



Väylävirasto Trafikledsverket

Ratasuunnitelman
hyväksymisesitys

31.1.2024

LIITE 1 1 (48)

VÄYLÄ/1582/04.01.01/2020

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320
00059 TRAFICOM

Pasila–Riihimäki välityskyvyn nostaminen vaihe 3, ratasuunnitelma, Hausjärvi, Hyvinkää, Riihimäki, Tuusula

Väylävirasto lähettää otsikossa mainitun 28.2.2022 päivätyn ja 13.10.2023 muutetun ratasuunnitelman hyväksyttäväksi.

Suunnitelman esittely

Pasila–Riihimäki-hankkeen tavoitteena on lisätä rataosan välityskykyä. Hanke on suunniteltu toteutettavaksi kolmessa vaiheessa. Tässä suunnitelmassa esitettyyn kolmanteen vaiheeseen sisältyy kaksi lisäraidetta välille Jokela–Riihimäki. Jokelan ja Hyvinkään välillä lisäraiteet sijoittuvat nykyisten raiteiden itäpuolelle, jolloin lopputilanne on neliraiteinen. Hyvinkään ja Riihimäen välissä lisäraiteet sijoittuvat nykyisten raiteiden molemmin puolin. Hyvinkää–Riihimäki-välille suunnitellaan erillinen tavaraliikenteen raide, joka kulkee erillisellä sillalla pääraiteiden länsipuolelta itäpuolelle pohjoista kohti mennessä ja liittyy Riihimäen tavaratarapihalle. Hyvinkään ja Riihimäen välillä kolmas vaihe sivuaa toisen vaiheen suunnitelmaa. Lopputilanteessa Hyvinkään ja Riihimäen välillä on viisi raidetta, joista yksi on tavaraliikenteen raide. Vaiheeseen ei sisälly asemien suunnittelua.

Ratasuunnitelmassa on arvioitu vaikutukset meluun, tärinään ja luonnon oloihin. Vaikutuksista on laadittu erillisinä selvityksinä, melu- ja tärinäselvitys sekä selvitys liito-oravista ja kasvistosta (uhanalaiset ja suojeltavat lajit). Ratasuunnitelmassa ja sen ratkaisuisissa on mahdollisuuksien mukaan otettu huomioon maanomistusolosuhteet.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja alueellinen liikennejärjestelmäsuunnittelu

Ratasuunnitelmassa on huomioitu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2021-2032 (Liikenne 12) tavoitteet ja se vastaa ohjelman saavutettavuutta ja kestävyyttä koskeviin tavoitteisiin. Lisäksi suunnitelma toteuttaa alueiden välisen saavutettavuuden, matkojen ja kuljetusten palvelutason sekä kestävyystavoitteiden strategisia linjauksia.

31.1.2024

Ratasuunnitelman aluetta koskee kaksi alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Tuusulan ja Hyvinkään alueelle on laadittu Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma MAL2019 (hyv. 26.3.2019/28.3.2019) ja Riihimäen ja Hausjärven alueelle Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 12/2020.

Suunnitelma toteuttaa joukkoliikenteen kehittämistavoitetta ja kasvihuonepäästöjen vähentämistavoitetta sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla. Helsinki-Riihimäki välin pääradan välityskyvyn parantaminen nykyisessä maastokäytävässä on esitetty Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeiseksi kärkihankkeeksi.

Hankkeen toteutus

Hankkeen tämänhetkinen kustannusarvio on noin 360 M€ MAKU-indeksillä 145 (2020=100).

Kaavoitus

Suunnittelualueella voimassa olevat kaavat on esitetty alla olevissa taulukoissa.

Maakuntakaavat

| Kmv | Kaavan nimi | Päivämäärä | huom. |
|-------|---------------------------------|--------------------------|---|
| 47-62 | Uusimaa-kaava 2050 | Lainvoimainen 13.3.2023 | Uusimaa-kaavakokonaisuudesta ovat voimassa ne kaavaratkaisujen osat, joita hallinto-oikeus ei kumonnut. |
| 62-71 | Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 | Lainvoimainen 21.10.2021 | |

Yleiskaavat

| Kmv | Kunta | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|--------|---------|--------------------------|-------------|-------------------------|------------------|
| -47-50 | Tuusula | Jokelan osayleiskaava | 2029 | Lainvoimainen 11.6.2008 | |
| | Tuusula | Tuusulan yleiskaava 2040 | 1005 | Hyväksytty 14.11.2022 | Ei lainvoimainen |

31.1.2024

| Kmv | Kunta | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|-------|----------|-------------------------------------|-------------|--|-------|
| 50-53 | Hyvinkää | Palopuron-Ridasjärven osayleiskaava | | Lainvoimainen 9.4.2004 | |
| 53-62 | Hyvinkää | Keskustaajaman osayleiskaava 2030 | | Hyväksytty 16.4.2012 Osittain lainvoimainen 20.7.2012 | |

| Kmv | Kunta | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|-------|-----------|----------------------|-------------|-------------------------|-------|
| 62-66 | Hausjärvi | Monnin osayleiskaava | | Lainvoimainen 17.3.2016 | |

| Kmv | Kunta | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|-------|-----------|-----------------|-------------|----------------------|---|
| 66-71 | Riihimäki | 2010 Yleiskaava | | Hyväksytty 9.6.1997 | |
| 66-71 | Riihimäki | Yleiskaava 2035 | | Hyväksytty 29.5.2017 | Yleiskaava 2035 on voimassa lukuun ottamatta hyväksymättä jätettyjä aluevarausmerkintöjä. |

Asemakaavat- Tuusula

| Kmv | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|-----------------|---|-------------|------------------------|-------|
| 47+400 – 47+500 | Peltokaari | 3470 | Voimaan 04.01.2012 | |
| 47+500 – 47+600 | Nukarintie | 3258 | Vahvistettu 09.01.1996 | |
| 47+500 – 47+600 | Tulitikun alue | 115 | Vahvistettu 26.08.1985 | |
| 47+600 – 48+700 | Jokelan asema | 3197 | Vahvistettu 17.10.1994 | |
| 47+800 – 48+000 | Jokelan asemanseutu | 3145 | Vahvistettu 30.09.1987 | |
| 47+800 – 48+200 | Lepola | 68 | Vahvistettu 16.11.1979 | |
| 47+800 – 49+900 | Jokela 1 | 12 | Vahvistettu 15.12.1970 | |
| 48+200 – 48+500 | Jokela, asemakaavan muutos ja laajennus | 22 | Vahvistettu 25.02.1974 | |
| 48+700 – 49+200 | Kolsa | 84 | Vahvistettu 15.12.1981 | |
| 48+800 – 48+900 | Raturinkulma II | 3456 | Vahvistettu 07.01.2009 | |
| 48+800 – 48+900 | Raturinkulma | 3230 | Vahvistettu 18.11.1991 | |
| 49+100 – 49+200 | Kolsan TY-alue | 3220 | Vahvistettu 13.07.1990 | |
| 49+100 – 49+900 | Virtalantie | 3244 | Vahvistettu 17.12.1993 | |
| 49+200 – 49+900 | Jokelan rautatiealue | 3653 | Voimaan 15.02.2023 | |
| 49+500 – 49+900 | Takoja | 3328 | Vahvistettu 15.03.1999 | |

31.1.2024

Asemakaavat – Hyvinkää

| Kmv | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|------------------------------------|--|-------------|------------------------|-------|
| 49+900 – 50+300 | Takoja | 35:001 | Vahvistettu 16.03.1981 | |
| 55+900 – 56+600 | Martinlehto | 32:001 | Vahvistettu 01.08.1990 | |
| 56+600 – 57+100 | Martinniitty | 15:005 | Vahvistettu 21.06.1989 | |
| 56+600 – 57+100 | Hakala 1 | 13:001 | Vahvistettu 29.04.1981 | |
| 56+600 – 62+200 | Pääradan perusparannus | 01:110 | Voimaan 12.08.2022 | Uusi |
| 57+100 – 57+200 | | 13:010 | Vahvistettu 10.04.1995 | |
| 57+100 – 58+200 | Aalopin ympäristö | 16:011 | Vahvistettu 27.05.1996 | |
| 57+100 – 57+700 | Etu-Martin länsiosa | 15:004 | Vahvistettu 01.03.1985 | |
| 57+600 – 57+800 | Asemakaavan muutos kortteleissa 554a, 556 ja 557 | 06:048 | Vahvistettu 10.12.1973 | |
| 57+600 – 57+650 | Martinkulma | 15:006 | Vahvistettu 24.01.1990 | |
| 57+600 – 57+900 | Rääkänpään eteläosa asemakaava ja asemakaavamuutos | 05:041 | Vahvistettu 14.08.1984 | |
| 57+750 – 57+900 | Rääkänkadun alue | 05:069 | Vahvistettu 09.12.2002 | |
| 57+760 – 58+140 | Asemakaavan muutos | 06:025 | Vahvistettu 21.09.1966 | |
| 58+000 – 58+400 | Asemakaavan muutos Sillankorvankatu 1/99 | 05:067 | Vahvistettu 15.09.1999 | |
| 58+200 – 58+500 | Asemakaava rautatie- ja katualue Asemakaavan muutos korttelit 531, 537 ja 538 sekä katu ja suojaviheralue | 06:083 | Vahvistettu 25.10.1988 | |
| 58+400 - 58+600 | Asemakaavan muutos | 06:057 | Vahvistettu 04.11.1976 | |
| 58+600 - 58+800 | | 06:077 | Vahvistettu 07.03.1985 | |
| 58+600 - 58+800 | Asemakaavan muutos korttelissa 101 tontilla 17 sekä virkistys ja katualueilla | 02:072 | Vahvistettu 12.08.2016 | |
| 58+420 – 58+680 | Keskustakorttelin eteläosa | 05:039 | Vahvistettu 24.07.1984 | |
| 58+520 – 58+680 | Kauppatorin pysäköintilaitos | 05:045 | Vahvistettu 20.12.1984 | |
| 58+780 – 58+980 | Kortteli 1 ja viereinen katualue | 01:102 | Vahvistettu 11.10.2004 | |
| 58+700 – 58+950 | Aseman ympäristön alue | 01:092 | Vahvistettu 23.01.1997 | |
| 58+800 – 59+000 | Asemakaavan muutos korttelissa 102 ja siihen liittyvillä katualueilla | 02:042 | Vahvistettu 06.08.1976 | |
| 59+100 – 59+400 | Asemakaava ja asemakaavan muutos Korttelit 116 ja 118 sekä katu-, virkistys- ja rautatiealue | 02:058 | Vahvistettu 18.05.1989 | |
| 59+200 – 59+400 | Valtion virastotalo asemakaavamuutos | 01:070 | Vahvistettu 24.01.1985 | |
| 59+200 – 59+350 | Asemakaava ja asemakaavan muutos osa korttelia 95 sekä katualue | 01:066 | Vahvistettu 21.06.1984 | |
| 58+400 – 58+700 59+300 – 59+350 | Asemakaava puisto-, rautatie- ja katualueella Asemakaavan muutos kortteleissa 102 ja 443 sekä rautatiealueella | 02:050 | Vahvistettu 05.04.1982 | |
| 59+350 – 59+500 | Asemakaava ja asemakaavan muutos kortteli 172 sekä virkistysalue | 02:068 | Vahvistettu 15.08.2005 | |
| 59+400 – 59+500 | Asemakaavan muutos kaupungin 1 kaupunginosan kortteleissa 25, 27, 28, 29 sekä osissa kortteleita 13, 35 ja 81 ja näihin liittyvillä katualueilla | 01:037 | Vahvistettu 06.10.1970 | |
| 59+500 – 59+600 | Kaavamääräys (kaavaa ei saatavilla) | 01:000 | Vahvistettu 1932 | |

31.1.2024

| | | | | |
|-----------------|---|--------|------------------------|--|
| 59+900 – 60+300 | Asemakaava sahamäen teollisuusalueella | 09:015 | Vahvistettu 26.04.1962 | |
| 59+400 – 59+900 | Asemakaavan muutos | 02:034 | Vahvistettu 01.10.1969 | |
| 59+400 - 59+800 | Asemakaavan muutos | 01:041 | Vahvistettu 13.03.1972 | |
| 59+500 – 59+800 | Asemakaavan muutos korttelissa 129 | 02:038 | Vahvistettu 24.10.1972 | |
| 59+700 – 59+900 | Asemakaavan muutos korttelissa 142 | 09:016 | Vahvistettu 20.09.1962 | |
| 59+800 – 59+900 | Asemakaavan muutos kortteli 45 tonteilla 3, 4 ja 20 | 01:065 | Vahvistettu 19.01.1984 | |
| 59+800 – 59+900 | Asemakaavan muutos kortteli 801 ja 817 sekä katualue | 09:035 | Vahvistettu 06.04.1983 | |
| 59+900 – 60+000 | Asemakaavan muutos Teollisuuskadun alue | 09:056 | Vahvistettu 12.03.2001 | |
| 59+900 – 60+100 | Asemakaavan muutos korttelissa 827 sekä siihen liittyvällä puistoalueella | 09:022 | Vahvistettu 15.09.1967 | |
| 60+300 – 60+600 | Asemakaava sahamäen teollisuusalueella | 09:026 | Vahvistettu 26.09.1974 | |
| 60+600 – 61+300 | Sahanmäki-pohjoinen, osa 3 | 09:038 | Vahvistettu 03.02.1984 | |
| 61+500 – 62+050 | Sahanmäki-pohjoinen, osa 8 | 09:046 | Vahvistettu 06.11.1987 | |
| 61+950 - 62+050 | Sahanmäki-pohjoinen osa | 09:030 | Vahvistettu 27.07.1980 | |
| 62+000 – 63+000 | Kehätien yritysalue | 42:002 | Voimaan 08.06.2022 | |
| 62+050 – 62+150 | Asemakaavan muutos 9. kaupunginosan erityis- ja liikennealue | 09:059 | Vahvistettu 29.06.2009 | |

Asemakaavat – Hausjärvi

| Kmv | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|-----------------|---------------------------------|-------------|--------------------|-------|
| 65+100 – 65+400 | Monnin koulu lähiympäristöineen | 09 | Voimaan 24.04.2014 | |

Asemakaavat – Riihimäki

| Kmv | Kaavan nimi | Kaavatunnus | Päivämäärä | huom. |
|-----------------|--------------------------------|-------------|--------------------------|-------|
| 69+400 – 70+700 | | 10:8 | Lainvoimainen 08.03.1961 | |
| 69+800 – 70+700 | Vr:n terminaali-alue | 9:16 | Lainvoimainen 08.06.2021 | |
| 70+520 – 70+680 | Jokikylä, Akseli ja Arina | 5:10 | Lainvoimainen 21.08.1986 | |
| 70+600 – 70+700 | Jokikylä | 5:12 | Lainvoimainen 28.04.1988 | |
| 70+660 – 70+960 | Jokikylän asuinalue ja puisto | 5:17 | Lainvoimainen 03.08.2023 | |
| 70+600 – 70+700 | Patastenmäki | 10:16 | Lainvoimainen 12.11.1998 | |
| 70+700 – 71+410 | Peltoosaari | 20:1 | Lainvoimainen 20.01.1972 | |
| 70+900 – 71+400 | Peltoosaari | 20:3 | Lainvoimainen 21.01.1982 | |
| 71+300 – 71+400 | Asemakaavan muutos Peltoosaari | 20:6 | Lainvoimainen 06.12.2001 | |
| 71+300 - 71+410 | | 2:44 | Lainvoimainen 16.06.1973 | |

31.1.2024

Ympäristövaikutusten arviointi (YVA) -menettely

Hankkeessa on sovellettu ympäristövaikutusten arviointi menettelyä (YVA). Uudenmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat vastuualue on yhteysviranomaisena antanut 22.6.2010 siitä lausunnon.

Yleissuunnitelma

Hankkeesta ei ole tehty yleissuunnitelmaa, koska lisäraiteiden sijainti on riittävässä määrin ratkaistu asemakaavoissa ja oikeusvaikutteisissa yleiskaavoissa, ja lisäraiteet sijoittuvat välittömästi nykyisten raiteiden viereen.

Aiemmat voimassa olevat ratasuunnitelmat

Liikenne- ja viestintävirasto on 3.6.2021 päätöksellään TRAFICOM/272275/05.02.03.02/2021 hyväksynyt hankkeen aiempaa vaihetta koskevan ratasuunnitelman "Pasila-Riihimäki välityskyvyn nostaminen 2. vaihe; Järvenpää, Tuusula, Hyvinkää, Hausjärvi, Riihimäki".

