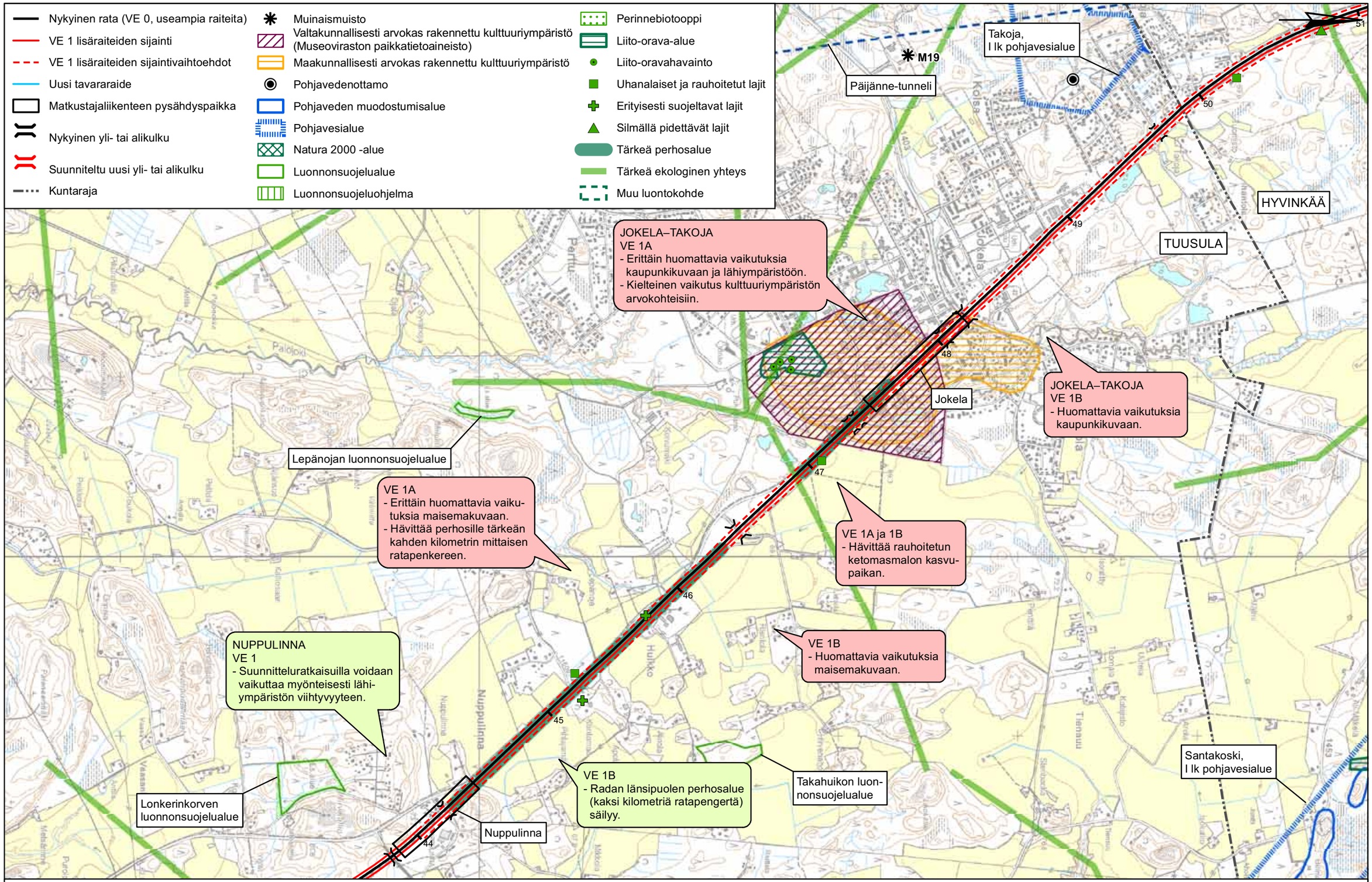
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (3/8)

JÄRVENPÄÄ / TUUSULA

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



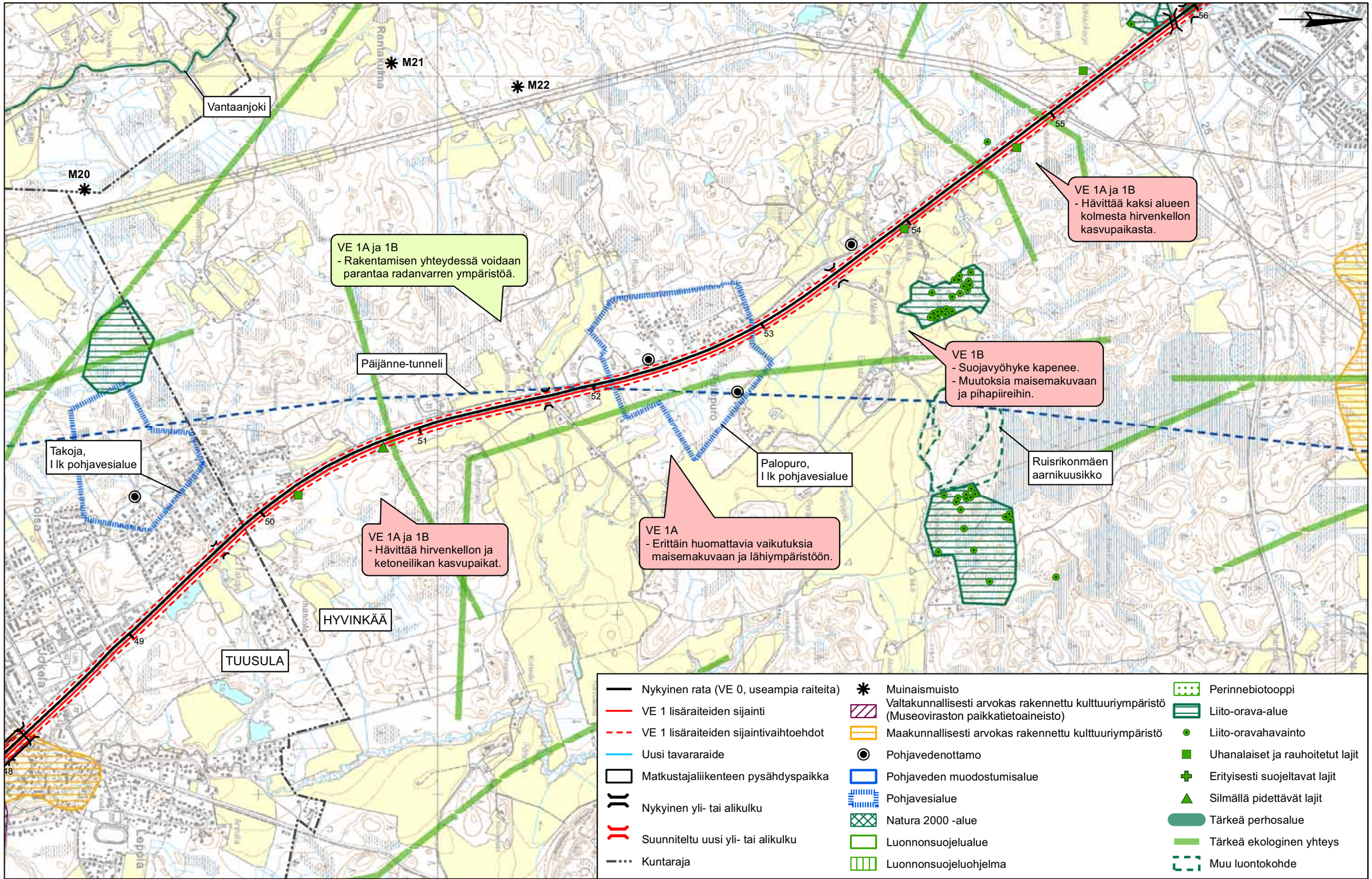
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (4/8)

TUUSULA / HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



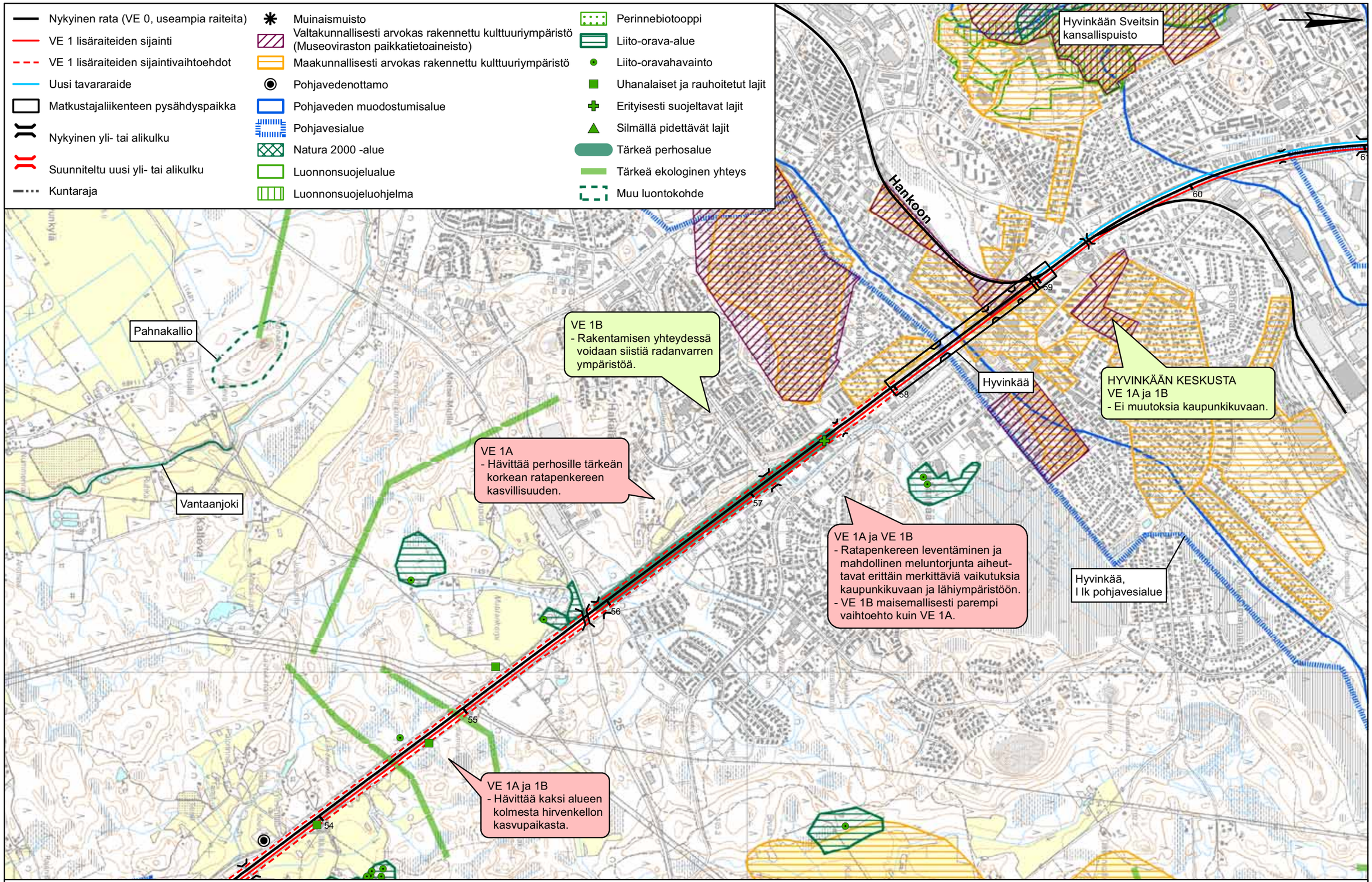
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (5/8)

TUUSULA / HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



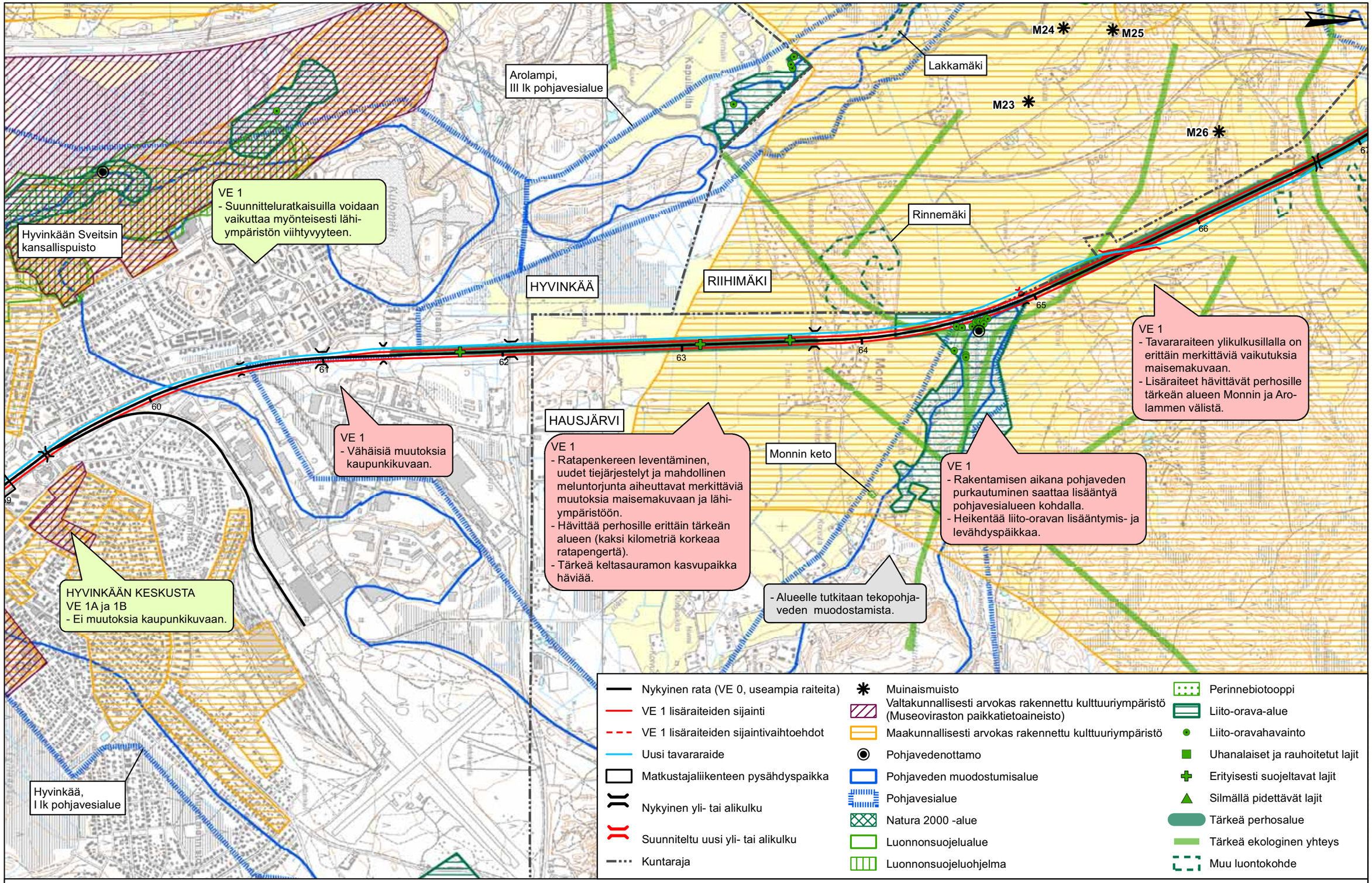
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (6/8)

HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (7/8)

HYVINKÄÄ / HAUSJÄRVI / RIIHIMÄKI

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

Silmäkeneva/Herajoki-Vantaanjoki

Herajoki, I Ik pohjavesialue

Otsolan metsikkö

ASEMAN YMPÄRISTÖ
VE 1
- Merkittäviä muutoksia asemarakennukseen ja kaupunkikuvaan.

ASEMAN YMPÄRISTÖ
VE 1
- Suunnitteluratkaisuilla voidaan vaikuttaa myönteisesti lähiympäristön viihtyvyyteen.

M33

Multatöyräs, III Ik pohjavesialue

Korttionmäki

Parooninpuisto-Silmäkeneva

Arolampi, III Ik pohjavesialue

M32

M29

M28

M34

Arolammin luonnonsuojelualue

M27

M30

M31

M37

Riihimäki

Tampereelle

72

73

71

70

69

68

67

66

65

Peltosaaren kosteikkopuisto

RIIHIMÄKI

Patastenmäki

M24

M25

Uhkolansuo

Lahteen

VE 1
- Ei huomattavia muutoksia ratapihan alueella.

RIIHIMÄKI

M35

Huhtimon alue

M26

Käräjäkoski ja Vantaanjokivarsi

Huhtimon savilammikot ja kosteikko

Vahteriston luonnonsuojelualue

HAUSJÄRVI

M36

Pitkämäki-Holmansuo

VE 1
- Tavararaiteen ylikulkusillalla on erittäin merkittäviä vaikutuksia maisemakuvaan.
- Lisäraiteet hävittävät perhosille tärkeän alueen Monnin ja Arolammen välistä.

VE 1
- Hyvinkään ja Riihimäen välisellä alueella saattaa esiintyä paineellista pohjavettä, joka voi purkautua rakennustöiden yhteydessä, jos kaivu- tai pohjanvahvistustoimenpiteet ulottuvat hienorakeisten kerrosten alapuolelle.
- Hävittää perhosille tärkeän alueen Arolammen ja Riihimäen tavararatapihan välistä.

