

OIKORATA KERAVA-LAHTI

TIIVISTELMÄ 1998

YLEISSUUNNITELMA



RATAHALLINTO-
KESKUS
BANFÖRVALTNINGS-
CENTRALEN

Liikenneministeriö päätti 28.1.1997 jatkaa Lahden oikoradan suunnittelua alustavan yleissuunnitelman vaihtoehdosta, joka seuraa eniten Lahden moottoritietä. Tämä tiivistelmä esittelee valitusta vaihtoehdosta tehdyn yleissuunnitelman lähtökohdat ja sisällön.

Oikorata tuo lisää kapasiteettia

Kerava-Lahti -oikoradan tarve liittyy itäisen Suomen ja idän liikenteen kehittämiseen. Oikorata tuo itäisen liikenteen vaatiman lisäkapasiteetin ja samalla keventää Helsingistä pohjoiseen johtavan pääradan liikennekuormitusta, jolloin Riihimäen ja Tampereen suunnan junatarjontaa on myös mahdollista parantaa. Oikoradan lisähyötynä saadaan vielä junaliikenteen nopeutuminen ja uuden ratakäytävän avautuminen pääkaupunkiseudun kasvupaineiden tasajaksi.

Matka Helsingistä Lahteen lyhenee 26 km

Oikorata Kerava-Lahti on nopealle liikenteelle suunniteltu kaksiraiteinen rata, joka on sähköistetty, linjasuojastettu sekä automaattisella kulunvalvonnalla varustettu. Rataosalla ei sallita tasoristeyksiä. Taajama-alueilla ja muilla turvallisuuden kannalta vastaavilla paikoilla rata aidataan. Radan kokonaispituus Keravalta Lahteen on 74 km, josta uutta rataa on 63 km. Oikorata lyhentää matkaa Helsingistä Lahteen 26 km.

Radalla liikennöivät sekä henkilö- että tavarajunat

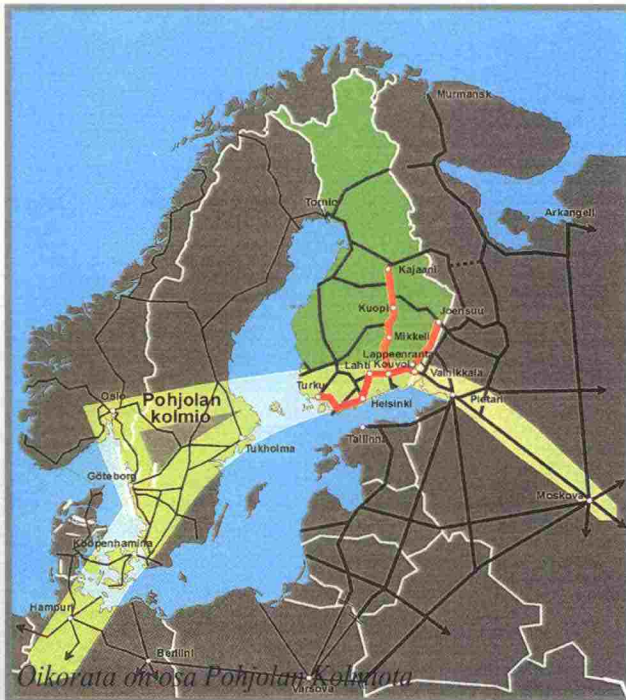
Rata on suunniteltu sekä henkilö- että tavaraliikennettä varten. Radalle on suunniteltu henkilöliikenteen asemat Järvenpään Haarajoelle ja Mäntsälään.

Oikoradalla liikennöivien nopeiden henkilöjunien tavoitenoisuus on 200 km/h. Nopein matka-aika Helsingistä Lahteen on 44 minuuttia.

Oikoradan Kerava - Lahti rakentaminen on yhteiskuntataloudellisesti kannattava

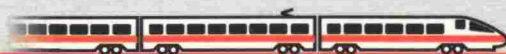
Rataoikaisun Helsinki-Lahti-Mikkeli rakentamisen todettiin Itäradat-tarveselvityksessä yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Nyt suunniteltu väli Helsinki-Lahti on kannattavampi kuin koko osuus Mikkeliin asti.

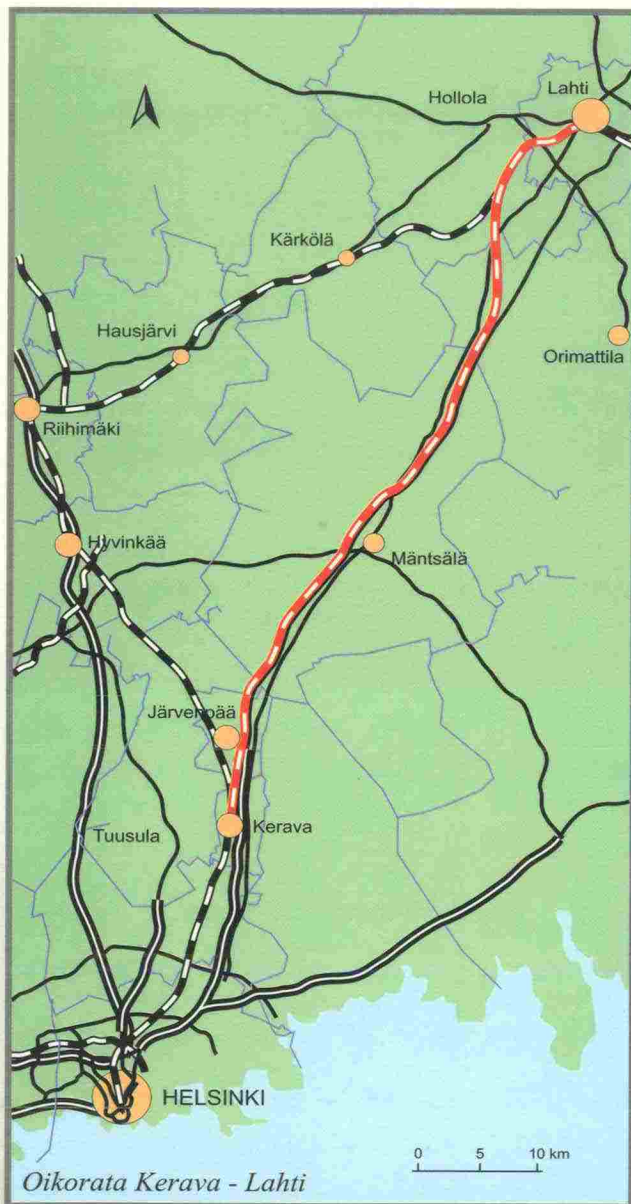
Oikoratahankkeen rakentamiskustannusarvio on 2 Mrd mk. Se vastaa aikaisemman suunnitteluvaiheen kustannusarviota.



