

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Aika 12.06.2019, klo 17:00 - 18:30

Paikka Kokoustila Ostari

Käsitellyt asiat

- § 81 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**
- § 82 Pöytäkirjan tarkastus**
- § 83 Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma 2019**
- § 84 Kuntasuunnittelu ja asiakaspalvelu, palveluhinnasto**
- § 85 Kellokosken Höylääjänkuja 1, asemakaavan muutos**
- § 86 Aarno Ranisen muistolle nimikkopolku tai -kuja, aloite**
- § 87 Mikkola, asemakaavan muutoshakemus**
- § 88 Jokela, Perttu, asemakaavan muutoshakemus**
- § 89 Kauppatie asemakaavan muutoshakemus**
- § 90 Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus**
- § 91 Ilmoitusasiat**
- § 92 Muut asiat**

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Saapuvilla olleet jäsenet

Mika Mäki-Kuhna, puheenjohtaja
Liisa Sorri, 1. varapuheenjohtaja
Jari Anttalainen
Jari Raita
Johanna Sipiläinen
Jorma Soini
Klaus Koivunen
Margita Winqvist
Päivö Kuusisto
Tiia Kaukolampi
Ulla Palomäki
Vesa Lundberg
Ulla Rosenqvist, poistui 17:54

Muut saapuvilla olleet

Juho Salonen, tiedonhallinnan suunnittelija, sihteeri
Arto Lindberg, pormestari
Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö
Päivi Hämäläinen, maankäyttöpäällikkö
Seppo Pietarinen, elinvoimajohtaja
Henna Lindström, yleiskaavasunnittelija
Annina Nuutinen, saapui 17:01
Tiia Numminen, suunnitteluinsinööri
Antti Alapassi, kaavoitusavustaja

Allekirjoitukset

Mika Mäki-Kuhna
Puheenjohtaja

Juho Salonen
Sihteeri

Pöytäkirjan tarkastus

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty

13.06.2019

17.06.2019

Vesa Lundberg

Jari Raita

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Julkaistu yleisessä tietoverkossa 18.6.2019

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 81

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todetaan läsnäolijat.

Ehdotus

Esittelijä: Seppo Pietarinen, elinvoimajohtaja

Kokous todetaan laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 82

Pöytäkirjan tarkastus

Kahden pöytäkirjan tarkastajan valinta.

Ehdotus

Esittelijä: Seppo Pietarinen, elinvoimajohtaja

Valitaan tämän kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi jäsenet

- Jari Raita ja Jouko Rlola.

Päätös

Valittiin tämän kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi jäsenet

- Jari Raita ja Vesa Lundberg

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kunnanhallitus, § 432,25.09.2017
Kuntakehityslautakunta, § 134,12.12.2018
Kuntakehityslautakunta, § 4,09.01.2019
Kunnanhallitus, § 10,14.01.2019
Kuntakehityslautakunta, § 83, 12.06.2019

§ 83

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma 2019

TUUDno-2017-808

Kunnanhallitus, 25.09.2017, § 432

Valmistelijat / lisätiedot:
Tuula Hyttinen

Tuusulan kuntaa pyydetään 13.10.2017 mennessä nimeämään viisi (5) luottamushenkilöä osallistumaan Helsingin seudun maankäyttöä, asumista ja liikennettä käsittelevään MAL 2019 -suunnitteluun.

MAL 2019 on Helsingin seudun 14 kunnan yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma. Suunnitelmassa kuvataan, miten seutua pitäisi kehittää vuosina 2019-2050 . Suunnitelman pohjalta solmitaan seuraava MAL-sopimus valtion kanssa.

Helsingin seudun 14 kunnan päätöksentekijät (HSYK, HSL:n hallitus, KUUMA-johtokunta) päättävät MAL 2019-suunnittelun lähtökohdista loppuvuodesta 2017, lausunnoille lähetettävän suunnitelmaluonnoksen sisällöstä syyskaudella 2018 sekä lopulta varsinaisesta suunnitelmasta keväällä 2019.

MAL-yhteyshenkilöillä on tärkeä osuus MAL 2019 suunnittelussa. He osallistuvat tiiviisti MAL 2019 prosessiin ja toimivat viestinvälittäjinä muiden luottamushenkilöiden suuntaan suunnittelun monipuolisuuden ja läpinäkyvyyden varmistamiseksi. Nimettyjen luottamushenkilöiden lisäksi prosessiin osallistuvat Helsingin seudun yhteistyökokouksen HSYK, HSL:n hallituksen ja KUUMA-johtokunnan jäsenet. Ensimmäinen MAL-yhteyshenkilöille tarkoitettu vuorovaikutustilaisuus on seudun luottamushenkilöille suunnattu seminaari 9.11.2017. Seminaarikutsu on liitteenä.

Em. seminaari on osa MAL 2019 valmistelua. Muita osallistumismahdollisuuksia ovat esim. kevätkaudella 2018 toteutettava kyselytutkimus (MAL-barometri) ja keskustelutilaisuuksiin osallistuminen. Seuraava MAL-seminaari pidetään syksyllä 2018.

Ehdotus

Esittelijä: Harri Lipasti

Kunnanhallitus päättää

- nimetä viisi (5) edustajaa osallistumaan MAL 2019-suunnitteluun.

Päätös

Kunnanhallitus päätti

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- nimetä edustajikseen MAL 2019 -suunnitteluun Mika Mäki-Kuhnan, Ruut Sjöblomin, Arto Lindbergin, Jussi Salosen ja Kati Lepojärven.
-

Kuntakehityslautakunta, 12.12.2018, § 134

Valmistelijat / lisätiedot:
Henna Lindström
henna.lindstrom@tuusula.fi
yleiskaavasunnittelija

Liitteet

- 1 MAL 2019 suunnitelmaluonnos
- 2 MAL2019 luonnos kalvot KKL 12.12.2018
- 3 KUUMA-johtokunnan lausunto MAL 2019 -luonnoksesta KKL 12.12.2018

Luonnos Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo) MAL 2019 –suunnitelmasta on valmistunut. MAL 2019 on maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisäätöisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista. Arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. Liikenteen CO₂-päästövähennystavoite (50 %) saavutetaan, kun kaikki suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Tehokkain yksittäinen keino vähentää moottoriajoneuvoliikennesuoritetta ja sen aiheuttamia päästöjä on tiemaksu eli ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, joka sisältyy MAL 2019 –suunnitelmaan. Myös sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu on merkittävä keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä.

Suunnitelmassa tarkastellaan myös pidemmän aikavälin kehitystä vuodesta 2030 eteenpäin, vuoteen 2050. MAL 2019 –suunnitelman maankäytön tavoitevuosi on 2050. Näin kauas ulottuva suunnittelu on kuitenkin epävarmempaa ja epätarkempaa. Maankäyttö perustuu vuoden 2030 jälkeenkin vahvasti nykyrakenteeseen – ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja asemanseuduille. Kasvu edellyttäne myös uusia avauksia, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös. Liikenteen ja asumisen toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin vuoteen 2030 asti, mutta varaudutaan myös tätä pidempään ajanjaksoon. MAL 2019 –suunnitelman tavoitteena vuodesta 2030 eteenpäin on mm. että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

MAL 2019 –suunnitelmaluonnos Tuusulan osalta

Maankäyttö

MAL-suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille on tavoitteena sijoittaa vähintään 90 % seudun asuntotuotannosta. Vyöhykkeet perustuvat olemassa olevaa rakennetta täydentäviin, saavutettavuudeltaan hyviin alueisiin. Tuusulassa ensisijaista kehittämisvyöhykettä on osoitettu Hyrylässä Tuusulanväylä – Järvenpääntie – Tuusulantien ympäristöön. Alue pitää sisällään Riihikallion, Lahelanpellon, kirkonkylä / Mikkola –alueen. Jokelaan on osoitettu asemanympäristö sisältäen Kartanon alueet, Peltokaaren, Lepolan ja Kolsan. Kellokoskelle on merkitty keskusta-alue. Ristikytöön on merkitty uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke.

Asemakaavatarve asuntotuotannolle on 41 580 k-m² vuosittain. Kuluvalle sopimuskaudella 2016–2019 asemakaavavelvoite on ollut 106 500 k-m² vuosittain. Asemakaavavarannon puutteen vuoksi on kuluvalle kaudella suuri kaavavelvoite. Asumisen kaavavarantoa on saatu hyvin kasvatettua ja kaavatarve onkin laskenut aikaisemmalle, muiden Kuuma-kuntien kanssa yhteiselle tasolle.

Asuminen

Asuntotuotantotavoite on 462 asuntoa vuodessa, joista kohtuuhintaista 92. Kokonaisuudessaan vuosina 2020 – 2023 tavoite on toteuttaa 1 848 asuntoa, joista kohtuuhintaista 370. Kunta on itse ilmoittanut asuntorakentamisen ennusteen 2018 – 2029. Kuluvalle sopimuskaudella asuntotuotantotavoite on ollut 420 asuntoa vuosittain.

Liikenne

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennehankkeet vuoteen 2030. Tuusulan osalta Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteytenä on osoitettu Järvenpää – kantatie 45 (Hämeentie) –yhteys, lisäksi Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvaihtoehtoja edistetään. Suunnitelmassa on myös pääradan 1. ja 2. vaiheet. Lisäksi investointihankkeina on esitetty mm. liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA), pyöräliikenteen pääverkko, pääväylien liikenteenhallinta, liityntäpysäköinti ja meluntorjunta.

Joukkoliikenteen runkoverkon vuoden 2030 kartassa Tuusulan osalta korostuvat pääradan ja oikoradan käytävät. Linja-autoliikenteen osalta Tuusulanväylä (kt 45) – Järvenpääntie (mt 145) – Tuusulantie (mt 11610, yhteys Keravalle) on osoitettu ”muu tärkeä seudullinen yhteys” –merkinnällä kuten myös Järvenpääntie (mt 145) – Järvenpään keskusta – Pohjoisväylä/Vanha valtatie (mt 1456, yhteys Mäntsälään) (suunnitelmaluonnoksen kuva 15, s.31.). Kehysalueen keskeisiä seudullisia joukkoliikennedyhteyksiä 2030 kuvaavassa kartassa Hyrylä on osoitettu isona keskuksena / vaihtopisteenä, josta yhteys Helsinkiin kt 45 käytävässä toteutetaan ensisijaisesti liityntänä Kehäradan asemille (kuva 16). Jokelaan on merkitty tarve lisätä maantasopysäköintiä aseman yhteyteen (kuva 17).

Seudullisina pyöräliikenteen yhteyksinä on osoitettu mm. Tuusulan taajamien välisten maantieyhteyksien pyörätiet – joista Jokelantien-Eriksnäsintien pyörätietä ei vielä ole toteutettu, yhteydet Hyrylän ja Järvenpään suunnasta Keravalle, yhteys Hyrylästä Nurmijärven kirkonkylälle ja reitti Tuusulanjärven ympäri (kuva 20).

Liikennehankkeina vuoden 2030 jälkeen ovat mm. lentorata ja uudet asemat pääradalla (Ristikytö) maankäytön edellytysten täytyessä.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty seuraava Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen kehittämispolku:

- Järvenpää - Kantatie 45 –yhteys, toteutus ennen vuotta 2030
- Kehä IV (mt 152)-pohjoinen linjaus, toteutus välille kt45-vt3 vuoden 2030 jälkeen, mutta suunnitteluvaihtoehtojen edistäminen ennen vuotta 2030 ja toteutus vaiheittain maankäytön ja rahoituksen edellytysten täytyessä
- Varautuminen itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen (pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)

Aineisto löytyy HSL:n verkkosivuilta osoitteesta <https://www.hsl.fi/mal/mal-2019>. Aineisto sisältää MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen, toimenpidekortit ja vaikutusten arviointiselostuksen luonnoksen. Sivulla on myös kalvosarja ja linkki karttasovellukseen.

Lisätietoja:

liikenne Jukka-Matti Laakso p. 040 314 3569 , asuminen Outi Hämäläinen p. 040 314 3030, maankäyttö Henna Lindström p. 040 314 3513

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohdaja

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- antaa MAL 2019 - suunnitelmaluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Tuusulan lausunto MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksesta

Lausuntopyynnössä on pyydetty ottamaan kantaa erityisesti alla oleviin kysymyksiin. KUUMA on (14.11.2018) on lausunut MAL-suunnitelmasta koko KUUMA-seudun osalta. Tuusulan kunta lausuu suunnitelmasta oman kuntansa näkökulmasta:

1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitetun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?

MAL-suunnitelman valmistelu yhtenä dokumenttina on aikaisempia kolmea suunnitelmaa (maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma) selkeämpi kokonaisuus. Maankäyttö, asuminen ja liikenne liittyvät saumattomasti toisiinsa, jolloin niiden käsitteleminen samassa suunnitelmassa on luontevaa. Näin saadaan muodostettua selkeämmin hahmotettava kokonaisnäkemys seudun kehittymisestä.

Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen, mutta liikenteen osalta, mm. tiemaksujen sisältyessä suunnitelmaan, suunnitelma herättää epävarmuutta suunnitelman kuntakohtaisten tai seutua koskevien vaikutusten osalta.

Suunnitelmassa esitetään kattavasti keinoja tavoitteiden täyttämiseksi. Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoon siitä, että suunnitelmassa pitäisi nostaa kuitenkin vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet unohtamatta kuitenkaan muiden toimenpiteiden edistämistä.

1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?

Suunnitelman vaikutusarvioinnin perusteella suunnitelma mahdollistaa suurelta osin sille asetettujen tavoitteiden ja tavoitetasojen saavuttamisen.

Haasteena on se, että tavoitteiden saavuttaminen on osin riippuvainen toisistaan. Merkittävässä roolissa ovat valtion suora tuki ja tukitoimet sekä seudun asukkaiden, yritysten ja seudulla liikkuvien valinnat, halu ja kyky toimia kuntien ja kaupunkien tavoitteiden mukaisesti.

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta. Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että tämä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen.

1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

Suunnitelma sisältää runsaan joukon toimenpiteitä, jotka suunnitelman valmistelun perusteella ovat MAL-kokonaisuuden kehittämisen kannalta strategisesti tärkeimpiä.

Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että pidetään hyvänä uuden maankäytön sijoittamista kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

Tuusulan kunta näkee KUUMA-kuntien tapaan, että infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestäväen kehittämisen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra-avustuksilla on merkitystä keskusten kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä.

Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttään tukeutuvaa Focus -aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152) toteutusta. Kunta pitää tärkeänä, että tieliikenneverkkoa kehitettäessä jo jaksolla ennen vuotta 2030 Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaiheittain toteutettua.

Tuusulassa Hyrylän keskusta-alue kaksin puolin mt 145:tä (Tuusulanväylä) nykyisen keskustan ja Rykmentinpuiston osalta ovat maankäytön ensisijaisia alueita, joille kohdentuu merkittävä osa kunnan alueen asuntotuotannosta vuoteen 2030 mennessä. Ottaen huomioon keskusta-alueen halki kulkevan maantien 145 nykyinen kuormitus, siitä aiheutuvat haitat sekä väylää ja sen lähialuetta koskevat tulevaisuuden suunnitelmat ja niiden vaikutukset, kunta ei tule jättämään Hyrylän itäisen ohikulkutien kokonaisuutta pois Hyrylän ja Keravan välisen alueen maankäytön ja väyläverkon kehittämissuunnitelmistaan. Kehittyvän keskusta-alueen ohittava väylä tulee olemaan edellytys alueen mm. liikenneverkon toimivuudelle, taajamaytimen sekä Koillis-Hyrylän alueen kehittämiseksi. Kunta katsoo, että ohikulkutien puuttuvan osuuden tulee edelleen olla yksi seudun tulevista ajoneuvoliikenteen hankkeista.