Nykyinen rata (VE 0, useampia raiteita)
VE 1 lisäraiteiden sijainti
VE 1 lisäraiteiden sijaintivaihtoehdot
Uusi tavararaide
Matkustajaliikenteen pysähdyspaikka
Nykyinen yli- tai alikulku
Suunniteltu uusi yli- tai alikulku
Kuntaraja

Muinaismuisto
Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (Museoviraston paikkatietoaineisto)
Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö
Pohjavedenottamo
Pohjaveden muodostumisalue
Pohjavesialue
Natura 2000 -alue
Luonnonsuojelualue
Luonnonsuojeluohjelma

Perinnebiotooppi
Liito-orava-alue
Liito-oravahavainto
Uhanalaiset ja rauhoitetut lajit
Erityisesti suojeltavat lajit
Silmällä pidettävät lajit
Tärkeä perhosalue
Tärkeä ekologinen yhteys
Muu luontokohde

Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Vaikutukset maisemaan ja luonnonoloihin (8/8)

HAUSJÄRVI / RIIHIMÄKI

Tammikuu 2010

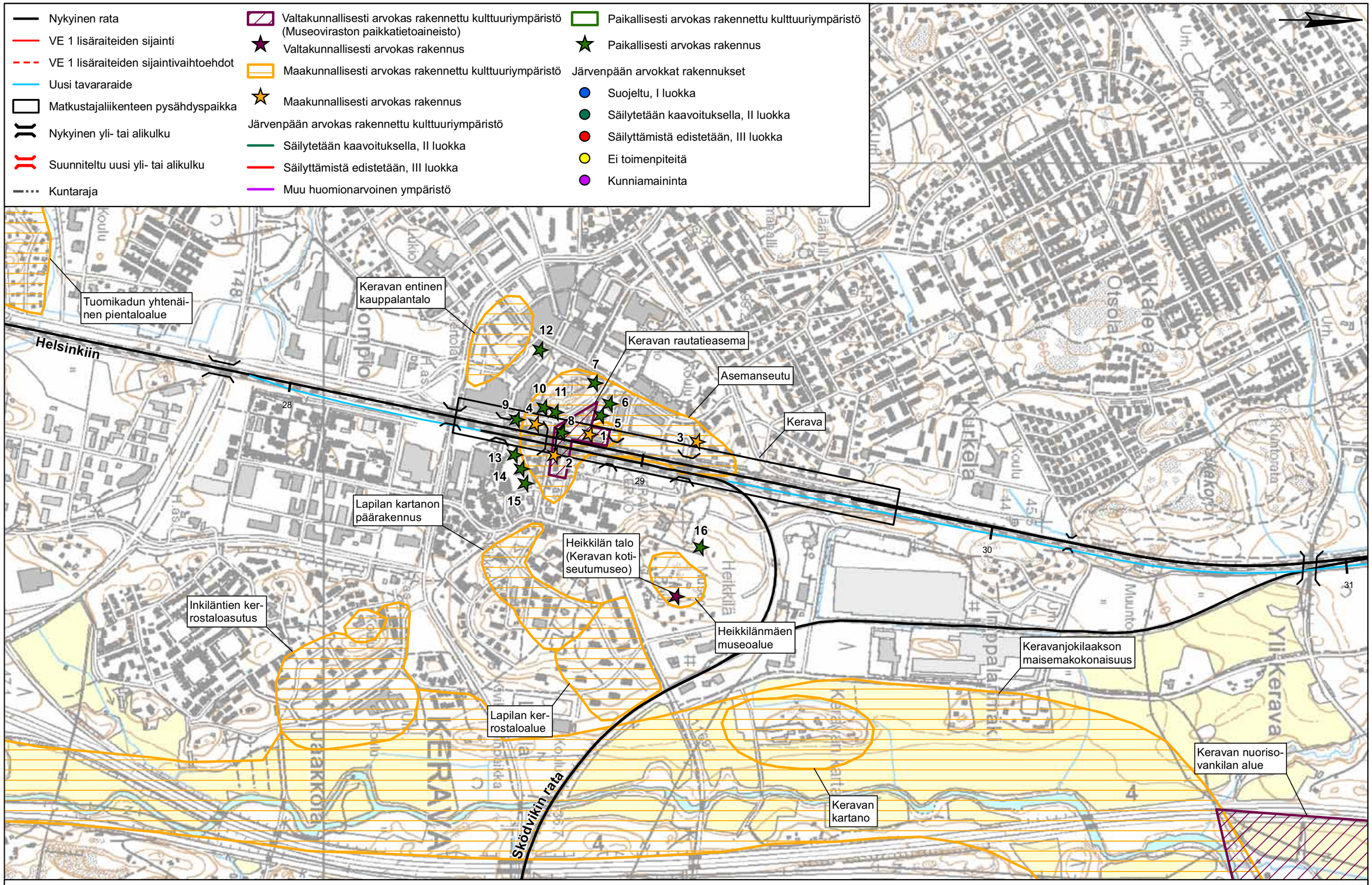
0 250 500 1 000 1 500 2 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

LIITE 3A

Maiseman arvoalueet ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet (ympäristöteemakartat)

Kartta 1/10 Kerava
Kartta 2/10 Tuusula / Järvenpää
Kartta 3/10 Järvenpää
Kartta 4/10 Järvenpää / Tuusula
Kartta 5/10 Tuusula
Kartta 6/10 Tuusula / Hyvinkää
Kartta 7/10 Hyvinkää
Kartta 8/10 Hyvinkää
Kartta 9/10 Hausjärvi / Riihimäki
Kartta 10/10 Riihimäki



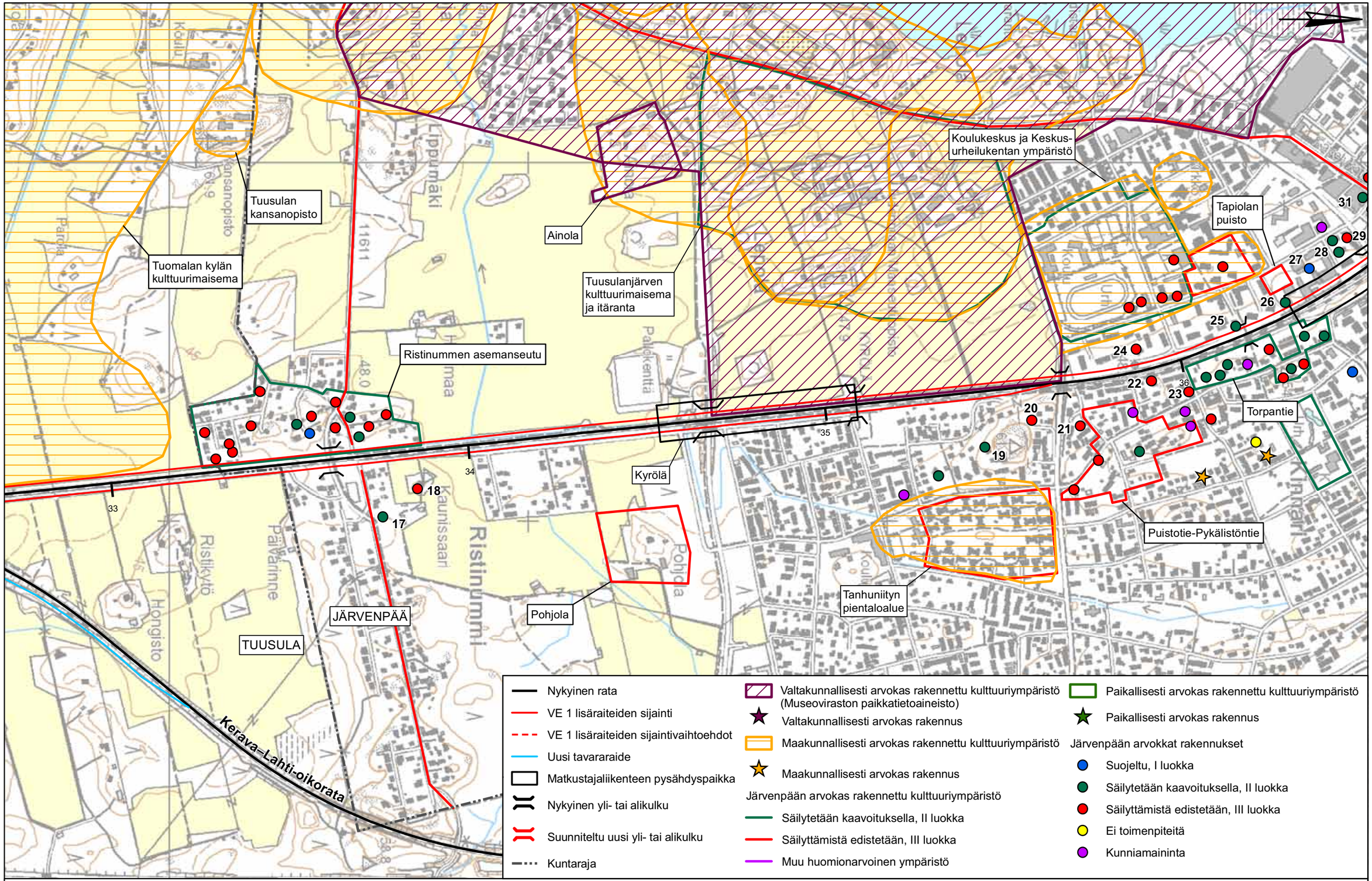
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (1/10)

KERAVA

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

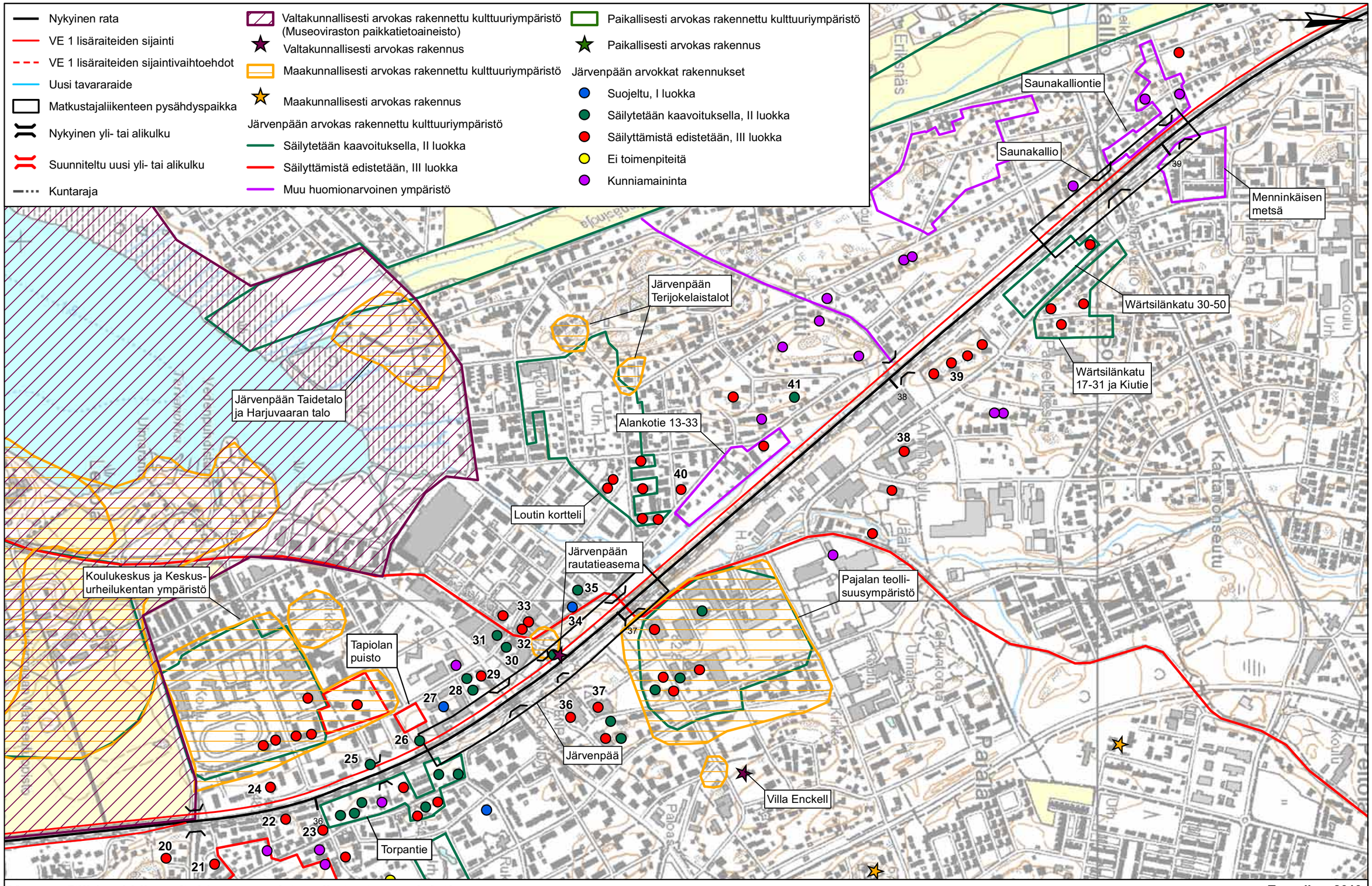


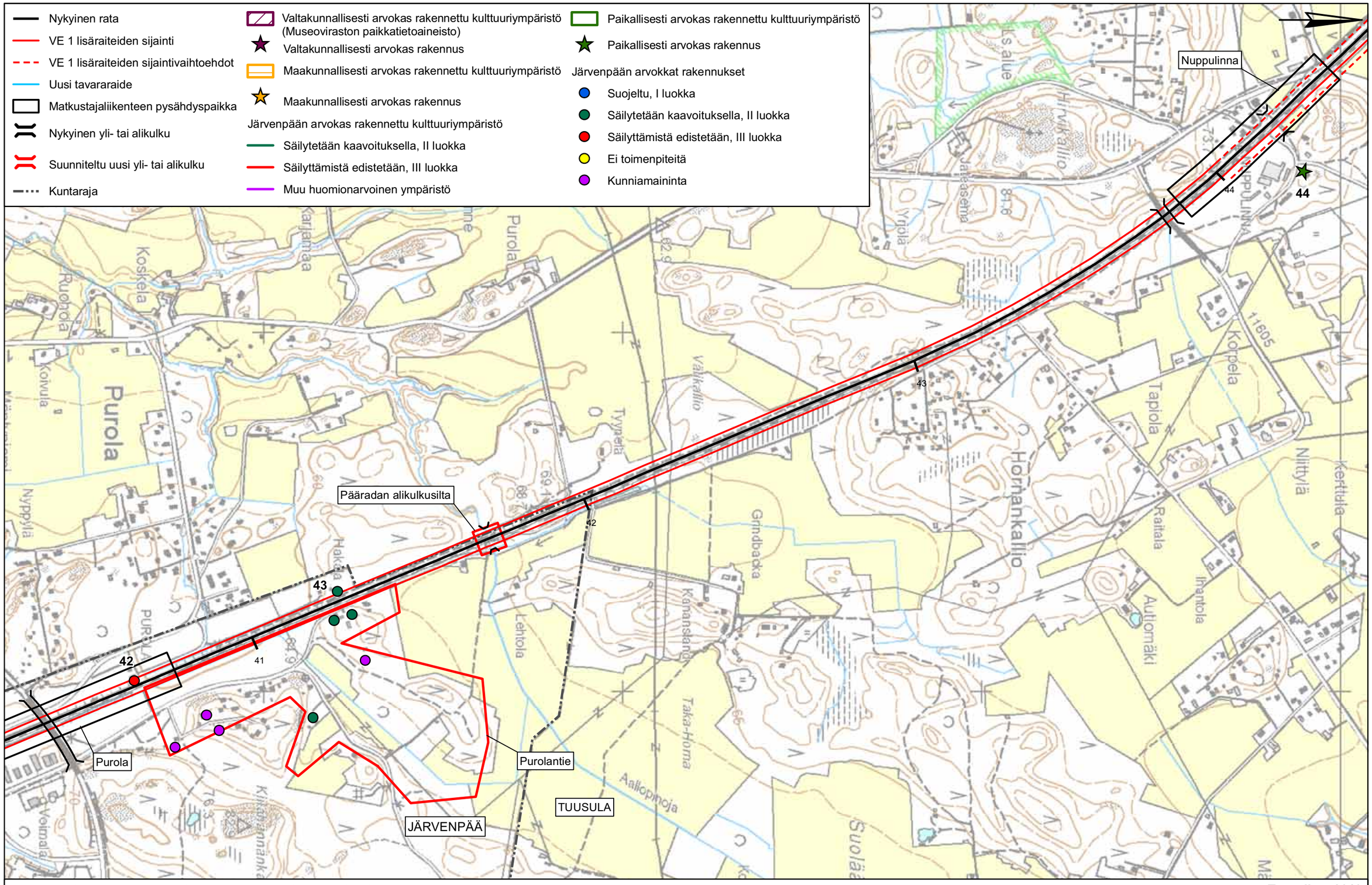
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (2/10)

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

TUUSULA / JÄRVENPÄÄ

Tammikuu 2010


Nykyinen rata
VE 1 lisäraiteiden sijainti
VE 1 lisäraiteiden sijaintivaihtoehdot
Uusi tavararaide
Matkustajaliikenteen pysähdyspaikka
Nykyinen yli- tai alikulku
Suunniteltu uusi yli- tai alikulku
Kuntaraja
Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (Museoviraston paikkatietoaineisto)
Valtakunnallisesti arvokas rakennus
Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö
Maakunnallisesti arvokas rakennus
Järvenpään arvokas rakennettu kulttuuriympäristö
Säilytetään kaavoituksella, II luokka
Säilyttämistä edistetään, III luokka
Muu huomionarvoinen ympäristö
Paikallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö
Paikallisesti arvokas rakennus
Järvenpään arvokkat rakennukset
Suojeltu, I luokka
Säilytetään kaavoituksella, II luokka
Säilyttämistä edistetään, III luokka
Ei toimenpiteitä
Kunniamaininta
Saunakalliontie
Saunakallio
Menninkäisen metsä
Wärtsilänkatu 30-50
Wärtsilänkatu 17-31 ja Kiutie
Järvenpään Terijokelaistalot
Järvenpään Taidetalo ja Harjuvaaran talo
Alankotie 13-33
Loutin kortteli
Järvenpään rautatieasema
Koulukeskus ja Keskus-urheilukentan ympäristö
Tapiolan puisto
Pajalan teolli-suusympäristö
Järvenpää
Villa Enckell
Torpantie
Eriksnäs
Pajala
Kartanonsentu
Koulu
Kirkko
Paloa
Ritari
Kaplan
Valkiaisorava
Ylimäki
Jäähalli
Hiekka
Kaplan
Kirkko
Koulu
Urh
Kaplan
Koulu
Urh
Koulu
Urh
Koulu
Urh