Oikorata Kerava-Lahti numeroina

Pituus:	74 km, josta uutta rataa 63 km
Tavoitenoisuus:	200 km/h
Uusia asemia:	2 kpl
Siltoja	76 kpl
Maaleikkausta	2,4 milj.m ³
Kallioleikkausta	1,9 milj.m ³
Ratapenkereitä ja muita maarakenteita	4,3 milj.m ³
Rata-alueelta lunastettavia asuinrakennuksia	22 kpl
Lunastettava alue	430 ha
Rakennuskustannukset	2 Mrd mk





Ratalinja ja tiejärjestelyt ovat tarkentuneet

Tässä Ratahallintokeskuksen laatimassa yleissuunnitelmassa on tarkennettu radan linjausta ja muita järjestelyjä alustavasta yleissuunnitelmasta ja ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta annettujen lausuntojen pohjalta siten, että radan sijainti ja aluetarve on voitu määrittellä, sekä kustannukset ja muut vaikutukset on voitu arvioida.

Vuorovaikutus johti käytännön muutoksiin suunnitelmissa

Jo alustavan yleissuunnittelun aikana aloitettu tiivis vuorovaikutus hankkeesta vastaavan RHK:n, sidosryhmien ja kansalaisten kesken jatkui koko yleissuunnittelun ajan ja johti moniin käytännön muutoksiin suunnitelmissa. Tuomalan erkanemiskohdassa suunniteltiin ylikulkuvaihtoehdon lisäksi Tuusulan kunnan ja asukkaiden kannattama alikulkuvaihtoehto. Myös Hakosillan tasoliittymäratkaisun valintaan vaikutti merkittävästi alueella käyty keskustelu. Ratalinjaan tehtiin asukkaiden toivomuksesta muutoksia mm. Järvenpään Satumetsän ja Kiljuvannun alueilla sekä Mäntsälän Arolassa, Hirvihaarassa ja Hunttijärvellä.

Lunastustoimituksessa päätetään korvauksista ja yksityistiejärjestelyistä

Radan mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen RHK hakee lunastus- ja ennakkohaltuunottolupaa valtioneuvostolta. Ennen lunastuslupan käsittelemistä valtioneuvostossa RHK kuulee asianosaisia kuntakohtaisissa kokouksissa, joiden jälkeen asianosaisilla on vielä oikeus antaa vastineensa lunastushankkeesta valtioneuvostolle.

Lunastettavan omaisuuden omistajalla on oikeus saada taloudellisista menetyksistään lunastuslain mukainen täysi korvaus. Lunastustoimituksessa päätetään lisäksi mm. rakennustöiden yhteydessä suoritettavista yksityistiejärjestelyistä ja tilusjärjestelyistä.

LIIKENNEMINISTERIÖN PÄÄTÖS JATKOSUUNNITTELUSTA 28.1.1997

- Maaliskuu 1997 Yleissuunnittelu käynnistyi
- Maaliskuu 1997 **ASUKASTILAISUUDET**
Asukkaat ja asianosaiset esittivät mielipiteitään ja ehdotuksiaan radan linjaukseen, tiejärjestelyihin ja ympäristöasioihin.
- Maaliskuu -
kesäkuu 1997 Yleissuunnitelman periaatteiden suunnittelu.
- Kesäkuu 1997 **TIEDOTUS- JA ASUKASTILAISUUDET**
Ehdotukset ratalinjasta, tie- ja asemajärjestelyistä sekä ympäristöhaittojen torjunnasta. Asukkaat ja asianosaiset esittivät mielipiteitä ja muutosehdotuksia suunnitelmiin.
- Kesäkuu -
joulukuu 1997 Suunnitelmien tarkentaminen ja lopullisen yleissuunnitelman laatiminen.
- Helmikuu 1998 **YLEISSUUNNITELMAN ESITTELY**
Yleissuunnitelman esittelytilaisuudet. Mahdollisuus esittää huomautuksia ja mielipiteitä
- Huhtikuu 1998 **LAUSUNNOT**
Kunnat / kuntalaiset, maakunnalliset liitot, Tielaitos
- Toukokuu -
joulukuu 1998 Lausuntojen käsittely ja päätöksen valmistelu

LIIKENNEMINISTERIÖN PÄÄTÖS HANKKEEN JATKOTOIMENPITEISTÄ

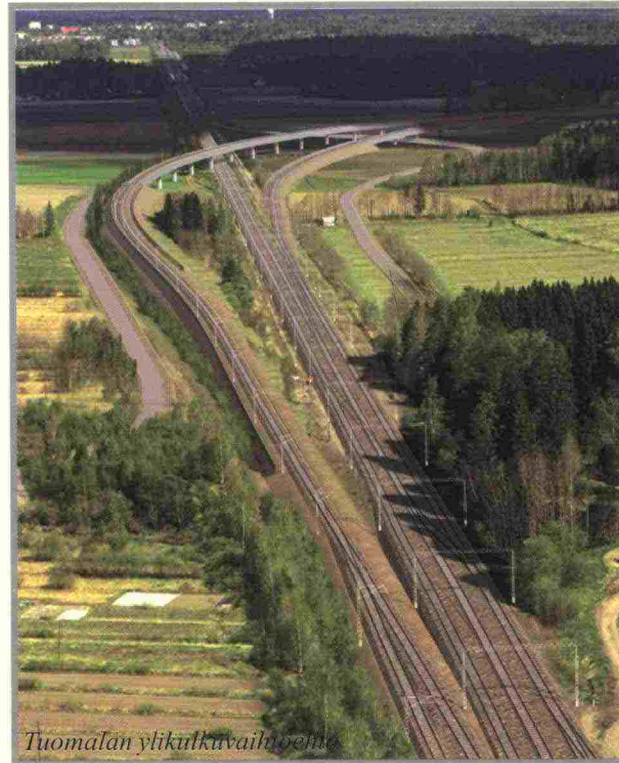
Oikorata erkanees pääradasta Tuusulan Tuomalassa

Oikorata erkanees Helsinki - Tampere -pääradasta Keravan pohjoispuolella Tuusulan Tuomalassa. Keravan asemalta erkanemiskohtaan rakennetaan kaksi lisäraidetta, toinen nykyisen pääradan länsipuolelle ja toinen itäpuolelle. Erkanemiskohdassa on tutkittu sekä ylikulku- että alikulkuvaihtoehto.

