

Tuusulan kunta

LIITE 12

JOKELAN PELTOKAAREN ALUEEN ASEMAKAAVA

NEUVOTTELU, RATAHALLINTOKESKUS

KOKOUSMUISTIO, 16.9.2008

Aihe: Jokelan Peltokaaren alueen asemakaava

Aika: 16.9.2008, 9:00–11:00

Paikka: Ratahallintokeskus, Kaivokatu 8, 6.krs

Läsnä:	Eero Liehu	Ratahallintokeskus
	Hannu Lehikoinen	Ratahallintokeskus
	Kaija Hapuoja	Tuusulan kunta
	Antti Heikkilä	Tuusulan kunta
	Jukka-Matti Laakso	Tuusulan kunta
	Sami Noponen	Ramboll Finland Oy
	Ilkka Suutarinen	Ramboll Finland Oy
	Petteri Laine	Ramboll Finland Oy
	Maarit Virkkunen	Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

1. Kokouksen avaus

- o Läsnäolijat esittäytyivät.
- o Sovittiin, että konsultti laatii muistion neuvottelusta.

2. Kaavan tavoitteet ja lähtökohdat

- o Kaija Hapuoja kertoi kaavoitustyön tilanteesta. Asemakaavan lähtökohtana on Jokelan lainvoimainen osayleiskaava. Osayleiskaavassa alueelle on osoitettu uusi, radan alittava ajoyhteys radan lounaispuolelta, Kartanon alueelta.
- o Asemakaavan on tarkoitus mahdollistaa uuden, n. 1800 asukkaan asuinalueen sijoittuminen Peltokaareen. Jokelan asukasluku kasvaa uusien kaavoitushankkeiden myötä n. 6000 asukkaasta mahdollisesti yhteensä n. 12000 asukkaaseen.

3. Siltasuunnitelma

- o Konsultti esitteli valokuvia mahdollisen tulevan alikulun kohdalta. Rata sijoittuu n. 5 m Jokelantien tasoa ylemmäs. Palojoen alittava radan ja Jokelantien osittain teräksisessä, osittain betonisessa siltarummussa.
- o Siltasuunnitelma on luonnosvaiheessa, jonka tarkoituksena on kartoittaa toteuttamisen realiteetit ja vertailla mahdollisuuksia toteuttaa yhteys kevyen liikenteen alikuluna tai vaihtoehtoisesti sekä kevyen liikenteen että ajoneuvoliikenteen alikuluna. Todellisuudessa alue saattaa toimia pitkään nykyisen, eteläisen alikulun sekä pohjoisen Tiensuuntien liittymän varassa.
- o Radan pengertutkimuksen Km 47+000...+480 (27.5.1968) mukaan rata on tasossa +71...+72 ja 5–6 metrin korkuisella penkereellä Jokelantiehen nähden. Palojoen kaakkoispuolella ratapenkereen alla on savea, hiesua ja hietaa 5–10 metriä ja tämän alapuolella hiekkaa ja soraa. Palojoen uoman kohdalla Km 47+325 koheesiomaakerrokset ovat ohuet ja uoman pohja ulottuu hiekka- ja sorakerroksen pintaan. Uoman pohja on tasossa noin +60 ja vedenpinta tasossa noin +61. Palojoen koillispuolella ratapenkereen alla on savea, hiesua ja hietaa 1-5 metriä ja tämän alapuolella on hiekkaa ja soraa. Palojoen ratapenkereen poikkileikkaustutkimusten Km 47+353 ja Km 47+367 (7.12.1928) mukaan ratapenger on rakennettu savisesta pengermateriaalista. Savisen pengermateriaalin päällä on radan rakenekerrokset ja luiska Palojoen suuntaan on verhoiltu hiekka- ja sorakerroksella.