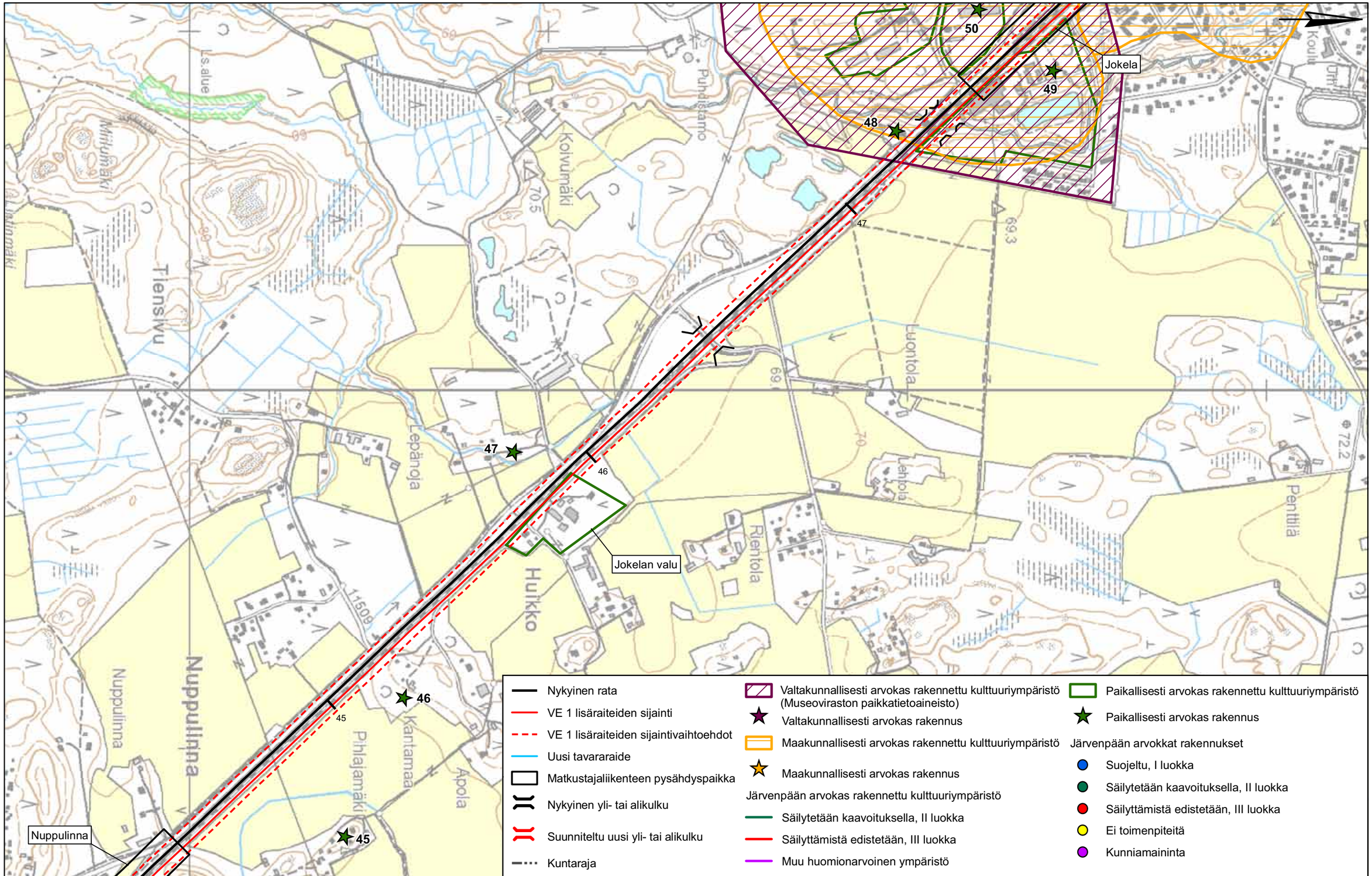
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (4/10)

JÄRVENPÄÄ / TUUSULA

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



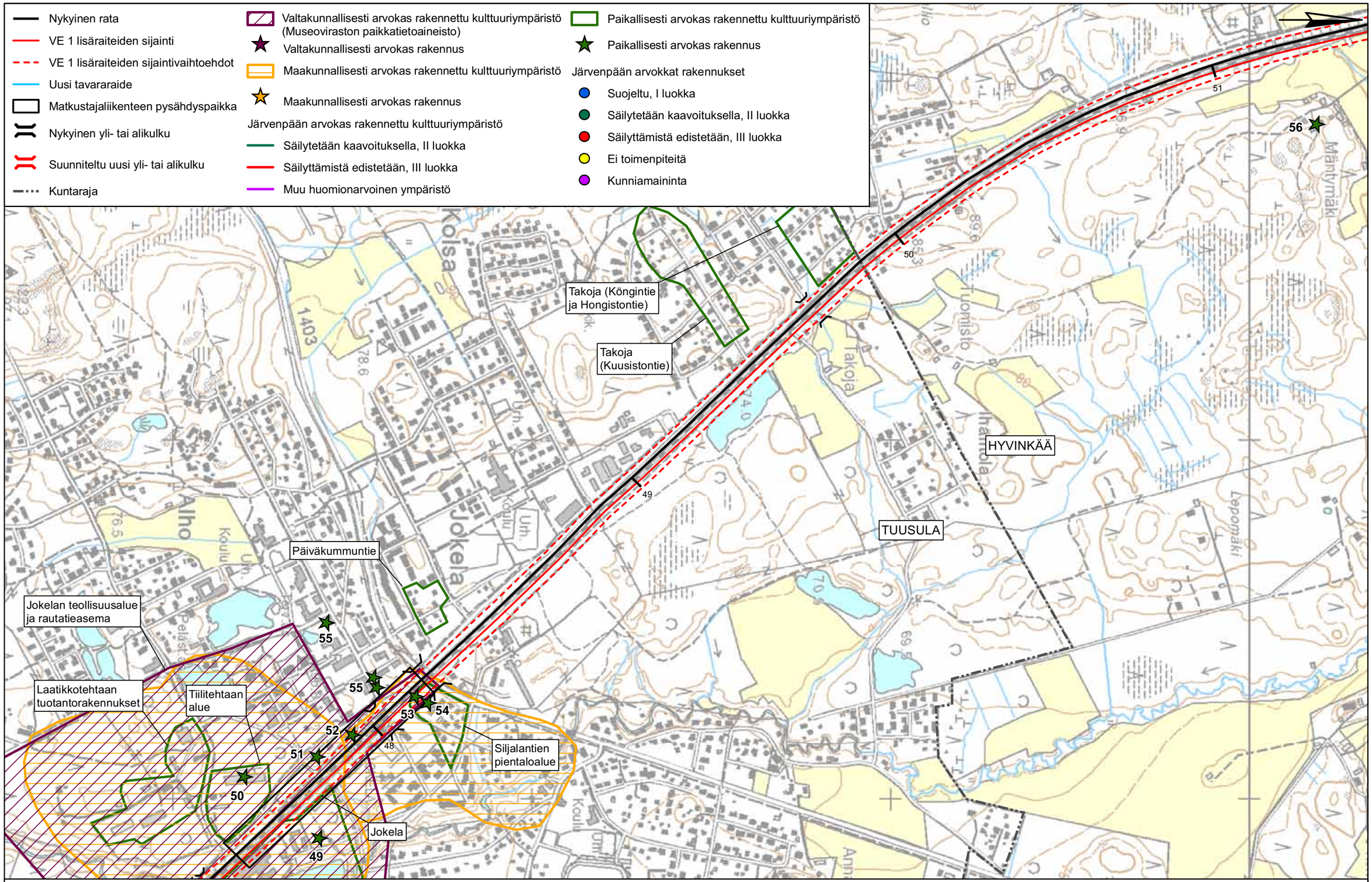
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (5/10)

TUUSULA

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



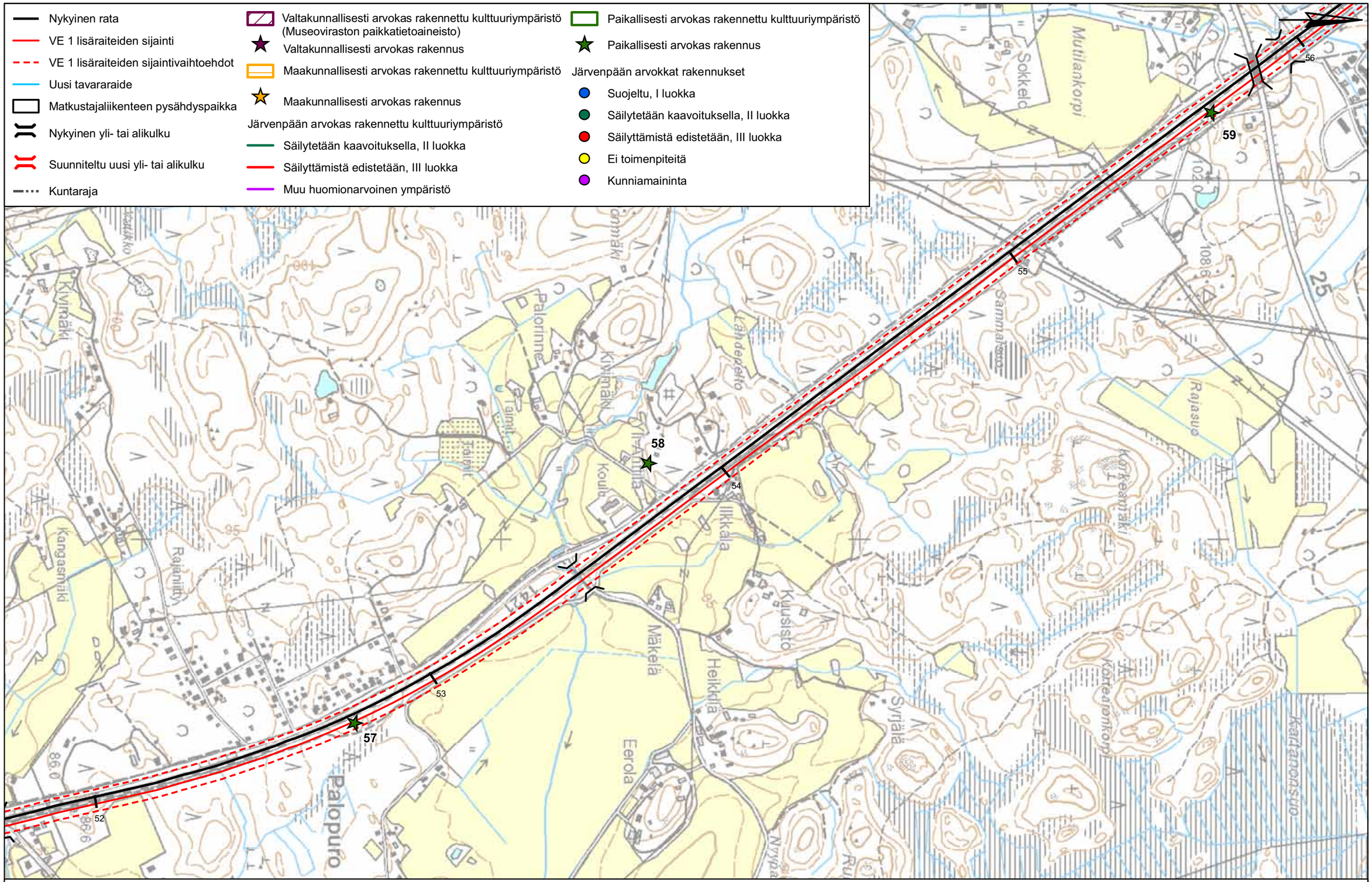
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (6/10)

TUUSULA / HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



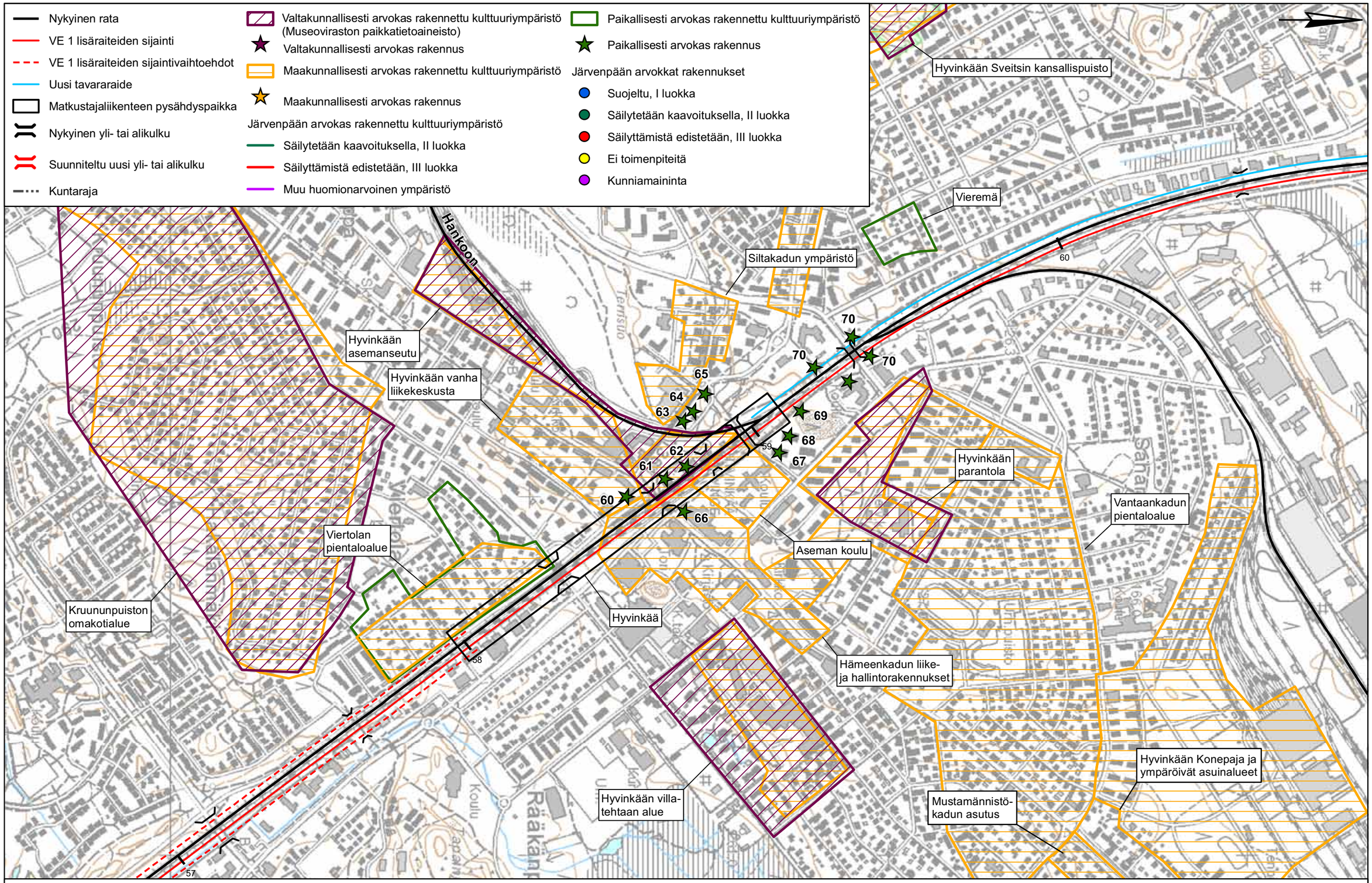
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (7/10)

HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



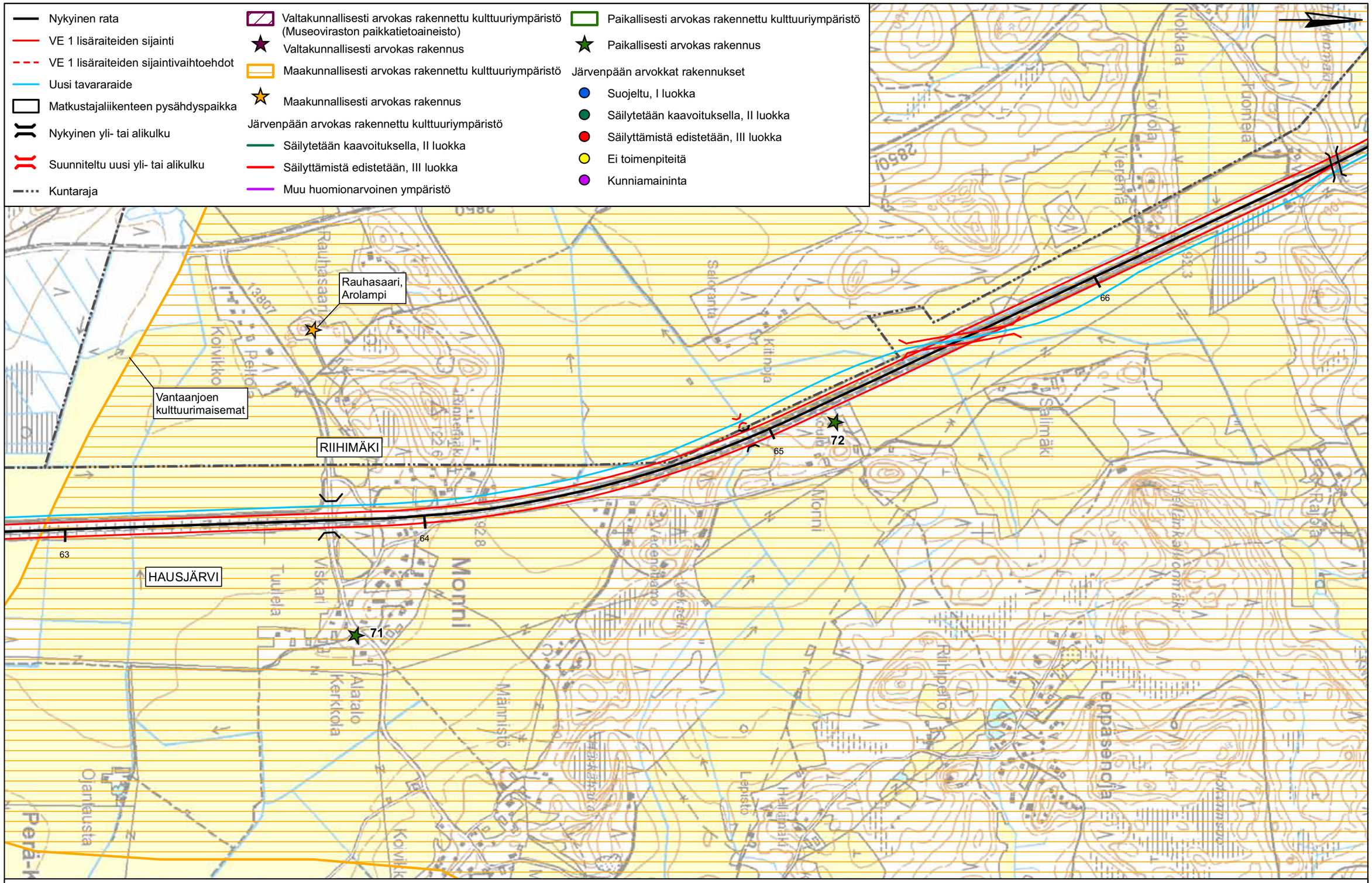
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (8/10)