Suunnitelmassa on tunnistettu Lentorata vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään. Tuusulan kunta katsoo, että kehysalueelta Helsingin niemelle johtavan väylästä liikennöinnin hidastuessa ja liikkujien määrän noustessa, Lentoradan hyödyntäminen nopeana taajamajunakäytävänä tulee olemaan perusteltua ja tarpeellista. Vähäisenkin paikallisliikenteen mahdollistaminen ja aseman sijoittaminen Hyrylän taajama-alueelle antaa mahdollisuuden tehostaa maankäyttöä merkittävästi, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja Tuusulan näkemyksen mukaan vuoden 2040 jälkeen taajamarakennetta.

Strategiaa tukevaksi toimenpiteeksi suunnitelmassa esitetään seudullista tieliikenteen hinnoittelua, jonka suunnittelun ja arvioinnin käynnistämiseen sekä tarvittavien lainsäädännön muutosten valmisteluun ja toteuttamiseen suunnitelmalla haetaan hyväksyntää. Tuusulan kunta katsoo, että tiemaksujen käyttöön ottamisen edellytykset voidaan selvittää ja tämän jälkeen tuoda päätettäväksi toimenpiteen jatko sekä mahdollisten kokeilujen aloittaminen.

Tuusulan kunta katsoo, että tieliikenteen hinnoittelu vaatii tuekseen lisäselvityksiä toteutustavasta sekä eri toteutustapavaihtoehtojen vaikutuksista ja niiden

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

kohdentumisesta alueelle. Kunta edellyttää, että ennen tiemaksujärjestelmän käyttöönotosta päättämistä selvitetään tiemaksujärjestelmän vaikutukset seudun ja kuntien keskinäiseen vetovoimaan. Lisäksi tulee suunnitella, selvittää ja kuvata tiemaksujärjestelmällä kerättyjen tuottojen kohdentuminen alueelle sekä periaatteet tuottojen jakautumisesta alueen sisällä. Yksityiskohtaisuus tulee olla sellaisella tasolla, ettei hinnoittelun käyttöönottoratkaisua tehtäessä jää tältä osin avoimia kysymyksiä. Myös ennen käyttöönottopäätöstä kunta edellyttää varmennettua valtion sitoutumista suunnitelmaluonnokseen kirjattuun periaatteeseen siitä, ettei ajoneuvoliikenteen hinnoittelu vähennä valtion rahoitusta seudun liikennejärjestelmään. Lisäksi päätöksentekovaihetta varten järjestelmän suunnittelussa on varmistettava, että tuottojen jakautuminen seudulla on tasapuolinen niin liikennejärjestelmän kuin kuntienkin kannalta.

2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?

Maankäytön osuudessa on huomioitu hyvin Tuusulan näkemys. Ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen aluerajaus on Tuusulan osalta onnistunut. Valtaosa uudisrakentamisesta sijoittuu MAL-suunnitelmassa esitetyle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, mutta paikallista pientalotuotantoa rakentuu myös vyöhykkeen ulkopuolelle tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoon. MAL 2019-suunnitelmassa Tuusulan kunnalle esitetyt asuntotuotannon tavoitteet ovat yhteneväiset kunnan omien tavoitteiden kanssa (kokonaistuotanto 462 asuntoa, josta 92 valtion tukemaa kohtuuhintaista ARA-asuntoa vuodessa). Myös asemakaavatarve on Tuusulan osalta hyväksyttävä (keskimäärin 41 580 k-m² vuodessa), joka on muiden Kuuma-kuntien kanssa samalla tasolla.

2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?

Valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumiseksi on ensiarvoisen tärkeää säilyttää käynnistysavustukset ja niiden riittävä määrä valtion tukimuotona. Muiden tukimuotojen ja niiden kehittämisesitysten osalta Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-seudun lausunnossa annettuihin näkemyksiin. Asuntotuotannon monipuolisuus aikaansaadaan talotyypeiltään, hallinta- ja rahoitusmuodoiltaan sekä huoneistokokojen suhteen erilaisilla ratkaisuilla.

2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?

Kunta on oman asuntokantansa osalta valmis kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti huolehtimaan vuokra-asuntojensa elinkaarikunnosta ja vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin. Vuokra-asuntojen monipuolista tarjontaa käytetään erilaisissa elämäntilanteissa olevien asukkaiden asunto-olojen kohentamiseen eriytymiskehitys eliminoiden. Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019-suunnitelmaan on tärkeää. Asunnottomuuden torjumiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi kunnassa huolehditaan ensisijaisesti riittävästä vuokra-

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

asuntojen tuotannosta monipuolisissa asuinympäristöissä. Asumisen neuvontapalveluiden tarve on kasvussa ja panostukset asumisneuvontaan toimivat hyvinvointia lisäävänä keinona.

2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

Ajoneuvokannan uudistaminen energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi on suunnitelmassa todettu hyvin merkittäväksi toimenpiteeksi pyrittäessä kohti liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta. Ajoneuvokannan uudistumisen eteneminen jää pitkälti valtion tukitoimien ja vero-ohjauksen varaan. Kunnille on osoitettu energiainfran kehityksen ja tarpeiden huomioiminen rakentamisessa sekä vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön tuki katu ympäristössä. Toimijoille jaettujen tehtävien keskinäistä merkittävyyttä tulisi avata ja arvioida nyt kirjattua enemmän ja miettiä keinoja tuottaa seurantatietoa toimenpiteen toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Joukkoliikenteen matkalippujen hintojen alentamistavoite on kytketty tiemaksujärjestelmään. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantumista suhteessa henkilöautoiluun tulee tavoitella laajalla keinovalikoimalla. Matkustamisen hinnoittelun kautta tavoiteltavaa houkuttelevuutta ei tule kytkeä suoraan tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon vaan matkalippujen hintojen alentamiseen tulee pyrkiä ensisijaisesti ja jatkuvasti muilla keinoilla. Asiassa pitää ottaa huomioon se, että tiemaksujärjestelmän käyttöönotto johtaa liikkumiskäyttäytymisen muuttumiseen ja tiemaksujen tuoton muutokseen mahdollista järjestelmän käyttöönottoa tai pilotointia seuraavina vuosina. Mahdollisen tiemaksujärjestelmän tuottoja tulee kuitenkin voida ohjata joukkoliikenteen lippujen hintojen laskemiseen, mikäli seudun kunnat niin päättävät.

Suunnitelmassa korostetaan seudun joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sen varaan rakentuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelun houkuttelevuuden kasvattamiseksi tulee keskittyä myös siihen, että joukkoliikenteen liityntäyhteyksien taso tukee runkoverkon palvelutasoa. Tämä tulee ottaa korostetusti huomioon mm. seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja sen jälkeisissä toimenpiteissä.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta Tuusulan kunta katsoo jalankulun- ja pyöräilyn väyläverkon kehittämisen olevan edelleen hyvin keskeinen tekijä kulkumuotojen osuuden kasvattamisessa alueellaan. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tukemiseksi tulee jatkuvasti toimia kohdistuen toimenpiteitä ja valistusta myös muille ajoneuvoliikenteen osapuolille. Kävelyn ja pyöräilyn ollessa keskeisessä roolissa kestävien kulkutapojen osuuden kasvutavoitteissa, suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomiota myös näiden kulkumuotojen ympärivuotisen roolin kasvattamiseen. Suunnitelmaluonnoksen kuvaa 20 tulisi ajantasaistaa. Mm. Järvenpään ja Kellokosken välinen pyörätieyhteys Pohjoisväylän käytävässä (mt 1465) on jo toteutettu.

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA-ohjelma) on Tuusulan kunnan kannalta hyvin keskeinen paikallisen liikennejärjestelmän kehittämistä tukeva toimenpide.

Tällä hetkellä Tuusulan kunta esittää KUHA-ohjelmaan seuraavat hankkeet:

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Mt 1421 Eriksnäsintie#Jokelantie, jalankulku- ja pyörätien puuttuvan osuuden (Järvenpää, Tuusula) toteuttaminen (rakentamissuunnitelma valmistumassa 2018).
- Kt 45 / Mt 145 (Tuusulanväylä), kiertoliittymän parantaminen sekä kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen liittymästä Koskenmäen liittymän suuntaan.
- Kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen ja liittymien parantaminen Koskenmäen liittymän pohjoispuolella välillä Nummenharju– mt 11479 (Rusutjärventie)
- Kt 45 / mt 152 / Vanha Tuusulantie, ramppien päät, liikennevalojen rakentaminen (Focus- liikekeskuksen asemakaava etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2019 aikana)
- Kt 45 (Tuusulanväylä), Riihikallion linja-autopysäkit, polkupyörä- ja henkilöautojen liityntäpysäköintijärjestelyt
- Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie).
- Mikäli Keski-Uudenmaan poikittainen tieyhteys välillä Järvenpää – kt45 ei tuo mukanaan Vanhankylän koulua palvelevaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä mt 1421 (Jokelantie) suunnasta, kunta esittää KUHA-ohjelmaan hanketta Mt 11507 (Vanhankylän koulutie) , jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1421 (Jokelantie) – Vanhankylän koulu

3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO2 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.

Päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi valituista keinoista tiemaksujärjestelmä sekä ajoneuvokannan uudistaminen ovat tehokkaita ja niiden merkitys on keskeinen. Molemmat keinot ovat kuitenkin tässä vaiheessa ehdollisia, kuten lausunnossa on todettu kysymysten 1.3 ja 2.4 kohdalla. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tulee tarkastella CO2 -päästöjen vähentämissuunnitelman herkkyyttä keskeisten toimenpiteiden arvioitua heikommille vaikutuksille. Jotta kompensoiva toimenpide on mahdollista aidosti löytää, tarkasteluun pitää ottaa mukaan muut CO2 -päästölähteet seudulla, kuten asumisen, julkisten sekä kaupan kiinteistöjen energiankäyttö, lämmön ja energian tuotanto sekä kaupan, palvelujen ja teollisuuden prosessit.

Suunnitelma ei mainittavasti vastaa siihen, miten esimerkiksi seudun tai laajemmankin alueen kannalta merkittävien teollisuuden tai logistiikan toimintojen tulisi seudulla sijaita suhteessa niiden toiminnasta suoraan tai välillisesti muodostuviin päästövaikutuksiin. Kysymys on myös maakuntatasoinen ja osin koko Suomeakin koskeva, koska Helsingin seudulle sijoittuu merkittävä väestömäärä, keskeisiä satamia ja lentokenttä. Toimintojen keskittäminen merkittävien liikenteen solmujen yhteyteen voi vähentää päästöjä seutua laajemmassa mittakaavassa. Suunnitelmaan viimeistelyssä seudun merkitystä maakunnan tai valtakunnan tason päästökäytökseen tulisi tarkastella tästä näkökulmasta. Tuusulan kunta katsoo, että maankäyttöä, saavutettavuutta, liikkumista ja liikenneverkkoa Helsinki-Vantaan – lentoasema-alueen ympäristössä kehittävät toimenpiteet ovat sellaisia, joiden vaikutukset ovat mm. päästöjen kannalta Helsingin seutua laajemmassa yhteydessä merkityksellisiä.

3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Aiempaan tapaan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja on tarkoitus solmia MAL-sopimus (vuodet 2020-2023) valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen laadinnan yhteydessä tulee korostaa mm. päästövähennysten edellyttämää, sopimuskauden yli jatkuvaa MAL -suunnittelua ja toimenpiteiden toteuttamista. Myönteinen kehitys edellyttää osapuolten sitoutumista ja sitouttamista.

Liikenteen osalta valtio kerää liikenteen verotuksen kautta yli 1 000 M€ tulot Helsingin seudulta vuosittain. Liikenteen ostojen ja tukien, avustusten, perusväylänpidon, suunnittelun ja väylien kehittämisinvestointien kautta seudulle kohdentuu noin 300 M € valtion menot vuosittain. On erittäin tärkeää, että valtion rahoitusosuus MAL-suunnitelman toteutuksessa on merkittävä ja sen osuus kasvaa tämän suunnitelmakierroksen yhteydessä. Valtion rahoituksen tärkeyttä korostaa seudun merkitys liikenteen päästöjen vähentämisen kokonaisuudessa. On jatkossa syytä selvittää, voiko valtiovarainministeriön edustus olla mukana jo suunnitelman laatimisvaiheessa.

Valtionosuuden kasvattaminen on keskeistä myös siksi, että esitetty tiemaksujärjestelmä on rahoitusinstrumenttina vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Vaikutusten arviointi on periaatteessa yleisesti kattava. Arvioinnissa on tuotu esiin huolta siitä, etteivät mm. suunnitellut CO₂-päästövähennystoimenpiteet ole käytännössä riittäviä tai niistä ei saada tavoiteltuja vaikutuksia riittävän nopeasti. Mm. ajoneuvokannan uudistumisnopeudesta esitetty tavoite kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on herättänyt myös epäilyä. Arviointiin tulisi vielä sisällyttää herkkyyksianalyysiä myös sen vuoksi, että päästövähennystarve voi tulevaisuudessa olla nyt asetettuja tavoitteita kovempi.

Tiemaksujärjestelmän toteutettavuus on vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

MAL-suunnitelmaa on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa asiantuntijaryhmien kanssa. Tuusulan kunta pitää toimintatapaa erittäin hyvänä ja tärkeänä myös suunnitelman viimeistelyvaiheessa.

Päätös

Kuntakehityslautakunta päätti

- palauttaa asian uudelleen valmisteluun. Asia käsitellään kuntakehityslautakunnan ylimääräisessä kokouksessa 9.1.2019.