Aiemmin hyväksytty 2. vaiheen ratasuunnitelma on osittain päällekkäinen tämän ratasuunnitelman alueen kanssa. Tämä ratasuunnitelma täydentää Jokelan alueella ja Hyvinkäältä pohjoiseen 2. vaiheen ratasuunnitelmassa esitettyjä ratkaisuja täydentäen suunnitellun rataosuuden kokonaisuudessaan vähintään neliraiteiseksi. Tällä hyväksymisehdotuksella esitetään korvattavaksi aiemman suunnitelman rautatiealue, raiteisto, huoltotiejärjestelyt, kuivatusjärjestelyt, siltojen järjestelyt sekä meluntorjunta välillä 47+937 – 49+600 sekä 60+960 – 66+800. Uudet järjestelyt on esitetty suunnitelmakartoilla 1400 72 5488-01 ... 1400 72 5488-35

HYVÄKSYMISESITYS

Väylävirasto esittää hyväksyttäväksi Pasila–Riihimäki välityskyvyn nostaminen Vaihe 3, 28.2.2022 päivätyn ratasuunnitelman seuraavasti:

Rautatie

Ratasuunnitelma sijoittuu rataosalle 1102 Jokela - Riihimäki välille sekä rataosalle 1204 Hyvinkäällä pääradalta Hangon suuntaan suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-01 ... 1400 72 5488-35 mukaisesti.

| Rata-km | Pituus [km] | Raiteisuus | Huom/Piirustus |
|-----------------|-------------|----------------|---|
| 47+937 – 59+300 | 11,4 km | neliraiteinen | Jokela - Hyvinkää väli |
| 59+300 – 71+410 | 12,1 km | viisiraiteinen | Tavararaide Hyvinkään suunnasta liittyy päärataan |
| 59+300 – 60+950 | 1,6 km | yksiraiteinen | Tavararaide pääradalta Hangon suuntaan |

Rautatien poikkileikkaukset tyyppipoikkileikkauksien 1400 72 5490-01 ... 1400 72 5490-13 mukaisesti.

31.1.2024

Rautatien korkeusasema pituusleikkauksien 1400 72 5489-01 ... 1400 72 5489-31 mukaisesti.

Liikennepaikat

| Liikennepaikat | | | |
|----------------|----------------|---|----------------------|
| Rata-km | Liikennepaikka | Toimenpide | Huom/Piirustus |
| 47+937 | Jokela | Lisäraiteet, melusteet | 1400 72 5488-01...02 |
| 58+792 | Hyvinkää | Turvalaite- ja sähköratamuutoksia | 1400 72 5488-16...17 |
| 71+410 | Riihimäki | Raiteistomuutokset sekä turvalaite- ja sähköratamuutoksia | 1400 72 5488-30...35 |

Rautatiealue

Rautatiealue suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-01 ... 1400 72 5488-35 mukaisesti.

Vesistöpenkereellä rautatiealue ulotetaan vedenalaisen pengerialueen alareunaan.

Käyttöoikeus rataverkon haltijalle rautatiealuetta varten

Seuraavan taulukon siltien kohdille perustetaan käyttöoikeus rautatiealueeseen suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-04, -06, -09, -13, -14, -15, -19, -20, -21, -24, -26, -27, -32 ja -34 sekä taulukossa mainittujen piirustusten mukaisesti.

| Rata-km / Sijainti | Siltatunnus ja nimi | Tyyppi | Vapaa alikulkukorkeus | Hyötyleveys | Piirustus |
|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-------------|--------------------------|
| 49+686 | Takojan alikäytävä | laattakehäsilta | 3,2 m | 11,5+12,1 m | 4032 AK 20695 911 |
| 51+735 | Hamburgintien alikäytävä | ulokelaattasilta/kehäsilta | 3,2 m | 11,1+10,9 m | 4032 AK 20696 911-912 |
| 53+500 | Palopuron alikulkusilta | jännitetty ulokelaattasilta | 4,6 m | 11,5+11,2 m | 4032 AKS 20697 911 |
| 55+945 | Pikkusuon alikäytävä | jatkuva ulokelaattasilta | 3,2 m | 10,8+11,2 m | 4032 AKS 20698 911 |
| 57+128 | Eteläisen Kehäkadun alikulkusilta | jatkuva laattasilta | 4,8 m | 10,5+11,9 m | 4032 AKS 20699 911 |
| 57+617 | Martin aaloppi | jännitetty ulokelaattasilta | 3,2 m | 22,4 m | 4032 AK 20700 911 |
| 60+539 | Paavolan alikäytävä | kehäsilta | 2,5 m | 28,45 m | 4032 AK 20703 911 |

31.1.2024

| | | | | | |
|--------|-----------------------------------|--------------------------------|--------|-----------------------|---------------------------|
| 60+994 | Pohjoisen yhdystien alikulkusilta | jatkuva uloke-laattasilta | 4,8 m | 7,2 + 22,76...24,07 m | 4032 AKS 20704 911 |
| 61+338 | Antinsaaren alikäytävä | laattakehäsilta | 3,2 m | 25,3+7,2 m | 4032 AK 20705 911 |
| 62+049 | Rajakorven alikulku-silta | jännitetty jatkuva laattasilta | 7,2 m | 11,9+7,2 m | 4032 AKS 20706 911 |
| 63+742 | Monnin alikulkusilta | jännitetty uloke-laattasilta | 4,6 m | 7,2 + 7,2 m | 4032 AKS 20707 911 |
| 65+700 | Monnin rautatieristeysilta | jännitetty jatkuva palkkisilta | 7,2 m | 7,4 m | 4032 RRS 20708 911-912 |
| 69+721 | Riihimäen ratapihan risteysilta | jännitetty uloke-laattasilta | 5,75 m | 25,5 m | 4032 RS 20710 911-912 |
| 70+922 | Vantaanjoen ratasilta | jännitetty uloke-laattasilta | 2,4 m | 43,86 m | 4032 RS 20711 911 |

Rautatiealueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset

Suoja-alue ulottuu 30 metriä uloimman raiteen keskilinjasta radan molemmin puolin suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-01 ... 140072 5488-35 mukaisesti.

Suunnitelmalla ei varata alueita radan myöhempää leventämistä varten.

Rautateiden hallinnolliset muutokset

Rautateiden hallinnolliset muutokset suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-01 ... 140072 5488-35 mukaisesti.

Radan kunnossapitotarpeisiin perustettavat oikeudet

Teiden käyttöoikeudet radan pysyviin kunnossapitotarpeisiin perustetaan seuraaville yksityisille sekä olemassa oleville liittymille alla olevan taulukon ja piirustusten mukaisesti:

31.1.2024

| Rata-km, vas./oik. | Tien tunnus | Kunta | Toimenpide/tarve | Piirustus |
|-------------------------------|-------------|------------------------|--|---|
| 49+610 oik. ja 49+860 oik. | Y1 | Tuusula | Käyttöoikeus yksityistieltä ra- dan varren huoltoteille ja käyt- töoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 04 |
| 51+740 oik. | Y1J | Hyvinkää | Käyttöoikeus yksityistieltä ra- dan varren huoltotielle. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 07 |
| 51+740 oik. | Y3 | Hyvinkää | Käyttöoikeus yksityistieltä ra- dan varren huoltotielle. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 07 |
| 52+020 oik. | Y4 | Hyvinkää | Käyttöoikeus yksityistieltä ra- dan varren huoltotielle sekä käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 07..08 |
| 52+920 oik. | Y5 | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 08..09 |
| 53+510 oik. | Y6 | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 09..10 |
| 54+000 oik. | Y7 | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 10 |
| 54+000 oik. | Y8 | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 10 |
| 61+400 vas. | Y10 | Hyvinkää, Hausjärvi | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 20..24 |

31.1.2024

| Rata-km, vas./oik. | Tien tunnus | Kunta | Toimenpide/tarve | Piirustus |
|------------------------|-------------|-------------------------|---|---|
| 62+215 vas. + oik. | Y11 | Hausjärvi | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 21..22 |
| 62+230 oik. | Y12 | Hausjärvi | Käyttöoikeus yksityistieltä ra- dan varren huoltoteille ja käyt- töoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 22 |
| 63+810 vas. | Y13 | Hausjärvi | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 24 |
| 63+960 oik. | Y14 | Hausjärvi | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 24..25 |
| 66+600 oik. | Y15 | Hausjärvi, Riihimäki | Käyttöoikeus yksityistieltä ra- dan varren huoltoteille ja käyt- töoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 28..30 |
| 66+735 oik. | Y16 | Hausjärvi | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 28 |
| 61+320 vas. ja oik. | K9J | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan varren huoltoteille. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 20 |
| 61+330 vas. | K10J | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 20 |
| 61+900 vas. | K12J | Hyvinkää | Käyttöoikeus radan huoltoa varten. | Suunnitelmapartta 1400 72 5488 21 |

Y = yksityistie

KJ-tie = kevyen liikenteen väylä

31.1.2024

Rakentamisen ajaksi perustettavat oikeudet

Työn ajaksi haltuun otettavat alueet piirustusten 1400 72 5488-01 ... 140072 5488-35 mukaisesti.

Alueen yksityisten teiden rakentamiseen ja käyttöön perustetaan oikeus piirustusten 1400 72 5488-01 ... 140072 5488-35 mukaisesti.

Laskuoja-alueet laskuojia tai laskujohtoja varten

Laskuoja-alueisiin perustetaan oikeus piirustusten suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-01 ... 140072 5488-35 mukaisesti.

| Laskuoja tai laskujohto | Piirustus |
|-------------------------|---------------------|
| Laskuoja L1 | 1400 72 5488-2 |
| Laskuoja L2 | 1400 72 5488-3 |
| Laskuoja L3 | 1400 72 5488-4 |
| Laskuoja L4 | 1400 72 5488-5 |
| Laskuoja L5 | 1400 72 5488-6 |
| Laskuoja L6 | 1400 72 5488-6 |
| Laskuoja L7 | 1400 72 5488-7 |
| Laskuoja L8 | 1400 72 5488-7 |
| Laskuoja L9 | 1400 72 5488-8 |
| Laskuoja L10 | 1400 72 5488-9 |
| Laskuoja L11 | 1400 72 5488-10 |
| Laskuoja L12 | 1400 72 5488-12 |
| Laskuoja L13 | 1400 72 5488-13 |
| Laskuoja L14 | 1400 72 5488-20 |
| Laskuoja L15 | 1400 72 5488-20 |
| Laskuoja L16 | 1400 72 5488-20 |
| Laskuoja L17 | 1400 72 5488-21 |
| Laskuoja L18 | 1400 72 5488-21 |
| Laskuoja L19 | 1400 72 5488-22 |
| Laskuoja L20 | 1400 72 5488-23 |
| Laskuoja L21 | 1400 72 5488-25 |
| Laskuoja L22 | 1400 72 5488-25..26 |
| Laskuoja L25 | 1400 72 5488-28 |
| Laskuoja L26 | 1400 72 5488-29 |
| Laskuoja L27 | 1400 72 5488-29 |
| Laskuoja L28 | 1400 72 5488-30 |

Tasoristeykset

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan

31.1.2024

Tasoristeysten yksityistiejärjestelyt

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan

Yksityisteitä koskevat muut järjestelyt

| Rata-km | Tunnus/tie | Pituus [m] | Leveys [m] | Päällyste | Piirustus/huomautus |
|---------|-------------------|------------|-------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| 49+600 | Y1 Virtalantie | 291 | 4,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 04 |
| 51+740 | Y1J Hamburgintie | 84 | 4,00 | kestopäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 07 |
| 51+740 | Y3 Hamburgintie | 50 | 4,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 07 |
| 51+680 | Y2 Mäntymäentie | 99 | 4,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 07 |
| 52+840 | Y4 | 1163 | 5,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 07..08 |
| 52+920 | Y5 Siltalantie | 699 | 4,50-5,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 08..09 |
| 53+510 | Y6 | 398 | 4,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 09 |
| 54+010 | Y7 | 162 | 4,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 10 |
| 55+780 | Y8 | 110 | 3,00 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 12..13 |
| 67+630 | Y9 Kuuselantie | 35 | 4,00 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 29 |
| 61+400 | Y10 Radanvarsitie | 2425 | 5,00 / 3,50 | sorapäällyste + kestopäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 20..24 |
| 62+215 | Y11 Rajakorventie | 60+165 | 3,50 / 5,00 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 21..22 |
| 62+230 | Y12 Rajakorventie | 395 | 4,00 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 22 |

31.1.2024

| Rata-km | Tunnus/tie | Pituus [m] | Leveys [m] | Päällyste | Piirustus/ huomautus |
|---------|-------------------|------------|------------|-----------------------------------|---|
| 63+810 | Y13 Monninlinja | 408 | 4,50 | kestopäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 24 |
| 63+960 | Y14 Rajalantie | 570 | 5,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 24..25 |
| 66+600 | Y15 Lepolankuja | 1660 | 6,00 | kestopäällyste + sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 28..30 |
| 66+735 | Y16 Rajalantie | 30 | 6,50 | kestopäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 28 |
| 67+080 | Y17 Niittykuja | 60 | 4,00 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 29 |
| 61+340 | K9J | 130 | 4,00 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 20 |
| 61+400 | K10J | 60 | 3,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 20 |
| 61+350 | K11J | 20 | 3,50 | sorapäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 20 |
| 61+890 | K12J Jokelanpolku | 145 | 3,00 | kestopäällyste | Suunnitelmakartta 1400 72 5488 21 |

Y-tie = yksityistie

KJ-tie = kevyenliikenteen väylä

Päätöksellä perustetaan tarvittavat oikeudet ennestään oleviin yksityisiin teihin.

Valtio rakentaa liittymät ja korvaavat yksityiset tiet sekä katkaisee päätöksen vastaiset liittymät kustannuksellaan. Liittymät katkaistaan, kun korvaavat yhteydet on järjestetty.

31.1.2024

Maantiet

| Tie ja paaluväli | Pituus [km] | Peruspoikkileikkaus | Päällyste | Huom. / piirustus |
|---|-------------|---|----------------|---|
| Mt 143 Hyvinkään pohjoinen kehätie | | | | |
| M2 0 - 260 | 0,260 | Kokonaisleveys 10,0 m Ajourata 7,0 m Ajokaistoja 1+1 | Kestopäällyste | Piirustukset 1400-72-5488-21 1400-73-5533-1 |
| Mt 11513 Palopuro - Haapasaari (M1) | | | | |
| Maantiehen 11513 kuuluvana jalkakäytävä ja pyörätie | | | | |
| 0 - 70 | 0,070 | Kokonaisleveys 3,5 m Päällysteleveys 3,0 m Erillinen oikealla | Kestopäällyste | Piirustus 1400-72-5488-9 1400-73-5532-1 |
| Mt 13807 Monni | | | | |
| M3 30 - 180 | 0,150 | Kokonaisleveys 7,0 m Ajourata 6,0 m Ajokaistoja 1+1 | Kestopäällyste | Piirustukset 1400-72-5488-24 1400-73-5533-1 |

Maanteiden sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden peruspoikkileikkaukset piirustusten mukaisesti.

Maanteiden sekä jalkakäytävien ja pyöräteiden korkeusasema pituusleikkausten mukaisesti

Tiealue

Maantien 1421 (Jokelantie) tiealueeksi muuttuvat rautatiealueet sekä muiden maanteiden tiealueet suunnitelmakarttojen mukaisesti.

Maantiealueen ulkopuoliset maankäyttörajoitukset

Maanteiden 143, 11513 ja 13807 suoja-alue ulotetaan 20 metrin etäisyydelle ajoradan keskilinjasta.

Maanteiltä katkaistavat yksityisten teiden liittymät ja maatalousliittymät sekä niiden korvaavat yhteydet

Päätöksellä katkaistaan maantien 1421 yksityistien liittymä taulukon mukaisesti. Liittymä katkaistaan, kun korvaava yhteys on toteutettu.

31.1.2024

| Katkaistava liittymä | | Korvaava yhteys maantieltä | Huom. / Piirustus |
|----------------------|---------------------|----------------------------|---|
| Liittymän tunnus | Liittymän sijainti | | |
| Hamburgintie | Rata KM 51+735 vas. | M1 - Y5 - Y4 | Jalankulku ja pyöräily sekä huoltoajo sallitaan edelleen 1400-72-5488-7, 1400-72-5487-1 |

Valtio rakentaa korvaavat yksityiset tiet sekä katkaisee päätöksen vastaisen liittymän kustannuksellaan.