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

HYVINKÄÄ

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m



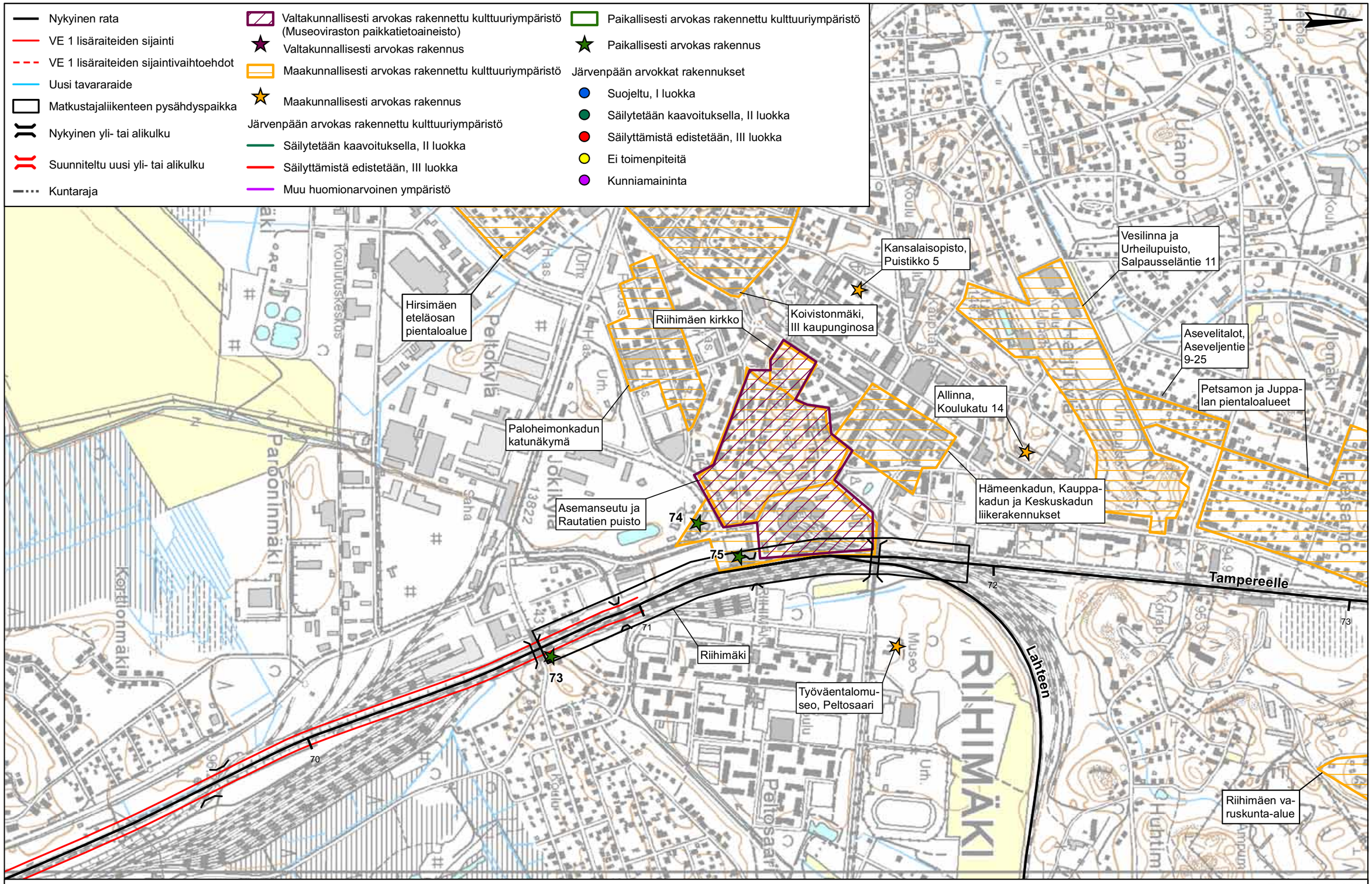
Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (9/10)

HAUSJÄRVI / RIIHIMÄKI

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10



Kerava–Riihimäki-lisäraiteiden ympäristövaikutusten arviointi
Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet (10/10)

RIIHIMÄKI

Tammikuu 2010

0 250 500 1 000 m

Pohjakartta-aineisto (C) Maanmittauslaitos lupanro 053/MML/10

LIITE 3B

Maiseman arvoalueet ja rakennetun kulttuuriympäristön arvokohteet (luettelo)

LIITE 3B

MAISEMAN ARVOALUEET JA RAKENNETUN YMPÄRISTÖN ARVOKOHTEET

Alla on esitelty lyhyesti ympäristön arvokkaat kohteet ja alueet. Kohteista on esitelty ainoastaan radan läheisyydessä olevat alueet ja kohteet (sijainti alle 200 metriä radasta) sekä ne, joihin ratahankkeella saattaa olla maisemallisia vaikutuksia. Lähteinä on käytetty Museoviraston julkaisua ”Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt”, Lauri Putkosen toimittamaa inventointia ”Rakennettu Uusimaa, Uudenmaan rakennettu kulttuuriympäristö” (luonnos 18.6.2007), Järvenpään kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma I ja II sekä Hämeen liiton julkaisuja ”Rakennettu Häme”, ”Hämeen maakunnallinen maisemaselvitys” sekä kunnista saatuja inventointitietoja.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden alueiden rakennuskohteet kuuluvat säilytettävien joukkoon. Rakennuskohteet on numeroitu ja alueet nimetty *liitteen 3A* ympäristöteemakarttasarjassa ”Maiseman arvoalueet ja rakennetun ympäristön arvokohteet”.

Kerava

1. Keravan rautatieasema kuuluu suojeltavien asemarakennusten joukkoon. Se on rakennettu Knut Nylanderin suunnitelmien mukaan 1876–78. Rakennusta on pidennetty 1904. Pääpiirteissään rakennus on säilynyt alkuperäisessä asussaan.
2. Rautatieläisten asuinkasarmi (2) on arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelema kahdeksan perheen asuintalo. Se on rakennettu 1896. Sen merkitys kaupunkikuvallisesti on merkittävä.
3. Daugin huvila on rakennettu vuonna 1900.
4. Santarmien talo rakennettiin 1897. Rakennus liittyy Keravan asemamiljööseen.
5. Liikerakennus hallitsee asema-aukion länsisivua. Liiketalon rakennutti 1928 Keravan Sähkö Oy.
6. Puuseppä Svenskin vuonna 1914 pystyttämä rakennus on pääpiirteissään säilynyt alkuperäisessä asussaan.
7. Koristeellinen huvila valmistui 1900. Rakennuksessa on useita ajalleen tyypillisiä detaljeja.
8. Rautateiden postitalo valmistui 1913.
9. Ratamestarin talo edustaa ajalleen tyypillistä rautatieläisten asuinrakentamista. Rakennus on rakennettu 1922.
10. Sivistysvirastoksi kutsuttu rakennus on valmistunut 1923. Rakennus oli Keravan keskustan ensimmäinen kivitalo.
11. Keravan musiikkiopisto oli alun perin asuin- ja liiketalo. Se valmistui 1928 ja on säilynyt pääpiirteissään alkuperäisessä asussaan.
12. Kauppakaarella sijaitseva kolmikerroksinen rakennus. Vuonna 1957 rakennetun liiketalon suunnitteli arkkitehti Martti Välikangas.
13. – 15. Kylän läpi johtaneen valtatien varrelle on vuosina 1911–1925 rakennetut asuin- ja liiketalot muodostavat yhdessä entisen kaupparaitin keskeisimmin osan.
16. Vuonna 1917 rakennettu huvila.

Keravan asema (valtakunnallisesti arvokas)
Alue kattaa asemarakennuksen, rautatieläisten asuinrakennuksen sekä vanhan postitalon.

Keravan asemanseutu (maakunnallisesti arvokas)
Maakunnallisesti arvokas asemanseutu kattaa laajemman alueen aseman ympäristöstä kuin valtakunnallisesti arvokas alue. Rautatieaseman läheisyydessä on säilynyt useita kivisiä kauppa- ja pankkirakennuksia 1920- ja 1930-luvuilta. Uudisrakentamisesta huolimatta asemanseutu kuvastaa yhä rautatien varteen syntyneen vauraan kauppa- ja teollisuustaajaman luonnetta 1900-luvun alkuvuosikymmeninä.

Järvenpää

Kohteiden suojelu tai arvoluokitus on määritelty liitekartassa omalla värikoodilla Järvenpään osalta. Luokitukset ovat suoraan Järvenpään kaupungin tietokannasta. Kaikkia yksittäisiä rakennuskohteita ei ole erikseen lueteltu.

17. Porvallan torppa on peräisin 1900-luvun alusta. Rakennuksella on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä Ristinummen kyläympäristössä.
18. Kaunissaaren tila on muodostettu 1920-luvulla ja tilan rakennukset ovat pääosin samoilta ajoilta. Päärakennus on jugendvaikutteinen huvila. Lisäksi tilalla on kivinavetta ja kaksi puista talousrakennusta.
19. Entinen Harjanteen talo on tuotu Kannakselta ja pystytetty 1925.
20. Laaksoharjun talo on kaksikerroksinen huvila vuodelta 1928. Rakennuksella on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä.
21. Louhon huvila valmistui vuonna 1920 Väinö Louhon piirustusten mukaan.
22. Suurosen perikunnan talo on rakennettu 1800-luvun puolella.
23. Torpantie 26. Rakennus on arkkitehti Erkki Collianderin itselleen suunnittelema asuintalo. Rakennus on arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti erittäin merkittävä.
24. Horttanaisen talo on rakennettu 1800-luvun loppupuolella.
25. Setlementti Louhelan toimitalo on valmistunut vuonna 1953 arkkitehti Irma Paasikallion suunnitelmien mukaan. Rakennuksessa aloitti lastentarha, joka ehti toimia lähes 20 vuotta ainoana paikkakunnalla. Rakennuksella on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä.
26. Entinen Harjuvaaran huvila on vuodelta 1913. Rakennus edustaa tyyliltään vuosisadan alun kansallisromantiikkaa, mikä on paikkakunnalla harvinaista. Rakennuksessa toimii nykyään leikkikoulu.
27. Invalidiliiton Järvenpään koulutuskeskus. Invan oppilaitostoiminta Järvenpäässä alkoi 1948 Invalidiliiton hankittua Mannilantien varrelta 1920-, 30- ja 40-luvulla rakennetut teollisuusrakennukset. Alueelle on rakennettu lisää jo 1950-luvulla. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaimpia ovat vanhat teollisuusrakennukset.
28. Kotilinna I ja II ovat Invan asuntoloiden jälkeen Järvenpään vanhimmat asuinkerrostalot. Ne ovat valmistuneet vuosina 1954–55. Rakennuksilla on paikallishistoriallista, arkkitehtonista ja kaupunkikuvallista merkitystä.
29. As.oy Järvenpään Torinkulma. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Eero Valjakka. Se on kaupunkikuvallisesti erittäin merkittävä.
30. Järvenpään kassatalo on rakennettu vuosina 1954–55. Se on hieno esimerkki 1950-luvun liikerakentamisesta.
31. Perhelän rakennuksen vanhin osa on valmistunut vuonna 1940 ja se edustaa puhdaslinjaista funkista. Rakennuksella on kaupunkikuvallista merkitystä.
32. Kurrenkulma on viisikerroksinen toimisto- ja pankkitalo, joka on valmistunut 1988. Rakennuksella on kaupunkikuvallista merkitystä esimerkkinä Järvenpään keskustan modernistisesta liikerakentamisesta.
33. Entinen KOP:n toimitalo on vuodelta 1969. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehti Keijo Petäjä. Rakennuksella on kaupunkikuvallista merkitystä esimerkkinä Järvenpään keskustan modernistisesta liikerakentamisesta.
34. Vanha apteekki. Rakennus on tuotu Kannakselta ja sen pystytystyöt saatiin valmiiksi Järvenpäässä 1926. Se on ollut paikkakunnan merkittävä julkisluonteinen liikerakennus ja on siten paikallishistoriallisesti varsin merkittävä.
35. Liike-asuinrakennus Erkomaa. Rakennuksen runko on tuotu Kannakselta 1920-luvulla. Se on harvoja säilyneitä 1920-luvun liike- ja asuinrakennuksia keskustassa.
36. Järvenpäätalo sijaitsee keskeisellä paikalla lähellä rautatieasemaa. Rakennus on rakennettu 1986–87. Rakennus on kaupunkikuvallisesti erittäin merkittävä.
37. Kirjasto on rakennettu samaan aikaan Järvenpäätalon kanssa. Se on samoin kaupunkikuvallisesti erittäin merkittävä.
38. Ammattikoulu on valmistunut 1963 ja sen ovat suunnitelleet arkkitehdit Eija ja Olli Saijonmaa.
39. Wärtsilänkadun tornitalot sijaitsevat näkyvällä paikalla. Ryhmässä on neljä samanlaista taloa. Ne ovat valmistuneet peräkkäisinä vuosina 1967–70. Rakennuksilla on kaupunkikuvallista merkitystä.
40. Toivolan talo on valmistunut 1946 ja se on rakennusaikaansa nähden poikkeuksellisen korkea ja jyrkkäkattoinen rakennus.
41. Alankotie 28. Rakennuksella on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä.
42. Purolan aseman yksikerroksinen puurakennus on valmistunut 1920-luvun alussa. Sen ovat rakentaneet paikalliset asukkaat talkootyönä.
43. Hakalan hirsiaitta on oletettavasti 1700-luvulta. Läheisyydessä sijaitsee useita pieniä rakennuksia. Hirsinen asuinrakennus on rakennettu vuonna 1910.

Tuusulanjärven kulttuurimaisema ja itäranta (valtakunnallisesti arvokas)
Itäranta kuuluu laajempaan Tuusulanjärven maisemakokonaisuuteen, johon liittyy kartanoiden, huviloiden ja oppilaitosten monipuolista kulttuurihistoriaa. Tuusulanjärven ainutlaatuisesta taiteilijayhdyskunnasta sijaitsevat Järvenpään puolella Jean Sibeliuksen Ainola, Juhani Ahon Ahola, Eero Järnefeltin Suviranta sekä K.A. Paloheimon Kallio-Kuninkaala.

Uudenmaan maaseutuopisto, ent. Maatalousnormaalikoulu (valtakunnallisesti arvokas osana Tuusulanjärven kulttuurimaisemaa)
Vanhat koulu- ja asuinrakennukset ovat vuodelta 1928. Niiden suunnittelijoina ovat olleet arkkitehdit Jussi ja Toivo Paatela. Koulun ydinalueella on lisäksi puutyöpajoja, navetta ja sikala sekä useita uudempia rakennuksia. Paateloiden suunnittelemat rakennukset edustavat 1920-luvun klassismia ja ne ovat säilyneet varsin hyvin alkuperäisessä ulkoasussaan. Ne on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäviksi osana Tuusulanjärven kulttuurimaisemaa. Osa rakennuksista on suojeltuja. Alueen rakennuksilla on huomattava

maisemallinen merkitys ja ne ovat merkittävä osa Järvenpään koulukaupunkihistoriaa.

Ristinummen asemanseutu (säilytetään kaavoituksella, II luokka)
Ristinummen asemanseudun kyläasutus on kasvanut rautatien tuntumaan suhteellisen pitkän ajan kuluessa. Huvilakylä antaa yhtenäisen vaikutelman hoidettujen puutarhojen ja pihojen ansiosta. Alue on vähitellen tiivistynyt tonttien jakamisen seurauksena ja viime vuosina alueelle on rakennettu myös uusia taloja.

Pohjola (säilyttämistä edistetään, III luokka)
Pohjolan tila on perustettu 1927. Rakennukset sijoittuvat tiiviiksi kokonaisuudeksi metsäiselle kumpareelle.

Tanhuniityn pientaloalue (maakunnallisesti arvokas)
Tanhuniityn alueen ovat suunnitelleet arkkitehdit Risto Kauria ja Risto Turtola. Alue on valmistunut 1970-luvun jälkipuolella ja se kuvastaa hyvin aikansa suunnitteluihanteita.

Puistotie–Pykälistöntie (säilyttämistä edistetään, III luokka)
Alue käsittää pientalokorttelit Torpantien eteläpäässä. Alueella on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä.

Torpantie (säilytetään kaavoituksella, II luokka)
Torpantien varrella Sahankaaren ja Kiviojantien välisellä osuudella on vielä tavoitettavissa vanhaa puutarhojen ja huviloiden Järvenpäätä. Alueella on kaupunkikuvallista merkitystä.

Koulukeskus ja Keskusurheilukentän ympäristö (maakunnallisesti arvokas)
Alueella sijaitsee monipuolinen koulurakennusten ryhmä. Vanhin kouluista on Järvenpään yhteiskoulu, jonka vanhin osa rakennettiin 1930 rakennusmestari Heikki Siikosen suunnitelmien mukaan. Alue muodostaa selkeän koulurakennusten ja liikuntapaikkojen kokonaisuuden.

Tapiolan puisto (säilyttämistä edistetään, III luokka)

Järvenpään rautatieasema (valtakunnallisesti arvokas)
Järvenpään asema kuuluu Suomen vanhimpien asemarakennusten joukkoon. Se valmistui todennäköisesti 1858. Rakennuksen ulkoasu on säilynyt pääpiirteissään, vaikka siihen on tehty useita pieniä muutoksia. Rakennuksen lähiympäristössä on tehty suuria muutoksia liikenteen vaatiessa lisää tilaa. Asemarakennusta on siirretty alkuperäiseltä paikaltaan noin 25 metriä vuonna 1999. Rautatieasemalla on suuri kulttuurihistoriallinen merkitys.

Pajalan teollisuusympäristö (maakunnallisesti arvokas)
Pajalan alue on syntynyt Järvenpään teollistumisen alkuaikoina 1920-luvulla rautatien varteen keskustan pohjoispuolelle. Säilyneeseen kadunvarsirakentamiseen kuuluu useita rakennuksia, kuten Westermarckin kasvinjalostuslaboratorio, konttorirakennus ja meijeri, Järvenpään kumitehdas, Plyysi- ja mattotehdas Oy:n entinen tehdasrakennus sekä sähkölaitos. Alue on paikallishistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä.

Tiemaisema (säilyttämistä edistetään, III luokka)
Tielinjauksen perustana on ollut 1600-luvun lopussa rakennettu Hyrylä–Mäntsälä-maantie. Tie säilyi merkittävimpänä Järvenpään läpi kulkevana liikenneväylänä 1950-luvulle saakka.

Loutin kortteli (säilytetään kaavoituksella, II luokka)
Yhtenäinen aluekokonaisuus, jolla on kaupunkikuvallista merkitystä esimerkkinä jälleenrakennuskauden yhtenäisestä asuinrakentamisesta.

Alankotie 13–33 (kunniamaininta)
Alueella on erilaisia jälleenrakennuskauden omakotitaloja. Pihat ovat vehreitä ja hoidettuja.

Saunakalliontie (kunniamaininta)
Kadulla on jälleenrakennuskauden asuintaloja.

Menninkäisenmetsä (kunniamaininta)
Kaupunkikuvallisesti kiinnostava alue rakennuskannan vaihtelusta huolimatta.

Purolantie (säilyttämistä edistetään, III luokka)
Purolantie muodostaa maisemallisesti hienon reitin metsäalueiden ja peltoaukeiden keskellä. Asutus on keskittynyt muutamalle alueelle. Miljööllä on paikallishistoriallista ja maisemallista merkitystä.