Vesa Lundberg poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana klo 18.12.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Henna Lindström
henna.lindstrom@tuusula.fi
yleiskaavasuunnittelija

Liitteet

- 1 MAL 2019 suunnitelmaluonnos, KKL 9.1.2019
- 2 KUUMA-johtokunnan lausunto MAL 2019 -luonnoksesta KKL 9.1.2019

Luonnos Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo) MAL 2019 –suunnitelmasta on valmistunut. MAL 2019 on maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista. Arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. Liikenteen CO₂-päästövähennystavoite (50 %) saavutetaan, kun kaikki suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Tehokkain yksittäinen keino vähentää moottoriajoneuvoliikennesuoritetta ja sen aiheuttamia päästöjä on tiemaksu eli ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, joka sisältyy MAL 2019 –suunnitelmaan. Myös sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu on merkittävä keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Suunnitelmassa tarkastellaan myös pidemmän aikavälin kehitystä vuodesta 2030 eteenpäin, vuoteen 2050. MAL 2019 –suunnitelman maankäytön tavoitevuosi on 2050. Näin kauas ulottuva suunnittelu on kuitenkin epävarmempaa ja epätarkempaa. Maankäyttö perustuu vuoden 2030 jälkeenkin vahvasti nykyrakenteeseen – ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja asemanseuduille. Kasvu edellyttäneen myös uusia avauksia, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös. Liikenteen ja asumisen toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin vuoteen 2030 asti, mutta varaudutaan myös tätä pidempään ajanjaksoon. MAL 2019 –suunnitelman tavoitteena vuodesta 2030 eteenpäin on mm. että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

MAL 2019 –suunnitelmaluonnos Tuusulan osalta

Maankäyttö

MAL-suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille on tavoitteena sijoittaa vähintään 90 % seudun asuntotuotannosta. Vyöhykkeet perustuvat olemassa olevaa rakennetta täydentäviin, saavutettavuudeltaan hyviin alueisiin. Tuusulassa ensisijaista kehittämisvyöhykettä on osoitettu Hyrylässä Tuusulanväylä – Järvenpääntie – Tuusulantien ympäristöön. Alue pitää sisällään Riihikallion, Lahelanpellon, kirkonkylä / Mattila –alueen. Jokelaan on osoitettu asemanympäristö sisältäen Kartanon alueet, Peltokaaren, Lepolan ja Kolsan. Kellokoskelle on merkitty keskusta-alue. Ristikytöön on merkitty uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke.

Asemakaavatarve asuntotuotannolle on 41 580 k-m² vuosittain. Kuluvalla sopimuskaudella 2016–2019 asemakaavavelvoite on ollut 106 500 k-m² vuosittain. Asemakaavavarannon puutteen vuoksi on kuluvalla kaudella suuri kaavavelvoite. Asumisen kaavavarantoa on saatu hyvin kasvatettua ja kaavatarve onkin laskenut aikaisemmalle, muiden Kuuma-kuntien kanssa yhteiselle tasolle.

Asuminen

Asuntotuotantotavoite on 462 asuntoa vuodessa, joista kohtuuhintaista 92. Kokonaisuudessaan vuosina 2020 – 2023 tavoite on toteuttaa 1 848 asuntoa, joista kohtuuhintaista 370. Kunta on itse ilmoittanut asuntorakentamisen ennusteen 2018 – 2029. Kuluvalla sopimuskaudella asuntotuotantotavoite on ollut 420 asuntoa vuosittain.

Liikenne

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennehankkeet vuoteen 2030. Tuusulan osalta Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteytenä on osoitettu Järvenpää – kantatie 45 (Hämeentie) –yhteys, lisäksi Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvalmiutta edistetään. Suunnitelmassa on myös pääradan 1. ja 2. vaiheet. Lisäksi investointihankkeina on esitetty mm. liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA), pyöräliikenteen pääverkko, pääväylien liikenteenhallinta, liityntäpysäköinti ja meluntorjunta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Joukkoliikenteen runkoverkon vuoden 2030 kartassa Tuusulan osalta korostuvat pääradan ja oikoradan käytävät. Linja-autoliikenteen osalta Tuusulanväylä (kt 45) – Järvenpääntie (mt 145) – Tuusulantie (mt 11610, yhteys Keravalle) on osoitettu ”muu tärkeä seudullinen yhteys” –merkinnällä kuten myös Järvenpääntie (mt 145) – Järvenpään keskusta – Pohjoisväylä/Vanha valtatie (mt 1456, yhteys Mäntsälään) (suunnitelmaluonnoksen kuva 15, s.31.). Kehysalueen keskeisiä seudullisia joukkoliikenneyhteyksiä 2030 kuvaavassa kartassa Hyrylä on osoitettu isona keskuksena / vaihtopisteenä, josta yhteys Helsinkiin kt 45 käytävässä toteutetaan ensisijaisesti liityntänä Kehäradan asemille (kuva 16). Jokelaan on merkitty tarve lisätä maantasopysäköintiä aseman yhteyteen (kuva 17).

Seudullisina pyöräliikenteen yhteyksinä on osoitettu mm. Tuusulan taajamien välisten maantieyhteyksien pyörätiet – joista Jokelantien-Eriksnäsentien pyörätietä ei vielä ole toteutettu, yhteydet Hyrylän ja Järvenpään suunnasta Keravalle, yhteys Hyrylästä Nurmijärven kirkonkylälle ja reitti Tuusulanjärven ympäri (kuva 20).

Liikennehankkeina vuoden 2030 jälkeen ovat mm. Lentorata ja uudet asemat pääradalla (Ristikytö) maankäytön edellytysten täytyessä.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty seuraava Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen kehittämispolku:

- Järvenpää - Kantatie 45 –yhteys, toteutus ennen vuotta 2030
- Kehä IV (mt 152) -pohjoinen linjaus, toteutus välille kt45-vt3 vuoden 2030 jälkeen, mutta suunnitteluvalmiuden edistäminen ennen vuotta 2030 ja toteutus vaiheittain maankäytön ja rahoituksen edellytysten täytyessä
- Varautuminen itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen (pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)

Aineisto löytyy HSL:n verkkosivuilta osoitteesta <https://www.hsl.fi/mal/mal-2019>. Aineisto sisältää MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen, toimenpidekortit ja vaikutusten arviointiselostuksen luonnoksen. Sivulla on myös kalvosarja ja linkki karttasovellukseen.

Lisätietoja:

liikenne Jukka-Matti Laakso p. 040 314 3569, asuminen Outi Hämäläinen p. 040 314 3030, maankäyttö Henna Lindström p. 040 314 3513

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohdaja

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

- antaa MAL 2019 - suunnitelmaluonnoksesta alla olevan lausunnon
- Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää
- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa.

Tuusulan lausunto MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksesta

Tuusulan kunta toteaa suunnitelman viimeistelyä varten seuraavaa:

1. Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmaratkaisuun.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

1. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta.
 2. Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää
 3. Suunnitelmassa ei pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välille
 4. Suunnitelma ei tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue - joukkoliikenteen runkoverkon palvelutason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä.
2. Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttäalueeseen liittyvää Focus - aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152 välillä kt 45 - vt 3) toteutumista.
 1. Kunta edellyttää, että Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaiheittain toteutettua ennen vuotta 2030
 3. Myös olemassa olevat seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävät maantiet tarvitsevat kehittämistä
 1. Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento-asema-alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa.
 4. Lentorata on tunnistettu suunnitelmassa vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi.
 1. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana
 2. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään.

Lausuntopyyntöissä on pyydetty ottamaan kantaa erityisesti alla oleviin kysymyksiin. KUUMA on 14.11.2018 lausunut MAL-suunnitelmasta koko KUUMA-seudun osalta. Tuusulan kunta lausuu suunnitelmasta oman kuntansa näkökulmasta lisäksi seuraavaa:

1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitettun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?

MAL-suunnitelman valmistelu yhtenä dokumenttina on aikaisempia kolmea suunnitelmaa (maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma) selkeämpi kokonaisuus. Maankäyttö, asuminen ja liikenne liittyvät saumattomasti toisiinsa, jolloin niiden käsitteleminen samassa suunnitelmassa on luontevaa. Näin saadaan muodostettua selkeämmin hahmotettava kokonaisnäkemys ja perusteet alueen kehittämiseksi.

Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen, mutta liikenteen osalta, mm. tiemaksujen sisältyessä suunnitelmaan, suunnitelma herättää epävarmuutta suunnitelman kuntakohtaisten tai seutua koskevien vaikutusten osalta. Kehyskuntien alueella liikenteen osalta suunnitelma ei tarjoa vakuuttavia ratkaisuja.

Suunnitelmassa esitetään kattavasti keinoja tavoitteiden täyttämiseksi. Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoon siitä, että suunnitelmassa pitäisi nostaa kuitenkin

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet unohtamatta kuitenkaan muiden toimenpiteiden edistämistä.

1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?

Suunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella suunnitelma mahdollistaa suurelta osin sille asetettujen tavoitteiden ja tavoitetasojen saavuttamisen.

Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmratkaisuun. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta.

Suunnitelman haasteena on se, että tavoitteiden saavuttaminen on osin riippuvainen toisistaan. Merkittävässä roolissa ovat valtion suora tuki ja tukitoimet sekä seudun asukkaiden, yritysten ja seudulla liikkuvien valinnat, halu ja kyky toimia kuntien ja kaupunkien tavoitteiden mukaisesti.

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta (ei Tuusulanväylän). Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että tämä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen osittain pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen.

Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento-asema-alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa.

1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

Suunnitelma sisältää runsaan joukon toimenpiteitä, jotka suunnitelman valmistelun perusteella ovat MAL-kokonaisuuden kehittämisen kannalta strategisesti tärkeimpiä.

Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että pidetään hyvänä uuden maankäytön sijoittamista kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

Tuusulan kunta näkee KUUMA-kuntien tapaan, että infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestävä kehittäminen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra-avustuksilla on merkitystä keskusten kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttään tukeutuvaa Focus -aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152) toteutusta. Kunta pitää tärkeänä, että tieliikenneverkkoa kehitettäessä jo jaksolla ennen vuotta 2030. Kunta edellyttää, että ennen vuotta 2030 Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaiheittain toteutettua.

Tuusulassa Hyrylän keskusta-alue kaksin puolin mt 145:tä (Tuusulanväylä) nykyisen keskustan ja Rykmentinpuiston osalta ovat maankäytön ensisijaisia alueita, joille kohdentuu merkittävä osa kunnan alueen asuntotuotannosta vuoteen 2030 mennessä. Ottaen huomioon keskusta-alueen halki kulkevan maantien 145 nykyinen kuormitus, raskaan liikenteen määrä ja luonne, liikenteestä aiheutuvat haitat ja riskit sekä väylää ja sen lähialuetta koskevat tulevaisuuden suunnitelmat ja niiden vaikutukset, kunta ei tule jättämään Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteystarpeen ja mt:n 11466 (Tuusulan itäväylä) muodostamaa kokonaisuutta pois Hyrylän ja Keravan välisen alueen maankäytön ja väyläverkon kehittämissuunnitelmistaan. Kehittyvän keskusta-alueen ohittava väylä tulee olemaan edellytys alueen mm. liikenneverkon toimivuudelle, taajamaytimen sekä Koillis-Hyrylän alueen kehittämiseksi. Kunta katsoo, että Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteyden tulee edelleen olla yksi seudun tulevasta ajoneuvoliikenteen hankkeista, joka tulee toteuttaa rinnan maankäytön kehittämisen kanssa.

Suunnitelmassa on tunnistettu Lentorata vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään. Tuusulan kunta katsoo, että kehysalueelta Helsingin niemelle johtavan väylästäön liikennöinnin hidastuessa ja liikkujien määrän noustessa, Lentoradan hyödyntäminen nopeana taajamajunakäytävänä tulee olemaan perusteltua ja tarpeellista. Vähäisenkin paikallisliikenteen mahdollistaminen ja aseman sijoittaminen Hyrylän taajama-alueelle antaa mahdollisuuden tehostaa maankäyttöä merkittävästi, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja Tuusulan näkemyksen mukaan vuoden 2040 jälkeen taajamarakennetta.

Strategiaa tukevaksi toimenpiteeksi suunnitelmassa esitetään seudullista tieliikenteen hinnoittelua, jonka suunnittelun ja arvioinnin käynnistämiseen sekä tarvittavien lainsäädännön muutosten valmisteluun ja toteuttamiseen suunnitelmalla haetaan hyväksyntää. Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästäön ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. MAL-suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja.

MAL-suunnitelman puutteena on se, ettei suunnitelmassa pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välillä. Suunnitelma ei myöskään tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelun tason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin.

2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?

Maankäytön osuudessa on huomioitu hyvin Tuusulan näkemys. Ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen aluerajaus on Tuusulan osalta onnistunut. Valtaosa uudisrakentamisesta sijoittuu MAL-suunnitelmassa esitetyle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, mutta paikallista pientalotuotantoa rakentuu myös vyöhykkeen ulkopuolelle tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoon. MAL 2019–suunnitelmassa Tuusulan kunnalle esitetyt asuntotuotannon tavoitteet ovat yhteneväiset kunnan omien tavoitteiden kanssa (kokonaistuotanto 462 asuntoa, josta 92 valtion tukemaa kohtuuhintaista ARA-asuntoa vuodessa). Myös asemakaavatarve on Tuusulan osalta hyväksyttävä (keskimäärin 41 580 k-m² vuodessa), joka on muiden Kuuma-kuntien kanssa samalla tasolla.

2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?

Valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumiseksi on ensiarvoisen tärkeätä säilyttää käynnistysavustukset ja niiden riittävä määrä valtion tukimuotona. Muiden tukimuotojen ja niiden kehittämissesitysten osalta Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-seudun lausunnossa annettuihin näkemyksiin. Asuntotuotannon monipuolisuus aikaansaadaan talotyypeiltään, hallinta- ja rahoitusmuodoiltaan sekä huoneistokokojen suhteen erilaisilla ratkaisuilla.

2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?

Kunta on oman asuntokantansa osalta valmis kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti huolehtimaan vuokra-asuntojensa elinkaarikunnosta ja vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin. Vuokra-asuntojen monipuolista tarjontaa käytetään erilaisissa elämäntilanteissa olevien asukkaiden asunto-olojen kohentamiseen eriytymiskehitys eliminoiden. Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019-suunnitelmaan on tärkeää. Asunnottomuuden torjumiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi kunnassa huolehditaan ensisijaisesti riittävästä vuokra-asuntojen tuotannosta monipuolisissa asuinympäristöissä. Asumisen neuvontapalveluiden tarve on kasvussa ja panostukset asumisneuvontaan toimivat hyvinvointia lisäävänä keinona.

2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

Ajoneuvokannan uudistaminen energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi on suunnitelmassa todettu hyvin merkittäväksi toimenpiteeksi pyrittäessä kohti liikenteen CO₂ –päästövähennystavoitetta. Ajoneuvokannan uudistumisen eteneminen jää pitkälti valtion tukitoimien ja vero-ohjauksen varaan. Kunnille on osoitettu energiainfran kehityksen ja tarpeiden huomioiminen rakentamisessa sekä

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön tuki katuympäristössä. Toimijoille jaettujen tehtävien keskinäistä merkittävyyttä tulisi avata ja arvioida nyt kirjattua enemmän ja miettiä keinoja tuottaa seurantatietoa toimenpiteen toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Joukkoliikenteen matkalippujen hintojen alentamistavoite on kytketty tiemaksujärjestelmään. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista suhteessa henkilöautoiluun tulee tavoitella laajalla keinovalikoimalla. Matkustamisen hinnoittelun kautta tavoiteltavaa houkuttelevuutta ei tule kytkeä tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon vaan matkalippujen hintojen alentamiseen tulee pyrkiä ensisijaisesti ja jatkuvasti muilla keinoilla.

Suunnitelmassa korostetaan seudun joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sen varaan rakentuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelun houkuttelevuuden kasvattamiseksi tulee keskittyä myös siihen, että joukkoliikenteen liityntäyhteyksien taso tukee runkoverkon palvelutasoa. Tämä tulee ottaa korostetusti huomioon mm. seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja sen jälkeisissä toimenpiteissä.