Sillat

Sillat suunnitelmakarttojen 1400 72 5488-01 ... 140072 5488-35, pituusleikkausten 1400 72 5489-01 ... 140072 5489-31 ja alla olevan taulukon sekä ympäristöpiirustuksen 1400 73 5582 mukaisesti.

| Rata-km / Sijainti | Siltatunnus ja nimi | Tyyppi | Vapaa alikulkukorkeus | Hyötyleveys | Piirustus |
|--------------------|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| 49+686 | Takojan alikäytävä | laattakehäsilta | 3,2 m | 11,5+12,1 m | 4032 AK 20695 911 |
| 51+735 | Hamburgintien alikäytävä | ulokelaattasilta/kehäsilta | 3,2 m | 11,1+10,9 m | 4032 AK 20696 911-912 |
| 53+500 | Palopuron alikulkusilta | jännitetty ulokelaattasilta | 4,6 m | 11,5+11,2 m | 4032 AKS 20697 911 |
| 55+945 | Pikkusuon alikäytävä | jatkuva ulokelaattasilta | 3,2 m | 10,8+11,2 m | 4032 AKS 20698 911 |
| 57+128 | Eteläisen Kehäkadun alikulkusilta | jatkuva laattasilta | 4,8 m | 10,5+11,9 m | 4032 AKS 20699 911 |
| 57+617 | Martin aaloppi | jännitetty ulokelaattasilta | 3,2 m | 22,4 m | 4032 AK 20700 911 |
| 60+539 | Paavolan alikäytävä | kehäsilta | 2,5 m | 28,45 m | 4032 AK 20703 911 |
| 60+994 | Pohjoisen yhdyntien alikulkusilta | jatkuva ulokelaattasilta | 4,8 m | 7,2 + 23,76...24,07 m | 4032 AKS 20704 911 |
| 61+338 | Antinsaaren alikäytävä | laattakehäsilta | 3,2 m | 25,3+7,2 m | 4032 AK 20705 911 |
| 62+049 | Rajakorven alikulkusilta | jännitetty jatkuva laattasilta | 7,2 m | 11,9+7,2 m | 4032 AKS 20706 911 |
| 63+742 | Monnin alikulkusilta | jännitetty ulokelaattasilta | 4,6 m | 7,2 + 7,2 m | 4032 AKS 20707 911 |

31.1.2024

| | | | | | |
|--------|----------------------------------|--------------------------------|--------|---------|---------------------------|
| 65+700 | Monnin rautatieristeys-silta | jännitetty jatkuva palkkisilta | 7,2 m | 7,4 m | 4032 RRS 20708 911-912 |
| 69+721 | Riihimäen ratapihan risteyssilta | jännitetty uloke-laattasilta | 5,75 m | 25,5 m | 4032 RS 20710 911-912 |
| 70+922 | Vantaanjoen ratasilta | jännitetty uloke-laattasilta | 2,4 m | 43,86 m | 4032 RS 20711 911 |

Tunneli

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan

Tukimuurit

Toimenpiteiden tyyppi, tukimuurien sijainti ja korkeudet suunnitelmakarttojen, poikkileikkausten ja alla olevan taulukon mukaisesti.

| Rata-km, vas./oik. | Tukimuurin tunnus | Piirustus |
|---------------------|----------------------------|--------------------|
| 59+300-59+333, vas. | TM1 | 4032 YKS 20701 912 |
| 59+288-59+333, vas. | TM2 | 4032 YKS 20701 912 |
| 59+360-59+397, vas. | TM3 | 4032 YKS 20701 912 |
| 59+242-59+333, vas. | TM4 | 4032 YKS 20701 912 |
| 59+360-59+404, vas. | TM5 | 4032 YKS 20701 912 |
| 59+147-59+333, oik. | TM6 | 4032 YKS 20701 912 |
| 59+360-59+484, oik. | TM7 | 4032 YKS 20701 912 |
| 60+505-60+566, oik. | Kerkkolankadun TM | - |
| 60+958-60+973, oik. | Pohjoisen yhdystien AKS TM | 4032 AKS 20704-911 |
| 69+670-69+700, oik | Riihimäen RRS TM1 | 4032 RS 20710-911 |
| 69+745-69+780, vas | Riihimäen RRS TM2 | 4032 RS 20710-911 |

Meluntorjuntatoimenpiteet

Toimenpiteiden tyyppi, esteiden sijainti ja korkeudet suunnitelmakarttojen, poikkileikkausten ja alla olevan taulukon sekä suunnitelman 4032 L 20694 mukaisesti.

| Rata-km, vas./oik. | Esteen tunnus ja tyyppi | Korkeus radan korkeusviivasta | Piirustus/huom. |
|--------------------|-------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 47980-48075 oik | M1, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehti 1 |
| 48080-48180 oik | M2, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 1 ja 2 |
| 48180-48230 oik | M3, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 2 |
| 48230-48500 oik | M4, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehti 2 |
| 48150-48460 vas | M5, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehti 2 |
| 49170-49930 vas | M6, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehti 3 |

31.1.2024

| | | | |
|-----------------|-----------------|-----------|--|
| 49915-50170 vas | M7, meluseinä | 3 – 5,5 | 1400 72 5488, lehti 4. Meluste rataleikkauksen päällä, esteen korkeus maanpinta + 2 m. |
| 50160-50360 vas | M8, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 4 ja 5 |
| 49850-49970 oik | M21L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 4 |
| 51440-51590 oik | M22L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 6 |
| 51540-51700 vas | M23L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehdet 6 ja 7 |
| 51740-51900 oik | M24L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 7 |
| 52130-52600 vas | M9, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 7 ja 8 |
| 52580-52920 vas | M10, meluseinä | 2,5 – 5,5 | 1400 72 5488, lehti 8. Meluste rataleikkauksen päällä, esteen korkeus maanpinta + 2 m. |
| 52880-53010 vas | M11, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 8 ja 9 |
| 53880-54020 oik | M25L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 10 |
| 55940-57800 oik | M12, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehdet 13 – 15 |
| 57800-58370 oik | M13, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehdet 15 ja 16 |
| 56550-57150 vas | M14, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 14 |
| 57150-58530 vas | M15, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 14 – 16 |
| 58800-58950 oik | M16, meluseinä | 5,5 – 9 | 1400 72 5488, lehti 17. Meluste rataleikkauksen päällä, esteen korkeus maanpinta + 2 m. |
| 59470-60150 vas | M17, meluseinä | 6 – 11 | 1400 72 5488, lehdet 18 ja 19. Meluste rataleikkauksen päällä, esteen korkeus maanpinta + 2 m. |
| 60200-61670 vas | M18, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 19 ja 20 |
| 62360-62570 vas | M26L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 22 |
| 63840-64030 oik | M27L, meluseinä | 2 – 3,5 | 1400 72 5488, lehti 24. Meluste rataleikkauksen päällä, esteen korkeus maanpinta + 2 m. |
| 63960-64200 vas | M28L, meluseinä | 2,5 | 1400 72 5488, lehdet 24 ja 25. Meluste rataleikkauksen päällä, esteen korkeus maanpinta + 2 m. |
| 64400-64620 oik | M30L, melukaide | 1,2 | 1400 72 5488, lehti 25 |
| 65000-65300 oik | M19, meluseinä | 3 | 1400 72 5488, lehti 26 |
| 68600-69860 vas | M20, meluseinä | 2 | 1400 72 5488, lehdet 31 – 33 |

Runkomeluntorjuntatoimenpiteet

Runkomelueristys toteutetaan uusille raiteille niillä osuuksilla, joilla raiteet perustetaan kalliolle tai jäykille maalajeille sekä pohjanvahvistuksellisia toimenpiteitä sisältäville osuuksille yhteensä 11 kilometrin matkalle. Vaimennus tehdään uusien raiteiden alle asennettavalla vaimennusmatolla.

31.1.2024

Tärinätorjuntatoimenpiteet

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

Rautatiealueelta purettavat rakennukset

| Kunta | Kiinteistön numero | Kiinteistön sijainti | | | Purettavien rakennusten määrä | Huom. / piirustus |
|-----------|--------------------|----------------------|--------|-------------|-------------------------------|----------------------|
| | | Tie | paalu | oik. / vas. | | |
| Tuusula | 858-405-3-612 | - | 49+630 | oik | 2 kpl | 1400-72-5488-4 |
| Hausjärvi | 86-871-1-1 | - | 64+000 | oik | 2 kpl | 1400-72-5488-24 |
| Hausjärvi | 86-420-1-10 | - | 66+560 | oik | 2 kpl | 1400-72-5488-28 |
| Hausjärvi | 86-401-1-775 | - | 67+000 | vas | 1 kpl | 1400-72-5488-28...29 |
| Riihimäki | 694-871-1-1 | - | 67+650 | vas | 1 kpl | 1400-72-5488-29 |

Lunastuksen laajentaminen

Rautatiestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten poistaminen tai vähentäminen on arvioitu huomattavan suuriksi seuraavien kiinteistöjen arvoon nähden ja kiinteistöt lunastetaan.

Lunastettavalla kiinteistöllä ylittyvät melun ohjearvot sekä nykytilanteessa että ennustetilanteessa. Melun ohjearvot eivät ole saavutettavissa kohtuullisin meluntorjuntatoimenpitein, sillä kiinteistön asuinrakennus sijaitsee hyvin lähellä rataa. Lisäksi kiinteistön omistaja on itse toivonut lunastusta omassa muistutuksessaan.

| Kunta | Kiinteistön numero | Rata-km, vas./oik. | Lunastuksen syy | Huom. / piirustus |
|-----------|--------------------|--------------------|-----------------|----------------------|
| Hausjärvi | 86-401-1-438 | 64+200 vas | Meluhaitta | 1400-72-5488-24...25 |

Pohjaveden suojaus

Ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan.

31.1.2024

Tällä hyväksymisesityksellä esitetään korvattavaksi

Tällä hyväksymisesityksellä esitetään korvattavaksi Väyläviraston ratasuunnitelman " Pasila-Riihimäki välityskyvyn nostaminen 2. vaihe; Järvenpää, Tuusula, Hyvinkää, Hausjärvi, Riihimäki " hyväksymispäätös TRAFICOM/272275/05.02.03.02/2021 seuraavilta osin:

- Aiemman suunnitelman rautatiealue, raiteisto, huoltotiejärjestelyt, kuivatusjärjestelyt, siltojen järjestelyt sekä meluntorjunta välillä 47+937 – 49+600 sekä 60+960 – 66+800. Uudet järjestelyt on esitetty suunnitelmakartoilla 1400 72 5488-01 ... 1400 72 5488-35

HYVÄKSYMISESITYKSEN INFORMATIIVINEN OSA

Haltuunotto

Rautatie- ja maantietarkoituksiin tarvittavat alueet ja oikeudet otetaan radanpitäjän haltuun ratatoimituksessa pidettävässä haltuunottokatselmuksessa. Haltuunotto antaa radanpitäjälle säädetyt oikeudet käyttää alueita ja oikeuksia ratasuunnitelmassa osoitettuihin tarkoituksiin.

Huoltoteinä käytettävät katualueet, joista sovitaan kuntien kanssa erikseen

Suunnitelmassa ei ole osoittamattomia huoltotiekäyttöön tarkoitettuja nyk. katuja.

Katusuunnitelmalla hyväksyttävä silta, katu tai muu rakenne

Urakankatu, osa Riihimäenkatu – Kauppalankatu, katusuunnitelman muutos, piirustusnumero 21025-200, Hyvinkää.

| Rata-km | Siltatunnus ja nimi | Tyyppi | Radan alikulkukorkeus | Hyödyllinen leveys | Piirustus |
|---------|---------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| 59+347 | Urakankadun ylikulkusilta | jännitetty palkkisilta | 7,2m | 27,0 m | 4032 YKS 20701 911 |
| 59+347 | Urakankadun akk | laattakehäsilta | - | 27,0m | 4032 AKK 20702 911 |

Kustannukset

Koko ratasuunnitelmaosuuden kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 314,6 milj. euroa MAKU-indeksillä 130 (2015=100). Johtojen ja laitteiden omistajien kustannuksiksi on arvioitu 2,9 milj. euroa.

Vastuut ja veloitteet

Takojan alikäytävään liittyvän yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän K1J sekä sen hulevesijärjestelmän mukaan lukien hulevesipumppaamo kunnossapidosta vastaa Uudenmaan ELY-keskus.

31.1.2024

Hamburgintien alikäytävään liittyvän yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän Y1J varustetun kunnossapidosta vastaa tiekunta.

Pikkusuon alikäytävään liittyvän yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän K2J kunnossapidosta vastaa Hyvinkään kaupunki.

Martin aalloppi -alikäytävään liittyvän yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän K3J kunnossapidosta vastaa Hyvinkään kaupunki.

Urakankadun alikulkukäytävään liittyvän yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän K4J ja sen hulevesijärjestelmän mukaan lukien hulevesipumppaamo kunnossapidosta vastaa Hyvinkään kaupunki.

Paavolan alikäytävään liittyvän yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän K7J Kerkkolan-kuja hulevesijärjestelmiseen kunnossapidosta vastaa Hyvinkään kaupunki.

Yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän K8J kunnossapidosta hulevesijärjestelmiseen vastaa Hyvinkään kaupunki.

Yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien K5J, K6J, K9J-K11J vastaa Hyvinkään kaupunki.

Kuulemismenettely

Suunnitelman laatimisen käynnistämisestä on kuulutettu Väyläviraston verkkosivuilla 10.3.2020. Kuulutus on lisäksi julkaistu seuraavissa lehdissä; Aamuposti 11.3.2020, Keski-Uusimaa 11.3.2020 ja Keski-Uusimaa viikko 11.3.2020. Kuulutuksesta on ilmoitettu Tuusulan kunnan, Hyvinkään kaupungin, Hausjärven kunnan, Riihimäen kaupungin sekä Uudenmaan ELY-keskuksen verkkosivuilla.

Suunnitelmaa laadittaessa on maanomistajille ja muille asianosaisille sekä niille, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin suunnitelma saattaa vaikuttaa, varattu tilaisuus mielipiteen lausumiseen asiasta.

Poikkeusoloissa hankkeesta on pidetty yleisötilaisuudet Teamsissa. Tuusulan ja Hyvinkään asukkaille 27.5.2021 sekä Hausjärven ja Riihimäen asukkaille 3.6.2021.

Kutsu vuorovaikutukseen on julkaistu Väyläviraston verkkosivujen sekä ELY:n ilmoitustaululla 14.5.2021. Vuorovaikutuksesta on ilmoitettu myös ratasuunnitelmaa koskevien kuntien/kaupunkien ilmoitustauluilla.

Hankkeen vuorovaikutuksen yleisötilaisuuksista on ilmoitettu myös lehdissä Aamupostissa su 16.5.2021, Keski-Uusimaa viikossa 19.5.2021 ja Keski-Uusimaassa 19.5.2021.

31.1.2024

Suunnitelmasta on pyydetty kuntien, maakuntien, ELY-keskusten, vastuumuseoiden sekä muiden viranomaisten ja sidosryhmien lausunnot. Lisäksi niille, joiden oikeutta tai etua suunnitelma koskee, on varattu tilaisuus muistutuksen tekemiseen. Suunnitelman nähtäville asettamisesta on ilmoitettu kirjeitse niille kiinteistön omistajille, joiden kiinteistöä suunnitelman mukaan lunastetaan aluetta, joiden kiinteistön alueelle muodostuu suoja- tai näkemäalue, joiden kiinteistön alueeseen perustetaan muu oikeus (tieoikeus, laskuoja) tai joiden kiinteistö rajoittuu rautatiealueeseen. Kiinteistön omistaja- ja osoitetiedot on selvitetty Maanmittauslaitoksen ylläpitämästä kiinteistörekisteristä. Yritysten ositetiedot on selvitetty yritystietojärjestelmästä. Koska nämä rekisterit ovat virallisia tietokantoja, pitää Väylävirasto tekemäänsä selvitystä riittävänä.

Suunnitelma oli nähtävillä Väyläviraston verkkosivuilla ajalla 13.6.-21.7.2023 Nähtävilläoloaika oli normaalia pidempi, sillä aineistosta korjattiin lunastusluettelossa ollut virhe 21.6.2023. Korjattu aineisto oli täten nähtävillä vaaditun nähtävilläoloajan.

Suunnitelma oli uudelleen nähtävillä Väyläviraston verkkosivuilla ajalla 25.8.-25.9.2023, sillä suunnitelmasta ei oltu virheen vuoksi ilmoitettu Tuusulan kunnan ilmoitustaululla alkuperäisen nähtävilläolon aikana. Uudesta nähtävilläolosta ilmoitettiin Tuusulan kunnan ilmoitustaululla.

Suunnitelman nähtävilläolon jälkeen tehty suunnitelmamuutos kiinteistön 86-401-1-438 lunastuksen laajentamisesta sekä kyseistä kiinteistöä suojanneen meluesteen ME29 poistamisesta on esitelty erikseen asianosaisille.

Suunnitelman nähtävilläolon jälkeen tehty suunnitelmamuutos laskuojan L23 sijainnin muuttamisesta sekä siitä aiheutuneesta rautatiealueen laajenemisesta on esitelty erikseen asianosaisille.

Asianosaisilla on ollut näytön yhteydessä mahdollisuus jättää uusi muistutus muutetusta suunnitelmasta.

Muistutukset

Suunnitelmasta on tehty 18 muistutusta. Muistutuksista 12 kappaletta on jätetty Hyvinkään kaupungin alueella, 8 kappaletta Hausjärven kunnan alueella ja 2 kappaletta Riihimäen kaupungin alueella. Osa muistutuksista on koskenut useamman kuin yhden kunnan aluetta.

Nähtävilläolon jälkeisistä suunnitelmamuutoksista on saatu näyttötodistukset 5 kappaletta. Yksi asianosaista on jättänyt muistutuksen muuttuneesta suunnitelmasta.

1. **Muistuttajat A** ovat muistutuksessaan vaatineet, että

a. kiinteistöiltä tulee olla hankkeen rakentamisen aikana mahdollisuus puunkuljetuksiin radan huoltotietä pitkin

b. raskaan liikenteen tulee voida hankkeen rakentamisen aikana kulkea radan huoltotietä pitkin välillä Hamburgintie – Siltalantie. Pelastusajoneuvojen tulee voida käyttää yhteyttä maksutta.

31.1.2024

- c. kiinteistöllä sijaitsevalle kanalalle sekä muille alueen kiinteistöille tulee olla mahdollista liikennöidä raskaan liikenteen kuljetuksilla koko hankkeen rakentamisen ajan maksutta
 - d. muistuttajan kiinteistöllä tulisi suorittaa melumittaukset sekä suunnitelmiin lisätä meluste kiinteistön kohdalle, sillä kiinteistöllä sijaitsevassa tallirakennuksessa on tarkoitus harjoittaa taideleiritoimintaa, jota tulisi suojata melulta
 - e. väliaikaisena ratkaisuna tulisi radan huoltotie parantaa siten, että sillä liikennöiminen olisi turvallisempaa.
- Lisäksi muistuttaja tiedustelee hankkeen aikataulua ja ilmoittaa, että uudet tieyhteydet tulisi rakentaa mahdollisimman pian

Hyvinkään kaupunki on todennut, että

Työnaikaisista liikennejärjestelyistä vastaa hankkeen rakennuttaja.