Tuusula

Luokitus aluerajauksissa:
- I luokka: Erityisen merkittävät aluekokonaisuudet, joilla on suuri paikallinen arvo ja maakunnallista, mahdollisesti myös valtakunnallista merkitystä. Suojelusuositus: Kokonaisuus tulisi säilyttää mahdollisimman tarkkaan, myös tiet, pihojen rakenteet yms. tulisi huomioida.
- II luokka: Merkittävät aluekokonaisuudet. Suojelusuositus: Rakennuksia tai rakenteita saa purkaa vain pakottavasta syystä, myös tiet ja pihojen rakenteet tulisi huomioida.
- III luokka: Maisemallisesti tai historiallisesti arvokkaat aluekokonaisuudet. Suojelusuositus: Rakennuksia saa purkaa vain pakottavasta syystä, myös tielinjaukset tulisi säilyttää.

Luokitus yksittäisillä kohteilla:
- I luokka: Erityisen merkittävä kohde, joilla suuri paikallinen arvo ja myös mahdollisesti valtakunnallista merkitystä. Suojelusuositus: Rakennuksia ei saa purkaa.
- II luokka: Merkittävä kohde, joka on paikallisesti, mahdollisesti kokonaisuuden osana tärkeä. Suojelusuositus: Rakennuksia saa purkaa vain erityisen pakottavasta syystä, joka täytyy perustella alan asiantuntijoita apuna käyttäen.
- III luokka: Maisemallisesti ja historiallisesti arvokas kohde. Suojelusuositus: Rakennukset tulisi pyrkiä säilyttämään.

44. Nuppulinnan torppa (III luokan kohde)
45. Riitahuhta (II luokan kohde)
46. Kantamaa (II luokan kohde)
47. Rake Oy:n tiilitehdas (II luokan kohde)
48. Jokelantalo on entinen tiilitehtaan työväenkasarmi, joka rakennettiin vuonna 1908. Piharakennukset ovat 1940- ja 50-luvulta. Rakennuksella on rakennushistoriallista ja maisemallista arvoa. (II luokan kohde)
49. Jokelan kartanon päärakennus lienee rakennettu 1880-luvun loppupuolella. Rakennus on koristeellinen hirsitalo. (I luokan kohde)
50. Tiilitehdas on suojeltu rakennuslailla. (I luokan kohde)
51. Asemapäällikön talo (I luokan kohde)
52. Jokelan rautatieasema (I luokan kohde)
53. Rautatieläisten asuintalo on vuonna 1903 rakennettu uusrenesanssityylinen puutalo. Rakennus on tärkeä osa Jokelan asemanseutua. Se sijaitsee junaradan itäpuolella sen välittömässä läheisyydessä. (III luokan kohde)
54. Wiklundin talolla on sekä maisemallista että historiallista arvoa. Jokelan puhelinkeskus ja yksi taajaman ensimmäisistä kaupoista on sijainnut rakennuksessa.
55. Jälleenrakennuskauden liikerakennukset. Säästöpankin talo on valmistunut 1950. Sillä on merkitystä taajamakuvalle. Postipankin talo on rakennettu 1950-luvun puolessa välin. Opintien ja Keskustien risteyksessä sijaitsee rakennus 1940-luvun alusta.

Tuomalan kylän kulttuurimaisema (maakunnallisesti arvokas)
Alue liittyy rantatien maisemaan. Tuomala on yksi Tuusulanjärven rantojen vanhoista kylistä, joka on ollut asutettu jo keskiajalla. Järvenpääntieltä avautuu yhä näkymiä itään Tuomalan peltoaukeille. Hakalantien varrella on vanhoja asumuksia uuden asutuksen lomassa.

Jokelan valu (II luokan kohde)
Alue sisältää useamman rakennuksen, mm. kaksi punatiilistä valimoa ja kaksi asuinrakennusta. Teollisuusrakennukset ovat melko huonossa kunnossa.

Jokelan teollisuusalue ja rautatieasema (valtakunnallisesti arvokas)
Jokela on yksi merkittävimmistä rautateiden varteen syntyneistä teollisuustaajamista Uudenmaan alueella. Jokelan suurin teollisuusyritys oli kauppaneuvos Chmelewskin 1874 rakentama tiilitehdas. Tehdasalueella on säilynyt runsaasti eri-ikäisiä tuotantorakennuksia ja työväenasuntoja. Jokelan asemarakennus on rakennettu arkkitehti Knut Nylanderin suunnitelmien mukaan 1874–75. Asemaa laajennettiin vuonna 1903. Rakennuksen ulkoasu on säilynyt pääpiirteissään alkuperäisenä. Aseman lähellä on rautatievirkailijoiden asuinrakennus vuodelta 1895 sekä muutamia muita rautatierakennuksia. Asema liittyy kiinteästi Jokelan teollisuusmiljööseen.

Siljalantien pientaloalue (III luokan kohde)
Pientaloalue rakennettiin 1920- ja 30-luvuilla. Siljalantie muodostaa viihtyisän ympäristön.

Päiväkummuntie (III luokan alue)
Päiväkummuntiellä sijaitsee kuusi Kolsan tiilitehtaan työntekijöilleen rakennuttamaa tiilitaloa. Ne liittyvät paikkakunnan historiaan.

Takoja
Kuusistontien rakennukset ovat pääosin jälleenrakennus-

kauden aikaisia. Kuusistontie muodostaa varsinkin tien länsipäässä viihtyisän pientaloalueen, jossa historiallinen ulottuvuus näkyy myös pihapiirien kasvillisuudessa ja rakennuskannassa. Könnintien ja Hongistontien pientalot ovat niin ikään rakennettu 1940-luvun lopulla. Uudistuksista huolimatta alue muodostaa jossain määrin yhtenäisen kokonaisuuden.

Hyvinkää

56. Mäntymäki
57. Ratavartijan talo Palopurolla
58. Palorinne
59. Ratavartijan talo Pikkusuolla
60. Kymppitalo valmistui vuonna 1964. Suunnittelijana oli arkkitehti Martti Välikangas.
61. Aseman vanha posti
62. Hyvinkään asemarakennus
63. Solbo. Rakennuksessa toimi vuosisadan alussa helsinkiläisten täysihoitola ”Solbo”.
64. Laineen talo on rakennettu 1900-luvun vaihteessa. Rakennuksessa toimi Hyvinkään Säästöpankki 1920-luvulla.
65. Uusi hotelli (Nuorisotalo Silta) on rakennettu 1926. Rakennus oli Hyvinkään ensimmäisiä ravintoloita ja on olennainen osa Siltakadun miljöötä.
66. Ahjon liikerakennus
67. As.oy Urheilukatu 4. Rakennukset ovat mielenkiintoisia, varhaisia esimerkkejä puuelementin ja nauhaikkunan käytöstä asuinrakentamisessa.
68. Lamelli 2 tehtiin asuntopulassa 1957. Rakennukset ovat mielenkiintoisia, varhaisia esimerkkejä puuelementin ja nauhaikkunan käytöstä asuinrakentamisessa.
69. Rautatien rakentajien muistomerkki
70. Koritsooninmäen kivikot ovat jäänteitä Helsinki–Hämeenlinna-radan rakentamisen ajoilta. Kivenlohkareet kasattiin röykkiöiksi radan molemmille puolille rautatieleikkausta räjäytettäessä.

Hyvinkään asemanseutu (valtakunnallisesti arvokas)
Hyvinkään asema on yksi maamme vanhimmista asemarakennuksista. Asemarakennus kuuluu suojeltavien asemarakennusten joukkoon. Se valmistui vuonna 1862 arkkitehti C.A. Edelfeltin suunnitelmien mukaisesti. Asemaa laajennettiin 1891. Kokonaisuuteen kuuluu asemanpuisto, joka on istutettu 1870-luvulla. Puisto on myös suojeltu. Hyvinkään asemanseudun maisemakokonaisuuteen liittyy myös Hyvinkää–Hanko-radan rautatieasema vuodelta 1873 sekä sen ympäristössä olevat rakennukset. Asemarakennuksen vieressä on 1908 rakennettu postitalo, joka muodostaa rakennustavaltaan yhtenäisen jatkeen asemarakennuksen kanssa ja liittyy siten kiinteästi asemanseudun ympäristöön.

Hyvinkään parantola (valtakunnallisesti arvokas)
Parantolan kaksi ensimmäistä puurakennusta valmistuivat 1896. Ne suunnitteli Magnus Schjerfbeck. Toinen näistä taloista on säilynyt. Vuonna 1906 alueelle valmistui Lars Sonckin suunnittelema komea kivinen päärakennus. Parantolan alueeseen kuuluu lisäksi Sonckin suunnittelema entinen alilääkärin asuinrakennus sekä puutarhurin entinen asuinrakennus. Parantolan länsipuolella on 1858 käyttöönotettu rautatierakentajien hautausmaa.

Aseman koulu (maakunnallisesti arvokas)
Aseman koulu on aloittanut toimintansa 1894. Nykyisen koulukorttelin vanhempi puurakenteinen koulu on 1910-luvun alusta. Suurten ikäluokkien tarpeisiin valmistui kivinen koulurakennus vuonna 1954 (arkkitehti Antero Pernaja).

Hyvinkään vanha liikekeskusta (maakunnallisesti arvokas)
Hyvinkäänkadun ja Uudenmaankadun varsilla pääradan länsipuolella on säilynyt vanhoja keskustan liikerakennuksia. Hyvinkäänkatu on vanha Hämeenlinnan ja Helsingin välinen maantie. Alueen rakennukset edustavat kauppalan alkuvaiheiden liikearkkitehtuuria.

Viertolan pientaloalue (maakunnallisesti arvokas)
Viertolan pientaloalue kuuluu Hyvinkään maalaiskunnan 1920-luvulla kaavoittamiin asuntoalueisiin. Vanhimmat rakennukset ovat 1920-luvulta. Alue liittyy kauppalan alkuvaiheen kehitykseen.

Hämeenkadun liike- ja hallintorakennukset (maakunnallisesti arvokas)
Hämeenkatu muodostaa jatkeen Uudenmaankadulle. Näiden kahden kadun varrelle muodostui kauppalavaiheen liike-elämän keskus. Keskushallinto tuli osaksi Hyvinkään kauppalakuvaa 1955, kun valtion virastotalo valmistui. Rakennuskannan kerroksellisuus kuvastaa kehitystä kauppalasta kaupungiksi. Arkkitehtuuri on kärsinyt jonkin verran muutoksista.

Siltakadun ympäristö (maakunnallisesti arvokas)
Siltakatu oli 1900-luvun alkupuolella paikkakunnan huomattava liikekatu. 1908 avasi elokuvateatterin, joka oli maaseututeattereiden ensimmäisiä. Alueella on useita 1900-luvun alkupuolella valmistuneita liikerakennuksia.

Kruunupuiston omakotitaloalue (maakunnallisesti arvokas)
Laaja ja yhtenäinen jälleenrakennuskauden pientaloalue, joka on säilyttänyt alkuperäisluonteensa. Rehevät puutarhat täydentävät aluetta.

Vieremä (paikallisesti arvokas)
Osayleiskaavassa suojeltu alue, johon liittyy kulttuurihistoriallisia ja/tai rakennustaiteellisia arvoja.

Hausjärvi

71. Vanha maatilan päärakennus. Suojeltu osayleiskaavassa.
72. Monnin koulu. Rakennettu vuonna 1928. Suojeltu osayleiskaavassa.

Riihimäki

73. VR:n vesitorni on osa asemanseudun kaupunkikuvaa.
74. Historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus. Rakennuksen yhteydessä oleva tehtaan piippu on kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä. Rakennus on suojeltu asemakaavassa.
75. Riihimäen asema on arkkitehti Thure A. Hellströmin suunnittelema. Funktionalistinen rakennus on vuodelta 1935 ja se on suojeltu asemakaavassa.

Asemanseutu ja Rautatien puisto (valtakunnallisesti arvokas)
Rautatienpuisto ja Maantienvarsi muodostavat rakennuksineen arvokkaan kokonaisuuden, jolla on keskeinen merkitys maamme rautatielaitoksen historiassa. Alueen vanhimmat rakennukset ovat vuodelta 1857. Alueeseen kuuluu mm. veturitallit, joilla on huomattavat liikennehistoriallinen merkitys. Lisäksi alueella on useita vanhoja asuinrakennuksia, entinen koulu sekä Riihimäen puukirkko. Useimmat rakennuksista on suojeltu asemakaavassa.

LIITE 4

Yhteysviranomaisen lausunto YVA-ohjelmasta

UUDENMAAN YMPÄRISTÖKESKUS
NYLANDS MILJÖCENTRAL

Helsinki
Helsingfors
4.9.2009

Dnro
Dnr
UUS-2009-R-9-531

Ratahallintokeskus
PL 185
00101 Helsinki

Viite / Hänvisning
Arviointiohjelma 29.4.2009

Asia / Ärende
LAUSUNTO YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA, KERAVA-RIIHIMÄKI LISÄRAITEET

1. HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Ratahallintokeskus on 19.4.2009 saattanut vireille Kerava-Riihimäki lisäraiteita koskevan ympäristövaikutusten arviointiohjelman.

Arviointiohjelma ja arviointiselostus

Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma niistä selvityksistä, joita ympäristövaikutusten arvioimiseksi on tarpeen tehdä sekä siitä, miten arviointimenettely järjestetään.

Hankkeesta vastaava laatii arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella arviointiselostuksen.

Hankkeesta vastaava ja yhteysviranomainen

Hankkeesta vastaava on Ratahallintokeskus, josta hankkeen yhteyshenkilöinä ovat Hannu Lehikoinen ja Susanna Koivujärvi. Konsulttina arviointiohjelman laadinnassa on Sito oy, josta yhteyshenkilöinä ovat Sakari Grönlund ja Liisa Nyrölä.

Arviointimenettelyssä toimii yhteysviranomaisena Uudenmaan ympäristökeskus yhteyshenkilöinään Tuomas Autere ja Sirpa Torkkeli.

Hanketausta ja hankkeen kuvaus

Ratahallintokeskus (RHK) suunnittelee pääradan Pasila-Riihimäki-rataosuuden liikenteellisen välityskyvyn nostamista. Välityskykyä lisätään rakentamalla lisäraiteita ja muuttamalla liikennepaikkojen raiteistoja suuremman liikennemäärän vaatimuksia vastaavaksi. Rataosalla Kerava-Riihimäki varaudutaan koko välin neliraiteistamiseen pitkällä tähtäimellä. Raiteet voivat sijaita kummallakin puolella nykyistä pääosin kaksiraiteista rataa, mutta joillakin osuuksilla molemmat uudet raiteet

Maksu
hankkeesta vastaavalle 9130 (A23-531-AT3), maksuperusteet ovat lausunnon liitteenä

voidaan sijoittaa radan itä- tai länsipuolelle. Hankkeen rakentaminen alkaa vaiheittain aikaisintaan vuonna 2013 ensimmäisen noin 15 kilometrin mittaisen neliraiteisen osuuden rakentamisella. Ensimmäisen vaiheen rakentaminen kestää vähintään kolme vuotta. Koko Kerava-Riihimäki rataosan neliraiteistamiseen varaudutaan pitkällä tähtäimellä.

Hankkeen vaihtoehdot

Vaihtoehto 0: Hankkeen toteuttamatta jättäminen, nykyisen radan ylläpito.

Vaihtoehto 1: Kerava-Riihimäki rataosuuden muuttaminen neliraiteiseksi. Vaihtoehto sisältää ratapihajärjestelyjä Pasilassa, Tikkurilassa, Keravalla, Hyvinkäällä, Riihimäellä, sekä Hyvinkään ja Riihimäen välille toteutettavan pääradan raiteet eri tasossa risteävän tavaraliikenneraiteen.

Hankkeen YVA-menettelyn tarve

Hankkeen YVA-menettelyn tarve määräytyy YVA-asetuksen 6 § hankeluettelon kohdan 9 d perusteella. Sen mukaan YVA-menettelyä sovelletaan kaukoliikenteen rautateiden rakentamiseen.

Asiaan liittyvät muut hankkeet

Ratahallintokeskus on käynnistämässä vuoden 2009 aikana yhdessä Helsingin kaupungin kanssa Pisara-radan yleissuunnittelun. Pisara-rata yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiradan raiteet Helsingin kantakaupungin alla kiertävällä tunneliradalla. Uudenmaan ympäristökeskuksen päätös YVA-menettelyn soveltamisesta hankkeeseen valmistunee syyskuun 2009 aikana.

Vuonna 2007 on tehty Riihimäen kolmioraiteen yleissuunnitelma, joka otetaan suunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioon.

Samanaikaisesti tämän hankkeen kanssa tehdään liikenteellinen tarkastelu, jonka perusteella märitetään ensimmäisessä vaiheessa toteutettava, neliraiteinen rataosuus 15 kilometrin matkalle.

Vuonna 2008 tehty Arolammen orren aluevaraussuunnitelma ja logistiikka-alueen raidejärjestelyt -tarveselvitys sekä vuonna 2007 tehty Riihimäen kehätien liikenneselvitys otetaan huomioon suunnittelussa ja ympäristövaikutusten arvioinnissa.

2. ARVIOINTIOHJELMASTA TIEDOTTAMINEN, KUULEMINEN JA OSALLISTUMISEN JÄRJESTÄMINEN

Arviointiohjelman vireilläolosta on ilmoitettu 10.5.2009 Keski-Uusimaassa ja Aamupostissa. Arviointiohjelma on kuulutettu 11.5. 9.8.2009 Keravan kaupungin, Tuusulan kunnan, Järvenpään kaupungin, Hyvinkään kaupungin ja Riihimäen kaupungin sekä 27.5. 9.8.2009 Hausjärven kunnan ilmoitustauluilla. Arviointiohjelma on ollut nähtävil-

● Asemapäällikönkatu 14 · PL 36, 00521 Helsinki · 020 490 101 · Asiakaspalvelu 020 690 161 · www.ymparisto.fi/uus
● Stinsgatan 14 · PB 36, FI-00521 Helsingfors, Finland · +358 20 490 101 · Kundservice +358 20 690 161 · www.miljo.fi/uus

lä 11.5.–9.8.2009 Keravan kaupungin kirjastossa, Tuusulan pääkirjastossa, Jokelan kirjastossa, Järvenpään pääkirjastossa, Hyvinkään pääkirjastossa ja Riihimäen kaupunginkirjastossa sekä 27.5.–9.8.2009 Hausjärven kunnanviraston yhteispalvelupiste Monikossa ja Hausjärven pääkirjastossa. Arviointiohjelmasta järjestettiin esittelytilaisuudet yleisölle 27.5.2009 Hyvinkäällä Laurea-ammattikorkeakoulussa ja 2.6.2009 Järvenpäässä Järvenpää-talossa. Lisäksi internetissä on ollut käytössä selainpohjainen karttapalautejärjestelmä.

3. YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Uudenmaan ympäristökeskus on pyytänyt arviointiohjelmasta lausunnot Keravan kaupungilta, Tuusulan kunnalta, Järvenpään kaupungilta, Hyvinkään kaupungilta, Riihimäen kaupungilta, Hausjärven kunnalta, Etelä-Suomen lääninhallitukselta, Tiehallinnon Uudenmaan ja Hämeen tiepiireiltä, Uudenmaan, Itä-Uudenmaan ja Hämeen liitoilta, Museovirastolta, Hämeen ympäristökeskukselta ja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnalta (YTV).