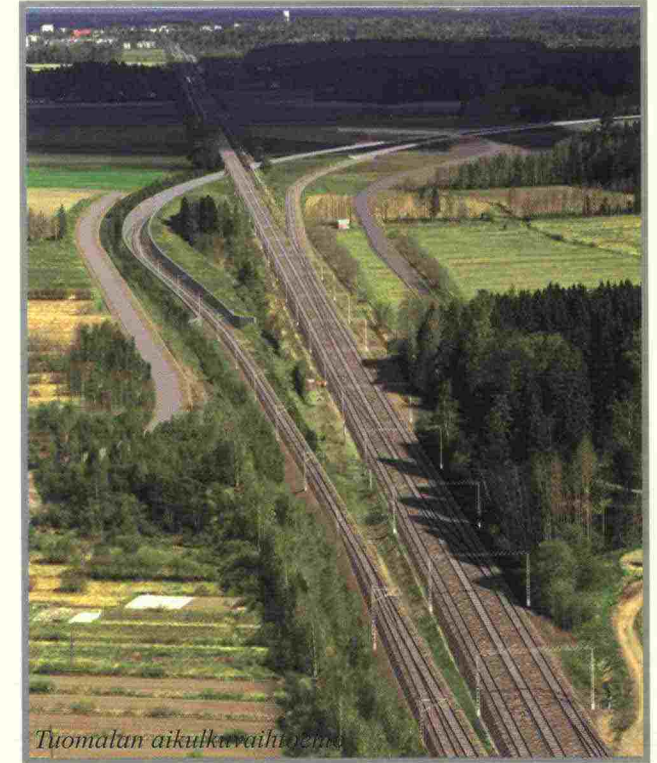
Ylikulkuvaihtoehdossa oikoradan läntinen raide ylittää pääradan pitkällä sillalla. Itäisen raiteen pengerosuudelle rakennetaan n. 200 m pitkä silta, jonka alitse johdetaan radanvarsitie.

Alikulkuvaihtoehdossa oikoradan läntinen raide alittaa pääradan syvässä betonikaukalossa. Itäinen raide rakennetaan matalana leikkauksena. Radanvarsitie ylittää molemmat raiteet pitkällä sillalla.

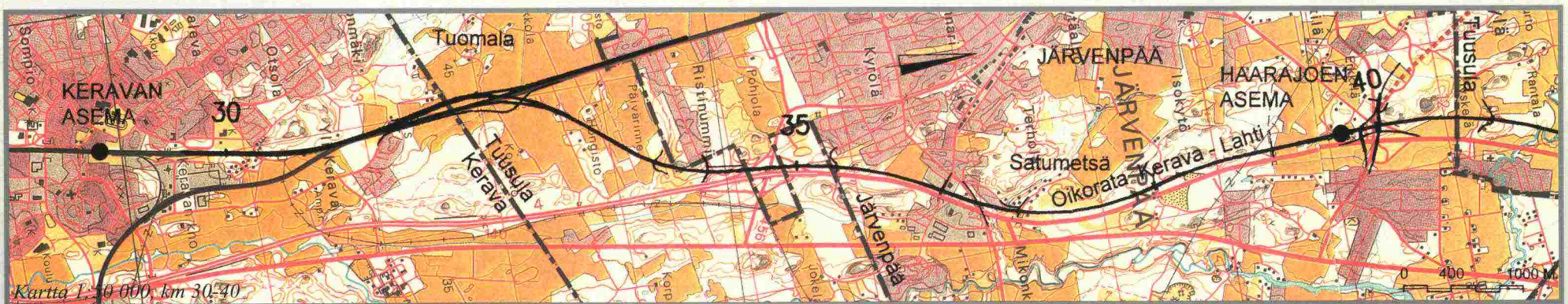
Molemmat vaihtoehdot on esitetty yleissuunnitelmassa tasavertaisina. Päätös vaihtoehtojen välillä tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä.



Tuomalan ylikulkuvaihtoehto



Tuomalan alikulkuvaihtoehto



Järvenpäässä rata sijoittuu tiiviisti moottoritien viereen

Rata siirtyy moottoritien viereen Ristinummen kohdalla ja ylittää Järvenpään eritasoliittymän läntiset rampit. Järvenpäässä Satukallion ja Satumetsän alueella rata sijoittuu mahdollisimman lähelle moottoritietä.

Haarajoelle on suunniteltu uusi asema

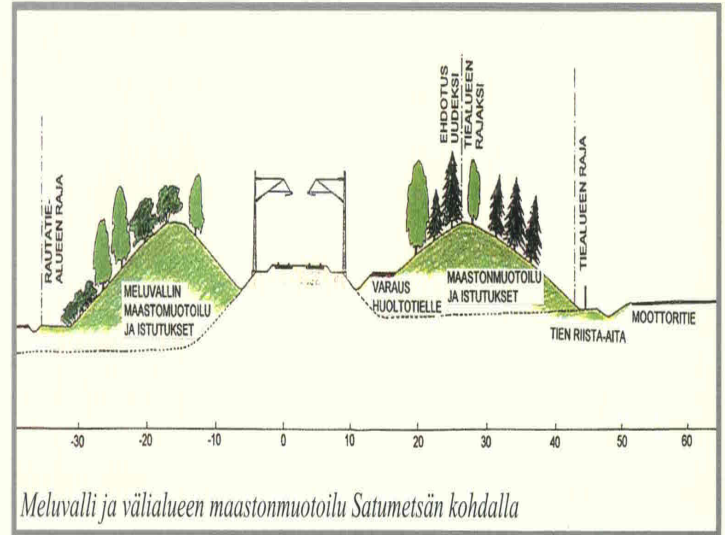
Haarajoen asema on suunniteltu Haarajoen eritasoliittymän eteläpuolelle. Tieyhteys asemalle on suunniteltu Vähänummentieltä siten, ettei se häiritse Annankulman pientaloaluetta. Suunnitelmassa on varauduttu 120 auton pysäköintialueeseen.