Uudet raiteet sijoittuvat Jokelan ja Hyvinkään välille radan itäpuolelle nykyisen huoltotien päälle. Ratasuunnitelmassa on esitetty uusi yksityistieyhteys Hamburgintieltä Siltalantien kautta Haapasaarentien alikulkuun.

Hyvinkään kaupunki esittää, että ratasuunnitelmassa esitetyt uudet yksityistiejärjestelyt, jotka korvaavat nykyisen huoltotien, toteutettaisiin mahdollisimman nopeasti heti hankkeen ensimmäisenä vaiheena.

Melutarkastelun perusteella tilanne Mäntymäen tilalla ei muutu nykyisestä uusien raiteiden rakentamisen myötä

Väylävirasto toteaa, että

a. Radan huoltotieltä on yhteys kyseisille kiinteistöille ja mahdollista järjestää kulku myös rakentamisen aikana, mutta yleistä läpikulkua ei huoltotiellä sallita.

b. Ratasuunnitelmalla ei muuteta nykyisen huoltotien käyttöoikeuksia tai huoltotien käytöstä perittäviä maksuja.

c. Ratasuunnitelmalla ei muuteta nykyisen huoltotien käyttöoikeuksia tai huoltotien käytöstä perittäviä maksuja. Raskas liikenne voi siirtyä käyttämään hankkeessa rakennettavaa yksityistietä, kun se valmistuu.

d. Ratasuunnitelman meluntorjunnan mitoitus perustuu melumallinnukseen, sillä se antaa pistemäisiä melumittauksia paremman kuvan koko hankealueen melusta sekä mahdollistaa melun mallintamisen myös ennustetilanteessa, jossa uudet raiteet on rakennettu. Tämän vuoksi Väylävirasto ei tee ratasuunnitelman yhteydessä melumittauksia. Melumallinnuksen mukaan kiinteistöllä sijaitseva asuinrakennus ei sijoitu melun ohjearvot ylittävälle alueelle, joten meluntorjuntaa ei ole esitetty. Ratasuunnitelmassa meluntorjuntaratkaisu on kohtuullistettu huomioiden meluntorjunnan kustannukset ja sillä saavat hyödyt. Yksittäisiä kiinteistöjä ei ole tällä perusteella voitu suojata. Melusuojaus on kohdennettu ratasuunnitelma-alueella asuinrakennuksiin ja kouluihin.

e. Ratasuunnitelma ei sisällä nykyisen huoltotien parantamistoimenpiteitä, sillä se tulee jäämään uusien raiteiden alle. Korvaava kulkuyhteys Y4 ja Siltalantie Y5 kautta esitetään ratasuunnitelmassa.

Hyväksytyyn ratasuunnitelman lisäksi hanke tarvitsee rahoituksen, ennen kuin rakentaminen voidaan käynnistää. Hanke kuuluu Väyläviraston investointiohjelman koriin 1A,

31.1.2024

mutta rahoituksesta ei ole vielä mitään päätöksiä. Aikataulua hankkeen käynnistymiselle on täten vaikeaa antaa.

2. Muistuttaja B on muistutuksessaan vaatinut, että Hamburgintien alikulku tulisi säilyttää ajoneuvoliikenteen käytössä sekä parantaa siten, että suuretkin ajoneuvot voisivat käyttää alikulkua. Muistuttajan mukaan uusi yhteys yksityisteiden Y4, Siltalantien Y5 sekä Haapasaarentien kautta aiheuttaa kohtuutonta kiertohaittaa sekä ylläpitokustannuksia asukkaille. Muistuttaja esittää, että Hamburgintien liittymän ajoneuvoilta sulkemisen sijaan tulisi Jokelantielle tehdä hidastetöyssyt.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että

Yksityisteiden liittymistä maanteihin sekä liittymien toimivuudesta ja liikenneturvallisuudesta vastaa Uudenmaan ELY-keskus. Samoin Uudenmaan ELY-keskus päättää maantielle tehtävistä liikenteen rauhoittamistoimenpiteistä.

Nykyisen Hamburgintien alikulun parantaminen raskaiden ajoneuvojen käyttöön ei ole teknisesti mahdollista

Väylävirasto toteaa, että Hamburgintie suljetaan ajoneuvoliikenteeltä, sillä Hamburgintien liittymä Jokelantielle on hyvin haasteellisessa paikassa. Hamburgintien liittymisnäkemät Jokelantielle ovat riittämättömiä Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan, minkä vuoksi ajoneuvoliikennettä ei enää sillan kautta sallita. Alikulkua ei voitaisi myöskään parantaa niin, että isot ajoneuvot mahtuisivat sen kautta kulkemaan alentamatta Jokelantien tausta.

Nykyistä alikulkua ei voitaisi parantaa sellaiseksi, että suuret ajoneuvot mahtuisivat siitä kulkemaan. Myöskään radan huoltotien käyttäminen alueen suuriin kuljetuksiin on haasteellinen ratkaisu, josta koituu kustannuksia niille kiinteistöille, jotka joutuvat käyttämään huoltotietä kuljetuksiinsa. Ratatoimituksessa voi hakea korvauksia lisääntyvistä yksityistien kunnossapitokuluista. Uudenmaan ELY-keskukselta saadun tiedon mukaan liittymää ei pidä käyttää edes kiinteistöjen huoltotarkoituksessa sen turvallisuuspuutteiden vuoksi ja esim. roska-autot voivat käyttää uutta radan suuntaista yksityistietä Y4. Jokelantiellä on kyseisen liittymän kohdalla 60 km/h- nopeusrajoitus, mikä ei mahdollista töyssyjen käyttöä. Töyssyjä käytetään pääasiassa tapauskohtaisesti keskusta-alueilla ja erityiskohteissa, kuten koulujen läheisyydessä, missä ajetaan pienemmillä nopeuksilla.

3. Muistuttaja C on muistutuksessaan vaatinut, että radan ja asuinalueen väliin tulisi rakentaa meluste. Lisäksi muistuttaja vaatii että radan alikulut tulisi uudistaa sellaisiksi, että myös suuret ajoneuvot mahtuvat niiden ali radan itäpuolelle.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että ratasuunnitelmassa on esitetty paaluvälille 52+600 – 52+880 kv+3 metriä korkea meluseinä radan länsipuolelle. Muilta osin Palopuron taajaman kohdalla meluseinän korkeus on kv+2 metriä. Kaupunki esittää lausunnossaan, että Palopuron taajaman kohdalla meluseinän korkeus olisi koko matkalta kv+3 metriä

31.1.2024

Suuria ajoneuvoja varten on olemassa nykyinen Haapasaarentien alikulkukäytävä, josta ratasuunnitelmassa on esitetty uusi yksityistieyhteys Siltalantien kautta Hamburgintielle

Väylävirasto toteaa, että kyseessä olevan asuinalueen kohdalle, radan länsipuolelle on esitetty ratasuunnitelmassa meluseinä, jonka korkeus on määritelty meluselvityksen perusteella siten, että sillä on saavutettavissa teknistaloudellisesti paras suojaustaso. Muistuttajan kiinteistöä lähimmät alikulut ovat etelän suuntaan Hamburgintien alikulku ja pohjoiseen Palopuron alikulku. Hamburgintien alikulusta suuret ajoneuvot eivät nykyisin mahdu ajamaan. Lisäksi yhdessä ELY-keskuksen kanssa on todettu Hamburgintien liittymän Jokelantiellä olevan vaarallinen. Tämän vuoksi Hamburgintien alikulku suljetaan kokonaan ajoneuvoliikenteeltä, jolloin se jää vain kävelyn ja pyöräilyn yhteydeksi. Liikenne ohjataan uutta yksityistietä Y4 sekä parannettavaa Siltalantietä Y5 pitkin Palopuron alikulkuun (alikulukorkeus 4,6 m) Haapasaarentielle, josta suuretkin ajoneuvot mahtuvat kulkemaan.

4. Muistuttaja D on muistutuksessaan vaatinut, että radan ja asuinalueen väliin, radan länsipuolelle tulisi rakentaa meluste. Muistuttaja toteaa raideliikenteen häiritsevän alueen internetyhteyksiä, televisiosignaaleja sekä aiheuttavan melua.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että ratasuunnitelmassa on esitetty paaluvälille 52+600 – 52+880 kv+3 metriä korkea meluseinä radan länsipuolelle. Muilta osin Palopuron taajaman kohdalla meluseinän korkeus on kv+2 metriä. Kaupunki esittää lausunnossaan, että Palopuron taajaman kohdalla meluseinän korkeus olisi koko matkalta kv+3 metriä

Väylävirasto toteaa, että kyseessä olevan asuinalueen kohdalle on esitetty ratasuunnitelmassa meluseinä, jonka korkeus on määritelty meluselvityksen perusteella siten, että sillä on saavutettavissa teknistaloudellisesti paras suojaustaso. Lisäraiteilla ei arvioida olevan vaikutusta televisio- tai internetverkkoihin.

5. ja 6. **Muistuttajat E** ovat muistutuksissaan vaatineet, että suunnitelmaan sisällytettäisiin meluste radan länsipuolelle kilometrivälille 51+700-54+150.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että Palopuron alueen meluntorjunta sekä radan itä- ja länsipuolella sijaitsevien kiinteistöjen osalta tulee toteuttaa ja esitettyjä melusteita parantaa siten, ettei melumallinnuksissa nyt esitettyjä päiväajan yli 60 dB keskiäänitason tai yöajan yli 55 dB keskiäänitason ylityksiä esiinny asuinrakennusten piha-alueilla missään olosuhteissa.

Väylävirasto toteaa, että muistuttajan esittämälle kilometrivälille sijoittuu suunnitelmassa melusteita radan länsipuolella yhtäjaksoisesti välille 52+130-53+010. Melusteet sijoituvat sellaisiin kohtiin, joissa on kohtalaisen tiiviisti melusuojuksesta hyötyviä asuinrakennuksia. Väyläviraston näkemyksen mukaan esitetyllä meluntorjunnan laajuudella saavutetaan tehokas suojausvaikutus.

31.1.2024

7. **Muistuttaja F** on muistutuksessaan vaatinut, että radan ja asuinalueen väliin, radan länsipuolelle tulisi rakentaa meluste. Muistuttaja toteaa raideliikenteen häiritsevän alueen internetyhteyksiä sekä aiheuttavan melua. Muistuttaja toivoo, että aita rautatiealueen rajalla voisi vähentää luvatonta rautatiealueella kulkemista.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että Palopuron alueen meluntorjunta sekä radan itä- ja länsipuolella sijaitsevien kiinteistöjen osalta tulee toteuttaa ja esitettyjä melusteita parantaa siten, ettei melumallinuksissa nyt esitettyjä päiväajan yli 60 dB keskiäänitason tai yöajan yli 55 dB keskiäänitason ylityksiä esiinny asuinrakennusten piha-alueilla missään olosuhteissa.

Päätökset rautatiealueen rajaamisesta aidalla tekee rata-alueen haltija eli Väylävirasto

Väylävirasto toteaa, että kyseessä olevan asuinalueen kohdalle on esitetty ratasuunnitelmassa meluseinä. Lisäraiteilla ei arvioida olevan vaikutusta televisio- tai internetverkkoihin.

8. ja 9. **Muistuttajat G** ovat muistutuksissaan vaatineet, että kiinteistöllä oleva lintulampi huomioidaan suunnitelmissa siten, etteivät lisäraiteet ja huoltotie tuhoa lammen aluetta. Lisäksi muistuttajat vaativat meluestettä kiinteistön kohdalle.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että Palopuron alueen meluntorjunta sekä radan itä- ja länsipuolella sijaitsevien kiinteistöjen osalta tulee toteuttaa ja esitettyjä melusteita parantaa siten, ettei melumallinuksissa nyt esitettyjä päiväajan yli 60 dB keskiäänitason tai yöajan yli 55 dB keskiäänitason ylityksiä esiinny asuinrakennusten piha-alueilla missään olosuhteissa.

Kaupunki esittää, että lintulampi huomioidaan radan rakennussuunnittelussa

Väylävirasto toteaa, että lintulammen kohdalla olevaa yksityistietä (Y6) siirretään lisäraiteiden rakentamisen johdosta itään päin. Sen rakenteiden (mukaan lukien luiskat) sijoittamista tien itäpuolella sijaitsevan hulevesien varastoaltaan (lintulammen) kohdalle on vältetty, minkä johdosta tie on suunniteltu aivan radan vastapengerrakenteen kylkeen mainitulla paikalla. Tien kuivatus toteutetaan tällä osuudella osittain hulevesiviemäreihin ja salaojien, muualla kokonaan avo-ojien. Ratasuunnitelmassa meluntorjuntaratkaisu on kohtuullistettu huomioiden meluntorjunnan kustannukset ja sillä saatavat hyödyt. Yksittäisiä kiinteistöjä ei ole tällä perusteella voitu suojata. Kiinteistönomistaja voi esittää korvausvaatimuksia meluhaitasta ratatoimituksessa.

10. **Muistuttaja H** on muistutuksessaan vaatinut, että

a. Hyvinkään ja Riihimäen välistä viides raide tulisi poistaa suunnitelmasta. Jos viides raide toteutetaan, sen ei tulisi ylittää muita raiteita eritasossa Monnin rautatieristeyksillä, vaan samassa tasossa. Monnin rautatieristeyksillä on muistuttajan mukaan merkittävä vaikutus maisemaan.

b. Jos Monnin rautatieristeyksiltä on välttämätön, tulisi se toteuttaa pohjoisemmaksi, Riihimäen ratapihalle, jolloin vaikutus maisemaan on vähäisempi ja maita tarvitsisi lunastaa vähemmän

31.1.2024

c. Suunnitelmassa ei tulisi esittää varausta Monnin seisakkeelle, tai jos se on välttämätön, tulisi varauksen sijaita etelämpänä Pohjoisen Kehätien ja radan risteyskohdassa

Hyvinkään kaupunki on todennut, että ratahankkeen tavoitteena on rataosan välityskyvyn ja junatarjonnan lisääminen sekä junaliikenteen toimintavarmuuden ja täsmällisyyden parantaminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi tämänhetkinen Riihimäki – Hyvinkää – Karjaa -tavaraliikenne on perusteltua erottaa pääradan liikenteestä 5. raiteella Hyvinkäältä pohjoiseen.

Hausjärven kunta on todennut, että tulevaisuuden tarpeita varten Monnin seisakkeen, ja sen edellyttämät seikat kokonaisuudessaan tulee olla huomioituna suunnitelmassa. Monnin oikeusvaikutteisen osayleiskaavan keskeisimpiä asioita on seisakkeen sijoittuminen alueelle.

Riihimäen kaupunki on todennut, että Hankkeen ensisijaiset tavoitteet ovat rataosan välityskyvyn ja junatarjonnan lisääminen ja junaliikenteen toimintavarmuuden ja täsmällisyyden parantaminen. Hankkeen toissijainen tavoite on tavaraliikenteen kilpailukyvyn lisääminen.

Sillan rakentamisella on vaikutuksia lähimaisemaan ja -ympäristöön. Kaukomaisemaan ei kuitenkaan kohdistu kovin suuria vaikutuksia, sillä silta sijoittuu maisemallisesti kapeaan, metsien rajaamaan peltolaaksoon. Teknisten, turvallisuus- ja ulkonäköseikkojen puolesta on päädytty ratasuunnitelman ratkaisuun.

Väylävirasto toteaa, että

- a. Uusi tavararaide ja Monnin rautatieristeysilta mahdollistavat Hanko-Hyvinkää-radalta Riihimäen tavararatapihalle ja pohjoiseen kulkevan tavaraliikenteen siten, ettei pääradan matkustajaliikenteelle aiheudu häiriöitä. Tavaraliikenteen raide parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja kilpailukykyä. Ilman Monnin rautatieristeysiltaa, joutuisi tavaraliikenne risteämään muita raiteita, vähentäen niiden kapasiteettia.
- b. Monnin rautatieristeysillan tarkoituksena on, että tavarajunat pääsevät kulkemaan Hyvinkää-Hanko radalle liittyvältä, radan länsipuoliselta, tavaraliikenneraiteelta itäpuoliselle Riihimäen tavararatapihalle. Siltaa ei siis voida sijoittaa Riihimäen ratapihalle. Sillan sijainti noudattelee 2010 laadittua alustavaa yleissuunnitelmaa ja ympäristövaikutusten arviointia, joissa sillan sijainti on määritetty ottaen huomioon liikenteelliset tarpeet, ratageometrian rajoitteet (vaaka- ja pystygeometria) sekä ympäristövaikutukset. Geometrisistä rajoitteista johtuen silta ei käytännössä mahdu muualle.
- c. Ratasuunnitelmassa ei suunnitella eikä sillä hyväksytä Monnin seisaketta. Seisakkeen sijainti esitetään yleiskartalla viitteellisenä perustuen hankkeen alustavaan yleissuunnitelmaan ja ympäristövaikutusten arviointiin (2010) ja Hausjärven kunnan maankäyttösuunnitelmiin (mm. Monnin alueen tiesuunnitelmat 2019).