Suunnitelman puutteena on se, ettei suunnitelmassa pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräilyyhteydet kehysalueen keskusten välillä. Suunnitelma ei myöskään tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelun tason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta Tuusulan kunta katsoo jalankulun- ja pyöräilyn väyläverkon kehittämisen olevan edelleen hyvin keskeinen tekijä kulkumuotojen osuuden kasvattamisessa alueellaan. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tukemiseksi tulee jatkuvasti toimia kohdistuen toimenpiteitä ja valistusta myös muille ajoneuvoliikenteen osapuolille. Kävelyn ja pyöräilyn ollessa keskeisessä roolissa kestävien kulkutapojen osuuden kasvutavoitteissa, suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomiota myös näiden kulkumuotojen ympärivuotisen roolin kasvattamiseen. Suunnitelmaluonnoksen kuvaa 20 tulisi ajantasaistaa. Mm. Järvenpään ja Kellokosken välinen pyörätieyhteys Pohjoisväylän käytävässä (mt 1465) on jo toteutettu.

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA-ohjelma) on Tuusulan kunnan kannalta hyvin keskeinen paikallisen liikennejärjestelmän kehittämistä tukeva toimenpide.

Tuusulan kunta katsoo, että KUHA-hankkeiden rahoitus (liikenteen pienet kustannustehokkaat kehittämishankkeet) tulee saada valtion yleisestä MAL-rahoituksesta, eikä sen rahoitus pohjaa saa kytkeä mahdollisiin tiemaksutuloihin. Tuusulan kunta esittää, että vuosittainen KUHA-rahoitustaso nostetaan 60 miljoonaan euroon vuodessa. Summan tulee jakautua puoliksi kuntien ja valtion ja toisaalta KUUMA-seudun ja pääkaupunkiseudun kesken.

Tällä hetkellä Tuusulan kunta esittää KUHA-ohjelmaan seuraavat hankkeet:

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Mt 1421 Eriksnäsintie#Jokelantie, jalankulku- ja pyörätien puuttuvan osuuden (Järvenpää, Tuusula) toteuttaminen (rakentamissuunnitelma valmistumassa 2018).
- Kytömaantien pohjoispään jalankulku- ja pyörätie
- Mt 140 (Lahdentie) jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 148 (Keravantie) – mt 145 (Pohjoisväylä) sekä mt 146 (Sipoontie) - Haarajoki
- Mt 11671 (Linjatie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1456 (Vanha valtatie) – mt 140 (Vanha Lahdentie).
- Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie).
- Mikäli Keski-Uudenmaan poikittainen tieyhteys välillä Järvenpää – kt45 ei tuo mukanaan Vanhankylän koulua palvelevaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä mt 1421 (Jokelantie) suunnasta, kunta esittää KUHA-ohjelmaan hanketta Mt 11507 (Vanhankylän koulutie) , jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1421 (Jokelantie) – Vanhankylän koulu
- Mt 148 (Kulloontie), maantien parantaminen 2+2 -kaistaiseksi välillä Saviontie - mt 11466 (Tuusulan itäväylä)
- Kt 45 / Mt 11466 (Tuusulan itäväylä), liittymän parantaminen
- Kt 45 / Mt 145 (Tuusulanväylä), kiertoliittymän parantaminen sekä kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen liittymästä Koskenmäen liittymän suuntaan.
- Kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen ja liittymien parantaminen Koskenmäen liittymän pohjoispuolella välillä Nummenharju– mt 11479 (Rusutjärventie)
- Kt 45 / mt 152 / Vanha Tuusulantie, ramppien päät, liikennevalojen rakentaminen (Focus- liikekeskuksen asemakaava etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2019 aikana)
- Kt 45 (Tuusulanväylä), Riihikallion linja-autopysäkit, polkupyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköintijärjestelyt

3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO2 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.

Päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi on esitetty mm. tiemaksujärjestelmää sekä ajoneuvokannan uudistamista. Tuusulan kunta ei hyväksy tiemaksujen käyttöönottoa. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tarkasteluun pitää ottaa mukaan muut CO2 – päästölähteet seudulla, kuten asumisen, julkisten sekä kaupan kiinteistöjen energiankäyttö, lämmön ja energian tuotanto sekä kaupan, palvelujen ja teollisuuden prosessit.

Suunnitelma ei mainittavasti vastaa siihen, miten esimerkiksi seudun tai laajemmankin alueen kannalta merkittävien teollisuuden tai logistiikan toimintojen tulisi seudulla sijaita suhteessa niiden toiminnasta suoraan tai välillisesti muodostuviin päästövaikutuksiin. Kysymys on myös maakuntatasoinen ja osin koko Suomeakin koskeva, koska Helsingin seudulle sijoittuu merkittävä väestömäärä, keskeisiä satamia ja lentokenttä. Toimintojen keskittäminen merkittävien liikenteen solmujen yhteyteen voi vähentää päästöjä seutua laajemmassa mittakaavassa. Uudet sujuvat raskaan liikenteen väylät, kuten Kehä IV, voivat järkevöittää ja lyhentää reittivalintoja vähentäen näin päästöjä toisaalla. Uusi väylä parantaa liikenneturvallisuutta, ohjaa

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

parempiin reitinvalintoihin ja vähentää siten päästöjä asuinalueiden läheisyydestä, kuten Hyrylän keskustassa, josta raskas liikenne nykyisin kulkee. Suunnitelmaan viimeistelyssä seudun merkitystä maakunnan tai valtakunnan tason päästökehitykseen tulisi tarkastella tästä näkökulmasta. Tuusulan kunta katsoo, että maankäyttöä, saavutettavuutta, liikkumista ja liikenneverkkoa Helsinki-Vantaan – lentoasema-alueen ympäristössä kehittävät toimenpiteet ovat sellaisia, joiden päästövaikutuksia tulisi tarkastella Helsingin seutua laajemmassa mittakaavassa arvioiden mm. Kehä IV:n tuomia kansantaloudellisia hyötyjä sekä muualla tapahtuvia päästövähennyksiä ja liikenneturvallisuushyötyjä raskaan liikenteen suuntautuessa uudelle väylälle.

3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?

Aiempaan tapaan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja on tarkoitus solmia MAL-sopimus (vuodet 2020-2023) valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen laadinnan yhteydessä tulee korostaa mm. päästövähennysten edellyttämää, sopimuskauden yli jatkuvaa MAL -suunnittelua ja toimenpiteiden toteuttamista. Myönteinen kehitys edellyttää osapuolten sitoutumista ja sitouttamista.

Liikenteen osalta valtio kerää liikenteen verotuksen kautta yli 1 000 M€ tulot Helsingin seudulta vuosittain. Liikenteen ostojen ja tukien, avustusten, perusväylänpidon, suunnittelun ja väylien kehittämisinvestointien kautta seudulle kohdentuu noin 300 M € valtion menot vuosittain. On erittäin tärkeää, että valtion rahoitusosuus MAL-suunnitelman toteutuksessa on merkittävä ja sen osuus kasvaa tämän suunnitelmakerroksen yhteydessä. Valtion rahoituksen tärkeyttä korostaa seudun merkitys liikenteen päästöjen vähentämisen kokonaisuudessa. On jatkossa syytä selvittää, voiko valtiovarainministeriön edustus olla mukana jo suunnitelman laatimisvaiheessa.

Valtionosuuden kasvattaminen on keskeistä myös siksi, että esitetty tiemaksujärjestelmä on rahoitusinstrumenttina vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Vaikutusten arviointi on periaatteessa yleisesti kattava. Arvioinnissa on tuotu esiin huolta siitä, etteivät mm. suunnitellut CO₂-päästövähennystoimenpiteet ole käytännössä riittäviä tai niistä ei saada tavoiteltuja vaikutuksia riittävän nopeasti. Mm. ajoneuvokannan uudistumisnopeudesta esitetty tavoite kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on herättänyt myös epäilyä.

Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. Suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja.

MAL-suunnitelmaa on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa asiantuntijaryhmien kanssa. Tuusulan kunta pitää toimintatapaa erittäin hyvänä ja tärkeänä myös suunnitelman viimeistelyvaiheessa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kunnanhallitus, 14.01.2019, § 10

Valmistelijat / lisätiedot:
Henna Lindström

Liitteet

- 1 MAL 2019 suunnitelmaluonnos, khall 14.1.2019
- 2 MAL2019 luonnos kalvot, khall 14.1.2019
- 3 KUUMA-johtokunnan lausunto MAL 2019 -luonnoksesta, khall 14.1.2019

Ehdotus

Esittelijä: Harri Lipasti, kansliapäällikkö

Kunnanhallitus päättää

- antaa MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta kuntakehityslautakunnan päätöksen mukaisen seuraavan lausunnon:

Tuusulan lausunto MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta

Tuusulan kunta toteaa suunnitelman viimeistelyä varten seuraavaa:

1. Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmaratkaisuun.
 1. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta.
 2. Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO2 -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää
 3. Suunnitelmassa ei pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välille
 4. Suunnitelma ei tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue - joukkoliikenteen runkoverkon palvelutason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä.
2. Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttäalueeseen liittyvää Focus - aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152 välillä kt 45 - vt 3) toteutumista.
 1. Kunta edellyttää, että Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaiheittain toteutettua ennen vuotta 2030
3. Myös olemassa olevat seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävät maantiet tarvitsevat kehittämistä
 1. Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento-asema-alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa.

4. Lentorata on tunnistettu suunnitelmassa vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi.
 1. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana
 2. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään.

Lausuntopyyntöissä on pyydetty ottamaan kantaa erityisesti alla oleviin kysymyksiin. KUUMA on 14.11.2018 lausunut MAL-suunnitelmasta koko KUUMA-seudun osalta. Tuusulan kunta lausuu suunnitelmasta oman kuntansa näkökulmasta lisäksi seuraavaa:

1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitettun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?

MAL-suunnitelman valmistelu yhtenä dokumenttina on aikaisempia kolmea suunnitelmaa (maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma) selkeämpi kokonaisuus. Maankäyttö, asuminen ja liikenne liittyvät saumattomasti toisiinsa, jolloin niiden käsitteleminen samassa suunnitelmassa on luontevaa. Näin saadaan muodostettua selkeämmin hahmotettava kokonaisnäkemys ja perusteet alueen kehittämiseksi.

Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen, mutta liikenteen osalta, mm. tiemaksujen sisältyessä suunnitelmaan, suunnitelma herättää epävarmuutta suunnitelman kuntakohtaisten tai seutua koskevien vaikutusten osalta. Kehyskuntien alueella liikenteen osalta suunnitelma ei tarjoa vakuuttavia ratkaisuja.

Suunnitelmassa esitetään kattavasti keinoja tavoitteiden täyttämiseksi. Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoon siitä, että suunnitelmassa pitäisi nostaa kuitenkin vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet unohtamatta kuitenkin muiden toimenpiteiden edistämistä.

1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?

Suunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella suunnitelma mahdollistaa suurelta osin sille asetettujen tavoitteiden ja tavoitetasojen saavuttamisen.

Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmaratkaisuun. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta.

Suunnitelman haasteena on se, että tavoitteiden saavuttaminen on osin riippuvainen toisistaan. Merkittävässä roolissa ovat valtion suora tuki ja tukitoimet sekä seudun asukkaiden, yritysten ja seudulla liikkuvien valinnat, halu ja kyky toimia kuntien ja kaupunkien tavoitteiden mukaisesti.

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta (ei Tuusulanväylän). Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että tämä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen osittain

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen.

Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento-asema-alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa.

1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

Suunnitelma sisältää runsaan joukon toimenpiteitä, jotka suunnitelman valmistelun perusteella ovat MAL-kokonaisuuden kehittämisen kannalta strategisesti tärkeimpiä.

Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että pidetään hyvänä uuden maankäytön sijoittamista kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

Tuusulan kunta näkee KUUMA-kuntien tapaan, että infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestäväen kehittämisen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra-avustuksilla on merkitystä keskusten kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä.

Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttään tukeutuvaa Focus -aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152) toteutusta. Kunta pitää tärkeänä, että tieliikenneverkkoa kehitettäessä jo jaksolla ennen vuotta 2030. Kunta edellyttää, että ennen vuotta 2030 Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaihteittain toteutettua.

Tuusulassa Hyrylän keskusta-alue kaksin puolin mt 145:tä (Tuusulanväylä) nykyisen keskustan ja Rykmentinpuiston osalta ovat maankäytön ensisijaisia alueita, joille kohdentuu merkittävä osa kunnan alueen asuntotuotannosta vuoteen 2030 mennessä. Ottaen huomioon keskusta-alueen halki kulkevan maantien 145 nykyinen kuormitus, raskaan liikenteen määrä ja luonne, liikenteestä aiheutuvat haitat ja riskit sekä väylää ja sen lähialuetta koskevat tulevaisuuden suunnitelmat ja niiden vaikutukset, kunta ei tule jättämään Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteystarpeen ja mt:n 11466 (Tuusulan itäväylä) muodostamaa kokonaisuutta pois Hyrylän ja Keravan välisen alueen maankäytön ja väyläverkon kehittämissuunnitelmistaan. Kehittyvän keskusta-alueen ohittava väylä tulee olemaan edellytys alueen mm. liikenneverkon toimivuudelle, taajamaytimen sekä Koillis-Hyrylän alueen kehittämiseksi. Kunta katsoo, että Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteyden tulee edelleen olla yksi seudun tulevista ajoneuvoliikenteen hankkeista, joka tulee toteuttaa rinnan maankäytön kehittämisen kanssa.

Suunnitelmassa on tunnistettu Lentorata vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään. Tuusulan kunta katsoo, että kehysalueelta Helsingin niemelle johtavan väylästä liikennöinnin hidastuessa ja liikkujien määrän noustessa, Lentoradan hyödyntäminen nopeana taajamajunakäytävänä tulee olemaan perusteltua ja tarpeellista. Vähäisenkin paikallisliikenteen mahdollistaminen ja aseman sijoittaminen Hyrylän taajama-alueelle antaa mahdollisuuden tehostaa maankäyttöä merkittävästi, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja Tuusulan näkemyksen mukaan vuoden 2040 jälkeen taajamarakennetta.

Strategiaa tukevaksi toimenpiteeksi suunnitelmassa esitetään seudullista tieliikenteen hinnoittelua, jonka suunnittelun ja arvioinnin käynnistämiseen sekä tarvittavien lainsäädännön muutosten valmisteluun ja toteuttamiseen suunnitelmalla haetaan hyväksyntää. Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. MAL-suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja.

MAL-suunnitelman puutteena on se, ettei suunnitelmassa pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välillä. Suunnitelma ei myöskään tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelun tason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin.

2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?

Maankäytön osuudessa on huomioitu hyvin Tuusulan näkemys. Ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen aluerajaus on Tuusulan osalta onnistunut. Valtaosa uudisrakentamisesta sijoittuu MAL-suunnitelmassa esitetylle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, mutta paikallista pientalotuotantoa rakentuu myös vyöhykkeen ulkopuolelle tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoon. MAL 2019-suunnitelmassa Tuusulan kunnalle esitetyt asuntotuotannon tavoitteet ovat yhteneväiset kunnan omien tavoitteiden kanssa (kokonaistuotanto 462 asuntoa, josta 92 valtion tukemaa kohtuuhintaista ARA-asuntoa vuodessa). Myös asemakaavatarve on Tuusulan osalta hyväksyttävä (keskimäärin 41 580 k-m² vuodessa), joka on muiden Kuuma-kuntien kanssa samalla tasolla.