Etelä-Suomen lääninhallitus ei antanut arviointiohjelmasta lausuntoa.

Ohjelmasta toimitettiin Uudenmaan ympäristökeskukselle 14 mielipidettä, joista neljä yhdistyksiltä ja yhteisöiltä. Yksityishenkilöiden mielipiteissä oli 10 allekirjoittajaa.

Lausunnot

Hausjärven kunnanhallitus katsoo, että arvioinnissa on tarpeen tarkentaa Hyvinkää–Riihimäki raidevälin suunnitelmaa laatimalla myös tälle välille alustava yleissuunnitelma, jossa on kuvattava kyseisellä välillä olevien lisäraiteiden ja ylikulun sijoittuminen. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tulee erityisesti huomioida Monnin liito-orava-alueiden lisäksi hankkeen mahdolliset pohjavesivaikutukset, koska lisäraiteet tulisivat sijoittumaan osittain Hyvinkää-nimiselle I-luokan pohjavesialueelle, jolla sijaitsee useita vedenottamoja ja jolle on vireillä mahdollisia uusia vedenottohankkeita. Suunnittelussa tulee arvioida hankkeen vaikutukset Rajalantien vedenottamoon. Hankkeen tärinä- ja meluvaikutukset Monnin taajamalle tulee kuvata.

Hyvinkään kaupunginhallituksen lausunto on ympäristölautakunnan lausunnon mukainen. Lausunto sisältää monia tarkennuksia ja korjauksia arviointiohjelmaan. Kaupunginhallitus huomauttaa, että neliraiteisen rataosuuden rakentamisjärjestyksen suunnittelussa on huomioitava muitakin kuin liikenteelliset seikat. Kaupunginhallitus muistuttaa ohjelmassa mainitsematta jääneistä rautateitä koskevista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, jotka myös on huomioitava. Hyvinkään kaavoitusta koskevia tietoja on kaupunginhallituksen mukaan tarpeen tarkistaa. Kaupunginhallitus edellyttää ympäristömeludirektiivin mukaisen meluntorjunnan toimintasuunnitelman sekä siinä esitettyjen torjuntatoimenpiteiden ja laskentamenetelmien muuttumisen ottamista huomioon. Kaupunginhallitus muistuttaa rautatien ja Järvenpää-Hyvinkää -seututien melun yhteysvaikutuksista Nuppulinnan ja Hyvinkään välillä. Kaupunginhallitus vaatii suojaustarveselvitystä tarkempaa pohjavesisuojausten suunnittelua Hyvinkään pohjavesialueen kohdalla. Lisäksi on otettava huomioon mahdolliset paikalliset vaikutukset pohjaveteen alikulkutunneleita laajennettaessa ja uusittaessa.

Järvenpään kaupunginhallitus toteaa lausunnossaan hankkeen olevan koko Helsingin seudun keskeisimpiä liikennejärjestelmiin liittyviä toimenpiteitä, joilla toteutetaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista yhdyskuntarakennetta. Hanke tekisi mahdolliseksi Kyrölän, Saunakallion ja Purolan asemien kehittämisen asutuksen ja palveluiden keskuksina. Järvenpää haluaa edistää lisäraiteiden toteuttamista. Tärinäselvitysten listauksessa ei ole huomioitu Järvenpään Lepolaa koskevaa värähtelyselvityksen täydennysraporttia (Helimäki Akustikot 14.1.2009). Lisäksi Järvenpään kaupunginhallitus edellyttää, että jatkotyössä tulee huomioida puutteet koskien ekologisten yhteyksien sijaintikohtia, liito-orava-alueita sekä Tuusulanjärven valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta. Järvenpään kaupunki katsoo, että Ristikydön aseman sisällyttäminen pääradan alustavaan yleissuunnitelmaan ja sen tutkiminen myös YVA-selvityksessä on välttämätöntä Ristikytö -vyöhykkeen yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta.

Keravan kaupunginhallitus edellyttää, että raidealueen vaikutukset voimassa ja vireillä oleviin asemakaavoihin arvioidaan yhteistyössä alueen kaavoittajien kanssa. Kaupunginhallitus vaatii, että Kilpilahden öljyradan yhtyminen päärataan Kytömaalla ja sen vaikutukset alueen käyttötarkoituksiin, tilavarauksiin ja Kytömaan seisakkeeseen arvioidaan. Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset tulee huomioida laaja-alaisesti. Kaupunginhallitus vaatii runkomelun arvioimista ja Ratahallintokeskuksen meluntorjunnan toimintasuunnitelman 8/2008 käyttämistä arvioinnin lähdeaineistona. Kaupunginhallitus edellyttää Keravan alueella tehtyjen liito-oravahavaintojen perusteella arvioitavan havaintopaikkojen merkitystä lajin suojelutasolle ja kannan kehitykselle.

Keravan kaupunginhallitus liitti lausuntoonsa **Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan** lausunnon. Lautakunta pitää tärkeänä runkomelun huomioimista ja meluntorjunnan toteutussuunnitelman tekemistä kuntien ja Tiehallinnon kanssa. Varsinkin enimmäismelutasoja tulee torjua. Lautakunta kehottaa tarkistamaan pilaantuneiden maa-alueiden kohdetietojen ajantasaisuuden. Lautakunta huomauttaa 2009 Keravalla tehtyjen liito-oravahavaintojen puuttuvan esitetyistä tiedoista. Lautakunta muistuttaa muusta lajistosta löytyvän tietoa mm. Keravan kaupungin luontoportaalista ja Järvenpään kaupungin kaavoituksen luontotietokannasta. Lautakunta vaatii tarkastelemaan mahdollisuutta käyttää radan maisemanhoidossa rataympäristössä viihtyvää harvinaista lajistoa. Lautakunnan mukaan selvityksessä tulee esittää tekniset ja sähkön hankintaan liittyvät sekä muut keinot raideliikenteen suorien ja välillisten ilmastopäästöjen vähentämiseksi.

Riihimäen kaupunginhallitus toteaa pääradan henkilöliikennekapasiteetin nostamisen olevan kaupungille erittäin tärkeää. Kaupungin tavoitteena on tehostaa maankäyttöä rautatieaseman vaikutuspiirissä. Ratasuunnitelmassa tulee varautua Riihimäen eteläisen ja itäisen kehätien eritasoliittymään. Hankkeen meluvaikutukset ja meluntorjuntakeinot asu-

misen kannalta on selvitettävä Korttionmäen ja Etelä-Vahteriston alueella. Lisäksi tulisi arvioida hankkeen vaikutukset koskien Riihimäen ja Hyvinkään välille tulevan tavarajunaliikenneraiteen risteämistä pääradan kanssa. Hyvinkää-Riihimäki välille on laadittava alustava yleissuunnitelma, jossa on kuvattava lisäraiteiden ja ylikulun sijoittuminen. Riihimäen ratapihalla tulee tehdä vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvä suuronnettomuusriskikartoitus. YVA-ohjelmassa tulisi huomioida myös Museoviraston tekemä Silmäkenevan meluselvitys sekä koko kaupunkia koskeva Riihimäen meluselvitys. Alustavaan yleissuunnitelmaan tulee sisällyttää Riihimäen asemalaitureiden uudistustyö.

Lisäksi Riihimäen kaupunginhallitus pitää välttämättömänä, että ratahallinto varautuu hankkeen kuluessa toteuttamaan meluntorjuntaratkaisut asuinalueille, joilla ohjearvot junaliikenteen johdosta jo tällä hetkellä ylittyvät. Myös tärinän osalta on esitettävä ja toteutettava torjuntaratkaisut ongelmallisimmille alueille. Ratahallinnon on varauduttava Korttionmäen meluntorjuntaratkaisujen toteuttamiseen hankkeen kuluessa. Myös Vahteriston luonnonsuojelualueelle kohdistuvat meluvaikutukset on selvitettävä. Rakentamisalueen maaperän mahdollinen pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantuneiksi todetut maa-alueet on kunnostettava. Ohjelman teemakarttaan tulee lisätä siitä puuttuvat luonnonmuistomerkki ja Vahteriston luonnonsuojelualue.

Riihimäen kaupunginhallituksen lausunnon yhteydessä Riihimäen seudun terveyskeskuksen kuntayhtymän yhtymähallitus ilmoittaa, ettei sillä ole huomautettavaa ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Tuusulan kunnanhallituksen mukaan Nuppulinnan ja Purolan liikennepaikat tulee ottaa arvioinnissa huomioon kehittyvinä, nykyistä vilkkaampina asemina. Tuomalan (Ristikydön) uuden liikennepaikan ja mahdollisen kolmioraiteen rakentamisen tarkastelu tässä yhteydessä olisi kunnanhallituksen mukaan tärkeätä alueen lähi- ja kaukoliikenteen kannalta keskeisen sijainnin vuoksi. Kunnanhallitus huomauttaa, että Jokelan osayleiskaava on tullut voimaan 11.6.2008. Melun ja tärinän ympäristövaikutuksia tulee kaupunginhallituksen mukaan tarkastella niin, että vaihtoehdon I mukainen ratakapasiteetti on kokonaan käytössä tai Keravan eteläpuolelle kaavaillut ratahankkeet on toteutettu. Tuusulan kunta pitää alueellaan kaikkia pehmeiköllä kulkevia rataosuuksia tärinän kannalta riskialueina ja vaatii niiden sisällyttämistä tärinäselvitykseen. Kunnanhallitus korostaa hankkeen myönteisten vaikutusten selvittämistä ja aiemmin lakkautettujen seisakkeiden uudelleen avaamisen vaikutusta yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kannalta. Kunnanhallitus yhtyy **Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnan** lausuntoon (ks. Keravan kaupunginhallituksen lausunto) melun, pilaantuneiden maa-alueiden, luonnon, hankkeen ilmasto- ja päästövaikutusten sekä haitallisten vaikutusten ehkäisemisen ja lieventämisen osalta.

Hämeen liitolla ei ole YVA-ohjelmaan erityistä huomautettavaa. Liitto pitää kuitenkin tärkeänä, että suunnittelutyössä otetaan huomioon Riihimäen eteläpuolella sijaitsevan Monnin alueen kehittyminen. Alueelle on suunniteltu tehokasta asuinrakentamista sekä liike-, toimisto- ja palvelurakentamista. Riihimäen kaupungin ja Hausjärven kunnan tavoitteena on

tehostaa Monnin alueen maankäyttöä niin paljon, että Monnin kohdalle voitaisiin perustaa uusi pääradan seisake.

Hämeen ympäristökeskuksella ei ole huomautettavaa arviointiohjelmasta muilta osin kuin että siitä puuttui valtakunnallinen alueidenkäyttötavoite 4.4, joka Hämeen ympäristökeskuksen mielestä koskee myös rautateitä. Tavoite koskee kulttuuri- ja luonnonperintöä, virkistyskäyttöä ja luonnonvaroja.

Itä-Uudenmaan liiton mukaan Itä-Uudenmaan alueen kannalta on arviointityössä olennaista selvittää hankkeen vaikutukset koko Etelä-Suomen raideliikenteen järjestämismahdollisuuksiin pitkällä aikajänteellä. On tärkeätä tietää, onko lisäraiteella vaikutuksia joihinkin tulevaisuuden ratkaisuihin tai niiden kustannustasoon. Lisäksi alkuvaiheessa oleva pääradan lentoasemalle siirron suunnittelu saattaa vaikuttaa kokonaisuuden arviointiin. Itä-Uudenmaan liitto toteaa, että raideliikenteen toimintaedellytysten parantaminen on erittäin tärkeää ilmastonmuutoksen torjumisen kannalta. Liitto toivoo myös, että raideliikenneverkon laajennuksia voitaisiin nopeuttaa.

Museoviraston mukaan hanke on merkittävä kulttuurihistorian näkökulmasta. Museovirasto ehdottaa, että sitä kuullaan sidosryhmän ominaisuudessa kuten arviointiohjelmassa on esitetty. Ohjelmaan tulee lisätä Riihimäen asemaseudun ja rautatiepuiston kuuluminen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä maininta Riihimäen asemasta, asemaa vastapäätä sijaitsevista kolmesta rakennuksesta sekä Paloheimon voimalasta asemakaavalla suojeltuina kohteita. Kiinteät muinaisjäännökset on Museoviraston mukaa otettu YVA-ohjelmassa asianmukaisesti huomioon. Museovirasto huomauttaa kuitenkin, että Riihimäellä päärata ylittää Silmäkenevan, jolla on suuri arkeologinen merkitys valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti. Lopullisesti hankkeen vaikutukset siihen voidaan arvioida vasta hankkeen lopullisten suunnitelmien valmistuttua.

Museoviraston on lähettänyt lausuntopyynnön edelleen **Keski-Uudenmaan maakuntamuseolle**, joka lausuu hankkeesta Keravan, Järvenpään, Tuusulan ja Hyvinkään osalta. Keski-Uudenmaan maakuntamuseon mukaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja aluekokonaisuuksia on tuotu tekstissä esiin yleispiirteisesti. Arviointiohjelman teemakartoissa mukana olevat radan varren kulttuuriympäristökohteet vaativat täydennyksiä. Kunnat ovat luvanneet toimittaa täydentävät tiedot radan varren inventoiduista ja arvotetuista paikallisesti arvokkaista kohteista YVA-konsultille. Radan linjausvaihtoehtoja tulee harkita siten, ettei korvaamattomia kulttuuriympäristöjä menetetä. Kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien haittojen minimointi tulee olla yhtenä arviointiperusteena toteuttamisvaihtoehtoja analysoitaessa.

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri toteaa, että raideliikenteen kehittäminen tukee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sekä Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumista. Tiepiiri katsoo, että rakentamisen aikaisten vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon myös vaikutukset tieliikenteeseen. Hämeen tiepiirin alueella nykyisellä tiestöllä on yksi pääradan alikulku. Vaikka raide- ja tieliiken-

teen melun yhteisvaikutusta ei voida laskennallisesti luotettavasti osoittaa, tulee arvioinnissa kuitenkin esittää ne alueet, joilla tie- ja raideliikenteen melun yhteisvaikutus on selkein ja joilla on meluntorjunnan tarpeita. Hämeen tiepiiri muistuttaa vielä, että vuoden 2010 alusta Kanta-Häme kuuluu Uudenmaan ELY-keskuksen Liikenne ja Infrastruktuuri -vastuualueen toimialueeseen.

Tiehallinnon Uudenmaan tiepiirillä ei ole huomautettavaa hankkeesta ja sen YVA-ohjelmasta.

Uudenmaan liitto ilmoittaa, että vuoden 2009 alussa käynnistyneessä maakuntakaavan uudistuksessa tarkastellaan mahdollisia uusia asemanseutuja ns. Ristikydön alueella sekä Hyvinkään Palopuron ja Takaojan alueilla. Raideliikenteen asemanseutujen mahdollisuuksia tehokkaampaan asumis- ja työpaikkakäyttöön tutkitaan. Uudenmaan liiton mukaan valmistelussa syntyvää aineistoa voidaan käyttää pääratahankkeessa ja päinvastoin.

Pääkaupunkiseudun yhteistyölautakunta YTV toteaa, että lisäraiteille on tarvetta asukas- ja työpaikkamäärien kasvaessa pääradan varressa. YTV vaatii, että YVA-selostuksessa tarkastellaan raidekapasiteetin riittävyyden varmistamista myös Helsingin ja Keravan välillä ainakin yleisellä tasolla Pisara-radan, Pasilan terminaalin ja lentokenttäradan osalta. YTV:n näkemyksen mukaan keskeisiä tekijöitä arvioinnissa ovat vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, liikennejärjestelmään ja kulkumuotojakautumaan ja näiden kautta kaupunkiympäristöön, ihmisten hyvinvointiin ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin sekä ilmastonmuutoksen torjuntaan.

Mielipiteet

Hausjärven Kurun pohjavesiselvitystyöryhmän mukaan Hyvinkään pohjavesialueen pohjoisosassa sijaitsevan Hausjärven Monnin kylän pohjavesivaroihin on kohdistunut uusi, laajemmankin vedenhankinnan kannalta merkittävä painoarvo kesällä 2009 valmistuneiden selvitysten myötä. Useat itäisen Uudenmaan kunnat ovat tulevaisuuden vedenhankintaselvityksissään todenneet yhdeksi merkittäväksi tulevaisuuden vaihtoehdoksi muodostaa tekopohjavettä Päijänne-tunnelin raakavedestä juuri tällä alueella. Pohjavesiselvitystyöryhmä esittää, että Monnin alue käsitellään jatkoselvityksissä ja suunnitelmissa erityisalueena, jonka suojaamiseksi toteutetaan paras käytettävissä oleva tekniikka lisäraiteen suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä.

Jokelan kehittämistoimikunta kannattaa lisäraiteen rakentamista. Kehittämistoimikunta toivoo, että rakentamisessa huomioidaan tärinän ehkäisy, melun torjunta ja turvallisuus. Rakennettaessa on huomioitava tärinän ehkäisy, jotta voidaan ehkäistä rakennuskannalle mahdollisesti tulevaisuudessa aiheutuvat rakenteelliset vauriot. Rakentaminen edellyttää myös olemassa olevan rakennuskannan kunnon tarkistamista noin 500 metrin säteellä radasta. Meluesteet tulee rakentaa yhtenäisiksi ja mahdollisimman lähelle rataa. Mikäli tilaa ei ole maamassoista rakennettaville ja helposti maisemoitaville meluvalleille, tulee meluntorjunta toteuttaa muunlaisilla ratkaisuilla, esimerkiksi betonisilla esteillä, jotka voidaan

pinnoittaa maisemaan sopivaksi. Kevyen liikenteen ja ajoneuvojen tarpeisiin on rakennettava riittävästi alikulkuja, jotta asukkaille ei synny tarvetta "omien" ylityspaikkojen käyttöönottoon.