11. Muistuttaja I on muistutuksessaan vaatinut, että

- a. Radanvarsitie tulisi katkaista muistuttajan piha-alueen kohdalta tarpeettoman läpiajon vuoksi

31.1.2024

- b. Suljettavaksi esitetty kiinteistölle johtava toinen liittymä Radanvarsitieltä tulisi säilyttää
- c. Rajakorventien radan alittava osuus tulisi lakkauttaa tarpeettomana. Liikenteelle on muistuttajan mukaan parempi yhteys Hyvinkään suuntaan, kun Kerkkolankadun kohdalle rakennettiin liittymä Pohjoiselta Kehätieltä Rajakorventielle.
- d. Piha-alueen puuston poistojen osalta laaditaan tarkempi suunnittelu yhdessä kiinteistönomistajan kanssa, jotta maiseman muutos piha-alueella ei olisi liian suuri. Pihapuut antavat muistuttajan mukaan näkö- ja melusuojaa radalle.
- e. Peltojen salaojituksen toimivuus jatkossa turvataan

Lisäksi muistuttaja on tiedustellut hankkeen 2 ja 3 vaiheiden aikatauluja sekä tuonut esiin huolensa rakentamisen ja lisääntyvän rautatieliikenteen vaikutuksista kiinteistöllä. Muistuttaja tuo esiin, että rakentamisen aikaiset melu- ja pölyhaitat sekä mahdollinen yötyö voisivat tehdä kiinteistön asuinkelvottomaksi.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että Radanvarsitie sijaitsee Hyvinkään puoleisella osuudella Suomen valtion omistamalla maa-alueella. Tiellä ei ole merkitystä Hyvinkään kaupungin maankäyttöön tai liikenneverkkoon. Hyvinkään kaupunki ei vastusta tielle tehtäviä toimenpiteitä, mutta niistä ei saa aiheutua kaupungille kustannuksia tai velvoitteita.

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen rata-suunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvattaisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että

- a. Suunnitelmaan ei sisälly tieyhteyden katkaisemista, sillä suunnitelman sisällöstä ei synny sellaisia muutoksia tien käyttöön, joiden perusteella läpiajoliikenne lisääntyisi. Tien järjestelyistä voivat päättää myös yksityistien osakkaat.
- b. Suunnitelmaa on nähtävilläolon jälkeen päivitetty muistuttajan esityksen mukaisesti, niin että toinen tonttiliittymä säilytetään. Liittymä johtaa samaan pihapiiriin kuin rata-km 62+530 (vas) oleva T-liittymä. Liittymän säilyttämisellä ei näin ollen ole suurta vaikutusta Radanvarsitien liikennemääriin, liikenteen sujuvuuteen tai turvallisuuteen. Lisäksi ratkaisu olisi nykytilanteen mukainen. Tarkastelun perusteella tonttiliittymän pituuskaltevuudeksi tulisi n. 14 %. Liittymän pituuskaltevuus on kuitenkin myös nykytilanteessa hyvin jyrkkä (maksimi n. 13 %) eli nykytilanne ei huononisi merkittävästi. Myös näkemät toteutuisivat liittymässä eikä liittymän säilyttäminen aiheuttaisi ongelmia tieosuuden kuivatukselle. Tonttiliittymä voidaan näin ollen säilyttää.
- c. Suunnitelmaan ei sisälly tieyhteyden katkaisemista, sillä suunnitelman sisällöstä ei synny sellaisia muutoksia tien käyttöön, joiden perusteella läpiajoliikenne lisääntyisi. Tien järjestelyistä voivat päättää myös yksityistien osakkaat.

31.1.2024

- d. Poistettavat puut tarkentuvat rakentamissuunnittelussa ja niitä voidaan tarkastella yhdessä kiinteistönomistajan kanssa.
- e. Peltojen kuivatuksen toimivuus huomioidaan rakentamissuunnittelussa

Hankkeen 2. vaiheen rakentaminen on käynnissä ja sen aikatauluista tiedotetaan erikseen.

Hankkeen 3. vaiheen käynnistyminen tarvitsee hyväksytyt ratasuunnitelman lisäksi rahoituksen, ennen kuin rakentaminen voidaan käynnistää ja lunastettavien kiinteistöjen haltuunotot aloittaa. Hanke kuuluu Väyläviraston investointiohjelman koriin 1A, mutta rahoituksesta ei ole vielä mitään päätöksiä. Aikataulua hankkeelle on täten vaikeaa antaa.

Rakentamisen aikaisista haitoista voi hakea korvauksia ratatoimituksessa.

12. Muistuttaja J on muistutuksessaan vaatinut, että

- a. Meluste Me28L tulisi jatkaa muistuttajan kiinteistön kohdalla aina tontin eteläreunaan saakka meluhaittojen vähentämiseksi, sillä maastonmuodot eivät estä meluesteen jatkamista. Tontilla tehdyt melumittaukset osoittavat muistuttajan mukaan meluesteen välttämättömyyden.
- b. muistuttajan kiinteistön rautatien puoleisella rajalla kasvavat puut tulisi pyrkiä säilyttämään, sillä ne tarjoavat näköesteen radalle päin
- c. tulisi esittää konkreettiset toimenpiteet lisäraiteiden aiheuttaman tärinähaitan minimoimiseksi

Hyvinkään kaupunki on todennut, että Radanvarsitie sijaitsee Hyvinkään puoleisella osuudella Suomen valtion omistamalla maa-alueella. Tiellä ei ole merkitystä Hyvinkään kaupungin maankäyttöön tai liikenneverkkoon. Hyvinkään kaupunki ei vastusta tielle tehtäviä toimenpiteitä, mutta niistä ei saa aiheutua kaupungille kustannuksia tai velvoitteita.

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen ratasuunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvattaisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että

- a. Kohde on vaikea melunsuojauksen osalta, eikä sinne ole osoitettavissa sellaista meluntorjuntaratkaisua, jolla melun ohjearvoihin voitaisiin päästä. Meluesteen jatkamisella olisi niin huono meluntorjuntavaikutus, ettei se ole teknistaloudellisesti kohtuullinen ratkaisu. Kiinteistönomistaja voi esittää korvausvaatimuksia meluhaitasta ratatoimituksessa.
- b. Monninlinjan Y13 uuden linjauksen vuoksi voidaan joutua kaatamaan jonkin verran radan läheisyydessä kasvavaa puustoa. Sellaiset puut, joiden kaataminen ei ole välttämätöntä lisäraiteen ja yksityistien rakentamiseksi sekä näkemien turvaamiseksi, voidaan säästää.

31.1.2024

- c. Kiinteistö ei sijaitse pehmeikköalueella, joten lisäraiteiden ei arvioida muuttavan tärinätilannetta alueella.

13. **Muistuttaja K** muistutuksessaan vaatinut, että hankkeen haitallisten vaikutusten vuoksi tulisi koko tontti rakennuksineen lunastaa hankkeen toteuttamisen yhteydessä. Lunastaminen olisi muistuttajan mukaan halvempi vaihtoehto kuin melusuojauksen rakentaminen. Tällöin myös huoltotien voisi rakentaa aivan radan viereen kiinteistön kohdalla.

Muistuttajan mukaan ratahanke vaikuttaa kiinteistön arvoon laskevasti sekä muistuttajan mahdollisuuksiin elää, työskennellä ja nukkua. Ratahankkeen tärinä voisi myös ennestään vaurioittaa rakennusta.

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen rata-suunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvataisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että kiinteistön arvo on huomattavasti alhaisempi kuin kiinteistön kohdalle suunnitellun meluesteen rakentamiskustannus. Kiinteistö sijaitsee jo nyt rautatieliikenteen melualueella, eikä kiinteistön melutilannetta voida juurikaan parantaa melusuojauksilla. Näillä perusteilla Väylävirasto on muuttanut suunnitelmia siten, että muistuttajan kiinteistö lunastetaan kokonaisuudessaan. Samalla kiinteistön kohdalla kulkeva huoltotie voidaan linjata kulkemaan tarkoituksenmukaisempaa reittiä.

14. **Muistuttaja L** on muistutuksessaan tiedustellut:

- a. mitä alueiden lunastaminen käytännössä tarkoittaa ja miten se vaikuttaa elinympäristöön
- b. kuinka paljon rakentamisen aikainen raskas liikenne kuormittaa kiinteistöllä kulkevaa tietä, kuka korvaa tien kunnossapidon rakentamisen aikana ja vaikuttaako rakentamishankkeen liikenne tietä pitkin kiinteistöllä olevan huoltohallin käyttöön
- c. kuinka suuria korvauksia lunastuksista ja hankkeen aiheuttamista haitoista maksetaan
- d. miten hanke vaikuttaa kaivoveden laatuun
- e. miten hankkeella suoritettava louhinta vaikuttaa kiinteistöllä

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen rata-suunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvataisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että

- a. lunastettavat alueet siirtyvät osaksi rautatiealuetta valtion omistukseen. Alueita tarvitaan lisäraiteiden tilantarpeen vuoksi. Käytännössä tämä vaikuttaa elinympäristöön siten, että ratakäytävä levenee. Uudet raiteet mahdollistavat suuremmat liikennemäärät, jotka lisäävät rautatien haitallisia vaikutuksia kuten melua. Tämän vuoksi

31.1.2024

suunnitelmassa on käsitelty ratasuunnitelman vaikutuksia sekä mahdollisuuksia poistaa ja vähentää haitallisia vaikutuksia, kuten melua.

- b. kiinteistöllä sijaitsevalle tieyhteydelle ei esitetä ratasuunnitelmassa rakentamisen aikaista käyttöoikeutta. Jos urakoitsija haluaa tieyhteyttä käyttää, sovitaan tien käytöstä ja sen ehdoista erikseen. Vielä ei ole tiedossa, paljonko mitään huoltotietä käytetään rakentamisen aikana. Huoltoteiden käytön määrä riippuu mm. työvaiheista ja urakoitsijan tukikohtien sijainnista.
- c. sekä lunastuskorvaukset että haittakorvaukset määritetään myöhemmin ratatoimituksessa. Lunastuskorvaus perustuu alueen käypään hintaan.
- d. hankkeella ei ole arvioitu olevan vaikutuksia kaivoveden laatuun. Mikäli haitallisia vaikutuksia kuitenkin ilmenisi, voi niistä hakea korvauksia ratatoimituksessa.
- e. hankkeella suoritettavaa räjäytystyötä ja sen turvallisuutta säädellään lainsäädännössä ja ohjeissa. Tarvittaessa louhinnan vaikutusalueella sijaitseviin rakennuksiin tehdään katselmuksia ennen ja jälkeen louhintatöiden, ja mahdolliset louhintatöiden aiheuttamat vahingot korvataan.

15. **Muistuttaja M** on muistutuksessaan vaatinut, että asuinkiinteistön lunastuksesta maksetaan kyllin suuri korvaus. Lisäksi muistuttaja kysyy miksi rautatiealuetta ei olisi voitu laajentaa toiselle puolelle rataa sekä mikä hankkeen aikataulu on.

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen ratasuunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvataisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että korvaukset lunastettavista kiinteistöistä määritellään ratatoimituksessa ja ne perustuvat alueen käypään hintaan.

Hankkeessa on suunniteltu uudet raiteet molemmin puolin rataa. Muistuttajan kiinteistöä läheisin uusi raide on tavaraliikenneraide, joka johtaa radan itäpuoliselle Riihimäen tavaratarapihalle. Tämän vuoksi raiteen on oltava nykyisten raiteiden itäpuolella. Raide vaihtaa puolta suunnitelmaan kuuluvalla uudella Monnin rautatieristeyssillalla, jonka sijainnille ei ole monia vaihtoehtoja sen vaatiman tilan vuoksi. Sillan sijainti ja uusien raiteiden puolisuus on suunniteltu alustavasti hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa vuonna 2010. Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja siihen liittyvässä alustavassa yleisuunnitelmassa 2010 on määritelty sillalle soveltuva sijainti huomioiden radan liikenteelliset tarpeet, ratageometrian rajoitteet ja ympäristö.

Hyväksytyyn ratasuunnitelman lisäksi hanke tarvitsee rahoituksen, ennen kuin ratatoimitus voidaan käynnistää ja lunastettavien kiinteistöjen haltuunotot aloittaa. Hanke kuuluu Väyläviraston investointiohjelman koriin 1A, mutta rahoituksesta ei ole vielä mitään päätöksiä. Aikataulua ratatoimitukselle on täten vaikeaa antaa.

31.1.2024

16. **Muistuttaja N** on muistutuksessaan vaatinut, että kiinteistön kohdalla olevat vaihteet tulisi meluvaikutusten vuoksi siirtää toiseen kohtaan. Vaihtoehtoisesti kiinteistön kohdalla tulisi olla melueste, jos vaihteiden sijaintia ei muuteta.

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen ratasuunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvattaisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että vaihteita ei voida sijoittaa muualle, sillä raiteenvaihtopaikan on sijaittava suoralla rataosuudella, eikä raiteenvaihtopaikalle soveltuvia suoria osuuksia ole muita. Radan liikennöinti määrittelee vaihteiden sijoittelua. Melutarkastelussa vaihteiden melua lisäävä vaikutus on huomioitu. Ratasuunnitelmassa meluntorjuntaratkaisu on kohotuullistettu huomioiden meluntorjunnan kustannukset ja sillä saatavat hyödyt. Yksittäisiä melualueella sijaitsevia kiinteistöjä ei ole tällä perusteella voitu suojata.

17. **Muistuttaja O** on muistutuksessaan vaatinut, että suunnitelman laskuojan 24 sijaan tulisi vedet ohjata rautatiealueen ja muistuttajan kiinteistön rajalla kulkevaan radan sivuojaan. Tällöin laskuoja ei turhaan pirstoisi viljelysmaata. Sivuojaan syventämisestä kiinteistön kohdalla jäävät massat voisi jättää muistuttajan kiinteistölle, josta hän voisi ne siirtää omiin tarpeisiinsa.

Riihimäen kaupunki on todennut, että Mikäli muistutuksen 17 ehdotus on toteutettavissa, ei Riihimäen kaupungilla ole mitään ehdotusta vastaan.

Väylävirasto toteaa, että suunnitelmassa esitetty laskuojan sijainti on laskuojan nykyinen sijainti. Rautatiealueen leventyessä jää rautatiealueen ja laskuoja-alueen väliin hankalasti hyödynnettävä maa-ala.

Nykyinen kiinteistön ja radan välinen sivuoja jää uuden raiteen ja huoltotien alle. Huoltotien länsipuolelle kiinteistön reunaan on mahdollista kaivaa uusi syvämpi sivuoja, korvaamaan muistuttajan kiinteistön halkovaa laskuojaa. Samalla myös lunastettava alue laajenee. Väylävirasto on muuttanut suunnitelmia muistuttajan esityksen mukaisesti.

31.1.2024

18. **Muistuttaja P** on muistutuksessaan vaatinut, että radan länsipuolinen Radanvarsitie Monninlinjan ja Rajakorventien välillä tulisi sijoittaa rautatiealueen ulkopuolelle ja avoimna asukkaiden kulkemiselle. Radanvarsitie on muistuttajan mukaan tärkeä alueen ulkoilumahdollisuuksien osalta sekä turvallisempi reitti jalankululle ja pyöräilylle kuin Monninlinja.

Hyvinkään kaupunki on todennut, että Radanvarsitie sijaitsee Hyvinkään puoleisella osuudella Suomen valtion omistamalla maa-alueella. Tiellä ei ole merkitystä Hyvinkään kaupungin maankäyttöön tai liikenneverkkoon. Hyvinkään kaupunki ei vastusta tielle tehtäviä toimenpiteitä, mutta niistä ei saa aiheutua kaupungille kustannuksia tai velvoitteita.

Hausjärven kunta on todennut, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen ratasuunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvattaisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti.

Väylävirasto toteaa, että rautatiealue on muistuttajan tarkoittamassa kohdassa leveä radan tarvitseman vastapenkereen vuoksi. Vaikka Radanvarsitie sijaitsee jatkossa rautatiealueella, ei sen liikennettä esitetä rajoitettavaksi.

Suunnitelmamuutosten johdosta jätetyt muistutukset

1. **Muistuttajat Q** on muistutuksessaan vaatinut, että nykyiselle laskuojalle johtava oja tulee jatkaa uudelle laskuojalle saakka. Lisäksi vanha laskuoja tulee täyttää hankkeen yhteydessä.

Väylävirasto toteaa, että muistuttajan toivomat ojien järjestelyt voidaan tehdä uuden laskuojan rakentamisen yhteydessä.