2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?

Valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumiseksi on ensiarvoisen tärkeätä säilyttää käynnistysavustukset ja niiden riittävä määrä valtion

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

tukimuotona. Muiden tukimuotojen ja niiden kehittämisesitysten osalta Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-seudun lausunnossa annettuihin näkemyksiin. Asuntotuotannon monipuolisuus aikaansaadaan talotyypeiltään, hallinta- ja rahoitusmuodoiltaan sekä huoneistokokojen suhteen erilaisilla ratkaisuilla.

2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?

Kunta on oman asuntokantansa osalta valmis kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti huolehtimaan vuokra-asuntojensa elinkaarikunnosta ja vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin. Vuokra-asuntojen monipuolista tarjontaa käytetään erilaisissa elämäntilanteissa olevien asukkaiden asunto-olojen kohentamiseen eriytymiskehitys eliminoiden. Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019-suunnitelmaan on tärkeää. Asunnottomuuden torjumiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi kunnassa huolehditaan ensisijaisesti riittävästä vuokra-asuntojen tuotannosta monipuolisissa asuinympäristöissä. Asumisen neuvontapalveluiden tarve on kasvussa ja panostukset asumisneuvontaan toimivat hyvinvointia lisäävänä keinona.

2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

Ajoneuvokannan uudistaminen energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi on suunnitelmassa todettu hyvin merkittäväksi toimenpiteeksi pyrittäessä kohti liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta. Ajoneuvokannan uudistumisen eteneminen jää pitkälti valtion tukitoimien ja vero-ohjauksen varaan. Kunnille on osoitettu energiainfran kehityksen ja tarpeiden huomioiminen rakentamisessa sekä vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön tuki katu ympäristössä. Toimijoille jaettujen tehtävien keskinäistä merkittävyyttä tulisi avata ja arvioida nyt kirjattua enemmän ja miettiä keinoja tuottaa seurantatietoa toimenpiteen toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Joukkoliikenteen matkalippujen hintojen alentamistavoite on kytketty tiemaksujärjestelmään. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista suhteessa henkilöautoiluun tulee tavoitella laajalla keinovalikoimalla. Matkustamisen hinnoittelun kautta tavoiteltavaa houkuttelevuutta ei tule kytkeä tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon vaan matkalippujen hintojen alentamiseen tulee pyrkiä ensisijaisesti ja jatkuvasti muilla keinoilla.

Suunnitelmassa korostetaan seudun joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sen varaan rakentuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelun houkuttelevuuden kasvattamiseksi tulee keskittyä myös siihen, että joukkoliikenteen liityntäyhteyksien taso tukee runkoverkon palvelutasoa. Tämä tulee ottaa korostetusti huomioon mm. seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja sen jälkeisissä toimenpiteissä.

Suunnitelman puutteena on se, ettei suunnitelmassa pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välillä. Suunnitelma ei myöskään tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelun tason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta Tuusulan kunta katsoo jalankulun- ja pyöräilyn väylaverkon kehittämisen olevan edelleen hyvin keskeinen tekijä kulkumuotojen osuuden kasvattamisessa alueellaan. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tukemiseksi tulee jatkuvasti toimia kohdistuen toimenpiteitä ja valistusta myös muille ajoneuvoliikenteen osapuolille. Kävelyn ja pyöräilyn ollessa keskeisessä roolissa kestävien kulkutapojen osuuden kasvutavoitteissa, suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomiota myös näiden kulkumuotojen ympärivuotisen roolin kasvattamiseen. Suunnitelmaluonnoksen kuvaa 20 tulisi ajantasaistaa. Mm. Järvenpään ja Kellokosken välinen pyörätieyhteys Pohjoisväylän käytävässä (mt 1465) on jo toteutettu.

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA-ohjelma) on Tuusulan kunnan kannalta hyvin keskeinen paikallisen liikennejärjestelmän kehittämistä tukeva toimenpide.

Tuusulan kunta katsoo, että KUHA-hankkeiden rahoitus (liikenteen pienet kustannustehokkaat kehittämishankkeet) tulee saada valtion yleisestä MAL-rahoituksesta, eikä sen rahoitus pohjaa saa kytkeä mahdollisiin tiemaksutuloihin. Tuusulan kunta esittää, että vuosittainen KUHA-rahoitustaso nostetaan 60 miljoonaan euroon vuodessa. Summan tulee jakautua puoliksi kuntien ja valtion ja toisaalta KUUMA-seudun ja pääkaupunkiseudun kesken.

Tällä hetkellä Tuusulan kunta esittää KUHA-ohjelmaan seuraavat hankkeet:

- Mt 1421 Eriksnäsintie#Jokelantie, jalankulku- ja pyörätien puuttuvan osuuden (Järvenpää, Tuusula) toteuttaminen (rakentamissuunnitelma valmistumassa 2018).
- Kytömaantien pohjoispään jalankulku- ja pyörätie
- Mt 140 (Lahdentie) jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 148 (Keravantie) – mt 145 (Pohjoisväylä) sekä mt 146 (Sipoontie) - Haarajoki
- Mt 11671 (Linjatie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1456 (Vanha valtatie) – mt 140 (Vanha Lahdentie).
- Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie).
- Mikäli Keski-Uudenmaan poikittainen tieyhteys välillä Järvenpää – kt45 ei tuo mukanaan Vanhankylän koulua palvelevaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä mt 1421 (Jokelantie) suunnasta, kunta esittää KUHA-ohjelmaan hanketta Mt 11507 (Vanhankylän koulutie) , jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1421 (Jokelantie) – Vanhankylän koulu
- Mt 148 (Kulloontie), maantien parantaminen 2+2 -kaistaiseksi välillä Saviontie - mt 11466 (Tuusulan itäväylä)
- Kt 45 / Mt 11466 (Tuusulan itäväylä), liittymän parantaminen
- Kt 45 / Mt 145 (Tuusulanväylä), kiertoliittymän parantaminen sekä kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen liittymästä Koskenmäen liittymän suuntaan.
- Kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen ja liittymien parantaminen Koskenmäen liittymän pohjoispuolella välillä Nummenharju– mt 11479 (Rusutjärventie)
- Kt 45 / mt 152 / Vanha Tuusulantie, ramppien päät, liikennevalojen rakentaminen (Focus- liikekeskuksen asemakaava etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2019 aikana)

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Kt 45 (Tuusulanväylä), Riihikallion linja-autopysäkit, polkupyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköintijärjestelyt

3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO2 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.

Päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi on esitetty mm. tiemaksujärjestelmää sekä ajoneuvokannan uudistamista. Tuusulan kunta ei hyväksy tiemaksujen käyttöönottoa. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tarkasteluun pitää ottaa mukaan muut CO2 – päästölähteet seudulla, kuten asumisen, julkisten sekä kaupan kiinteistöjen energiankäyttö, lämmön ja energian tuotanto sekä kaupan, palvelujen ja teollisuuden prosessit.

Suunnitelma ei mainittavasti vastaa siihen, miten esimerkiksi seudun tai laajemmankin alueen kannalta merkittävien teollisuuden tai logistiikan toimintojen tulisi seudulla sijaita suhteessa niiden toiminnasta suoraan tai välillisesti muodostuviin päästövaikutuksiin. Kysymys on myös maakuntatasoinen ja osin koko Suomeakin koskeva, koska Helsingin seudulle sijoittuu merkittävä väestömäärä, keskeisiä satamia ja lentokenttä. Toimintojen keskittäminen merkittävien liikenteen solmujen yhteyteen voi vähentää päästöjä seutua laajemmassa mittakaavassa. Uudet sujuvat raskaan liikenteen väylät, kuten Kehä IV, voivat järkevöittää ja lyhentää reittivalintoja vähentäen näin päästöjä toisaalla. Uusi väylä parantaa liikenneturvallisuutta, ohjaa parempiin reitinvalintoihin ja vähentää siten päästöjä asuinalueiden läheisyydestä, kuten Hyrylän keskustassa, josta raskas liikenne nykyisin kulkee. Suunnitelmaan viimeistelyssä seudun merkitystä maakunnan tai valtakunnan tason päästökehitykseen tulisi tarkastella tästä näkökulmasta. Tuusulan kunta katsoo, että maankäyttöä, saavutettavuutta, liikkumista ja liikenneverkkoa Helsinki-Vantaan – lentoasema-alueen ympäristössä kehittävät toimenpiteet ovat sellaisia, joiden päästövaikutuksia tulisi tarkastella Helsingin seutua laajemmassa mittakaavassa arvioiden mm. Kehä IV:n tuomia kansantaloudellisia hyötyjä sekä muualla tapahtuvia päästövähennyksiä ja liikenneturvallisuushyötyjä raskaan liikenteen suuntautuessa uudelle väylälle.

3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?

Aiempaan tapaan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja on tarkoitus solmia MAL-sopimus (vuodet 2020-2023) valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen laadinnan yhteydessä tulee korostaa mm. päästövähennysten edellyttämää, sopimuskauden yli jatkuvaa MAL -suunnittelua ja toimenpiteiden toteuttamista. Myönteinen kehitys edellyttää osapuolten sitoutumista ja sitouttamista.

Liikenteen osalta valtio kerää liikenteen verotuksen kautta yli 1 000 M€ tulot Helsingin seudulta vuosittain. Liikenteen ostojen ja tukien, avustusten, perusväylänpidon, suunnittelun ja väylien kehittämisinvestointien kautta seudulle kohdentuu noin 300 M € valtion menot vuosittain. On erittäin tärkeää, että valtion rahoitusosuus MAL-suunnitelman toteutuksessa on merkittävä ja sen osuus kasvaa tämän suunnitelmakerroksen yhteydessä. Valtion rahoituksen tärkeyttä korostaa seudun

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

merkitys liikenteen päästöjen vähentämisen kokonaisuudessa. On jatkossa syytä selvittää, voiko valtiovarainministeriön edustus olla mukana jo suunnitelman laatimisvaiheessa.

Valtionosuuden kasvattaminen on keskeistä myös siksi, että esitetty tiemaksujärjestelmä on rahoitusinstrumenttina vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Vaikutusten arviointi on periaatteessa yleisesti kattava. Arvioinnissa on tuotu esiin huolta siitä, etteivät mm. suunnitellut CO₂-päästövähennystoimenpiteet ole käytännössä riittäviä tai niistä ei saada tavoiteltuja vaikutuksia riittävän nopeasti. Mm. ajoneuvokannan uudistumisnopeudesta esitetty tavoite kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on herättänyt myös epäilyä.

Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. Suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja.

MAL-suunnitelmaa on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa asiantuntijaryhmien kanssa. Tuusulan kunta pitää toimintatapaa erittäin hyvänä ja tärkeänä myös suunnitelman viimeistelyvaiheessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kuntakehityslautakunta, 12.06.2019, § 83

Valmistelija / lisätiedot:
Henna Lindström
henna.lindstrom@tuusula.fi
yleiskaavasunnittelija

Liitteet

- 1 KUUMA-johtokunnan pöytäkirja 23.5.2019 KKL 12.6.2019
- 2 HSL pöytäkirja 26.3.2019, KKL 12.6.2019
- 3 MAL 2019 suunnitelmaraportti KKL 12.6.2019
- 4 HSYK pöytäkirja 28.3.2019 KKL 12.6.2019

- **Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymän hallitus** on kokouksessaan 26.3.2019 päättänyt hyväksyä MAL 2019 -suunnitelman liikennesisältöjen osalta. MAL 2019 -suunnitelman liikennesisällöt muodostavat Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. Liikenteeseen liittyvät toimenpiteet on kuvattu raportin luvuissa 4.3 ja 4.4. Liikenteen hinnoittelun osalta selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Liikennesisällöt on hyväksytty HSL:n hallituksessa jäsenkuntien eli Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Keravan, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan osalta. HSL:n hallitus on päättänyt lähettää MAL 2019 -suunnitelman niiden kuntien osalta, jotka eivät ole HSL:n jäseniä, KUUMA-johtokunnan kautta edelleen asianomaisiin kuntiin ja ehdottaa sitä hyväksyttäväksi.

HSL:n hallitus on myös valtuuttanut toimitusjohtajan neuvottelemaan MAL-sopimuksesta liikenteen osalta yhteistyössä valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan kanssa.

HSL:n hallitus on niin ikään päättänyt merkitä MAL 2019 vaikutusten arviointiselostuksen tiedoksi ja lähettää sen MAL 2019 -suunnitelman hyväksymiskäsittelyn oheisaineistona tiedoksi KUUMA-johtokunnalle.

Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) on kokouksessaan 28.3.2019 päättänyt hyväksyä MAL 2019 -suunnitelman maankäytön ja asumisen sisältöjen osalta ja lähettää suunnitelman hyväksyttäväksi KUUMA-kuntiin KUUMA-johtokunnan kautta. Maankäyttöön liittyvät toimenpiteet on kuvattu raportin luvussa 4.1 ja asumiseen liittyvät toimenpiteet luvussa 4.2.

KUUMA-komissio teki 8.5.2019 päätösesityksensä **KUUMA-johtokunnalle**. KUUMA-johtokunta päätti 23.5. § 10:

- omalta osaltaan hyväksyä MAL 2019 -suunnitelman sekä merkitä tiedoksi MAL 2019 vaikutusten arviointiselostuksen (SOVA)
- esittää Hyvinkään ja Järvenpään kaupunginhallituksille sekä Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten ja Vihdin kunnanhallituksille, että ne hyväksyvät MAL 2019 -suunnitelman liikenteen osalta (suunnitelman luvut 4.3 ja 4.4)
- esittää Hyvinkään, Järvenpään ja Keravan kaupunginhallituksille sekä Kirkkonummen, Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten, Sipoon, Tuusulan ja Vihdin kunnanhallituksille, että ne hyväksyvät MAL 2019 -suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta (suunnitelman luvut 4.1 ja 4.2)
- esittää Hyvinkään, Järvenpään ja Keravan kaupunginhallituksille sekä Kirkkonummen, Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten, Sipoon, Tuusulan ja Vihdin kunnanhallituksille, että ne merkitsevät tiedoksi MAL 2019 vaikutusten arviointiselostuksen (SOVA)

MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Neuvotteluryhmä on nimetty ja sopimusneuvottelut ovat käynnistyneet ympäristöministeriön johdolla. MAL 2019 suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain. Suunnitelma ja sopimus sovitetaan yhteen valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun kanssa.

MAL 2019 -raportti, vaikutusten arviointiselostus (SOVA) ja liikenteen toimenpidekortit ovat saatavilla HSL:n verkkosivuilla osoitteessa www.hsl.fi/mal

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää

merkitä tiedoksi

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Helsingin seudun liikenne (HSL) -kuntayhtymän hallituksen päätöksen 26.3.2019 § 33
- Helsingin seudun yhteistyökokouksen (HSYK) päätöksen 28.3.2019
- KUUMA -johtokunnan päätöksen 23.5.2019 § 10
- MAL 2019 vaikutusten arviointiselostuksen (SOVA)
- ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus
 - hyväksyy KUUMA -johtokunnan päätöksen 23.5.2019 § 10 mukaisesti MAL 2019 -suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta (suunnitelman luvut 4.1 ja 4.2)
 - ehdottaa valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- hyväksyä KUUMA -johtokunnan päätöksen 23.5.2019 § 10 mukaisesti MAL 2019 – suunnitelman maankäytön ja asumisen osalta (suunnitelman luvut 4.1 ja 4.2).