Meluntorjunta on osa hanketta

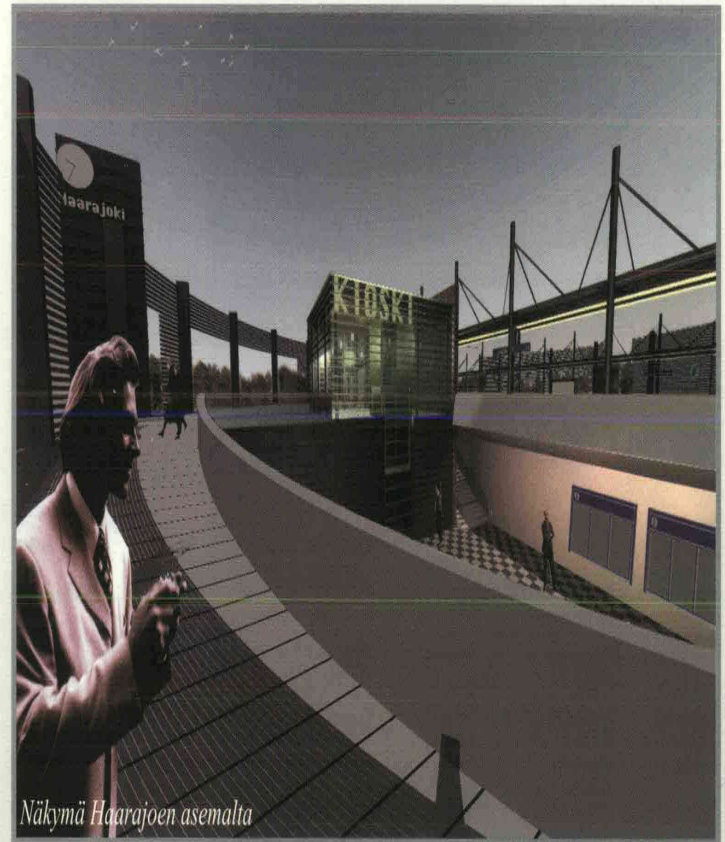
Meluntorjunnassa käytetään hyväksi radan ympäristöön soveltamista sekä radan rakenteellisia ratkaisuja. RHK vähentää raideliikennemelua myös radan päällysrakennetta ja kunnossapitoa kehittämällä sekä edistämällä rautatiekaluston tyyppi-

hyväksynnässä ja teknisissä normeissa raideliikennemelun vähentämistä. Tässä suunnitteluvaiheessa on oikoradan meluntorjuntaratkaisuna esitetty myös maavalleja ja siltojen melukaiteita. Meluntorjuntaa

on suunniteltu eniten Järvenpään alueelle, Ristinummen, Satukallion, Satumetsän ja Haarajoen kohdille.