Poikkileikkaustutkimuksessa on muistutus: "24 päivänä marraskuuta 1928 havaittiin siirtymiä ratapenkereen oikeassa luiskassa". Ratapenkereen vakavuus Palojoen suuntaan on ilmeisesti ollut jossain määrin kriittinen. Sillan taustapenkereiden riittävä vakavuus sekä penkereen poikkisuunnassa, että silta-aukon suuntaan tulee huomioida siltatyyppiä ja taustapenkereiden perustamista ja tuentoja suunniteltaessa.

- Esiteltiin aiempia siltasuunnitelmia vastaavanlaisista paikoista. Olosuhteiltaan lähimpänä oleva esimerkki oli Lahden Hennalaan tehty sivusta siirrettävä silta, jossa oli tukevat paalutukset ja ponttaukset. Sivusta siirrettävän mallin etuna on kohtalaisen vähäinen liikennehaitta. Toteutustavalle antaa haastetta paikan suuret korkeuserot. Esitetyt siltaesimerkit olivat hinnaltaan n. 2500 €/m², mikä vastaa karkeasti Tuusulaan toteutetun Takojan alikulun kustannuksia.
- Kunnan kanta alikulun vapaiksi korkeuksiksi on: pelkkä kevyen liikenteen alikulku 3 m ja ajoneuvoliikenteelle tarkoitettu alikulku 4,2 m. Näillä näkymin alikulkua ei ole tarpeen mitoittaa korkeille ajoneuvoille.
- Radan ollessa Jokelantietä korkeammalla tasolla kevyen liikenteen alituksen järjestäminen radan alitse on mahdollista. Jos alitus toteutetaan myös ajoneuvoliikenteelle ja ulotetaan kulkemaan Jokelantien alitse, vaatii se selvästi pidemmän ja leveämmän sillan. Pohjaveden korkea taso aiheuttaa erityisvaatimuksia rakenteille ja haasteita radan vakavuudelle.
- Ajoneuvoliikenteen liittäminen tasossa Jokelantiehen on epärealistista radan ja tien välisen lyhyen etäisyyden takia. Jokelantien linjaa ei ole mahdollista siirtää riittävän etäälle radasta.
- Jokelantien tasoa olisi mahdollista nostaa jonkin verran alikulun rakentamisen helpottamiseksi. Tällöin on kuitenkin huomioitava Jokelantien liittyminen Nukarintiehen sekä ajoyhteyden järjestäminen Jokela-talolle. Nukarintiellä on tarvetta parannukseen. Liittymästä ei ole mahdollista muodostaa kiertoliittymää lisäraiteiden aiheuttaman tilantarpeen takia. Liittymään on mahdollisesti tulossa liikennevalot.
- Alikulun pohjoisempi linjaus olisi maaperän rakennettavuuden kannalta parempi vaihtoehto varsinkin, jos alikulku toteutetaan kevyen liikenteen alikulkuna. Ajoneuvoliikenteen alikulku olisi luultavasti toteutettava kaukiorakenteena kummassakin linjausvaihtoehdossa.
- Jos silta rakennetaan tien ja radan kohdalle, alikulun keskelle sijoitetaan valoaukko. Näin kevyen liikenteen ei olisi pakko kulkea Jokelantien länsipuolelle asti.

4. Melu ja tärinä

- Osayleiskaavatyön yhteydessä laadittuja melu- ja tärinämittauksia täydennetään asemakaavan laadinnan yhteydessä.
- Insinööritoimisto Paavo Ristolan v. 2005 laatimassa tärinäselvityksessä todettiin, että tärinä on aistittavaa mutta ei erityisen häiritsevää yli 100 etäisyydellä (yksittäiset, erittäin raskaat junat). 150 etäisyydellä radasta tärinää ei voi aistia lainkaan. Kaavaluonnoksessa lähimmät asuinkorttelit on osoitettu n. 100 m etäisyydelle. Rataa lähimmissä rakennuksissa tärinän leviämiseen voidaan vaikuttaa myös järeillä perustoilla.
- Meluselvityksessä sallitun päivämelun ohjearvon 55 dB raja sijoittui rataa lähimpien tonttien kohdille. Yömelun ohjearvon 45 dB raja ulottui pidemmälle alueelle. Melun leviämistä alueelle estetään massoitteilla. Todennäköisesti tarpeen on myös sijoittaa meluseinä radan yhteyteen. Laadittavassa melulaskelmassa huomioidaan alueen eteläosaan suunnitellut massat.
- Meluvallin sijoittaminen radan vierelle on hankalaa maaperäolojen ja korkeuserojen takia.