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kuntakehityslautakunta, § 170, 20.12.2017

Kuntakehityslautakunta, § 84, 12.06.2019

§ 84

Kuntasuunnittelu ja asiakaspalvelu, palveluhinnasto

TUUDno-2017-1280

Kuntakehityslautakunta, 20.12.2017, § 170

Valmistelijat / lisätiedot:

Benita Salminen

Liitteet

1 Palveluhinnasto 2017.pdf

Kuntakehitys ja tekniikka toimialalla otetaan käyttöön heti, kun se on teknisesti mahdollista, sähköiseen arkistoon tallennettujen rakennusvalvonnan dokumenttien myyntipalvelu. Kyseessä on verkkokauppa, siin sanottu Lupapiste Kauppa. Verkkokaupassa asiakas voi ladata arkistopalveluista muun muassa pääpiirustuksia eli arkkitehti- ja erityisuunnitelmia eli rakenne-, ilmanvaihto- ja vesi- ja viemärisuunnitelmia. Tällaista uutta käyttötapaa varten tarvitaan hinnoittelupäätös. Yhden dokumentin lataamisesta veloitetaan asiakkaalta maksu, jonka suuruudeksi esitetään 5 euroa. Hintataso on sama kuin naapurikunnissa.

Päätösvalta asiassa on hallintosäännön mukaan kuntakehityslautakunnalla.

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos

Kuntakehityslautakunta päättää

- että Tuusulan kunnan Kuntasuunnittelu ja Asiakaspalvelu -palveluhinnastoon 2017 lisätään kohtaan Asiakirjakopiot ja tulosteet - myös pdf täydennyksenä kohta "Dokumentin lataaminen Lupapisteen arkistopalvelusta 5,00 euroa / dokumentti".

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kuntakehityslautakunta, 12.06.2019, § 84

Valmistelija / lisätiedot:

Asko Honkanen

asko.honkanen@tuusula.fi

kuntasuunnittelupäällikkö

Liitteet

1 Palveluhinnasto Tuusulan kasvu ja ympäristö muutokset, liite 1, KKL 12.6.2019

2 Uusi palveluhinnasto Tuusulan kasvu ja ympäristö, liite 2, KKL 12.6.2019

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kuntasuunnittelu ja rakennusvalvonta ovat todenneet tarpeen tarkistaa palveluhinnastoaan. Kuntakehityslautakunta on päivittänyt palveluhinnastoa viimeksi 4.10.2016 ja tämän jälkeen Lupapiste-kaupan hinnoittelun osalta 20.12.2017. Lupa- ja valvontaviranomaistoiminnassa on tarvetta siirtyä kohti kustannusvastaavuutta (mm. maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa tehtävissä).

Hallintosäännön mukaan Kuntasuunnittelun ja rakennusvalvonnan käyttämästä hinnoittelusta päättää kuntakehityslautakunta.

Palveluhinnastoon esitetään vähäisten tarkistusten ohella yksiköittäin muutoksia seuraavasti

Rakennusvalvonta

Lupiin tarvittava kartta yms. aineisto on jaettu asemakaava-alueen liitepaketteihin ja suunnittelutarveratkaisu- ja poikkeamispäätöspaketteihin. Haja-asutusalueen osalta ei paketteja ole rakennuslupaa tai muuta rakennusvalvontaviranomaisen lupaa varten tehty. Tämä johtuu siitä, että usein hanke edellyttää suunnittelu-tarveharkintaa tai poikkeamispäätöstä ennen rakennusluvan hakemista tai muuten ratkaisun tekemistä varten tarvittava aineisto vaihtelee haettavan toimenpiteen osalta.

Asuntomessujen yhteydessä otettu käytäntö lupa-aineiston toimittamisesta tontin ostajalle lupapisteen kautta todettiin asiakasystävälliseksi tavaksi. Tämä käytäntö otetaan käyttöön nyt kaikissa kunnan myymissä ja vuorattavissa tonteissa. Kunnalta ostettujen tonttien osalta aineisto on hiukan halvempi kuin yksityisten tonttien osalta, koska kunnan myymien tonttien osalta aineistoon ei liitetä lainhuutotodistusta ja kiinteistörekisteriotetta.

Tulosteista on poistettu muovien hinnat lähes kokonaan, koska tällaisia tuotteita ei nyky maailmassa enää osteta. Ainoastaan kopio muoville ja karttatulosteen tulostaminen muoville on jätetty hinnastoon.

Kaavoitus

Tuusulan kunnalla ei ole ollut asemakaavoista ja asemakaavan muutoksista perittävästä korvauksista hinnastoa. Kaavoituksessa on viime aikoina tullut vireille useita yksityisen edunmukaisia pieniä kaava-hankkeita, joten asemakaavojen hinnoittelu on tullut ajankohtaiseksi. Samalla on tarkoituksenmukaista tarkastella asemakaavoituksen palveluhinnoittelu kokonaisuutena.

Ehdotus kaavoituksen palkkioiksi:

XS-kaava – 2 000 euroa – Vähäinen pieni muutos, nähtävillä 14 päivää ja hyväksyntä on delegoitu lau-takunnalle

S-kaava – 3 000 euroa – Vähäisen kaltainen muutos, josta valtuusto tekee päätöksen vaikutusten laa-juuden tai muun vastaavan synn vuoksi.

M-kaava – 6 000 euroa – Merkittävä muutos, merkittävä täydennysrakentaminen tai uuden tontin kaavoittaminen.

L-kaava – 9 000 euroa – Vaativa muutos, usean kohteen täydennysrakentaminen tai usean tontin suunnittelu.

XL-kaava – 15 000 euroa – Laajan alueen tai merkittävän ja suurikokoisen kohteen muutos.

XXL-kaava – 30 000 euroa – Erittäin vaativa laajan alueen tai merkittävän ja suurikokoisen kohteen muutos.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Mikäli muutoksen valmistelu edellyttää selvityksiä tai havainnemateriaalia, joista on sovittu hakijan kanssa, lisätään näistä kunnalle aiheutuneet kustannukset täysimääräisinä hakijalta perittävään palkkioon. Muutoksen hakijalta peritään kuulutuskustannuksina 500 euroa / kuulutus. Erikseen päätetään periä myös valmistelutyön osalta kielteisen päätöksen osalta kaavamutoshakemukseen 500 euroa. Tarkentavat ehdot ovat liitteenä olevassa palveluhinnastossa.

Maankäyttö

Ei ole tarvetta muutoksiin tässä vaiheessa.

Paikkatieto

Ei ole tarvetta muutoksiin tässä vaiheessa.

Liitteenä

1. voimassa oleva palveluhinnasto, johon on merkitty esitetyt muutokset
2. esitys uudeksi palveluhinnastoksi

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää

- hyväksyä liitteenä olevan tarkistetun palveluhinnaston
- että tarkistettu palveluhinnasto tulee käyttöön 1.8.2019 alkaen.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kuntakehityslautakunta, § 19,23.01.2019

Kunnanhallitus, § 38,04.02.2019

Kuntakehityslautakunta, § 55,10.04.2019

Kuntakehityslautakunta, § 85, 12.06.2019

§ 85

Kellokosken Höylääjänkuja 1, asemakaavan muutos

TUUDno-2019-80

Kuntakehityslautakunta, 23.01.2019, § 19

Valmistelijat / lisätiedot:

Vilma Karjalainen

vilma.karjalainen@tuusula.fi

kaavasuunnittelija

Liitteet

1 Karttaliite Höylääjänkuja 1 KKL 23.1.2019

Kaava- ja kaavamuutoshakemusten käsittely

Jos maanomistaja tekee aloitteen kaavan muuttamisesta tai laatimisesta ja alueen kaavoittaminen koskee maanomistajan etua, oikeutta ja velvollisuutta sillä tavoin välittömästi, on hänellä oikeus saada kunnan viranomaisen ratkaisu aloitteeseensa. Asemakaavoja koskevat hakemukset käsitellään kuntakehityslautakunnassa ja kunnanhallituksessa. Mikäli hakemuksesta tehdään myönteinen päätös, laaditaan hakijan ja kunnan välille kaavoituksen käynnistämissopimus kun hanke on todettu I-prioriteetin hankkeeksi eli ns. kärkihankkeeksi. Käynnistämissopimuksen hyväksymisen jälkeen kaavahanke käynnistyy.

Mikäli kuntakehityslautakunta ja kunnanhallitus tekevät kielteisen päätöksen kaavamuutoshankkeeseen, hakija voi tehdä päätöksestä oikaisuvaatimuksen, jonka käsittelee kunnanhallitus. Tästä kunnanhallituksen oikaisuvaatimuksen käsittelypäätöksestä voi valittaa - maanomistajan aloitteeseen annettu kunnan viranomaisen ratkaisu kaavan muuttamisesta tai laatimisesta on valituskelpoinen ja siitä voidaan tehdä kunnallisvalitus (KHO 4.4.2003 t. 851). Myös kunnan päätös, jolla maanomistajan aloitteesta vireille tulleen kaavahankkeen valmistelu on keskeytetty, on valituskelpoinen ja tästäkin voidaan tehdä kunnallisvalitus (KHO 27.10.2009 t. 2628). Kunnanhallituksen päätöksestä tulee tehdä ensin oikaisuvaatimus. Sen sijaan kunnan omasta aloitteesta tehty päätös kaavan muuttamisesta on vain valmistelua eikä tästä päätöksestä voi valittaa (KHO 2003:16).

Hakemus

Maanomistaja hakee asemakaavan muutosta kiinteistölle 858-404-0003-2111 Tasanko. Kiinteistö sijaitsee Kellokoskella osoitteessa Höylääjänkuja 1, 04500 Tuusula. Kiinteistön pinta-ala on 6810 m².

Maanomistaja anoo asemakaavanmuutosta niin, että kaava sallisi myös hoiva-, hoito- sekä asumiseen liittyvän liiketoiminnan. Maanomistajalla on tontille tiedossa mahdollinen pitkäaikainen vuokralainen, minkä takia kaavamuutos olisi tarpeen.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuleva toiminta tulisi olemaan kuntouttavaa päihdetoimintaa kunta- ja yksityisasiakkaille. Asiasta on käyty viestinvaihtoa Tuusulan kunnan kanssa ja sitä on käsitelty 5.11. kaavoituksen ja rakennusvalvonnan yhteisessä poikkeamislupalaverissa.

Kaavoitustilanne

Hakemuksen kohteena oleva kiinteistö 3:2111 Tasanko sijaitsee asemakaava-alueella (Höylääkänkuja, kaava nro 3191) korttelissa 70175. Asemakaava on hyväksytty vuonna 1990. Ajantasa-asemakaavassa kiinteistö on osoitettu ALT-1 merkinnällä asuin-, liike-, toimisto- ja teollisuusrakennusten korttelialueeksi. Kullekin rakennuspaikalle saa sijoittaa enintään kaksi asuntoa rakennusten hoidon vaatimaa henkilökuntaa varten. Rakennuspaikan kerrosalasta saa enintään 1/3 käyttää teollisuustiloiksi. Pysyväluonteista ulkovarastointia ei sallita. Korttelialueiden rakentamattomat osat, joita ei käytetä kulkuteinä, huolto- tai oleskelualueina, on istutettava tai pidettävä luonnonmukaisena huolitellussa kunnossa. Korttelialueella on varattava leikkitiloiksi tai asukkaiden muuhun oleskeluun piha-alueita vähintään 25 % asuinhuoneistojen pinta-alasta. Asuntojen piha-alueet on erotettava rakennuspaikan muista toiminnoista istutuksin. Korttelialueella on varattava autopaikkoja seuraavasti:

- Toimisto- ja liiketilat 1ap/60 k-m²
- Teollisuustilat 1ap/80 k-m²
- Asunnot 1ap/asunto

Aluetta koskee Kellokosken osayleiskaava. Kunnanvaltuusto on hyväksynyt osayleiskaavan kokouksessaan 6.9.2010. Hakemuksen mukainen muutosalue on osayleiskaavassa merkitty uudeksi tai olennaisesti muuttuvaksi alueeksi, merkinnällä A-2, asuntoalue. Aluetta on nykyisellään asemakaavoitettu työpaikka- ja teollisuustoimintaa. Jatkossa aluetta kehitetään asumiseen.

Koko kunnan yleiskaavatyö on käynnissä, ehdotusvaiheessa. Alustavassa kaavaehdotuksessa hakemuksen mukainen kaavamuutosalue on osoitettu AO-2 merkinnällä toisen vaiheen asumisen laajenemisalueeksi. Alue asemakaavoitetaan, kunhan pääosa I-vaiheen alueista on kaavoitettu ja otettu käyttöön. Merkinnän AO-alku osoittaa alueen omakotivaltaiseksi asuinalueeksi. Alue varataan pääosin 1-2-asuntoisten erillispientalojen rakentamiseen. Alueelle saa sijoittaa myös asumiselle tarpeellisia lähipalveluita ja virkistysalueita sekä sellaisia pienimuotoisia työtiloja, joista ei aiheudu melua, raskasta liikennettä, ilman pilaantumista tai näihin verrattavia ympäristöhaittoja.

Kaavoitussuunnitelma 2019-2023

Valtuusto on kokouksessaan 10.12.2018 § 143 hyväksynyt kaavoitussuunnitelman vuosille 2019 – 2023. Kaavoitussuunnitelmaan on merkitty Riiheläntien alue keltaisena III-luokan hankkeena. III-luokan hankkeet ovat odottavia hankkeita, jotka on tavoitteena saada valmisteltavaksi viisivuotisen suunnittelujakson loppupuolella. Riiheläntien alue sijaitsee hakemuksen mukaisen alueen pohjoispuolella.

Hakemuksen mukainen alue ei ole osa kaavoitussuunnitelmassa osoitettua Riiheläntien kaava-alueita vaan toteutuessaan erillinen vähäinen kaavamuutosalueensa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Harkinta

Ajantasa-asemakaavassa alue on tällä hetkellä osoitettu teollisuusalueeksi. Tulevaisuudessa alue tulee kuitenkin muuttumaan asumisen käyttöön, kuten Kellokosken osayleiskaavassa ja Yleiskaava 2040 ehdotuksessa linjataan. Hakemuksen mukainen alueen käyttötarkoituksen laajentaminen on vaikutuksiltaan vähäinen kaavamuuotos ja perusteltavissa alueen muuttuvalla käyttötarkoituksella.