Järvenpään Satumetsän alueella rata siirtyy taajama-asutusta



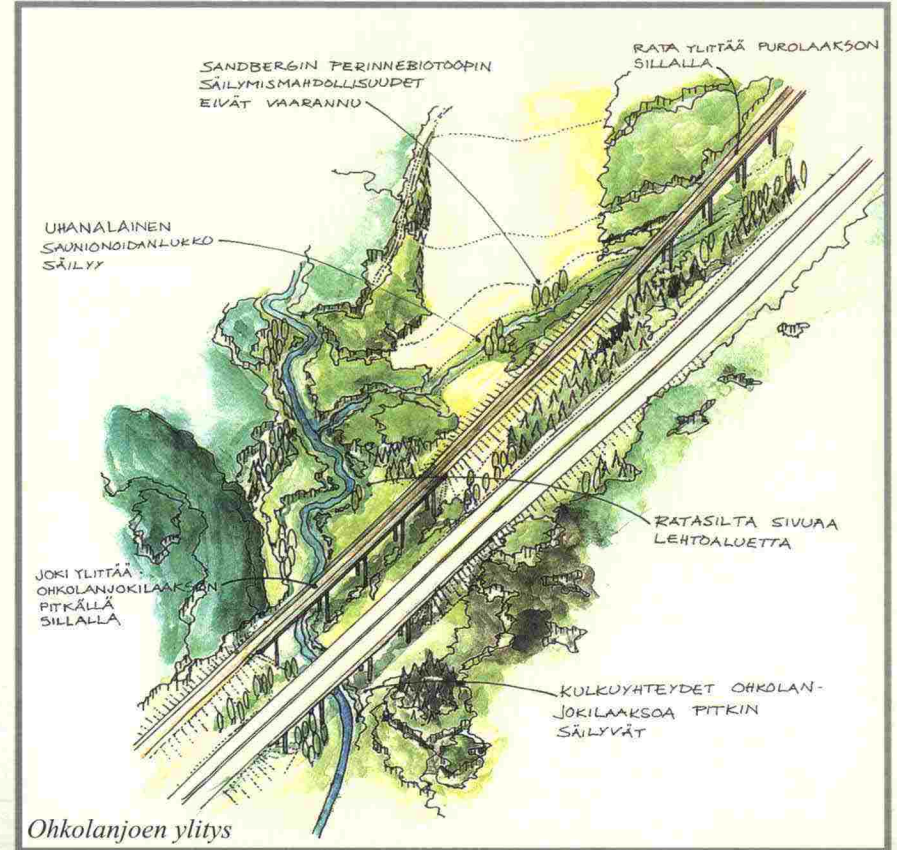
Näkymä Haarajoen asemalta

Rata ja moottoritie on sijoitettu samaan maastokäytävään

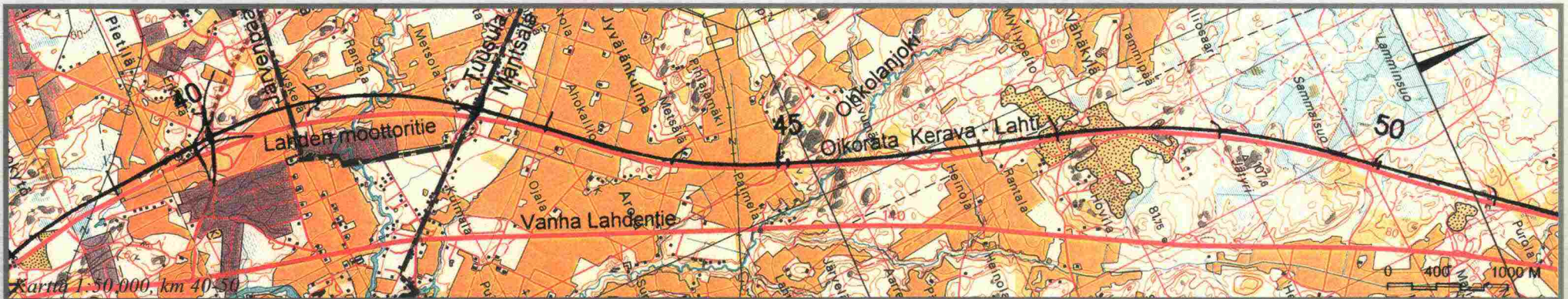
Haarajoen ja Mäntsälän välillä rata on suunniteltu mahdollisimman lähelle moottoritietä. Samalla on kuitenkin varmistettu välialueen riittävyys mahdollisissa onnettomuustilanteissa sekä varauduttu riittäviin häikäisy suojauksiin.

Ohkolanjokilaakso ylitetään sillalla

Ohkolanjokilaakso on lehtojensuojeluohjelman kohde ja maakunnallisesti arvokas perinnemaisemakohde sekä mahdollinen Natura 2000-kohde. Rata on suunniteltu siten, että se ei tuhoa arvokasta lehtoa. Radalle on suunniteltu sillat sekä jokilaakson, että siihen liittyvän purolaakson yli.



Ohkolanjoen ylitys



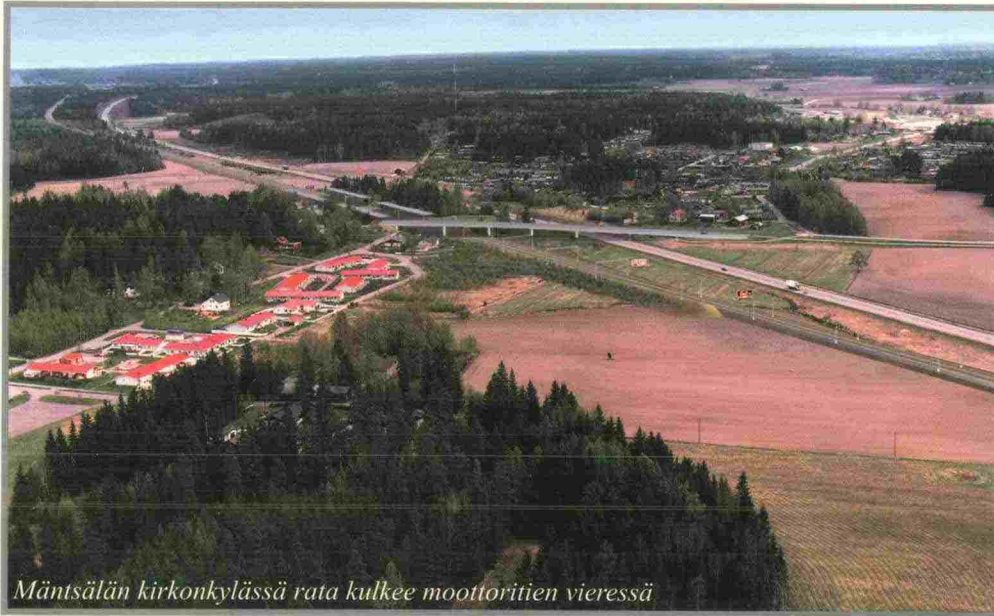
Mäntsälän asema sijoittuu Sälinkääntien pohjoispuolelle

Mäntsälän asema on suunniteltu Sälinkääntien pohjoispuolelle. Sälinkääntien linjausta ja korkeus-
asemaa muutetaan niin, että rata saadaan johdettua

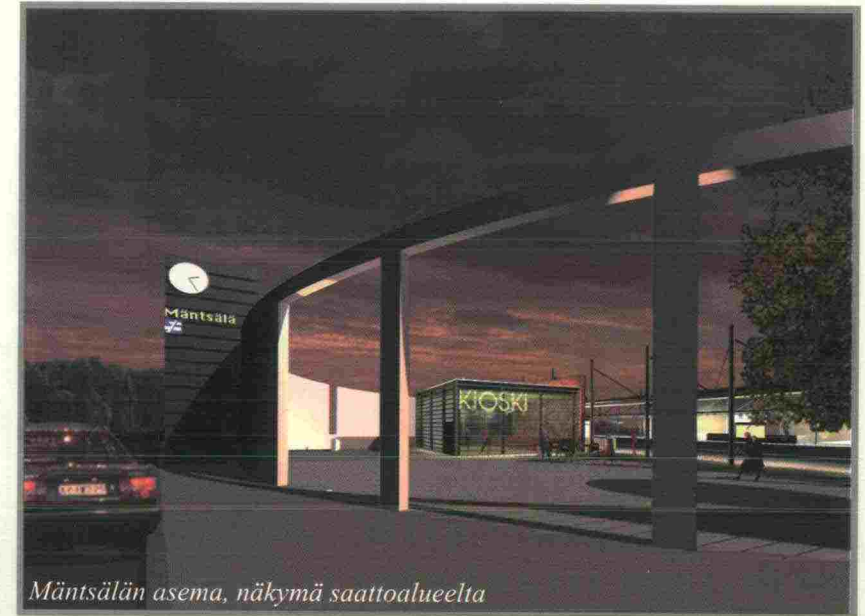
tien alitse. Ajoneuvoliikenne asemalle johdetaan Sälinkääntieltä. Suunnitelmassa on varauduttu 250 auton pysäköintialueeseen.