5. RHK:n kommentit

- o Tulevaisuuden raidetarpeista ei ole vielä tarkkaa näkemystä. Tavoitteena on lähiliikenteen lisääminen sekä nopeiden junien vapaa kulku hitaiden lähiliikenteen junien ohi. Tämä edellyttäisi näillä näkymin lisäraiteen rakentamista molemmiin puolin nykyistä kahta raidetta Kerava-Riihimäki-välille. Toteutus tapahtuisi vaiheittain.
- o Tarkoituksena ei ole nostaa radan nopeuksia tai akselipainoja entisestä.
- o Pyrkimyksenä on sijoittaa uudet raiteet mahdollisimman lähelle nykyisiä. Vaaditusta minimietäisyydestä ei ole vielä tietoa.
- o Alustava yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi käynnistyvät v. 2009.
- o Sillan laajentaminen uusien raiteiden myötä on otettava huomioon suunnitelmissa.
- o Radan vaihteet eivät saisi sijoittua painuvan ja painumattomaan maan välille.
- o Alikululta ei saa järjestää polkupyörän mentävää yhteyttä suoraan asemalaiturille.
- o RHK tarvitsee tiedon alikulun rakentamisesta n. 2 vuotta etukäteen.
- o RHK edellyttää melu- ja värinämittausten tekemistä alueella.
- o Mittauksissa on huomioitava lisäraiteet ja niiden liikenne.
- o Meluseinää parempi vaihtoehto mm. maisemallisesti olisi hoitaa melunsuojaus massoittelulla.

6. Jatkotoimenpiteet

- o Pelkkä kevyen liikenteen alikulku sijoittuisi toteutuessaan pohjoisemman linjauksen kohdalle. Ajoneuvoliikenteen alikulun osalta tutkitaan kumpaakin sijaintivaihtoehtoa. Alikulku alittaa myös Jokelantien, jos kevyen liikenteen ylityksen mahdollisuutta ei saada toteutettua turvallisesti.
- o Tällä hetkellä ei näyttäisi olevan tarvetta tarkemmille pohjatutkimuksille.
- o Siltasuunnitelma (myös geotekniset ratkaisut) hyväksytetään VR:llä. Eero Liehu selvittää VR:llä yhteyshenkilöinä toimivat tahot.
- o Hannu Lehikoinen selvittää liikenne-ennusteen lisäraiteilla melu- ja värinäselvitystä varten.
- o Ensimmäiset melu- ja värinäselvitykset valmistuvat lokakuun alussa. Selvityksiä täydennetään RHK:lta saatavien ennusteiden osalta tätä myöhemmin.
- o Ramboll jatkaa siltasuunnitelmien tekoa sekä selvittää esimerkkinä olleen Hennalan alikulun kustannukset.
- o RHK:n ja Tuusulan välillä solmitaan siltasopimus, jossa määritellään mm. omistusolet ja kunnossapitovastuu.
- o Kaavoitusasioista ei ole tarpeen järjestää uutta neuvottelua. Siltasuunnitelmasta järjestetään jatkossa neuvottelu RHK:n kanssa tai vaihtoehtoisesti RHK kommentoi suunnitelmia sähköpostitse.

Jakelu

Osallistajat
+ Olli Lappalainen, Jukka Sahlakari, Timo Laiho
(Tuusulan kunta)
+ Sari Knuuti, Saija Vihervuori, Petri Saarelainen
(Ramboll Finland Oy)
+ Mikko Rusanen (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy)

Muistion laati: Maarit Virkkunen 16.9.2008 (täydennykset Ramboll 19.9.2008)