Lausunnot

Tuusulan kunta on ilmoittanut, että

1. Väyläviraston virheen vuoksi suunnitelma on ollut Tuusulan kunnan ilmoitustaululla vasta erikseen uudelleen kuuluttamisen aikana 25.8.-25.9.2023.
2. Suunnitelma toteuttaa joukkoliikenteen kehittämistavoitetta sekä valtakunnallisella että alueellisella tasolla.
3. Se toimittaa lausunnon liitteenä nähtävillä olleesta suunnitelmasta puuttuneet, vuonna 2022 laaditut kaavat
4. Jokelan rautatiealue -asemakaavan osalta kunta lausuu seuraavaa:
 - a. Lainvoimaisen Jokelan rautatiealueen asemakaavamuutoksen 3563 "raj-1" -määräyksen mahdollistama alikulku sekä Virtalantien uudet sijainnit ja linjaukset on oltava toteutettavissa kaavan perusteella. Ratasuunnitelman

31.1.2024

- suunnitelmakartalla on esitettävä lainvoimaisen asemakaava alikulkualue (Takojan alikulku) ja Virtalantien katualue, jotta varmistetaan toteutusvaiheessa ristiriidaton tilanne.
- b. Ratasuunnitelmassa esitetty radan lounaispuolen alueita suojaava melueste (M6 meluseinä) on oltava lainvoimaisen asemakaavassa määrättyjen ominaisuuksien mukainen mm. ääneneristävyytensä, korkeutensa ja pituutensa puolesta. Nyt ratasuunnitelmassa ei meluestettä ole esitetty Raturinkujan ja Jokelantien liittymän koillispuolen kohdalle rata-alueelle, kuten asemakaavassa on. Meluesteen on suojattava asuinalueita kaavan mukaisesti. "
 - c. Radan itäpuolinen melukaide Tuusulan ja Hyvinkään rajalla (M21L melukaide) on oltava lainvoimaisen asemakaavassa määrättyjen ominaisuuksien mukainen mm. ääneneristävyytensä, korkeutensa ja pituutensa puolesta.
 - d. Ratasuunnitelma-aineistoon sisältyvän Takojan alikulun suunnitelman (1102_SIT_49+686_Takojan_AK_20695_911) on vastattava Jokelan rautatiealueen kaavamutoksen mahdollistamia ratkaisuja.
 - e. Asemakaavassa on annettu kaavamääräys koskien rata-alueella syntyvien huilavesien hallintaa ja käsittelyä sekä työmaahulevesiä. Kaavamääräystä tulee noudattaa ratasuunnittelussa ja -rakentamisessa.
- 5.** Jokelan aseman itäpuolella käynnissä olevan, luonnosvaiheessa olevan Asemapolun asemakaavan muutoksen (3634) osalta kunta lausuu seuraavaa:
- a. Ratasuunnitelmakartalla on esitetty toteutumaton vanha suunnitteluvarauksen merkintä "Jokelan aseman itäinen LP-alue ja sen laajennusvaraus". Esitys on vanhentunutta tietoa, koska Asemapolun alueen kaavamutoksessa kohdalla tavoitellaan mm. alueen maanomistajan tahdon perusteella muita toimintoja. Asemapolun alueen kaavassa tavoiteltu on otettava huomioon ratasuunnitelmakartalle sisällytettävässä kuvauksessa.
 - b. Ratasuunnitelmakartalla on esitetty merkintä "Asemapolku" sijaintiin, joka ei ole kaavan tavoitteiden mukaisessa sijainnissa ja linjauksessa. Kaavassa Asemapolkua tavoitellaan rautatiealueelle (LR), ei sen ulkopuolelle. Virheellinen käsitys perustuu nykyisen kantakartan merkintöihin, eikä sitä toisaalta ole lainvoimaisessa kaavassakaan. Kulkuyhteys tarvitaan, mutta sijainti ja linjaus on tarkennettava Asemapolun alueen kaavan aineistojen mukaiseksi. Kaavassa Asemapolkua tavoitellaan rautatiealueelle (LR), mutta ei sen ulkopuolelle. Kaavan tavoitteen on ilmennyttävä ratasuunnitelmissa.
 - c. Ratasuunnitelmassa on varmistettava kaavaluonnokseen tai syyskaudella 2023 kaavaehdotukseen liittyvistä aineistoista, miten on ristiriidattomasti esitettävä Jokelan rautatieaseman idän puoleisen laiturin liittyminen kaavan aineistoissa esitettyyn Asemapolkuun.
 - d. Suunnitelma-aineistoissa esitettyjen rata-alueen poikkileikkausten on myös vastattava Asemapolun alueen kaavamutoksen tavoitteita siltä osin, kuin ko. leikkaus on kaava-alueen aluevarausmerkintöjen kohdalla.

31.1.2024

- 6.** Tuusulan kunta sisällyttää ratasuunnitelman mukaiset rautatien suoja- ja näkemäalueiden aiheuttamat rakentamisrajoitukset tuleviin asemakaavoihin. Kunta varaa oikeuden tarkastella kaava-alueiden melusuojausjärjestelyjen pysäköintijärjestelyjen sekä kunnallistekniikan sijoitusta myös suoja- ja näkemäalueille, mikäli se on perusteltua ja teknisesti tai taloudellisesti mahdollista.
- 7.** Tuusulan kunta on valmis luovuttamaan rautatien tekemiseen tarvittavan omistamansa maa-alueen korvauksetta rautatien tarkoituksiin. Tuusulan kunnan omistamia tai haltuunottamia alueita on ratasuunnitelma-alueella Jokelan aseman tuntumassa, Asemakujan länsipäässä, Asemapolulla sekä Siljalantien lounaispäässä.
- 8.** Kunta suostuu vastaamaan yksityistienä rakennettavan Y1 tien yllä- ja kunnossapidosta.
- 9.** Kunta ei ota vastatakseen ratasuunnitelmassa esitetyn jalankulku- ja pyörätien K1J kunnossapitoa.
- 10.** Kunta ottaa vastatakseen rautatiealueella olevan omistamansa valaistuksen käyttö ja kunnossapitokustannukset sen jälkeen, kun rautatie on rakentamis- tai parantamistyön valmistuttua otettu käyttöön.
- 11.** Kunta kiinnittää huomiota Ridasjärventien (Jokelan AKS) tilanteeseen, jossa hulevedet lammikoituvat maantien ajoväylälle. Kunta edellyttää, että rautatiealueelta johtuvat vedet hallitaan siten, ettei tilanne heikenny nykyisestä. Ongelmallinen tilanne tulisi muutoinkin ratkaista.
- 12.** Rakentamisen aikaisten reittien osalta rataviranomaisen tulee vastata näiden reittien rakentamiskustannuksista, niiden kunnossapito- ja ylläpitokustannuksista sekä suunnitella ja toteuttaa reitit. Työnaikaiset järjestelyt tulee purettaessa ennallistaa osana radan rakentamishanketta. Kiinteistöjen sekä tie- ja katuverkon välisten kulkuyhteyksien tulee säilyä myös rakentamisen aikana.

Väylävirasto toteaa, että

1. Se on kuuluttanut suunnitelman nähtävilläolosta virheen vuoksi uudelleen 25.8.-25.9., jolloin suunnitelma on ollut nähtävillä Tuusulan kunnan sähköisellä ilmoitustaululla.
2. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan
3. Toimitetut kaava-aineistot liitetään suunnitelma-aineistoon
4. Väylävirasto toteaa, että
 - a. Alueet on esitetty suunnitelmassa ja niiden toteuttaminen on mahdollistettu
 - b. Meluestettä M6 on jatkettu etelään noin 20 metrin matkalla niin, että se ulottuu koko kaavan alueelle.
 - c. Meluete täyttää kaavan vaatimukset
 - d. Alikulun suunnitelmat vastaavat kaavaa
 - e. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan
5. Suunnitelmassa ei ole Asemapolkuun tai aseman ympäristöön vaikuttavia toimenpiteitä. Suunnitelmaluonnoksiin on piirretty informatiivisena hankkeen toisessa vai-

31.1.2024

heessa päätetyt ratkaisut. Ratkaisujen myöhemmän muuttumisen vuoksi informatiiviset merkinnät poistetaan suunnitelmasta siltä osin, kun ne ovat ristiriidassa kaava-luonnoksen kanssa.

6.- 10. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan

11. Väylävirasto huomioi jatkosuunnittelussa radan hulevesien johtumisen alueella. Asia viedään tiedoksi myös Uudenmaan ELY-keskukselle yhteisen ratkaisun löytämiseksi.

12. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan.

Hyvinkään kaupunki on ilmoittanut, että

1. Hyvinkään kaupungin www-sivuilla on ollut kuulutus 13.6.-13.7.2023 ja 21.6.-21.7.2023 Väyläviraston ratasuunnitelman nähtäville asettamisesta.
2. Suunnitelma toteuttaa Helsingin seudun MAL2019 -suunnitelman ja juuri valmistuneen MAL2023 -suunnitelman tavoitteita lisäämällä raideliikenteen kilpailukykyä ympäristöystävällisenä liikennemuotona
3. Ratasuunnitelmassa (tiedostot 1400_72_5488_1-19 ja 1400_72_5488_20-35) oli Hyvinkään osalta taustalla rautatien liikennealueen rajausta, josta puuttui 13.6.2022 hyväksytyt ja 12.8.2022 voimaantulleeseen asemakaavan 01:110 mukaiset rautatiealueen rajaukset (LR). Vaikka asemakaavan 01:110 mukainen rautatiealueen rajausta puuttuu nähtävillä olleiden suunnitelmien taustalta, ratasuunnitelman ehdotetussa rautatiealueen rajauksessa se on kuitenkin otettu huomioon.
Ratasuunnitelma on voimassa olevien asemakaavojen mukainen.
4. Suoja- tai näkemäalueita ei ole merkitty asemakaavoihin.
5. Hyvinkään kaupunki ei toteuta ratasuunnitelmassa esitettyä katujärjestelyä sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä. Kaupunki katsoo, että ratasuunnitelmassa esitetyt järjestelyt johtuvat yksinomaan lisäraiteiden rakentamisesta, joten em. väyliin kohdistuvat muutokset tulee toteuttaa Väyläviraston toimesta ja kustannuksella.
6. Hyvinkään kaupunki esittää, että tarvittavien asemakaavan mukaisten (nyt valtion omistuksessa olevien) katu- ja muiden yleisten alueiden (esim. EV) osalta omistusten siirtyminen suoritetaan vapaaehtoisilla tilusvaihoilla tai vaihtokaupoilla joko ennen ratatoimitusta tai tilusjärjestelyinä osana ratatoimitusta.
7. Hyvinkään kaupunki toteaa, että kaupunki ei luovuta maa-alueita ilmaiseksi, mutta on valmis keskustelemaan maa-alueiden mahdollisista vaihdoista valtion kanssa.
8. Hyvinkään kaupunki ei vastaa rakennettavien yksityisteiden yllä- ja kunnossapidosta.
9. Hyvinkään kaupunki vastaa lähtökohtaisesti hankkeessa rakennettavien katujen kunnossapidosta, mutta ratasuunnitteluprosessin aikana tulisi selkeyttää eräitten väylien ja etenkin Hyvinkään asema-alueen kunnossapitovastuita.
10. Hyvinkään kaupunki esittää, että suunnitelman mukaisen valaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannuksista sovitaan radan rakennussuunnittelun aikana, kun tarkemmin selviää kaupungin omistaman valaistuksen määrä rautatiealueella. Hyvinkään kaupunki ei ota vastatakseen valtion toimesta rakennettavan tievalaistuksen käyttö- ja kunnossapitokustannuksista.

31.1.2024

- 11.** Hyvinkään kaupungilla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, melusteisiin, tukimuureihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin. Hyvinkään kaupungilla ei ole huomautettavaa ratasuunnitelmaan sisältyviin asemakaava-alueella oleviin laskuoja-alueisiin tai laskujohtoihin.
- 12.** Nykyisen Urakansillan purkamisen ja uuden sillan rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt tulee suunnitella yhteistyössä Hyvinkään kaupungin edustajien kanssa. Urakansillan tilapäisellä käytöstä poistumisella on merkittävä vaikutus Hyvinkään liikennevirtojen suuntautumiseen. Lähtökohtaisesti ei voida vain olettaa, että Hämeensilta toimii korvaavana yhteytenä, koska Hämeensilta on jo valmiiksi kuormittunut. Tarvitaan laaja-alaista informaatiota korvaavista reiteistä sekä katuverkolla että lehdistössä ja sosiaalisessa mediassa. Työnaikaisia haltuunottoalueita on esitetty Urakansillan sekä etelä- ja pohjoispuolelle radan molemmille puolille sekä Pohjoisen yhdystien alikulkukäytävän kohdalle. Ennen rakennustöiden alkua näillä alueilla tulee suorittaa maastokatselmuksella Hyvinkään kaupungin edustajien kanssa. Maastokatselmuksessa määritetään alueen lähtötilanne ja sovitaan töiden jälkeisestä ennallistamisesta.
- 13.** Hyvinkään kaupunki esittää, että Palopuron uusi asemapaikka merkitään ratasuunnitelmaan ja asemapaikka huomioidaan radan rakennussuunnittelussa niin, että asemapaikka on toteutettavissa tulevaisuudessa.
- 14.** Melun osalta pahin tilanne on Hyvinkään aseman pohjoispuolella Koritsoonin alueella, mutta myös Vieremän ja Impilinnan alueella paaluvälillä 58+800 - 60+100. Kaupunki esittää, että meluntorjuntaa tarkastellaan uudelleen em. osuudella ja ratasuunnitelmassa esitetään toimenpiteitä Valtioneuvoston päätöksen mukaisten melun ohjearvojen saavuttamiseksi. Palopuron alueen meluntorjunta sekä radan itä- ja länsipuolella sijaitsevien kiinteistöjen osalta tulee toteuttaa ja esitettyjä melusteitä parantaa siten, ettei melumallinnuksissa nyt esitettyjä päiväajan yli 60 dB keskiäänitason tai yöajan yli 55 dB keskiäänitason ylityksiä esiinny asuinrakennusten piha-alueilla missään olosuhteissa. Jotta Palopuron taajaman kohdalla saavutettaisiin yömelutason osalta valtioneuvoston ohjearvot, niin Hyvinkään kaupunki esittää, että meluseinän korkeus olisi paaluvälillä yhtenäisesti kv+ 3 metriä.
- 15.** Melusuojausten ulkoasuun tulee jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota erityisesti keskustaaajamassa, jonka osalla kaupunki näkee hyvin tarpeelliseksi osallistua em. rakenteiden ilmiasun tarkempaan suunnitteluun ja arviointiin rakennussuunnittelun yhteydessä. Lisäksi voitaisiin pohtia meluseinän maisemointia asutuksen puolelle esim. köynnöskasvillisuudella.
- 16.** Tärinävaikutusten osalta Hyvinkään kaupunki toivoo lisäselvitystä siitä, miten nykyisten raiteiden tärinävaikutuksia voidaan vähentää nyt käsittelyssä olevan ratasuunnitelman avulla ja tehdäänkö lisäraiteiden rakentamisen yhteydessä tärinää vähentäviä toimenpiteitä myös nykyisille raiteille.
- 17.** Hyvinkään eteläpuolella Porvoonväylän kupeessa on Ratavartijan talo, vahtitupa ulkorakennuksineen. Koska kyse on katoavasta kulttuuriperinnöstä, vahtituvan ja sen

31.1.2024

muodostaman kokonaisuuden säilymisen varmistaminen on tärkeää. Jatkosuunnittelussa tulee huolehtia siitä, ettei rakennuskokonaisuutta pureta, vaan siirretään tai tutkitaan myös mahdollisuutta jättää ne osin tai kokonaan nykyiseen paikkaansa.

- 18.** Urakansuuhun radan rakentamisen yhteydessä tehty kalliroleikkaus on ollut Helsinki-Hämeenlinna -radan yksi vaativimmista töistä, josta on jäänyt muistoksi kiviröykkiötä kallioiden päälle (Koritsooninmäen kivikot). Kyseisiä kiviröykkiöitä on myös nykyisen Urakansillan pohjoispuolella radan molemmin puolin, osin jo asemakaavalla suojeltuina. Rata-alueen levennys ei ulotu em. alueille. Mikäli rata laajenee kiviröykkiöiden alueelle, kiviä ei tule kuljettaa pois vaan röykkiöt tulee siirtää ja säilyttää muualla. Jatkosuunnittelussa tulee yhdessä Hyvinkään kaupungin kanssa arvioida niiden uusi sijoitus lähellä niiden syntypaikkaa.
- 19.** Hyvinkään kaupunki esittää, että Hyvinkään asemalla oleva relekoju RK9 siirrettäisiin tai rakennettaisiin ratahankkeen yhteydessä uuteen paikkaan, koska raiteiden ja Ratakadun väliseen rinteeseen asema-alueen itäpuolella kohdistuu maankäytön muutostarpeita, mm. mahdollinen uusi liityntäpysäköintilaitos.

Väylävirasto toteaa, että

1.-4. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan

5.-10. Hankkeeseen sisältyvät katujärjestelyt on toteutettava osana ratahanketta. Väylävirasto yhtyy Hyvinkään kaupungin näkemykseen siitä, että rakentamissuunnittelun aikana on pidettävä erilliset neuvottelut näiden rakenteiden kustannus- ja kunnossapitovastuista sekä maa-alueiden vaihtamisesta.

11. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan

12. Väylävirasto tunnistaa Urakankadun sillan töiden merkityksen katuliikenteelle ja ehdottaa yhteistyön jatkamista rakentamissuunnitteluvaiheessa, jotta järjestelyt olisivat mahdollisimman sujuvat.

13. Ratasuunnitelma ei estä Palopuron seisakkeen myöhempää suunnittelua. Seisake vaatisi joka tapauksessa oman ratasuunnitelmansa, joten seisakkeen käsittely osana tätä ratasuunnitelmaa ei ole tarpeen.

14. Ratasuunnitelman meluntorjuntaa on jouduttu kohtuullistamaan, sillä etenkin harvaan asutuilla alueilla on vaikeaa löytää teknistaloudellisesti kohtuullista meluntorjuntaratkaisua. Tämän vuoksi kaikilla suunnitelman vaikutusalueilla ei päästä melun ohjearvoihin esitetyllä meluntorjunnalla. Yleisesti ottaen melutilanne suunnittelualueella kuitenkin paranee huomattavasti nykytilaan verrattuna.