Asemalle on suunnittelussa pyritty antamaan selkeä oma hahmo ja identiteetti. Seinillä rajattu

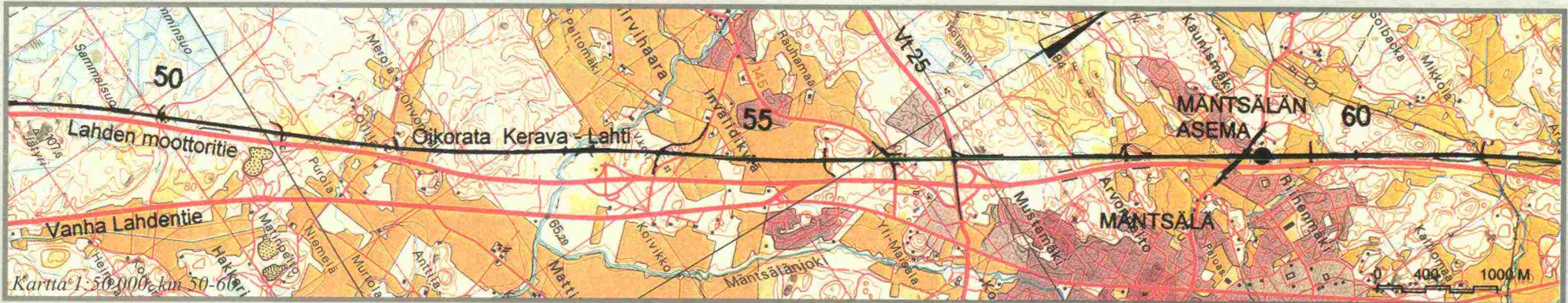
ympyrän muotoinen asema luo vaikutelman sisätilasta muuten avoimessa maisematilassa. Kaarevat seinät suojaavat myös tuulilta ja liikenteen melulta.