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys ry:n mukaan on tärkeää saada aiemmin lopetetut pysäkit ja seisakkeet uudelleen käyttöön, jotta lisäraiteet tukisivat kestävää kehitystä, asutuksen tiivistämistä ja työpaikkaliikennettä. Myös junien vuoroväliä tulisi tihentää. Pahimmin melulle altistuville alueille tulisi rakentaa meluesteitä. Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys on huolestunut radan vaikutuksista ekologisiin verkostoihin. Lisäraiteiden suunnitteluun tulee ottaa mukaan ali- ja ylikäytävien rakentaminen eläinten kulkua turvaamaan. Myös pohjavesien tehokas suojaaminen tulee huomioida suunnittelussa. Katastrofivalmiutta tulisi parantaa kemikaalikuljetusten aiheuttamien riskien osalta. Arviointiselostuksessa tulee arvioida poikkeus- ja onnettomuustilanteisiin liittyviä vaikutuksia. Ratapenkkojen paahderinteitä tulee rakentamisen aikana varoa. YVAssa tulee huomioida myös maa-ainesten kokonaistarve (vaikutukset luonnonvarojen hyödyntämiseen) ja oton vaikutukset ympäristöön, koska radan rakentaminen ja sen myötä kasvava infrastruktuuri lisäävät maa-ainesten tarvetta. Lisäksi tulee huomioida Hanko-Hyvinkää-radan tavaraliikenteen liittäminen risteävään pääratataan. Hyvinkään keskustataajaman kohdalla on tällöin huomioitava kulttuurimaiseman säilyttäminen.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry toteaa hankkeen olevan hyödyllinen ja kannatettava. Sillä voi kuitenkin olla haitallisia vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen. Jotta vaihtoehtojen erilaisia vaikutuksia ympäristöön ja maisemaan voisi tarkastella paremmin, tulisi raiteiden sijoittamisesta muodostaa lisää paikallisia vaihtoehtoja. Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri pitää YVA-menettelyn aikataulua liian kireänä lisäselvitysten laatimista ajatellen. Selostuksessa tulee ottaa huomioon uusissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa esitetyt ekologiset yhteydet. Ekologisten yhteyksien jatkuvuus tulee turvata rakentamalla ali- tai ylikäytäviä. Käytöstä poistettuja seisakkeita tulisi ottaa takaisin käyttöön. Meluvaikutusten arvioinnissa tulee huomioida yhteisvaikutukset autoliikenteen ja muiden melulähteiden kanssa. Radan rakentamisen ja käytön aikaiset vaikutukset liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin sekä kulkureitteihin tulee selvittää. Myös uhanalaiset luontotyypit on selvitettävä. Luonnonvarojen osalta tulee selvittää kiviainesten määrä ja niiden ottopaikka. Lisäksi tulee selvittää voidaanko radanvierustan mahdollista uhanalaista kasvillisuutta siirtää, mikäli kohteen suojeleminen ei ole muuten mahdollista.

Kahden muistuttajan yhteismuistutuksessa vastustetaan radan laajentamista Martin asuinalueen kohdalla. Muistuttajat asuvat radan läheisyydessä ja toteavat hankkeen vaikuttavan alueen asumismukavuuteen, kiinteistön jälleenmyyntiarvoon sekä melu- ja tärinätasoon. Muistuttajat edellyttävät melu- ja tärinämittausten tekemistä. Mikäli hanke toteutuu, muistuttajat edellyttävät meluaidan rakentamista, melu- ja tärinähaittojen seurantaa sekä haittojen korvaamista kiinteistönomistajille.

Muistuttaja A:n mukaan lisäraide tulisi rakentaa pikaisesti, koska pikajunat myöhästyttävät paikallisliikennettä erityisesti Jokelassa.

Muistuttaja B ehdottaa Kerava-Riihimäki osuuden neliraiteistamista siten, että lisäraiteet tulisivat molemmin puolin nykyistä rataa. Nuppulinna-Hyvinkää osuudella molemmat lisäraiteet voitaisiin sijoittaa itäpuolelle, jolloin rautatielinja oikenisi.

Muistuttaja C toteaa nykyisen junaliikenteen aiheuttavan Järvenpäässä sijaitsevaan taloonsa tärinää ja kovaa melua. Lisäraiteita rakennettaessa radan ja asutuksen väliin tulisi rakentaa meluaita sekä ehkäistä tärinän syntyä.

Muistuttaja D asuu Järvenpäässä junaradan välittömässä läheisyydessä ja toteaa, ettei asuintalon ja radan väliin mahdu järkevästi uutta raidetta. Muistuttaja on huolissaan Radanvarsitien uudelleensijoittamisesta, raideliikenteen melu- ja tärinävaikutuksista, turvallisuudesta sekä kaivoveden puhtaudesta.

Muistuttaja E toteaa junaliikenteen lisääntymisen lisäävän meluhaittaa Hyvinkään Martin ja Martinlehdon asukkaille. Valtioneuvoston päätöksessä (993/1192) määritellyt melurajat ylittyvät alueella jo nykyisin. Suunnittelussa tulee huomioida melu- ja tärinähaitan vähentäminen alueella. Radan varteen tulee rakentaa meluaita ja rakenteellisia tärinän torjuntamenetelmiä tulee hyödyntää. Molempien kiskoparien sijoittuminen nykyisen ratavallin itäpuolelle aiheuttaisi merkittävän äänitason ja tärinän lisääntymisen Martinlehdon asuinalueella. Meluaita lisäisi myös alueen turvallisuutta estäen jalankulkijoiden liikkumisen rata-alueella.

Muistuttaja F toteaa hankkeen lisäävän melu- ja tärinähaittoja Hyvinkään Martin ja Martinlehdon alueilla. Raideliikenteen lisääntyminen heikentää myös alueen turvallisuutta. Suunnittelussa on huomioitava alueiden melu- ja tärinähaitan torjuminen sijoittamalla lisäraiteet olemassa olevien raiteiden länsipuolelle, rakentamalla meluaita radan itäpuolelle Martinlehdon kohdalle, istuttamalla suojapuustoa sekä alentamalla junien nopeutta kyseisellä rataosuudella. Rata-alueen turvallisuuden parantamiseksi on asiaton kulku raiteille estettävä aidoilla. Hanke vähentäisi asuinviihtyvyyttä ja johtaisi kiinteistöjen arvon alenemiseen. Alueella tulee suorittaa melumittaukset. Lisäksi tulee suorittaa selvitykset tärinän vaikutuksista rakennuksiin.

Muistuttaja G asuu radan välittömässä läheisyydessä. Mikäli hanke toteutuu, muistuttaja vaatii meluaidan rakentamista radan ja asuintalon väliin. Tontilla tulee suorittaa melu- ja tärinämittaukset ennen ja jälkeen hankkeen toteutumisen.

Muistuttaja H vastustaa hankkeen toteutumista. Muistuttajan mukaan lisääntyvä melu- ja tärinähaitta tulee huomioida jo ennen lisäraiteiden rakentamista.

4. YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Arviointiohjelma kattaa rakenteen osalta YVA-asetuksen 9 §:ssä mainitut arviointiohjelman sisältövaatimukset. Arviointiohjelma on käsitelty

YVA -lainsäädännön vaatimalla tavalla. Seuraaviin seikkoihin on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota selvitysten tekemisessä ja arviointiselostuksen laadinnassa.

Hankkeen kuvaus

Hankkeen kuvaus, tarkoitus ja sijainti sekä hankkeesta vastaava on esitetty selkeästi arviointiohjelmassa. Hanketta koskevat tiedot on esitetty selkeästi ja riittävän yksityiskohtaisesti.

Vaihtoehtojen käsittely

Arviointiohjelmassa esitetyt vaihtoehdot ovat ko. rataosuutta ajatellen riittävät ja vaihtoehtojen asettelu täyttää YVA-lainsäädännön edellyttämät vähimmäisvaatimukset.

Vaikutusten selvittäminen ja merkittävyyden arviointi

Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä pohja- ja pintavesiin

Pilaantuneiden maiden (pima) osalta arviointiohjelmassa esitetyt tiedot ovat ilmeisesti pelkästään Maaperän tilan tietojärjestelmästä (matt.vyh.fi). Tekstistä saa sen kuvan, että järjestelmä on kattava ja että siinä on pelkkiä pilaantuneita alueita, vaikka näin ei ole. Järjestelmässä on myös esim. harjoitetun/harjoitettavan toiminnan perusteella järjestelmään laitettuja kohteita, joiden maaperästä ei ole tutkimustietoa. Tämän lisäksi järjestelmässä on aukkoja ja epävarmuutta. Arviointiohjelman alueella kohteet ovat varmasti suurimmaksi osaksi varsinaisia pimakohteita, joten osio täyttää tarkoituksensa ja siitä saa riittävän todenmukaisen kuvan. Lähteitä on käytetty laajasti ja valittu tarkastelualue (100 m) on riittävä, kun huomioidaan sen ulkopuolella olevat ns. riskikohteiksi tunnistettavat kohteet. Pintavesien osalta on arviointiselostuksessa syytä mainita typpipäästöt räjähdysaineista.

Päijänne-tunnelin linjaus olisi tullut esittää jo YVA-ohjelmassa, maa- ja kallioperään liittyvien tietojen kohdalla. Päijänne-tunnelin sijainti tulee merkitä arviointiselostuksen karttoihin. Radan rakentamisen ja käytön vaikutukset tunneliin tulee arvioida. Päijänne-tunneli tulee esittää arviointiselostuksessa ja arvioida ratahankkeesta mahdollisesti aiheutuvia riskejä tunnelille ja esittää keinot, joilla riskit vältetään.

Arviointiohjelmassa todetaan: "Pohja- ja pintavesien osalta tarkasteltava vaikutusalue ulottuu noin 150 metrin etäisyydelle radasta." Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että pohjavesialueiden kohdalla tarkasteltava vaikutusalue tulee ulottaa koko pohjavesialueelle. Tarkastelualueen tulee olla laajempi pohjavesialueiden ulkopuolisillakin alueilla, koska radan rakentamisen ja käytönaikaiset vaikutukset voivat ulottua yllättävän laajalle alueelle mm. savenalaisten vettä johtavien maakerrosten ja paineellisen pohjaveden sekä pohjaveden hallitsemattoman purkautumisen vuoksi.

Arviointivaiheessa tulee tarkastella, joudutaanko pohjavettä alentamaan rakentamisen tai kuivatuksen vuoksi väliaikaisesti tai pysyvästi ja miten

paljon ja miten laajalle toimenpiteet vaikuttavat pohjavesiolosuhteisiin niin määrään kuin laatuunkin. Laatumuutokset voivat syntyä luonnonolosuhteiden tai pilaantuneiden maa-alueiden tai pohjavesikohteiden vuoksi.

Arviointiselostuksessa tulee tarkastella ratahankkeen yhteisvaikutuksia Hyvinkään ja Hausjärven välisellä alueella suunniteltavan tekopohjavesihankkeen kanssa. Tekopohjavettä muodostettaisiin Päijänne-tunnelin vedestä. Imeytys tapahtuisi radan itäpuolella, mutta vedenottokaivot sijoittuisivat aivan radan varteen. Pohjavesialueelta purkautuu jo nyt radan sivuojiin pohjavettä.

Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että koko Hyvinkään ja Riihimäen välinen peltoalue, kuin myös muut harjuihin rajoittuvat painanteet ja laaksot ovat pohjavesien kannalta herkkiä pohjaveden painetasoerojen ja hienorakeisten maakerrosten alla olevien vettä johtavien kerrosten vuoksi. Rakentamisen takia pohjaveden pintaa voidaan joutua laskemaan väliaikaisesti tai pysyvästi pohjaveden pintaa pumppausjärjestelyillä joillain alueilla. On mahdollista, että radan rakentaminen edellyttää vesilain mukaisen luvan. Luvan myöntää Länsi-Suomen ympäristölupavirasto. Tavaraliikenteen radan risteäminen eritasossa radan ali saattaa olla pohjavesiolojen vuoksi yli menevää vaihtoehtoa epäsuotuisampi vaihtoehto.

Arviointivaiheessa, haittojen lieventämistoimenpiteiden tarkastelussa tulisi pohtia pohjavesien suojaustarvetta mm. Hyvinkään alueella, erityisesti jos alueelle sijoittuu tavaraliikenteen seisontapaikkoja.

Vaikutukset luonnonoloihin

Yhteysviranomainen toteaa, että arviointiohjelmassa esitetty luontovaikutuksia koskeva osuus on asianmukainen ja kattava.

Luontoselvitysten osalta on pidetty erillinen neuvottelu huhtikuussa hankevastaavan, konsultin ja Uudenmaanympäristökeskuksen kesken. Ympäristövaikutusten kuvaamiseksi todettiin tarpeelliseksi tehdä rata-alueeseen rajoittuvien luontokohteiden tarkistus kesällä 2009. Maastokäynneillä sovittiin tarkistettavaksi myös teemakartoille merkityt, Uudenmaan ja Kanta-Hämeen maakuntakaavojen selvitysaineistosta peräisin olevat ekologiset yhteydet ja niiden toimivuus.

Tiedot luontoselvityksistä ja muista lisätiedoista tulee koota ympäristövaikutusten arviointiselostukseen. Ohjelmassa esitettyjä teemakarttoja tulee täydentää arviointiselostusvaiheessa lausunnoissa osoitetuilla kohteilla ja maastokäyntien pohjalta.

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Valtakunnallinen alueidenkäyttötavoite 4.4 tulee huomioida arviointiselostuksen laatimisessa. Arviointiselostukseen tulee täydentää Tuusulanjärven valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön rajausta Järvenpään kaupungin lausunnon mukaisesti sekä Museoviraston esille nostamat kohteet Riihimäellä. Muutoinkin radan varren kulttuuriympäristö-

kohteet vaativat täydennyksiä mikä on huomioitava arviointiselostusta laadittaessa.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Arviointiohjelmassa on käyty seikkaperäisesti läpi hankkeeseen vaikuttavat kaavat. Lausunnonantajien ilmoittamat tarkennukset ajankohtaisiin kaavoitushankkeisiin on päivitettävä arviointiselostukseen.

Liikennevaikutukset

Hankkeen vaikutuksia koko Etelä-Suomen raideliikenteen järjestämismahdollisuuksiin tulisi tarkastella pitkällä aikajänteellä. Rakentamisen aikaisten vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella myös vaikutuksia tieliikenteeseen.

Melu- ja tärinävaikutukset ja vaikutukset ihmisten elinoloihin

Melun- ja sen torjunnan osalta arviointiohjelma on varsin hyvä. Seuraavassa on esitetty täydennyksiä ja tarkennuksia, jotka Uudenmaan ympäristökeskuksen mielestä olisi kuitenkin tarpeen ottaa huomioon arviointiohjelmaa toteutettaessa:

Melun leviämisarvion tulisi käsittää mm. seuraavia seikkoja:

- Maastomallilla laskettu melun leviäminen koko Kerava Riihimäki -väliltä kartalle tulostettuna (nykytila, 0-vaihtoehto, jos eroaa oleellisesti nykytilasta ja 1-vaihtoehto). Tämä kuvaa aluetta, jolla raideliikenteen melu on otettava huomioon maankäytön suunnittelussa.
- Luettelo rakentamattomista asemakaava-alueista, joilla hankkeen melu aiheuttaa rajoitteita toteutukselle.
- Tiedot taajamista, joissa hanke aiheuttaa meluntorjuntatarpeen.
- Arviot melulle altistuvien asukkaiden määristä eri vaihtoehdoissa.

Hankkeeseen liittyvistä meluntorjuntatoimista tulisi esittää mm. seuraavia tietoja:

- Meluntorjunnan suunnittelun ja toteutuksen aikataulu koko hankkeen aikataulun tarkkuudella.
- Suunnitelma meluntorjuntatoimenpiteistä arviointiselostuksen kirjoitusvaiheen suomalla tarkkuudella.

Uudenmaan ympäristökeskus toteaa, että Järvenpään Lepolaa koskevaan värähtelyselvitykseen on tehty täydennysraportti (Helimäki Akustikot 14.1.2009) mikä tulee huomioida arviointiselostuksessa. Tärinäselvityksissä tulee kiinnittää huomiota runkomeluun, joka on tärkeätä kaavoituksen kannalta. Asiantuntija-arvio ongelman vakavuudesta ja ongelmakohtien määrästä voisi olla tarpeen. Kilpilahden öljyradan yhtyminen päärataan Kytömaalla tulee huomioida.

Yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa

Täyden hyödyn saaminen Keravan pohjoispuolisista lisäraiteista edellyttää raidekapasiteetin riittävyyden varmistamista Keravan ja Helsingin välillä. Uudenmaan ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostuksessa tulisi kuvata kapasiteetin riittävyyden varmistamiseksi tarvittavia toimenpiteitä ja ratkaisuvaihtoehtoja (Pisara-rata, Pasilan terminaali ja lentokenttärata) sekä kuvata niihin liittyviä vaikutuksia ainakin yleisellä tasolla.

Osallistuminen ja raportointi

Arviointimenettelyn aikana on järjestetty yleisötilaisuudet arviointiohjelman nähtävillä olon aikana. Arviointiin liittyvät aineistot ovat olleet nähtävillä myös internetissä, jossa palautetta on voinut antaa karttapalautejärjestelmän kautta. Hankkeen osallistumisjärjestelyt on hoidettu asianmukaisesti.

Arviointiohjelma on johdonmukainen ja selkeä. Kansilehdelle olisi hyvä lisätä niiden kaupunkien ja kuntien nimet, joita hanke koskee. Uudenmaan ympäristökeskukselle toimitetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä on esitetty runsaasti asiantuntevia ja huomioon otettavia seikkoja arviointiselostusta varten.

5. LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄ OLO

Lähetämme yhteysviranomaisen lausunnon tiedoksi lausunnonantajille ja mielipiteen esittäjille. Lausunto on nähtävillä internetsivuilla osoitteessa: www.ymparisto.fi/uus

Lähetämme kopiot arviointiohjelmasta saamistamme lausunnoista ja mielipiteistä hankkeesta vastaavalle. Alkuperäiset asiakirjat säilytetään Uudenmaan ympäristökeskuksessa.

Lausunnon valmistelemiseen ovat osallistuneet suunnittelija Viliina Evokari, tarkastaja Aino Angervuori, ylitarkastaja Ilpo Huolman, ylitarkastaja Heli Herkamaa, ylitarkastaja Jussi Heinämies, ylitarkastaja Hannu Airola, ylitarkastaja Sirpa Torkkeli ja suunnittelija Elina Kerko. Asiaa Uudenmaan ympäristökeskuksessa hoitaa ylitarkastaja Tuomas Autere (puh 040 503 6172).