Ratasuunnittelun aikana on tarkoin punnittu kohteita, joihin meluntorjuntaa osoitetaan ja myös heikosti melulta suojaavia melusteitä on jätetty toteuttamatta, koska se ei ole teknistaloudellisesti kohtuullista. Aina korkeillakaan melusteillä ei saada hyvää melusuojausvaikutusta, jos esimerkiksi suojattava kohde sijaitsee huomattavasti korkeammalla kuin rata. Tällainen tilanne on Koritsoonin ja Impilinnan alueilla. Myös Palopurossa on jouduttu kohtuullistamaan meluntorjuntaratkaisua. Tiiviimmän asutuksen alueella kohtuullistaminen näkyy melusteiden korkeudessa ja harvemman asutuksen kohdalle ei kaikkialle ole pystytty osoittamaan lainkaan meluntorjuntaa.

15. Melusteiden ulkonäköä voidaan tarkentaa yhteistyössä kunnan kanssa rakentamissuunnittelun aikana.

31.1.2024

16. Ratasuunnitelmaan ei kuulu toimenpiteitä nykyisille raiteille, joten niiden osalta myöskään tärinähaitta ei muutu. Nykyisten raiteiden tärinävaimennusten suunnittelu ja toteutus kuuluu osaksi rataosan peruskorjausta.
17. Väylävirasto ei vastusta vahtituvan ja muiden rakennusten siirtoa purkamisen sijaan, mikäli niille löytyy sopiva sijainti ja vastuutaho.
18. Röykkiöt ovat Väyläviraston tiedossa, ja mikäli niihin kohdistuisi siirtotarve, katselmoitaisiin toimenpiteet yhdessä kaupungin kanssa.
19. Relekojun siirto ei ole osa ratasuunnitelman toimenpiteitä, eikä ratasuunnitelma estä relekojun siirtoa. Väylävirasto jatkaa neuvotteluja kaupungin kanssa liityntäpysäköinnin toimenpiteistä erillisenä hankkeena.

Hausjärven kunta on ilmoittanut, että

1. Se on ilmoittanut suunnitelman nähtävilläolon kuulutuksesta kunnan kotisivuilla 21.6.-21.7.2023
2. laadittu suunnitelma toteuttaa valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita Hausjärven kunnan alueella.
3. Suunnitelman alueella on Monnin koulun asemakaava ja Monnin osayleiskaava. Suunnitelma ei ole ristiriidassa näiden kaavojen kanssa.
4. Kunta sisällyttää suunnitelman mukaiset rautatien suoja- ja näkemäalueiden aiheuttamat rajoitukset mahdollisiin tuleviin kaavoihin.
5. Kunta on valmis luovuttamaan suunnitelman mukaiset rautatien tekemiseen tarvittavat omistamansa maa-alueet korvauksetta rautatie tarkoituksiin.
6. Kunta ei suostu vastaamaan yksityisteinä rakennettavien suunnitelmassa olevien yksityisteiden (Y10, Y13, Y14, Y15, Y16, Y17) yllä- ja kunnossapidosta.
7. Kunnalla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyvistä silloista, melusteista, tukimuureista tai muista merkittävistä rakenteista.
8. Kunnalla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmiin sisältyviin asemakaava-alueella oleviin laskuoja-alueisiin tai laskujohtoihin.
9. Kunnalla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin rautatien rakentamisen ajaksi varattaviin maa-ainesten otopaikkoihin, sijoitusalueisiin, kiertoteihin, varastoalueisiin tai varattavien yksityisten teiden tekemiseen ja/tai käyttöön
10. Suunnitelmasta annettuihin, Hausjärveä koskeviin muistutuksiin kunta toteaa, että tulevaisuuden tarpeita varten Monnin seisakkeen, ja sen edellyttämät seikat kokonaisuudessaan tulee olla huomioituna suunnitelmassa. Monnin oikeusvaikutteisen osayleiskaavan keskeisimpiä asioita on seisakkeen sijoittuminen alueelle. Lisäksi kunta toteaa, että se ymmärtää muistutuksien jättäjien huolen ratasuunnitelman vaikutuksista asumiselle, liikenteelle ja elinkeinoille. Kunta näkee tärkeäksi, että suunnitelman aiheuttamat haitat ja sen johdosta tehtävät lunastukset korvattaisiin alueen asukkaille täysimääräisesti ja oikeudenmukaisesti

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Vaikka Monnin seisakkeen suunnittelu ei sisälly tähän ratasuunnitelmaan, on sen tuleva sijainti huomioitu

31.1.2024

suunnitelmassa siten, etteivät tämän suunnitelman toimenpiteet estä seisakkeen myöhempää rakentamista. Suunnitelman aiheuttamien haittojen ja lunastusten korvaukset määritellään ratatoimituksessa.

Riihimäen kaupunki on ilmoittanut, että

1. Se on ilmoittanut suunnitelman nähtävilläolon kuulutuksesta internetsivuillaan 21.6.-21.7.2023
2. Raiteen 082a geometriamuutoksien vuoksi tarvittavan Riihimäen ratapihan risteyssillan pumppaamon suunnittelussa tulee varautua ratapihalla tapahtuviin onnettomuuksiin ja kemikaalivuotoihin varustamalla viemärit suluilla.
3. Riihimäen ratapihan länsipuolen metsässä on todettu liito-oravien esiintymisalue. Huoltotien aiheuttamat puustoon kohdistuvat työt tulee hyväksyttää Hämeen ELY-keskuksella
4. Saukon esiintyminen ja mahdollinen pesiminen Monninojassa tulee huomioida rumpujen toteutuksessa
5. Korttiomäen asuinalueen melusuojauksen osalta tulisi vielä rakentamissuunnittelussa tarkastella, auttaisiko neljän metrin meluste melutilannetta alueella
6. Laadittu suunnitelma toteuttaa valtakunnallisen ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita Riihimäen kaupungin alueella.
7. Laadittu suunnitelma ei edellytä yleiskaava- tai asemakaavamuutoksia Riihimäen kaupungin alueella. Aineiston nähtävillä asettamisen jälkeen 3.8.2023 on tullut voimaan Jokikylän asuinalueen ja puiston asemakaavamuutos, joka ei ulotu ratasuunnitelman mukaiselle alueelle. Kaavan voimaantulon myötä hyväksymisehdotuksessa luetelluista kaavoista on poistunut Jokipuiston asemakaava (694 5:15)
8. Jatkossa vireille tulevilla asemakaavoilla ja asemakaavamuutoksissa suoja- ja näkemäalueiden aiheuttamat vaikutukset tarkastellaan tapauskohtaisesti.
9. Kaupunki ei ole valmis luovuttamaan rautatien tekemiseen tarvittavaa omistamaansa maa-aluetta korvauksetta rautatien tarkoituksiin.
10. Riihimäen kaupunki ei tule vastaamaan suunnitelmassa olevien yksityisteinä rakennettävien teiden (Y9, Y15) yllä- ja kunnossapidosta.
11. Kaupungilla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin siltoihin, meluesteisiin, tukimuureihin tai muihin merkittäviin rakenteisiin. Kaupungilla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin asemakaava-alueella oleviin laskuoja-alueisiin tai laskujohtoihin. Kaupungilla ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan sisältyviin rautatien rakentamisen ajaksi varattaviin maa-ainesten ottopaikkoihin, sijoitusalueisiin, kiertoteihin, varastoalueisiin tai varattavien yksityisten teiden tekemiseen ja/tai käyttöön.

Väylävirasto toteaa, että

- 1.-4. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtiin
5. 4 metriä korkean meluseinän ei arvioida tuottavan niin merkittävästi parempaa melusuojausta alueella, että sen kustannus olisi kohtuullinen huomioiden ratasuunnitelmassa yleisesti esitetty muu meluntorjunnan taso.

31.1.2024

6. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan
7. Voimaan tullut kaava lisätään kaavataulukoon ja poistunut kaava poistetaan taulukosta.
- 8.-11. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtiin

Uudenmaan liitto on ilmoittanut, että suunnitelma on maakuntakaavan mukainen. Rata-alueen ekologisen yhteyden toteuttamiselle esitetty toteuttamistapa on kuitenkin suppea. Suunnitelmaan tulisi lisätä maakuntakaavojen ekologisen yhteyden toteutumismahdollisuuksien selvitys. Selvityksessä tulisi huomioida yhteyden parantamisen toteutusvaihtoehdot, esimerkiksi alikulku tai vihersilta hirvieläinten liikkumismahdollisuuksia varten.

Väylävirasto toteaa, että se on täydentänyt suunnitelmaa erillisellä ekologisen yhteyden parantamisen toteuttamismahdollisuuksien selvityksellä, jonka sisältö on käyty läpi Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Vihersiltoja ei ole rakennettu Suomen rataverkolle, ja sijainti olisi sellaisen toteuttamiselle äärimmäisen haastava, sillä sillan tulisi ylittää 4 raidetta ja maantie. Lisäksi hirvieläimet tulisi aidoin ohjata ylityspaikalle. Viheryhteyssillalle ei ole rataosuudella potentiaalista paikkaa, koska rata kulkee maanpinnan tasossa tai penkereellä viheryhteystarpeiden ympäristössä. Maakuntakaavojen ekologisten yhteystarpeiden kohdalla radalla on noin kilometrin pituinen aitaamaton jakso uusien raiteiden toteuduttua.

Hämeen liitto on ilmoittanut, että ratasuunnitelma toteuttaa maakuntakaavan tavoitteita ja on maakuntakaavan mukainen. Liitto puoltaa hankkeen toteuttamista ratasuunnitelman mukaisesti. Ratasuunnitelmassa on varauduttu Monnin mahdolliseen tulevaan seisakkeeseen ja välilaituriin tarpeellisella raidevälin mitoituksella. Jatkosuunnittelussa tulee pitää huoli mitoituksen riittävydestä, jotta seisakkeen toteutettavuus varmistetaan.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon.

Uudenmaan ELY-keskus on ilmoittanut, että

1. Sillä ei ole huomauttamista ratasuunnitelmassa esitettyihin maantiejärjestelyihin. Alikulku korkeuksia ei saa heikentää nykyisestä.
2. Sillä ei ole huomauttamista ratasuunnitelman ja tiesuunnitelman "Valtatie 25 Kalevankadun liittymän parantaminen eritasoliittymäksi ja maantien 1421 Jokelantien liittymän parantaminen, Hyvinkää" yhteensovittamisesta.
3. Sillä ei ole huomautettavaa Mt1421 Jokelantien muuttamisesta rautatiealueesta tiealueeksi
4. Yhteys Y4 on otettava liikenteelle ennen Hamburgintien AKS:n sulkemista ajoneuvo-liikenteeltä. ELY-keskus ehdottaa neuvottelua Hamburgintien AKS:n Y1J kunnossapidosta.

31.1.2024

5. Ratasuunnitelman melusteilla saadaan vähennettyä päiväajan alistumista nykyisestä merkittävästi. Yöajan altistumisen osalta melutasot nousevat. Toisaalta yöajan melulle altistuvien määrä ei kasva merkittävästi meluisimmissa kohteissa. Voidaan sanoa, että meluntorjunnalla on onnistuttu estämään melutasojen merkittävä kasvu altistuvissa kohteissa.
6. Melulle altistuvien kohteiden osalta tulisi vielä varmistaa, että melutason ylityksestä ei tule aiheutumaan terveyshaittaa korkeiden enimmäisäänitasojen vuoksi. Meluselvitystä tulisi täydentää enimmäisäänitasojen tarkastelulla.
7. Melusteiden korkeudeksi on suunnitelmassa valikoitunut vain 2 eri korkeutta, joka ei anna kuvaa siitä että kaikkien yksittäisten kohteiden osalta olisi pyritty parhaaseen mahdolliseen ratkaisuun
8. Tärinän aiheuttamat haitat selvitetään ja niitä ehkäistään oikeilla ratkaisuilla. Hankkeen yhteydessä tulisi selvittää mahdollisuudet vähentää myös olemassa olevia haittavaikutuksia.
9. Runkomelun selvityksistä tulisi lisätä maininta suunnitelmaselostukseen.
10. Melusteiden suunnittelussa tulee huomioida niiden huollettavuus ja kunnossapito. Suunnittelussa tulee varmistaa, ettei kasvillisuus heikennä melusteiden tiiviyttä tai muita ominaisuuksia. Lisäksi tulisi suunnitella sellaiset perustukset, että melusteiden korkeutta voitaisiin lisätä liikenteen lisääntyessä.
11. Paavolan alikulkukäytävän rakentamisen ei arvioida alentavan pohjaveden pinnantasoja. Jos kuivatuksen vuoksi joudutaan pumppaamaan pohjavettä yli 100 m³/d, tulee siitä tehdä ilmoitus ELY-keskukseen. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus pyytää toimittamaan Ympäristöhallinnon tietojärjestelmästä puuttuvat pohjaveden havaintoputkien putkikortit ja tarkkailutulokset.

Väylävirasto toteaa, että

- 1.-5. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtiin.
6. Se on laatinut mallinnuksen hetkellisistä enimmäisäänitasoista nykytilanteesta ja ennustetilanteesta. Väyläsuunnittelussa käytettävät melun ohjearvot koskevat vain keskiäänitasoja, jonka vuoksi niitä on käytetty meluntorjunnan mitoituksessa.
7. Ratasuunnitelmassa on esitetty kolmen korkuisia melusteitä. Meluntorjuntaratkaisua muodostettaessa on tarkasteltu useita erilaisia meluntorjuntavaihtoehtoja. Ratasuunnitelmassa esitetty meluntorjunta on kohtuullistettu ratkaisu, jossa esteiden suojausvaikutus on pääosin hyvä.
8. Uudet raiteet rakennetaan sellaisin pohjanvahvistustoimenpitein, ettei niiden arvioida lisäävän tärinähaittaa. Koska suunnitelmaan ei sisälly nykyisten raiteiden toimenpiteitä, ei niiden aiheuttamaan tärinähaittaan voida suunnitelmalla vaikuttaa. Asiaan voidaan vaikuttaa rataosan peruskorjauksessa.
9. Runkomeluvaikutuksista on lisätty osio suunnitelmaselostukseen. Runkomelun torjuntatoimenpiteistä ja niiden toimivuudesta on vasta vähän tietoja, jonka vuoksi suunnitelmassa ei pystytä esittämään tarkkoja toimenpiteitä runkomelun torjunnalle. Ratasuunnitelmassa on varauduttu runkomeluvaimennuksiin uusille raiteille niillä

31.1.2024

osuuksilla, joilla raiteet perustetaan kalliolle tai jäykille maalajeille sekä pohjanvahvistuksellisia toimenpiteitä sisältäville osuuksille yhteensä 11 kilometrin matkalle. Tarkemmat sijainnit määritellään rakentamissuunnittelussa, kun pohjanvahvistusten tarkka sijainti määritetään. Vaimennus tehdään uusien raiteiden alle asennettavalla vaimennusmatolla.

10. Ratasuunnitelmassa ei esitetä tarkkoja melusteiden perustamistapoja. Myöhemmin korotettavista melusteista ei ole juuri kokemuksia, mutta asiaa voidaan tutkia perustamistavan jatkosuunnittelussa. Muuten Väylävirastolla ei ole huomauttamista asiakohtaan.

11. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan.

Hämeen ELY-keskus on ilmoittanut, että

1. Suunnitelma ei heikennä Riihimäen rautatieaseman ja rautatiepuiston valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön tai Arolammin kylän maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön arvoja.
2. Ratasuunnitelman meluntorjuntatoimenpiteitä voi pitää riittävinä, eikä tärinähaitan arvioida lisääntyvän
3. Suunnitelman toimenpiteillä ei arvioida olevan pysyviä pohjaveden pinnantasoon kohdistuvia vaikutuksia. Monnin rautatieristeys sillan osalta tulee kuitenkin valvoa sillan anturoiden kaivantojen pumppaamisen vaikutuksia pohjaveden painetasoon, ja tehdä tarvittaessa ilmoitus Hämeen ELY-keskukseen. Lisäksi Hämeen ELY-keskus pyytää toimittamaan Ympäristöhallinnon tietojärjestelmästä puuttuvat pohjaveden havaintoputkien putkikortit ja tarkkailutulokset.
4. Hankkeen vaikutuksia liito-oravan elinympäristöihin on edelleen tarkennettava rakennussuunnitteluvaiheessa ja tarvittaessa haettava poikkeamislupa lisääntymis- ja levähdyspaikkojen suojelusta. Tämä edellyttää tarkempia tietoja tarvittavista puuston poistoista.
5. Hankkeen toisessa vaiheessa käynnistetty ekosysteemi-hotellihanke tulisi laajentaa koskemaan myös hankkeen kolmannen vaiheen alueella sijaitsevat uhanalaisten lajien esiintymät.
6. Hämeen ELY-keskus pitää tärkeänä, että se pääsee osallistumaan mahdolliseen hankkeen rakentamissuunnittelun ja rakentamisen aikaiseen ympäristöseikkoja koskevaan hankeryhmätyöskentelyyn

Väylävirasto toteaa, että toisessa vaiheessa käynnistetty ekosysteemi-hotelli koskee aluetta, joka on yhteinen toisen ja kolmannen vaiheen toimenpiteille. Täten se tulee olemaan osa myös kolmannen vaiheen toimenpiteitä. Muutoin Väylävirastolla ei ole huomauttamista lausuntoon.