Mäntsälän kirkonkylässä rata kulkee moottoritien vieressä



Mäntsälän asema, näkymä saattoalueelta

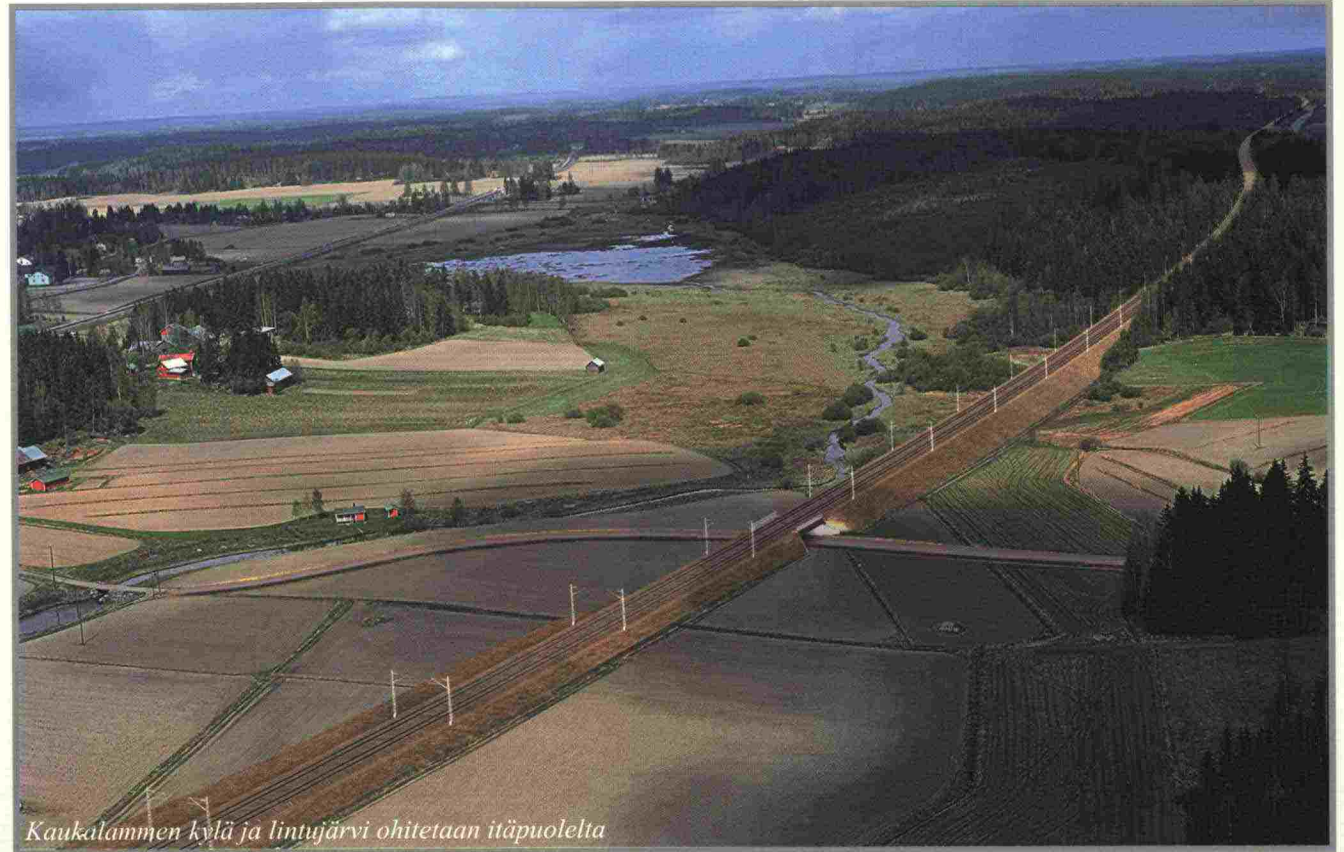


Kaukalammen kylä ja lintujärvi ohitetaan itäpuolelta

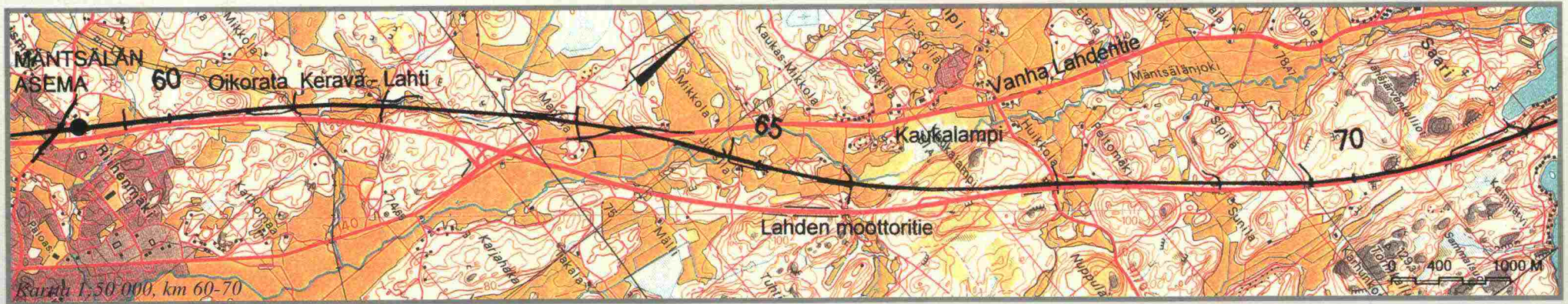
Mäntsälänjoen laakso ylitetään matalalla penke-reellä. Vanha Lahdentie ylittää radan ylikulkusillalla. Kaukalammen itäpuolella ratalinja siirtyy takaisin moottoritien viereen. Kaukalammelta pohjoiseen rata seuraa tiiviisti moottoritietä.

Vähäjärvenkallion vanhan metsän arvo säilyy

Vähäjärvenkallioiden vanha metsä Mäntsälän pohjoisosassa on vanhojen metsien täydennys-ohjelman kohde ja mahdollinen Natura 2000-kohde. Radan linjaus leikkaa hieman vanhaa metsää aivan moottoritien tuntumassa mutta vanhan metsän ydin-alue säästyy. Alueen keskeisimmät arvot ja piirteet säilyvät.



Kaukalammen kylä ja lintujärvi ohitetaan itäpuolelta



Iso-Hennan kohdalla on varaus ohitusraiteille

Hunttijärven kohdalla rata kulkee aivan moottoritien vieressä. Rata ylittää Orimattilantien eritasoliittymän länsipuolella. Iso-Hennan kohdalla on varaus tavarajunien ohitusraiteille. Samalla alueella on aluevaraus radan sähkösyöttöasemalle.

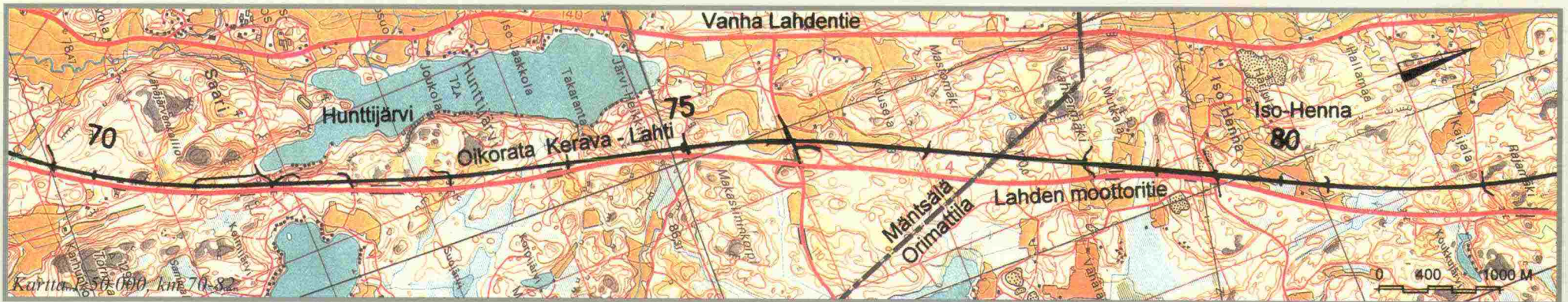
Kulkuyhteydet eivät muutu

Yleiset tiet ja niiden risteilykohdat pysyvät nykyisillä paikoillaan, joten kulkuyhteydet palveluihin ja työpaikoille eivät muutu. Todelliset kulkuhaitat jäävät vähäisiksi, koska jo moottoriliikennetien rakentamisen yhteydessä on tehty periaateratkaisut yksityistiejärjestelyistä.

Alikulut ja ylikulut on suunniteltu yhteistyössä Tielaitoksen, kuntien ja asukkaiden kanssa. Metsäautoteitä on paikoin koottu siten, että radan alikulku on voitu keskittää yhteen paikkaan. Radan viereen rakennetaan monin paikoin huoltotie, jota voidaan lunastustoimituksessa aikanaan sovittavin tavoin hyödyntää viljely- ja metsäalueille kulkemisessa.