Johtaja Marketta Virta

Ylitarkastaja Tuomas Autere

LIITTEET Maksun määräytyminen ja muutoksenhaku

TIEDOKSI Suomen ympäristökeskus (lausunto + 2 kpl arviointiselostuksia)
Lausunnon antajat
Muistuttajat

● Asemapäällikönkatu 14 · PL 36, 00521 Helsinki · 020 490 101 · Asiakaspalvelu 020 690 161 · www.ymparisto.fi/uus
● Stinsgatan 14 · PB 36, FI-00521 Helsingfors, Finland · +358 20 490 101 · Kundservice +358 20 690 161 · www.miljo.fi/uus

LIITE 5

Maankäyttöstrategiat sekä maankäyttö- ja liikennetarkastelut Kerava–Riihimäki-välin kuntien alueelta

LIITE 5

	Kerava	Tuusula	Järvenpää	Hyvinkää	Hausjärvi	Riihimäki
Alue- ja yhdyskuntarakenne	Nykytilanne • kaupungin alue suurelta osin rakennettu, kasvumahdollisuudet rajalliset • kaksi asemaa: Kerava ja Savio Tavoitteet • keskustan täydennysrakentaminen • yhdyskuntarakenteen laajeneminen pohjoiseen Kytömaan ja Ristikydön alueelle Haasteet, uhat ja reunaehdot • tilan loppuminen • uudet ratahankkeet (päärata, Sköldvikin rata, lentokenttärata, oikorata) • suuret liikenneväylät (Lahden moottoritie, Lahdentie, radat) • viheralueet (Keravanjoen laakso) Kasvualueet • keskustassa: täydennysrakentaminen • koillisessa: Koivula (entinen vankilan alue), Kaskela • etelässä: Kerca, 6. raiteen alue • pohjoisessa: Kytömaa, Virrenkulma, Ristikytö Tuusulan puolella	Nykytilanne • kolme keskustaajamaa: hallinnollinen keskus Hyrylä, pääradan varren Jokela ja Keravanjoen varren Kellokoski • kaksi asemaa: Nuppulinna ja Jokela Tavoitteet • ei lähiajan laajenemistavoitteita Nuppulinnan–Linjamäen tai Järvenpään Purolan aseman suunnalla • Tuomalan (Ristikydön) alueen kehittäminen ei ole ajankohtaista lähiaikoina, alueen rakentaminen hajauttaisi Tuusulan yhdyskuntarakennetta entisestään Haasteet, uhat ja reunaehdot • yhdyskuntarakenteen hajautuminen • palvelujen ja kunnallistekniikan verkostojen rakentaminen • Tuusulanjärven ympäristön kulttuurimaisema Kasvualueet • Jokelassa: Paloheimon, Kartanon ja Peltokaaren asuin- ja työpaikka-alueet, Jokelan läntinen työpaikka-alue • muualla: Huhtimonmäen työpaikka-alue	Nykytilanne • neljä asemaa pääradalla: Kyrölä, Järvenpää, Saunakallio, Purola • pääosa väestöstä asuu asemien lähialueilla • laajenemismahdollisuudet rajalliset Tavoitteet • täydennysrakentaminen ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen erityisesti keskustan alueella ja asemien ympäristössä Haasteet, uhat ja reunaehdot • rakentamiskelpoisten alueiden loppuminen • asemakaavojen puistot, ulkoilu- ja virkistysalueet, luonnonsuojelualueet, maisemallisesti arvokkaat peltoalueet • tavoiteristiriidat Ristikydön ja Purolan alueiden rakentamisen ajoituksessa Kasvualueet • keskustassa: täydennysrakentamiskohteet, Pajala • etelässä: Lepola, Ristinummi, Poikkitien varren työpaikka- ja palvelualue, Ristikytö • lännessä: Saunaniitty • pohjoisessa: täydennysrakentamiskohteet, Wärtsilän–Purolan yritys- ja asuinalue	Nykytilanne • suurin osa väestöstä keskustaajamassa, 3 km:n säteellä asemasta Tavoitteet • keskustan kehittäminen • yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, mutta asumisväljyyden kasvattaminen • ei kasvutavoitteita pohjoisessa Monnin suunnalla Haasteet, uhat ja reunaehdot • liikennehankkeiden toteutuminen ja toteutumatta jääminen • maisema-alueet idässä ja Palopurossa • nestekaasusäiliön turva-alue Sahanmäessä Kasvualueet • keskustassa: keskustakortteli, Hangonratapiha-alue, Koritsoonialue, yhdyskuntarakenteen tiivistäminen • etelässä: Yli-Jurvan asuin- ja työpaikka-alue (asuntomessut 2013), Korkeamäen teollisuusalue, Palopuro (2030 jälkeen) • pohjoisessa: Sahanmäen teollisuusalueen tiivistäminen	Nykytilanne • neljä keskustaajamaa: Oitti (hallinnollinen keskus), Ryttylä, Hikiä ja Monni Tavoitteet • Monnin alueen kehittäminen Haasteet, uhat ja reunaehdot • monen taajaman samanaikainen kehittäminen • Monnin kehittämisen tavoiteristiriidat Riihimäen ja Hyvinkään kanssa Kasvualueet • Monnin alue • Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin työpaikka-alue (logistiikka-alue)	Nykytilanne • suurin osa väestöstä keskustaajamassa, 3 km:n säteellä asemasta • keskusta sijoittuu radan länsipuolelle Tavoitteet • keskustan ja asemanseudun kehittäminen • Peltosaari-hanke • ei lähiajan kasvuintressejä Arolammen–Monnin suunnalla Haasteet, uhat ja reunaehdot • huono maapohja Peltosaaren pohjoispuolella (RHK:n omistama alue) • Silmäkeneva, Uhkolansuo ja Sammalistonsuo keskustaajaman ympärillä • ratojen ja pääteiden liikennemelualueet Kasvualueet • keskustassa: täydennysrakentamiskohteet • etelässä: Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin työpaikka-alue • idässä: Peltosaaren kehittäminen
Väestö ja asuminen	Nykytilanne • 33 546 asukasta, josta keskustassa noin 19 500 Väestöennuste • yleiskaavan mitoitus 2030: 40 800 asukasta, kaavavarantoa noin 42–45 000 asukkaalle • Tilastokeskuksen ennuste 2030: 39 988 asukasta • Uudenmaan liiton ennuste 2030: 39 000 asukasta • väestönkasvun jakautuminen: Kytömaa 2 000–3 000 asukasta, Virrenkulma 1 500 asukasta, Koivula 2 000 asukasta, Kaskela 2 000 asukasta, keskustan täydennysrakentamiskohteet 2 500 asukasta, Ristikytö alustavasti 20–25 000 asukasta	Nykytilanne • 36 386 asukasta, josta Jokelassa noin 6 000 Väestöennuste • yleiskaavan mitoitus 2030: 55 500 asukasta (väestösuunnite), kaavavarantoa vuoteen 2050 mennessä 70 000 asukkaalle • Tilastokeskuksen ennuste 2030: 44 700 asukasta • Uudenmaan liiton ennuste 2030: 46 000 asukasta • väestönkasvun jakautuminen: Jokela 1 750 asukasta (väestösuunnite 2030), Jokela 6 000–8 000 asukasta (kaavavaranto 2050), Nuppulinna 1 000 asukasta (2050), Purolan kohta 3 000 (Tuusulan puolella 2050)	Nykytilanne • 38 288 asukasta, josta keskustassa noin 22 000, Saunakalliossa noin 8 000 ja Kyrölässä noin 5 000 Väestöennuste • yleiskaavan mitoitus 2020: 45 100 asukasta, väestösuunnitteen mitoitus vuonna 2020 noin 48 000 asukasta ja vuonna 2030 noin 57 000 asukasta • Tilastokeskuksen ennuste 2030: 43 000 asukasta • Uudenmaan liiton ennuste 2030: 45 200 asukasta • väestönkasvun jakautuminen: Kyrölän aseman ympäristö 6 500 asukasta, keskusta 5 000 asukasta, Saunakallio korkeintaan 3 000 asukasta, Purolan aseman ympäristö 5 000–7 000 (korkeintaan 10 000) asukasta (pääosin Tuusulan puolella), Ristikytö 15–20 000 asukasta	Nykytilanne • 44 987 asukasta, josta 92,5 % keskustaajamassa Väestöennuste • yleiskaavan mitoitus 2030: 53 300 asukasta • Tilastokeskuksen ennuste 2030: 50 550 asukasta • Uudenmaan liiton ennuste 2030: 50 300 asukasta • väestönkasvun jakautuminen: keskusta 5 500 asukasta (2030), Yli-Jurva 5 000 asukasta, Palopuro 10 000 asukasta	Nykytilanne • 8 652 asukasta, josta Monnissa noin 800 Väestöennuste • Tilastokeskuksen ennuste 2030: 9 683 asukasta • Monnin yleiskaavan mitoitus: 6 400–6 900 asukasta, tavoite vuoteen 2030 mennessä 1 000–2 000 asukasta	Nykytilanne • 28 536 asukasta, josta 95,6 % keskustaajamassa Väestöennuste • yleiskaavan mitoitus 2030: 36 516 asukasta • Tilastokeskuksen ennuste 2030: 31 975 asukasta • Hämeen liiton ennuste 2030: • väestönkasvun jakautuminen: ydinkeskustan täydentämisrakentamiskohteet 1 500 asukasta, Peltosaaren täydennysrakentaminen 1 000 asukasta

	Kerava	Tuusula	Järvenpää	Hyvinkää	Hausjärvi	Riihimäki
Liikennejärjestelmä	Nykytilanne • erinomaiset joukkoliikenteen yhteydet • sisäinen bussiliikenne palvelee hyvin junan syöttöliikenteenä (Hyrylä–Kerava–Sipoo-linja rytmitetty junien aikataulujen mukaan) • Keravalta pääsee junalla (K, N, T, H, R, Z) Helsinkiin vähintään 6 kertaa tunnissa, ruuhka-aikaan 10 kertaa tunnissa • Keravalta Riihimäen suuntaan pääsee (T, H, R) 3 kertaa tunnissa ja lahden suuntaa (Z) kerran tunnissa • Saviolta pääsee junalla (K, N, T) sekä Helsingin että Riihimäen suuntaan vähintään 3 kertaa tunnissa, ruuhka-aikaan 6 kertaa tunnissa • Keravan asemaa käyttää päivittäin noin 13 000 matkustajaa, Savion asemalla päivittäisiä käyttäjiä on noin 3 000 • Keravalla yli 600 autoliitäntäpaikkaa ja 900 pyöräliitäntäpaikkaa • Saviolla noin 25 autoliitäntäpaikkaa ja 40 pyöräliitäntäpaikkaa • sekä auto- että pyöräliitäntäpaikkoja tarvitaan lisää Tulevaisuuden liikennehankkeet • Nikkilän radan ottaminen henkilöliikenteen käyttöön, Keravalle uusi Ahjon asema • lentokenttärata ja Pietarin rata (eivät oletettavasti juuri hyödytä Keravan joukkoliikennettä) • uusi asema Kytömaa–Ristikytö-välille (Sköldvikin radan, oikoradan ja mahdollinen lentokenttäradan liittyminen pääratan rajoittaa aseman rakentamista Kytömaan kohdalle)	Nykytilanne • Jokelasta hyvät bussiyhteydet eri suuntiin, mutta junan syöttöliikenteen kannalta suunta on väärä • Jokelasta pääsee junalla (T, H, R) Helsinkiin ja Riihimäelle 2 kertaa tunnissa, Nuppulinnasta (T, H) kerran tunnissa • ruuhka-aikoina junakapasiteetti on täysi • Jokelassa 260 autoliitäntäpaikkaa ja 265 pyöräliitäntäpaikkaa • Nuppulinnassa 23 autoliitäntäpaikkaa ja 32 pyöräliitäntäpaikkaa Tulevaisuuden liikennehankkeet • parempi joukkoliikenneyhteys Hyrylästä Keravalle tai Saviolle • pääradan kehittäminen • lentokenttärata (lentokenttämetrolla enemmän vaikutusta Tuusulan liikennejärjestelmään) • liitäntäpaikkojen lisääminen Jokelassa • Tuomalan liikenneverkon ja Ristikydön aseman suunnittelu tulevaisuudessa	Nykytilanne • toimivat joukkoliikenneyhteydet, parhaimmat liikenneyhteydet keskustasta • bussiliikenne aikataulutettu toimimaan junien syöttöliikenteenä • Järvenpäästä pääsee junalla (G, T, H, R) Helsinkiin ja Riihimäelle 2–3 kertaa tunnissa, ruuhka-aikaan 4–5 kertaa tunnissa • Kyrölästä ja Saunakalliosta pääsee junalla (G, T, H) Helsinkiin ja Riihimäelle 1–2 kertaa tunnissa, Purolasta (T, H) kerran tunnissa • Järvenpäässä 500 autoliitäntäpaikkaa ja 850 pyöräliitäntäpaikkaa, sekä auto- että pyöräliitäntäpaikkoja tarvitaan lisää • Kyrölässä 45 autoliitäntäpaikkaa ja 160 pyöräliitäntäpaikkaa • Saunakalliossa noin 30 autoliitäntäpaikkaa ja noin 100 pyöräliitäntäpaikkaa • Purolassa 8 autoliitäntäpaikkaa • VR:n maksuvyöhykeraja menee Järvenpään ja Saunakallion välissä, mikä vähentää Saunakallion ja Purolan liitäntäpaikkojen käyttöä • pistoraiteita: Wärtsilän teollisuusraide Tulevaisuuden liikennehankkeet • Lepolan–Ristinummen alueen liikennejärjestelyt (Kyrölän aseman siirtäminen etelään päin) • uusi asema Kyrölän eteläpuolelle Ristikytöön • liitäntäpaikkojen lisääminen • mahdollinen kääntöraide Saunakallion asemalle	Nykytilanne • hyvä sisäinen bussiliikenne (liitäntälippu junaan) • junalla (T, H, R) pääsee Helsinkiin ja Riihimäelle 2 kertaa tunnissa, ruuhka-aikaan 3–4 kertaa tunnissa • 350–400 autoliitäntäpaikkaa, yli 800 pyöräliitäntäpaikkaa • pistoraiteita: Kone Oy, Ruukki Oy, Sahanmäki, VR:n konepaja Tulevaisuuden liikennehankkeet • bussiterminaalin kehittäminen (matkakeskus) • liitäntäpaikkojen lisääminen • uusi katuyhteys radan yli (Urheilukadun jatke) tai uusi kevyen liikenteen ylikulkusilta aseman pohjoispuolelle • Hyvinkään itäinen kehätie • pääradan kehittäminen • Hangonradan/Klaukkalan radan henkilöliikenteen aloittaminen • mahdollisia uusia asemapaikkoja: Palopuro • mahdollinen uusi pistoraide Korkeamäen teollisuusalueelle ja Antinsaaren yritysalueelle	Nykytilanne • ei raideliikenneyhteyksiä selvitysalueella Tulevaisuuden liikennehankkeet • uusi asema Monniin • Monnin uudet tieyhteydet • Riihimäen eteläinen ja itäinen kehätie	Nykytilanne • hyvät joukkoliikenteen yhteydet • vuonna 2009 avattiin taksi-, linja-auto- ja rautatieasemat yhdistänyt matkakeskus • pendelöiviä matkustajia noin 3 000 päivässä • lähi- ja kaukoliikenteen busseista sekä palvelulinjoilta hyvät vaihtoyhteydet junaan kaikkialta keskustan alueelta • junalla (T, H, R, taajama- ja kaukojunat) pääsee Helsinkiin 3 kertaa tunnissa, ruuhka-aikaan 4–5 kertaa tunnissa • myös kaukojunat pysähtyvät Riihimäellä • Tampereelle ja Lahteen pääsee junalla kerran tunnissa • 875 autoliitäntäpaikkaa, joista 225 maksullisia (matkakeskuksessa) • 530 pyöräliitäntäpaikkaa • myös lähiympäristön liikkeiden paikkoja käytetään liitäntäpysäköintiin • pistoraiteita: Peltokylän eteläinen ja pohjoinen (Versowood Oy) teollisuusraide Tulevaisuuden liikennehankkeet • Arolammen orsi (Riihimäen eteläinen kehätie) ja Arolammen eritasoliittymä (vt 3) • Riihimäen itäinen kehätie • uusi radan alikulkuyhteys (kevyt liikenne) aseman kohdalle tai vanhan alikulkuyhteyden parantaminen • Lahti–Tampere-kolmioraide • Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin työpaikka-alueen teollisuusraide (rakentamismahdollisuus selvitettävänä)
Työpaikat, yritystoiminta ja palvelut (kaupalliset ja julkiset)	Nykytilanne • teollisuusalueet: Ylikerava (Tuko Logistics), Ahjo, keskustan itäpuoli, Alikerava (Kerca) • palvelut: pääasiassa ydinkeskustassa, lisäksi Saviolla ja Ahjossa Tavoitteet • palveluiden keskittäminen ydinkeskustaan ja hyvien liikenneyhteyksien varrelle • tilaavieviä toimintoja Alikeravan alueelle Tulevaisuuden hankkeet • Alikeravan alueen laajentaminen (Kerca II) • Virrenkulman ja Kytömaan eteläpuoli (Ylikerava) • Huhtimon alue (Lahden moottoritien ja Lahdentien välinen alue) • Keravanportti (vähittäiskaupan myymäläkeskittymä moottoritien liittymän tuntumassa)	Nykytilanne • teollisuusalueet: Kolsan, Kartanon ja Jokelan läntinen työpaikka-alue • palvelut: keskustaajamissa Hyrylässä, Jokelassa ja Kellokoskella • työpaikkaomavaraisuus noin 80 % Tavoitteet • työpaikkaomavaraisuuden nosto 100 %:iin (28 000 työpaikkaa) • pieniä ja keskisuuria yrityksiä Tulevaisuuden hankkeet • Palojoenpuiston työpaikka-alue • Huhtimonmäen työpaikka-alue	Nykytilanne • teollisuusalueet: Wärtsilä, Vähänummi • palvelut: keskustassa ja Jampassa • suurin osa työpaikoista keskustassa ja Wärtsilän–Vähänummen teollisuusalueella Tavoitteet • pitää palvelut keskustassa ja estää yhdyskuntarakenteen hajautuminen • Kyrölän aseman seudun ja Järvenpään eteläisen eritasoliittymän seudun kehittäminen Tulevaisuuden hankkeet • Poikkitien työpaikka- ja palvelualue • Wärtsilän–Vähänummen teollisuusalueen tiivistäminen	Nykytilanne • teollisuusalueet: Sahanmäki, VR:n konepaja • palvelut: pääasiassa ydinkeskustassa • keskustaajaman työpaikkamäärä noin 15 000 • työpaikkaomavaraisuus 84 % Tavoitteet • ydinkeskusta pidetään elävänä ja palvelut helposti saavutettavissa • ostovoiman poisvirtauksen kääntäminen • keskustaajaman työpaikkamäärä noin 19 000 • työpaikkaomavaraisuuden nosto 95 %:iin tai ainakin pitäminen nykyisellä tasolla Tulevaisuuden hankkeet • keskustakortteli ja villatehtaan alue • Koritsoonin ja Hangonratapihan alue • Korkeamäen teollisuusalue (logistiikka-alue)	Nykytilanne • teollisuusalueet: Monnissa Tavoitteet • uusien yritysten houkutteleminen Tulevaisuuden hankkeet • Monnin alue • Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin työpaikka-alue (logistiikka-alue)	Nykytilanne • teollisuusalueet: Peltokylä • palvelut: ydinkeskustassa (mm. Atomikortteli) • työpaikkoja yli 12 000 • työpaikkaomavaraisuus yli 90 % Tavoitteet • keskusta-alueiden ja asemanseudun kehittäminen • työpaikkaomavaraisuusasteen säilyttäminen Tulevaisuuden hankkeet • Etelä-Vahteriston ja Pohjois-Monnin alue