Helsingin kaupungin museo on Keski-Uudenmaan alueellisena vastuumuseona ilmoittanut, että se lausuu hankkeesta perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristön vaalimisen ja arkeologian näkökulmasta. Suunnitelmassa on huomioitu kulttuuriympäristön ja maiseman paikalliset, maakunnalliset sekä valtakunnalliset arvot. Hankkeen vaikutukset

31.1.2024

kohdistuvat radan vieressä sijaitseviin purettaviin paikallisesti arvokkaisiin rakennuksiin, uudistettaviin historiallisiin siltapaikkoihin sekä maisemallisesti myös Monnin rautatieristeys sillan ympäristöön. Kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta ratasuunnitelman vaikutusten arvio on esitetty havainnollisesti ja riittävästi. Museo pitää valittavana hankkeen toisen vaiheen ratasuunnitelmassa purettavaksi esitetyn Jokelan rautatieläisten asuinrakennuksen jäämistä rakentuvan radan alle. Suunnitelma-alueella ei tunneta muinaisjäännösrekisterin mukaan kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muuta arkeologista kulttuuriperintöä. Suunnitelma-alueeseen ei liity mainittavaa arkeologista potentiaalia, jonka vuoksi ei edellytetä arkeologisia lisäselvityksiä.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Vaikka Jokelan rautatieläisten asuinrakennus on esitetty toisen vaiheen ratasuunnitelmassa purettavaksi tai siirrettäväksi, tarkastellaan sen säilyttämismahdollisuuksia parhaillaan osana toisen vaiheen rakentamissuunnittelua.

Hämeenlinnan kaupungin museo on Kanta-Hämeen alueellisena vastuumuseona ilmoittanut, että

- 1.** Alueelta on laadittu aiemmin muinaisjäännösinventointi, joka käsittää suunnittelualueen Kanta-Hämeen osuuden lähes kokonaisuudessaan. Inventoinnin ulkopuolelle jäävän alueen osalta suunnitelman katsotaan kohdistuvan pääosin nykyisille huolto-ten ja ojitusten alueille. Tämän vuoksi Hämeenlinnan kaupungin museo ei vaadi täydentäviä arkeologisia inventointeja hankkeessa. Hanke on mahdollista toteuttaa ilman vaikutuksia läheiseen kiinteään muinaisjäännökseen Szolnokinpuisto Riihimäen asema-alueella.
- 2.** Hausjärven alueella suunnitelma-alueelle ei sijoitu maakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä tai maisema-alueita. Monnin rautatieristeys sillan maisemointi on hyvin suunniteltu ja sopeuttaa sillan avoimeen maisemaan. Alueelta ei myöskään tunneta kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kulttuuriperintökohteita.
- 3.** Riihimäen alueella Riihimäen keskustassa sijaitsee rky-alue Riihimäen rautatieasema ja Asemapuisto. Lisäksi suunnittelualueelle sijoittuu maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Arolammin kylä. Suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät merkittävästi heikennä arvokohteiden kulttuuriympäristön arvoja. Mahdollisesti lisääntyvän tärinän vaikutus alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävään rakennuskantaan tulee huomioida.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon.

31.1.2024

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) on ilmoittanut, että

1. Asemien ympäristöjen ratkaisut, kuten joukkoliikenteen päätepysäkki- ja liityntäratkaisut, pyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuudet sekä esteettömät reitit asemille ja niiden ympäristössä tulisi esittää suunnitelmassa yksityiskohtaisemmin
2. Hyvinkään rakenteellinen liityntäpysäköinti tulee huomioida suunnitelmassa riittävin tilavarauksin
3. Meluntorjunnassa tulisi huomioida myös tuleva maankäyttö. Melusteiden tulisi olla kyllin korkeita meluvaikutusten hillitsemiseksi.
4. Suunnitelman vaihdeyhteyksratkaisut eivät ole lähijunaliikenteen kannalta tyydyttäviä. Koska Jokelan aseman eteläpuolella ei ole puolenvaihtopaikkaa, ei HSL käytännössä voi hakea ratakapasiteettiä Jokelassa kääntyville junille. HSL esittää, että Jokelan pohjoispuolen puolenvaihtopaikka siirretään Jokelan eteläpuolelle.
5. Jatkosuunnittelussa ei tule sulkea pois mahdollisuutta toteuttaa hanke vaiheittain siten, että ensin toteutetaan lisäraiteet vain Hyvinkäälle asti.
6. Työnaikaisten järjestelyiden lähtökohtana tulee olla, että kaksi raidetta on junaliikenteen käytössä rakentamisen aikana. Edellytykset meluavan työn tekemiseen yöaikaan on varmistettava ajoissa, jotta liikennevaikutukset ovat ajoissa tiedossa.

Väylävirasto toteaa, että

1. Suunnitelma ei sisällä toimenpiteitä asemilla. Suunnitelma ei estä asema-alueiden kehittämistä erillisissä muissa hankkeissa.
2. Väyläviraston tietojen mukaan suunnitelma ei ole ristiriidassa mahdollisen Hyvinkäälle sijoittuvan rakenteellisen pysäköinnin suunnitelmien kanssa.
3. Meluntorjunta on mitoitettu nykyisen maankäytön mukaisesti. Tulevan maankäytön osalta meluvaikutusten selvittäminen sekä meluntorjunnan määrittely kuuluu kaavoitusprosessiin.
4. Jokelan eteläpuoli on kuulunut hankkeen toiseen vaiheeseen. Tässä vaiheessa puolenvaihtopaikkaa ei voida siirtää Jokelan eteläpuolelle, sillä se ei kuulu suunnittelualueeseen. Suunnitelma ei poissulje Jokelan eteläpuolisen puolenvaihtopaikan toteuttamisen selvittämistä myöhemmissä muissa suunnitelmissa ja hankkeissa.
5. Väylävirastolla ei ole huomauttamista asiakohtaan
6. Työvaihesuunnitelmassa pääperiaatteena on ollut, että kaksi raidetta on junaliikenteen käytössä rakentamisen aikana. Työvaihesuunnittelu ja liikennekatkot tarkentuvat rakentamissuunnitteluvaiheessa. Haastavimmat kohdat ovat Jokelan ja Hyvinkään aseman lähistöllä, jossa raideväli on muuta linjaosuutta kapeammat ja vaihteita on enemmän. Yleisesti suunnitteluosuudella 7-9 metrin raideväli mahdollistaa myös pohjanvahvistusten rakentamisen nykyisten raiteiden viereen häiritsemättä merkittävästi nykyisten raiteiden liikennettä.

31.1.2024

VR Yhtymä on ilmoittanut, että se pitää ratasuunnitelmaa pääosin hyvänä, mutta kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin

1. Nykyinen pääraiteiden (jatkossa LKR ja IKR) 4,3 m raideväli on vähäinen radan tulevaa parannustarvetta varten. Linjaraiteiden muutoksiin tulee varautua myös rummuissa, silloissa, melusteissa ja sähköradassa. Lisäksi ratakilometrille 61-62 suunnitellussa raiteenvaihtopaikassa tulee varmistaa vaihteiden toimivuus koko niiden elinkaaren aikana.
2. Matkustajalaiturit tulee suunnitella vähintään 350 metrin laituripituudelle. Vaikka suunnitelma ei sisällä toimenpiteitä asemilla, tulee laitureiden kunto-, kulkuyhteys-, palvelutaso-, ja esteettömyysasiat varmistaa toimiviksi hankkeen yhteydessä.
3. Mitoitusnopeuden tulee olla 220 km/h etenkin kaukoliikenneraiteilla. Mitään esteitä radan myöhemmällä nopeudennostolle ei pidä rakentaa. Esimerkiksi sähkörata tulisi uusissa hankkeissa mitoitusnopeudelle 220 km/h.
4. Nykyisten raiteiden ratakilometreillä 42-44 sekä 52-53 sijaitsevat nopeusrajoitusalueet tulee parantaa tavoitenopeudelle. Hankkeessa tulisi myös postaa Jokelan kohdalla (rata-km 47-49) oleva raskaiden junien nopeusrajoitus.
5. Riihimäelle suunniteltuja vaihdeyhteyksiä ja niiden nopeustasoja tulisi vielä selvittää (mm. V455 ja V453).
6. Monnin rautatieristeyssillan välituki-, lumenpoisto- ja näkemäasiat tulee varmistaa siten, että radan toimivuus varmistetaan
7. Karjaa-Hyvinkää radan henkilöliikenteeseen tulisi varautua
8. Häiriötilanteita varten tulisi Arolammen sillan pohjoispuolelle toteuttaa vaihdeyhteys vaihteiden V823 ja V829 välille, siirtäen vaihdeparia V823/V821 etelämmäs. Tällöin Riihimäki tavarasta pääsisi läntisille raiteille sujuvasti myös kulkematta sillan kautta.
9. Suunnitelmassa tulisi selvittää luvattomat ylityspaikat sekä hirvieläinten kulkureitit sekä aidata rataa tarpeen mukaan
10. Ratatöiden ja liikennöinnin yhteensovitus tulee aloittaa riittävän aikaisin.

Väylävirasto toteaa, että

1. Tässä ratasuunnitelmassa ei esitetä muutoksia nykyiseen raideväliin. Perusparannus on suunniteltava erillisessä hankkeessa. Uudet raiteet on suunniteltu pääosin 7-9 m raidevälillä nykyisiin raiteisiin nähden, mikä helpottaa rakentamistoimenpiteitä. Erikseen suunniteltavan perusparannuksen yhteydessä myös nykyiset sähköratarakenteet ja sillat on tarkasteltava erikseen. Km 61-62 raiteenvaihtopaikkojen osalta kunnossapidon kannalta hankalimpia vaihteita ovat nykyisten raiteiden väliset vaihteet 4,3 m raidevälistä johtuen. Nykyistä raideväliä ei kuitenkaan tässä hankkeessa suunnitella muutettavaksi. Hankealueen ratageometria ja sen haastavimmat kohdat on suunnittelun aikana tarkastettu ulkoisen tarkastajan sekä ratageometrian asiantuntijan toimesta.
2. Ratasuunnitelmaan ei sisälly toimenpiteitä laitureihin tai asema-alueilla. Suunnitelma ei estä parannustoimenpiteitä asemilla erikseen myöhemmissä hankkeissa.

31.1.2024

3. Suunnitteluperusteiden mukaisesti uusille raiteille mitoitusnopeus kaukoliikenteen tavanomaisella kalustolla on 200 km/h. Jokela-Hyvinkää-välin uusien raiteiden osalta on pyritty löytämään sellainen geometriaratkaisu, että myös 220 km/h olisi järjestettävissä pelkillä kallistusmuutoksilla. Nykyiset raiteet on kuitenkin mitoitettu 160 km/h, eikä siihen esitetä muutosta tällä suunnitelmalla. Tämä suunnitelma ei poista nykyisen geometrian nopeusrajoituksia tai nykyisten liikennepaikkojen paikkojen vaikutusta läpiajoliikenteen nopeuteen, mutta ei myöskään esitä uusia rajoitteita nopeuden nostolle. Alusrakenteet, sillat, rummut ja siirtymärakenteet on suunniteltu suunnitteluperusteiden mukaisesti kaukoliikenneraiteilla nopeudelle 250 km/h. Uusien raiteiden ratajohto rakennetaan nopeudelle 220 km/h. Nykyisten raiteiden sähköratarakenteita ei muuteta tällä suunnitelmalla, joten ne tulee suunnitella uudelleen mahdollisessa erillisessä perusparannushankkeessa.
4. Nykyisten raiteiden parannus on osa rataosan perusparannushanketta.
5. Ratapiha-alueella, kuten muuallakin, on suunnitelmassa esitetty geometrian rajoitteiden puitteissa mahdollisimman pitkät vaihdetyypit, jotta myös vaihteissa sallitut nopeudet olisivat mahdollisimman suuret. Hankealueen ratageometria ja sen haastavimmat kohdat on suunnittelun aikana tarkastettu ulkoisen tarkastajan sekä rata-geometrian asiantuntijan toimesta.
6. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan
7. Ratasuunnitelmaan ei sisälly Karjaa-Hyvinkää radan mahdolliseen henkilöliikenteeseen liittyviä toimenpiteitä. Suunnitelma ei estä sellaisten toteuttamista erikseen myöhemmissä hankkeissa.
8. Vaihteiden tarkka sijoittelu ei ole ratasuunnitelmalla hyväksyttävä asia, joten sitä voidaan tarkastella vielä rakentamissuunnittelussa.
9. Väylävirasto ei lähtökohtaisesti aita koko rata-aluetta jatkuvana. Hirvieläinten kulkuyhteyksien varmistamiseksi tulee aidoissa olla myös aukkoja, sillä ekologisen yhteyden toteuttamisen esimerkiksi vihersillan avulla radan yli on todettu olevan mahdollista suunnittelualueella.
10. Sillä ei ole huomauttamista asiakohtaan.

Caruna Oy on ilmoittanut, että suunnittelualueella sijaitsee Caruna Oy:n 110 kV:n, 20 kV:n ja 0,4 kV:n sähköverkkoa. Caruna Oy on lausuntonsa liitteessä esittänyt joitakin ratasuunnitelman risteämäluettelosta puuttuneita risteämiä. Suunnittelun tarkentuessa tulee Caruna Oy:ltä pyytää erilliset risteämälausunnot sekä tehdä yhteistyötä sähköverkkoon liittyvien vaikutusten tunnistamiseksi huolellisesti ja hyvissä ajoin etukäteen.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

31.1.2024

Cinia Oy on ilmoittanut, että suunnittelualueella sijaitsee Cinia Oy:n kaapeleita. Cinia Oy on lausuntonsa liitteessä esittänyt joitakin korjauksia ja tarkennuksia ratasuunnitelman risteämäluetteloon. Lisäksi Cinia Oy esittää kaapeleiden kohdistuvien toimenpiteiden tarkempia työtapoja sekä pyytää, että heihin ollaan yhteydessä töiden suunnittelun tarkentuessa.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

Elisa Oyj on ilmoittanut, että sillä ei ole huomauttamista ratasuunnitelmaan. Suunnittelualueella sijaitsee Elisa Oyj:n kaapeleita, joiden suojauksesta on töiden aikana huolehdittava.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

Fingrid Oyj on ilmoittanut, että suunnittelualueella sijaitsee Fingrid Oyj:n voimajohtoja sekä Korkeamäen liityntäpiste. Fingrid Oyj ohjeistaa lausunnossaan junaradan ja voimajohtojen risteämien etäisyysvaatimukset ja huomauttaa, että varastointi- ja lastauspaikat sekä autojen kääntöpaikat eivät saa sijaita johtoaukealla. Lisäksi lausunnossa ohjeistetaan, kuinka voimajohdot tulee huomioida sähköradan asennustöissä sekä muutoinkin työskentelystä johtoalueella.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

Hyvinkään Lämpövoima Oy on ilmoittanut, että hanke aiheuttaa kaukolämpöputkistojen siirto- ja muutostarpeita Pikkusuon alikäytävässä, Kerkkolankujalla, Martinkadulla sekä Antinsaaren alikulussa. Lausunnossa esitetään, että siirtokustannukset tulee kohdistaa Väylävirastolle. Hyvinkään Lämpövoima Oy pyytää toimittamaan rakentamissuunnitelmavaiheen suunnitelmat tiedoksi johtosiirtojen tarkempaa suunnittelua varten, sekä ilmoittaa kaukolämpöjohtojen muutostöiden aikatauluun liittyvistä rajoituksista.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

31.1.2024

Nurmijärven sähköverkko on ilmoittanut, että se pyytää huomioimaan sähköverkkoon kohdistuvat muutostarpeet ja siitä aiheutuvat kustannukset jatkosuunnittelussa.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

Riihimäen kaukolämpö on ilmoittanut, että hankkeella on vaikutuksia kahteen alueella olevaan kaukolämpöputken risteämäkohtaan sekä antanut esityksen muutosten kustannuksista.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

Riihimäen vesi on ilmoittanut, että se toteuttaa Jokikylän uudelle asuinalueelle radan välittömään läheisyyteen uutta vesijohtoverkkoa lausunnon liitteenä olevien suunnitelmien mukaisesti. Lisäksi Riihimäen vesi ilmoittaa ratasuunnitelman risteämäluettelossa virheelliseen sijaintiin merkitystä vesijohdosta.

Väylävirasto toteaa, että sillä ei ole huomauttamista lausuntoon. Johtojen suojaus- ja siirtotöistä ollaan yhteydessä johdonomistajiin rakentamissuunnitteluvaiheessa, jolloin sovitaan työn aikataulu sekä kustannusvastuut.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Väylävirastossa asian on ratkaissut Asiantuntija, radan suunnittelu Jarno Viljakainen ja esitellyt Projektipäällikkö, radan suunnittelu Marketta Ruutiainen.

Liite Ratalain mukaisesti nähtävillä ollut ratasuunnitelma
Hallinnollisessa käsittelyssä saadut lausunnot ja muut asiakirjat
Kaikki liitteet löytyvät sähköisesti Väylän Sharefile-palvelusta

Tiedoksi Väyläviraston kirjaamo
ratsu@vayla.fi