Kulkuyhteydet turvataan. Kuvassa Levonsuon alikäytävä Hunttijärven eteläpuolella



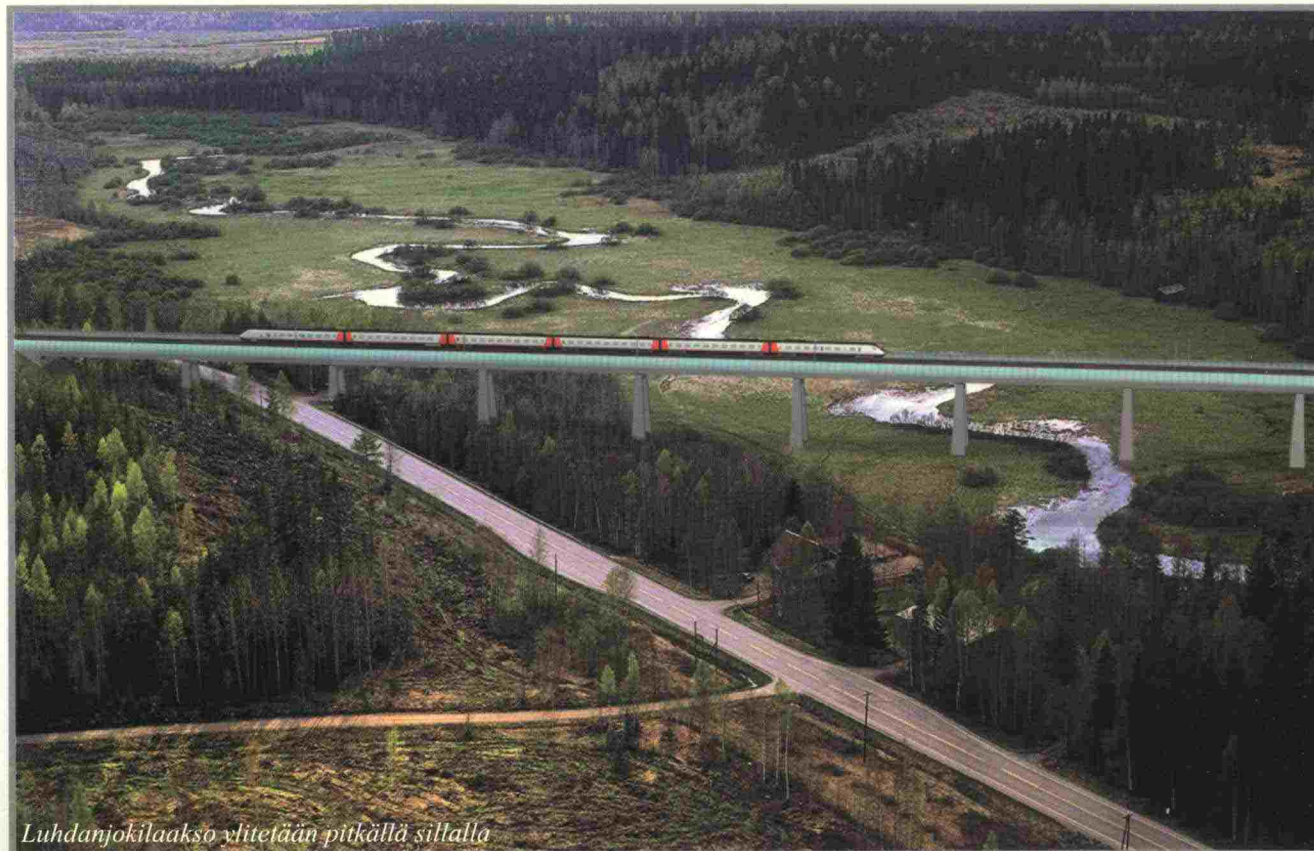
Hankkeeseen sisältyy yhteensä 76 siltaa

Suuret sillat ovat pääosin jännitettyjä betonisia palkki- tai kotelopalkkisilloja. Pitkien siltojen maisemaan sopimista on parannettu pengerpituuden minimoinnilla.

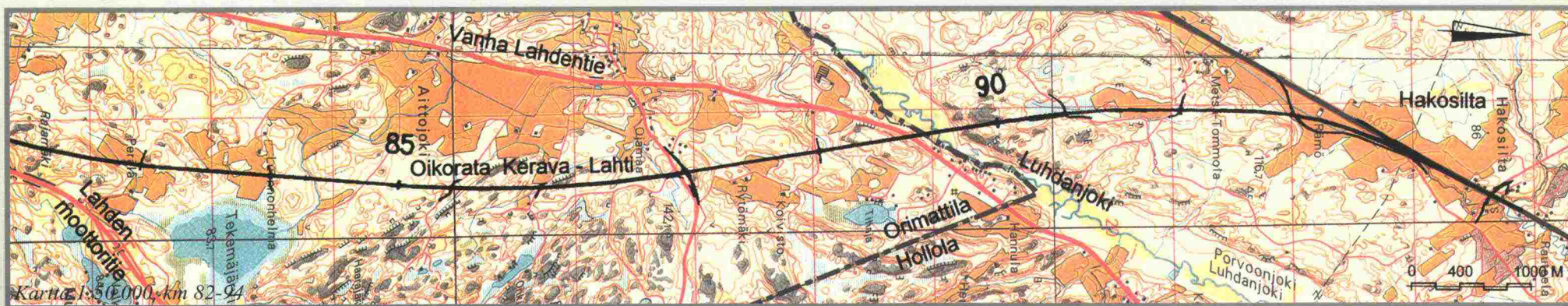
Riihimäki-Lahti -rataan liitytään Hakosillassa

Ratalinja erkane moottoritien vierestä ennen Tuuliharjan palvelualueetta. Luhdanjokilaakso ylitetään pitkällä sillalla.

Oikorata liittyy nykyiseen Riihimäki-Lahti -rataan Hollolan Hakosillassa tasoratkaisuna.

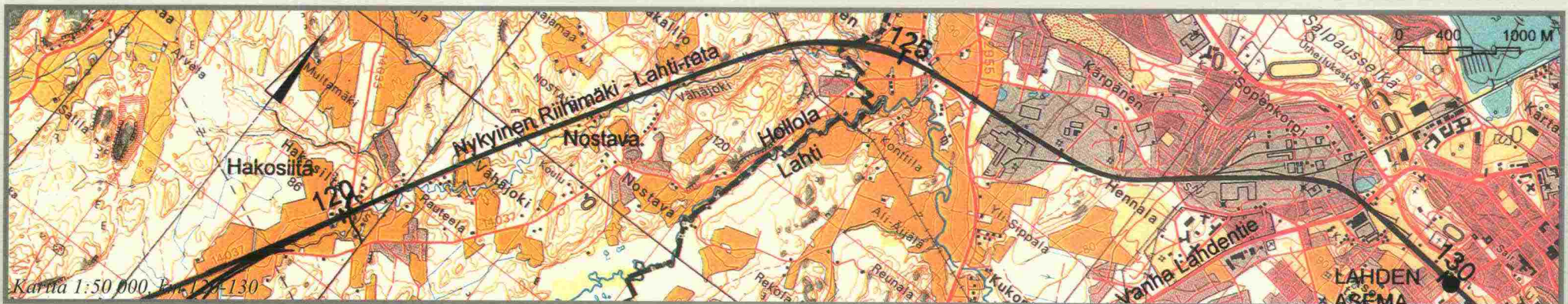


Luhdanjokilaakso ylitetään pitkällä sillalla



Hakosilta-Lahti -välillä nykyinen rata perusparannetaan

Hakosilta-Lahti -välillä on käynnissä perusparannushanke, jossa tullaan tekemään nopeutuvan liikenteen vaatimat toimenpiteet, kuten päällysrakenteen uusiminen, tasoristeysten poistot ja kulunvalvonta. Merkittäviä muutoksia ratageometriaan ei tehdä. Suunnitelmissa on varauduttu Nostavan asemaan.



LISÄTIETOJA HANKKEESTA
JA SUUNNITELMISTA

Ratahallintokeskus
Kaivokatu 6
PL 185, 00101 Helsinki
Puh. (09) 5840 5111
Fax (09) 5840 5100
www.rhk.fi

© Maanmittauslaitos, lupa nro 45/MAR/98