Lisätietoja:

kaavasuunnittelija, Vilma Karjalainen, p. 040 314 2017

kaavoituspäällikkö, Pia Sjöroos, p. 040 314 2014

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että

- Tuusulan kunta käynnistää kaavamuuoksen valmistelun kun kaavoituksen käynnistämissopimus on hyväksytty.
- hakemuksen mukainen alue lisätään kaavoituksen työohjelmaan kärkihankkeeksi.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kunnanhallitus, 04.02.2019, § 38

Valmistelijat / lisätiedot:
Vilma Karjalainen

Liitteet

1 Karttaliite Höylääjänkuja 1, khall 4.2.2019

Ehdotus

Esittelijä: Harri Lipasti, kansliapäällikkö

Kunnanhallitus päättää, että

- Tuusulan kunta käynnistää kaavamuuoksen valmistelun, kun kaavoituksen käynnistämissopimus on hyväksytty
- hakemuksen mukainen alue lisätään työohjelmaan kärkihankkeeksi.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kuntakehityslautakunta, 10.04.2019, § 55

Liitteet

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- 1 E Höylääjänkuja 1 sijaintikartta, KKL 10.4.2019
- 2 E Höylääjänkuja1 kaavakartta, KKL 10.4.2019
- 3 E Höylääjänkuja 1 asemakaavamerkinnät ja -määräykset, KKL 10.4.2019.
- 4 E Höylääjänkuja 1 kaavaselostus liitteineen KKL 10.4.2019

Valmistelija

Antti Alapassi, Kaavoitusavustajaharjoittelija, antti.alapassi@tuusula.fi

Perustelut

Kaavoitus on aloitettu vuonna 2018 maanomistajan aloitteesta vähäisenä, ns. XS-kaavana. Kaavamuutos on tullut vireille kuulutuksella 21.3.2019. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 21.3.-4.4.2019. Vireilletulosta ja OAS:n nähtävilläolosta on ilmoitettu osallisille kirjeillä ja verkkosivuilla www.tuusula.fi /kuulutukset sekä lehti-ilmoituksella Viikkouutiset-lehdessä.

Asemakaavan muutos (kaavaratkaisu) koskee Kellokosken Hitsaajantyöpaikka-alueella sijaitsevaa kiinteistöä R:no 3:2111. Kaavaratkaisussa kiinteistö, joka on merkitty asuin-, liike-, toimisto- ja teollisuus alueeksi (ALT-1) sekä ympäristö häiriötä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten alueeksi (TY-3), muutetaan asuin-, liike- ja toimistorakennusten alueeksi, jolla on kuntoutus- ja hoivakotitoiminta sallittu (AL).

Suunnittelualueen pinta-ala on 6 814 m². Tontilla on ennen kaavaratkaisua rakennusoikeutta 1 727 k-m². Kaavaratkaisu vähentää tontin kokonaisrakennusoikeutta 23 k-m² teollisuusalue merkinnän poistumisen myötä (TY-3). Suurin sallittu kerroslukumäärä tontilla on yksi kerros. Autopaikkavaatimukset kiinteistölle kasvavat hieman uuden ohjeistuksen mukaisesti. Autopaikkaohjeistus AL-korttelissa on toimisto- ja liiketilat 1 ap / 40 k-m², omakotitalot 2 ap / asunto ja yhtiömuotoiset pientaloalueet 1 ap / 75 k-m² tai vähintään 1,5 ap / asunto.

Korttelialue on yksityisomistuksessa. Kaavaratkaisu on tehty tontin omistajan hakemuksen johdosta ja kaavaratkaisun sisältö on neuvoteltu hakijan kanssa. Sopimusneuvottelutarvetta ei todettu olevan. Asemakaavan muutoksen vaikutukset verrattuna voimassa olevan asemakaavaan ovat vähäisiä.

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää

- hyväksyä laaditun Höylääjänkuja 1 asemakaavamuutosehdotuksen ja OAS:sta saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin laaditut vastineet
- asettaa asemakaavaehdotuksen MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville muistutusten ja lausuntojen esittämistä varten

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kuntakehityslautakunta, 12.06.2019, § 85

Valmistelija / lisätiedot:

Pia Sjöroos
pia.sjoroos@tuusula.fi
kaavoituspäällikkö

Liitteet

- 1 H Höylääjänkuja 1 sijaintikartta, KKL12.6.2019
- 2 H Höylääjänkuja 1 kaavakartta, KKL 12.6.2019
- 3 H Höylääjänkuja 1 kaavamääräykset, KKL 12.6.2019
- 4 H Höylääjänkuja 1 kaavaselostus liitteineen, KKL12.6.2019

Perustelut

Kuntakehityslautakunta päätti 10.4.2019 hyväksyä Höylääjänkuja 1 asemakaavaehdotuksen sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteisiin ja lausuntoihin laaditut vastineet, sekä asettaa asemakaavaehdotuksen MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville 24.4.–8.5.2019 muistutusten ja lausuntojen esittämistä varten.

Kaavaehdotuksesta tehtiin viisi muistutusta ja nähtävillä oloajan ulkopuolella saapui kaksi kirjettä. Muistutuksissa ja kirjeissä kiinnitettiin huomiota samoihin asioihin kuin osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaiheessa eli suunnitellun päihdekuntoutustoiminnan koettiin aiheuttavan eri tavoin haittaa ympäristölle.

Viranomaislausuntoja kaavaehdotuksesta saatiin kolme kappaletta. Lausunnot olivat luonteeltaan toteavia.

Toimenpiteet julkisen nähtävilläolon jälkeen

Liiteraportissa on esitetty yhteenvedot kaavaehdotuksesta saadusta palautteesta sekä vastineet niissä esitettyihin huomautuksiin. Asemakaavamuutosehdotusta ei ole muutettu muistutusten tai lausuntojen takia.

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää

- hyväksyä laaditun Höylääjänkuja 1 asemakaavamuutosehdotuksen ja kaavaehdotuksesta saatuihin lausuntoihin ja mielipiteisiin laaditut vastineet.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 86

Aarno Ranisen muistolle nimikkopolku tai -kuja, aloite

TUUDno-2019-278

Valmistelija / lisätiedot:

Lauri Kopposela

lauri.kopposela@tuusula.fi

kaavasuunnittelija

Valtuusto § 17/25.1.2016

Kirsi Viitanen esitti seuraavan Tuusulan valtuuston keskiryhmän ym. aloitteen:

"70-vuotias Aarno Raninen vietti elämänsä viime vuodet Tuusulan Jokelassa, missä hän myös menehtyi syyskuussa sattuneessa tulipalossa 2014. Aarno Erik Raninen syntyi 27.4.1944 Kuhmoisissa ja kuoli 3.9.2014. Hän aloitti uransa keikkamuusikkona jo 14-vuotiaana.

1960-luvulla esiin noussut säveltäjä ja kapellimestari Aarno Raninen on suomalaisen viihdemusiikin, jazzin ja iskelmän tärkeä sekä kansallinen että kansainvälinen vaikuttaja. Raninen sävelsi muun muassa Eurovision laulukilpailuun 1977 Lontooseen Suomen edustussävelmän Lapponia ja vuoden 1980 edustussävelmän Huilumies. Hänen tunnettu sävellys on Näin on - kappale ja joululaulu "Tule joulu kultainen". Aarno Raninen on esittänyt myös Rauno Lehtisen tekemän On hetki -kappaleen. Raninen tunnettiin lisäksi etevänä sovittajana, sovittaen mm. Seija Simolan laulut Kun aika on, Maritza ja Rakkaus kasvoista kasvoihin ja Sulle silmäni annan.

Salanimellä George Romain Raninen sävelsi televisiosarjojen ÄWPK - Älywapaa palokunta ja Soitinmenot laulut sekä Kymppitonnin tunnusmusiikin. Vuonna 1989 Aarno Raninen soitti kinourkuja ja viihdepianoa Miljoonasateen albumilla Vain nopeat elävät ja samana vuonna hän oli mukana Miljoonasateen joulusinglillä Kyneleitä joulupurossa.

Aarno Ranisen elämä päättyi Tuusulan Jokelassa. Esitämme, että hänen elämänsä työtään arvostaen Jokelaan nimetään hänelle nimikkopolku tai nimikkokuja." Päätös Aloite päätettiin lähettää kunnanhallituksen valmisteltavaksi.

Kuntakehityslautakunta § 19/15.2.2017

Nimistötoimikunta on kokouksessaan 11.5.2016 käsitellyt 25.1.2016 tehtyä valtuustoaloitetta nimikkopolun tai -kujan nimeämisestä Jokelaan ja toteaa seuraavaa. Teiden tai paikkojen nimeäminen henkilön tai tapahtuman muistoksi on merkittävä huomionosoitus, jota tulee käyttää harkiten. Kotimaiset kielten keskuksen mukaan YK:n paikannimikonferenssit suosittavat, että paikkojen nimeämistä elossa olevien henkilöiden mukaan tulee välttää. Lisäksi olisi kussakin maassa sovittava, kuinka pitkän ajan kuluttua henkilön kuolemasta muistonimen antamista voidaan harkita.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Helsingin kaupungin nimistötoimikunta on laatinut omaan toimintaansa ohjeet, jotka perustuvat YK:n suositukseen ja joita Kotimaisten kielten keskus suosittelee muidenkin Suomen kuntien noudattavan. Näiden ohjeiden mukaan:

1. Katu, aukio, puisto tai muu kohde voidaan nimetä henkilön mukaan tai muistoksi, mikäli henkilö ja hänen toimintansa on yleisesti tunnustettu muistamisen arvoiseksi ja

- henkilö liittyy merkittävällä ja positiivisella tavalla nimettävään paikkaan tai edustaa sen historiallista kerrostuneisuutta tai
- henkilö on syntynyt tai asunut merkittävän osan elämästään tai tehnyt merkittävän elämäntyön kyseisellä paikkakunnalla tai
- henkilö on kansallisesti tai kansainvälisesti merkittävän elämäntyön tehnyt suomalainen.

Henkilön tulee nauttia kunnioitusta ja arvonantoa myös oman alansa, poliittisen viiteryhmänsä ja aikakautensa ulkopuolella.

2. Katua, aukiota, puistoa tai muuta kohdetta ei nimetä elossa olevan henkilön mukaan. Henkilön nimeä voidaan harkita käytettäväksi kaavanimessä vasta viiden vuoden kuluttua henkilön kuolemasta.

Kuten aloitteessa kerrotaan, Aarno Ranisen ansiot viihdemusiikin alalla ovat monipuoliset ja kiistattomat. Nimistötoimikunta katsoo kuitenkin, että hänen kohdallaan edellä mainitut kriteerit eivät muilta osin täyty. Näillä perusteilla nimistötoimikunta esittää, että Aarno Raniselle ei nimetä omaa muistopolkua tai -kujaa Tuusulaan.

Ehdotus kp

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle että kunnanhallitus päättää

- hyväksyä yllä olevan selvityksen aloitteen johdosta
- ehdottaa valtuustolle, että VALTUUSTO päättää
- katsoa Tuusulan valtuuston keskiryhmän ym. 25.1.2016 § 17 esittämän aloitteen tulleen käsitellyksi.

Päätös

Kuntakehityslautakunta päätti

- palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi.

Kuntakehityslautakunta 12.6.2019

Nimet opastavat käyttäjiä oikeisiin paikkoihin. Tämä tien- ja kadunnimien tärkein tehtävä ei saa unohtua. Nimillä on samalla muitakin tehtäviä: ne säilyttävät paikallista kieltä ja kulttuuria, auttavat hahmottamaan ja jäsentämään ympäristöä ja kuvastavat kerrostuneisuudellaan yhteisön ja yhteiskunnan muuttumista. Oman kunnan historian on syytä näkyä myös ns. muistonimissä. Muistonimillä tarkoitetaan nimiä, jotka on tietoisesti annettu henkilön, tapahtuman tai muun seikan muiston kunnioittamiseksi. Niitä on annettava harkiten: muistonimen aiheen on mieluiten oltava paikallinen, juuri kyseiseen alueeseen liittyvä. Muistonimillä voidaan kunnioittaa esimerkiksi merkittäviä, seudulla pitkään asuneita ja positiivisesti

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

vaikuttaneita henkilöitä. Yrityksen tai yhteisönkin muistaminen kadunnimessä voi olla luontevaa silloin, kun se on samannimisenä toiminut usean sukupolven ajan samalla paikalla ja sillä on ollut suuri paikallinen merkitys.

Henkilön mukaan Jokelassa – kuten muutenkin Tuusulassa Rantatien taiteilijanimiä lukuun ottamatta - on nimetty kautta vuosien varsin varovaisesti / tiukan linjan mukaan. Chmelewskin puisto (nimen hankaluuden vuoksi ei sopiva kadun nimenä) ja Peltokaaren alueelle on tiilitehtaan omistajaperheen mukaan Johannes Blennerin tie ja hänen vaimonsa mukaan Lillynkuja. Liisinkuja ja Selmankuja muistuttavat ensimmäinen alueen maanomistajasta/tontin myyjästä ja Selma Sinivaarasta, joka oli paikkakunnan ensimmäisiä opettajia. Mutta varsinaisesti nimensä ovat alueen nimistöön saaneet vain tiilitehtaan omistajat Chmelewski ja Blenner.

Taiteilija Aarno Ranisen mukaan nimettävä kohde ehdotetaan etsittäväksi Jokelan asemakaavatoiden tai taideohjelman valmistelun yhteydessä. Jokelan nimistössä seuraavien kaavatoiden yhteydessä voitaisiin etsiä Aarno Ranisen mukaan nimettävä kohde, esimerkiksi pieni aukio, ei kuitenkaan polku tai kuja. Mahdollisesti parhaiten soveltuisi taideteos tai muistolaatan lisääminen johonkin julkisen rakennuksen julkisivuun kunnioittamaan taitelijan elämää ja saavutuksia. Nimeämistä voisi esimerkiksi käsitellä Keskustien tai Opintien ja Nukarintien risteuksen ympäristön asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

Kuntakehityslautakunta päättää

- hyväksyä edellä olevan selvityksen aloitteen johdosta
- ehdottaa kunnanhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- katsoa Tuusulan valtuuston keskiryhmän ym. 25.1.2016 § 17 esittämän aloitteen tulleen käsitellyksi.

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 87

Mikkola, asemakaavan muutoshakemus

TUUDno-2019-650

Valmistelija / lisätiedot:
Henna Lindström
henna.lindstrom@tuusula.fi
yleiskaavasuunnittelija

Liitteet

1 Mikkola asemakaavan muutoshakemus karttaliite, KKL 12.6.2019

Kaava- ja kaavamuutoshakemusten käsittely

Jos maanomistaja tekee aloitteen kaavan muuttamisesta tai laatimisesta ja alueen kaavoittaminen koskee maanomistajan etua, oikeutta ja velvollisuutta sillä tavoin välittömästi, on hänellä oikeus saada kunnan viranomaisen ratkaisu aloitteeseensa. Asemakaavoja koskevat hakemukset käsitellään kuntakehityslautakunnassa ja kunnanhallituksessa. Mikäli hakemuksesta tehdään myönteinen päätös, laaditaan hakijan ja kunnan välille kaavoituksen käynnistämissopimus, kun hanke on todettu I-prioriteetin hankkeeksi eli ns. kärkihankkeeksi. Käynnistämissopimuksen hyväksymisen jälkeen kaavahanke käynnistyy.

Mikäli kuntakehityslautakunta ja kunnanhallitus tekevät kielteisen päätöksen kaavamuutoshankkeeseen, hakija voi tehdä päätöksestä oikaisuvaatimuksen, jonka käsittelee kunnanhallitus. Tästä kunnanhallituksen oikaisuvaatimuksen käsittelypäätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen - maanomistajan aloitteeseen annettu kunnan viranomaisen ratkaisu kaavan muuttamisesta tai laatimisesta on valituskelpoinen ja siitä voidaan tehdä kunnallisvalitus (KHO 4.4.2003 t. 851). Myös kunnan päätös, jolla maanomistajan aloitteesta vireille tulleen kaavahankkeen valmistelu on keskeytetty, on valituskelpoinen ja tästäkin voidaan tehdä kunnallisvalitus hallinto-oikeuteen (KHO 27.10.2009 t. 2628). Kunnanhallituksen päätöksestä tulee tehdä ensin oikaisuvaatimus. Sen sijaan kunnan omasta aloitteesta tehty päätös kaavan muuttamisesta on vain valmistelua eikä tästä päätöksestä voi valittaa (KHO 2003:16).

Hakemus

Maanomistaja hakee asemakaavamuutosta Aropolusta 2/3-osan tai Aropolun kokonaisuudessaan liittämiseksi kiinteistönsä 858-401-5-30 Rautala. Kiinteistön osoite on Jussilantie 10, 04300 Tuusula. Kiinteistön pinta-ala on 1 417 m².

Asemakaavan muuttamisen tarkoitus maanomistajan mukaan on: *Aropolun liittäminen Rautalaan Rautalan tila muodostaa oman korttelinsa Mikkolassa Aropellontien ja Jussilantien risteyksessä. Kortteli on käytännössä kolmion muotoinen. Sen jokaisella sivustalla kulkevat kevyen liikenteen väylät.*

Viimeisen kolmen vuoden aikana Aropellon alueen kaavoitustyön yhteydessä selvitettiin myös Rautalan korttelin rajat, jotka muuttuivat selvitystyön yhteydessä. Samassa yhteydessä esitin kysymyksen Aropolun kevyen liikenteen väylän tarpeellisuudesta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Korttelillani on nykytilanteessa lunastusoikeus 2/3 Aropolun alueesta. Olen jo aikaisemmin ilmaissut kirjallisesti kiinnostuksestani liittää tämän ja mahdollisesti myös koko Aropolun alueen kortteliini. Selvitystyö on kesken. Mitä tämä käytännössä tarkoittaisi ja mitä kustannuksia tämä aiheuttaisi.

Jääkö kunnalle jokin osa alueesta? Aropolku päättyy toisessa päässä Aropellontiehen ja toisessa Jussilantien kevyenliikenteen väylään. Käsitykseni mukaan se, miten alue kokonaisuudessaan rajautuisi ja miten suuresta alueesta lopulta siirrosta on kyse, riippuu kunnan Aropellon kaavoitustyöstä Avoimista kysymyksistä huolimatta, kiinnostukseni on aito. Jos selvitys- ja kaavoitustyön edetessä havaitaan, että korttelin suoranaiseksi rajanaapureiksi tulevat Nurmitien kaksi tonttia ja Aropellontien puolella oleva naapuritontti, toimitan naapureiden lausunnot välittömästi.

Kaavoitustilanne

Hakemuksen kohteena oleva kiinteistö sijaitsee asemakaavoitetulla Mikkolan pientaloalueella Hyrylässä. Mikkolan alueen rakennuskaava on vuodelta 1976 ja kiinteistö on kaavassa merkinnällä AO: ”Omakotirakennusten ja muiden enintään kahden perheen talojen korttelialue. Korttelialueelle saa rakentaa yhden enintään kaksiasuntoisen asuinrakennuksen. Korttelialueella on varattava vähintään yksi autopaikka asuntoa kohti. Korttelialueelle ei kuitenkaan saa pysäköidä raskasta ajokalustoa. Rakentamattomat rakennuspaikan osat, joita ei käytetä liikenteeseen, pysäköintialueeksi tai oleskelupaikaksi, on istutettava tai pidettävä luonnonmukaisena huolitellussa kunnossa. Mikäli rakennuspaikat aidataan, tulee kortteleittain noudattaa yhtenäistä aitaamistapaa kunnan antamien ohjeiden mukaan.” Suurin sallittu kerrosluku on 1½ ja rakennusoikeus 200 k-m².

Kiinteistö on kolmion muotoinen ja muodostaa oman korttelinsa 32059. Kiinteistö on saanut vuonna 1999 poikkeusluvan rakennusalan ylityksestä. Vuonna 2005 kiinteistölle on myönnetty poikkeuslupa omakotitalon laajennukselle ja autokatokselle. Kiinteistöllä on rakennettu rakennusrekisterin mukaan yhden asunnon talo 185 k-m² ja talousrakennus 53 k-m².

Kiinteistö rajautuu etelässä ja koillisessa jalankululle ja pyöräilylle varattuihin katuihin. Eteläinen Aropolku sijoittuu Mikkolan alueen rakennuskaava-alueelle, koillisen Puusavikanpolku sijoittuu vuonna 2018 lainvoiman saaneelle Aropellon asemakaava-alueelle. Kiinteistö rajautuu lännessä Jussilantiehen.

Punasavikanpolku yhdistää Aropellontien Jussilantielle jalankulun ja pyöräilyn katuyhteydellä. Aropolku yhdistää Jussilantien Punasavikanpolkuun ja edelleen Aropellontiehen. Kiinteistö on siis rajattu kaikilta rajoiltaan ajo- tai kevyen liikenteen katuihin.

Hyrylän laajentumissuuntien osayleiskaavassa kiinteistö sijoittuu valkoiselle alueelle. Osayleiskaava koskee niitä alueita, joilla on käyttötarkoituksmerkintä tai muu alueen käyttöä ohjaava merkintä. Jussilantie on kiinteistöön saakka pohjoisesta tultaessa merkitty kevyen liikenteen reitti. Tuusulan yleiskaava 2040 -ehdotuksessa kiinteistö sijoittuu tiiviille pientalovaltaiselle asuinalueelle (AP).

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Uudenmaan maakuntakaavassa kiinteistö sijoittuu taajamatoimintojen alueelle. Lisäksi alueelle ulottuu Hyrylän taajaman tiivistettävän alueen rasteri. Merkintä on kehittämisperiaatemerkinä. Merkinällä osoitetaan tiivistettävät taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestäväan liikennejärjestelmään.

Alueella ei ole vireillä asemakaavahankkeita.

Harkinta

Hakemuksen kohteena olevan kiinteistön pohjois- ja eteläpuolella kulkevat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, joka ei ole liikkumisen verkoston kannalta tarpeellista. Aropolun liittäminen osaksi tontteja selkeyttää korttelirakennetta ja vähentää kunnan hoidettavia kevyen liikenteen alueita.

Kaavamuutos voidaan tehdä muuna kuin merkittävänä asemakaavana. Tällaisia vähäisiä kaavamuutoksia tekevät kaavoitusavustajat oman työnsä ohella. Kaavatyön aikana ratkeaa lopullinen kaava-alueen rajaus – sisältääkö se muutakin kuin hakemuksen kohteena olevan kiinteistön.

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että

- Tuusulan kunta käynnistää kaavamuutoksen valmistelun muuna kuin merkittävänä asemakaavana, kun tarvittavat lähialueen maanomistajat yhdessä ovat valmiita sisällyttämään omistamiaan alueita samaan kaavahankkeeseen ja heidän kanssaan on tarvittavat kaavoituksen käynnistämissopimukset hyväksytyt.

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Kunnanhallitus

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 88

Jokela, Perttu, asemakaavan muutoshakemus

TUUDno-2017-640

Valmistelija / lisätiedot:
Henna Lindström
henna.lindstrom@tuusula.fi
yleiskaavasuunnittelija

Liitteet

1 Jokela, Perttu, asemakaavan muutoshakemus karttaliite, KKL 12.6.2019

Kaava- ja kaavamuutoshakemusten käsittely

Jos maanomistaja tekee aloitteen kaavan muuttamisesta tai laatimisesta ja alueen kaavoittaminen koskee maanomistajan etua, oikeutta ja velvollisuutta sillä tavoin välittömästi, on hänellä oikeus saada kunnan viranomaisen ratkaisu aloitteeseensa. Asemakaavoja koskevat hakemukset käsitellään kuntakehityslautakunnassa ja kunnanhallituksessa. Mikäli hakemuksesta tehdään myönteinen päätös, laaditaan hakijan ja kunnan välille kaavoituksen käynnistämissopimus, kun hanke on todettu I-prioriteetin hankkeeksi eli ns. kärkihankkeeksi. Käynnistämissopimuksen hyväksymisen jälkeen kaavahanke käynnistyy.

Mikäli kuntakehityslautakunta ja kunnanhallitus tekevät kielteisen päätöksen kaavamuutoshankkeeseen, hakija voi tehdä päätöksestä oikaisuvaatimuksen, jonka käsittelee kunnanhallitus. Tästä kunnanhallituksen oikaisuvaatimuksen käsittelypäätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen - maanomistajan aloitteeseen annettu kunnan viranomaisen ratkaisu kaavan muuttamisesta tai laatimisesta on valituskelpoinen ja siitä voidaan tehdä kunnallisvalitus (KHO 4.4.2003 t. 851). Myös kunnan päätös, jolla maanomistajan aloitteesta vireille tulleen kaavahankkeen valmistelu on keskeytetty, on valituskelpoinen ja tästäkin voidaan tehdä kunnallisvalitus hallinto-oikeuteen (KHO 27.10.2009 t. 2628). Kunnanhallituksen päätöksestä tulee tehdä ensin oikaisuvaatimus. Sen sijaan kunnan omasta aloitteesta tehty päätös kaavan muuttamisesta on vain valmistelua eikä tästä päätöksestä voi valittaa (KHO 2003:16).

Hakemus

Maanomistajat hakevat asemakaavamuutosta Eloharju -nimisen kiinteistön (858-405-6-176) noin 1 613 m² suuruiselle alueelle. Alue sijaitsee Kaarretien varrella omakotitonttien välisellä puistoalueella.

Maanomistajat perustelevat hakemustaan:

Haemme kaavamuutosta alueella sijaitsevaan 1 613m² suuruiseen VL-alueeseen. Muutos lähivirkistysalueesta asuintalotontiksi on mielestämme mahdollinen. Tarkoituksenamme on että jonain päivänä yksi meistä maanomistajista asuu kyseisellä tontilla. Kartasta katsottuna, joka on liitteenä, näkee että tontti rajoittuu jo olemassa olevaan Kaarretiehen

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

ja viereisiin tontteihin. Tontti olisi osa jo olemassa olevaa asuinkorttelia. Ympäriille jäisi kaavamuutoksen jälkeenkin VL-alueita. Olemme valmiit keskustelemaan kävely-yhteydestä Pertunkoululle tontin reunassa.

Asia on ajankohtainen liittyen Pertunkoulun laajennukseen. Olemme neuvotelleet maakaupoista ja meille olisi kaupanteon yhteydessä tärkeää kaavamuutoksen alullepano. Ja toivoisimme kunnan taholta yhteistyötä, jotta kaupat syntyvät ja Pertunkoulun laajennus voi alkaa. Maanomistajina meistä on kohtuullista että suuren tilan myymisen jälkeenkin meillä olisi mahdollisuus asuintilan mahdollistavan alueen jäämiseen meidän omistukseemme. Koska painostuksena kunnanpuolelta on lunastukseen ryhtyminen, johon meidän mielestä ei ole syytä ryhtyä.

Kaavoitustilanne

Hakemuksen kohteena oleva kiinteistön osa sijaitsee asemakaavoitetulla alueella Jokelan keskustan tuntumassa, Pertun koulun luoteispuolella Kaarretien varrella. Vuonna 1988 lääninhallituksen vahvistamassa Riihihaka ja Nukarintien alueen rakennuskaavassa alue on osoitettu lähivirkistysalueeksi (VL), jolla sijaitsee rakennusala, jolle saa sijoittaa 50 k-m² suuruisen asumista tai virkistystoimintaa palvelevan huoltorakennuksen. Pientalotontit ja etelässä Pertun koulun tontti ympäröivät nyt kaavamuutoshakemuksen kohteena olevaa kiinteistön osaa.

Jokelan osayleiskaavassa alue on lähivirkistysaluetta (VL): *Alue varataan päivittäiseen virkistykseen, ulkoiluun ja luonnon kokemiseen. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota ulkoilun ohjaamiseen ja ympäristön laatuun. Alueelle saa rakentaa vain yleistä virkistystä palvelevia, alueen luonteeseen sopivia rakennuksia ja rakenteita (MRL 43.2 §). Maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä ei saa suorittaa ilman MRL 128 §:ssä tarkoitettua lupaa (MRL 43.2 §).*

Maakuntakaavassa kohde sijoittuu taajamatoimintojen alueelle.

Tuusulan kunta on syyskuussa 2018 ostanut maanomistajilta noin 18 296 m² suuruisen määräalan kiinteistöstä 858-405-6-176 (Eloharju). Ostettu määräala sijoittui pääasiassa Opintien (kaavanro. 61) sekä Riihihaan ja Nukarintien alueen rakennuskaavojen (kaavanro. 3166) alueille, lisäksi pieneltä osin Temmon alueen rakennuskaavan alueelle (kaavanro. 3254). Määräalasta suuri osa oli opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta (YO). Lisäksi määräalaan sijoittui lähivirkistysaluetta (VL), jalankululle ja polkupyöräilylle varattua tiealuetta (pp/t), katualuetta, ohjeellista ulkoilureittiä sekä pieneltä osin erillispientalojen korttelialuetta (AO- 12).

Kyseisen kaupan yhteydessä maanomistajat pitivät itsellään tätä kaavamuutoshakemusta koskevan osan kiinteistöstä.

Harkinta

Hakemuksen kohteena olevan kiinteistön osan eteläpuolella on kunnan maanomistusta ja Pertun koulu. Palveluverkkosuunnitelman myötä voi Pertun koulun tontille tulla asemakaavan muutostarpeita. Hakemuksen kohteena oleva kiinteistön

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

osa tutkitaan samassa yhteydessä kun kaavoitetaan laajempi kokonaisuus sisältäen kunnan omistamia maita ja huomioiden Pertun koulun tarpeet. Kohde voidaan lisätä kaavoitussuunnitelmaan III-luokan hankkeeksi.

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että

- Kunnanhallitus toteaa, että kaavamuutos ei ole Tuusulan kunnan kannalta erittäin tärkeä, joten kaavatyötä ei pidetä kiireellisenä kärkihankkeena. Kaavamuutos lisätään kaavoitussuunnitelmaan III-vaiheen hankkeena, joka laadintaan myöhemmin osana laajempaa kokonaisuutta.
- Tuusulan kunta käynnistää kaavamuutoksen valmistelun, kun hanke on nostettu I-prioriteetin hankkeeksi.

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Kunnanhallitus

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 89

Kauppatie asemakaavan muutoshakemus

TUUDno-2018-1331

Valmistelija / lisätiedot:
Henna Lindström
henna.lindstrom@tuusula.fi
yleiskaavasuunnittelija

Liitteet

1 Kauppatie asemakaavan muutoshakemus karttaliite, KKL 12.6.2019

Kaava- ja kaavamuutoshakemusten käsittely

Jos maanomistaja tekee aloitteen kaavan muuttamisesta tai laatimisesta ja alueen kaavoittaminen koskee maanomistajan etua, oikeutta ja velvollisuutta sillä tavoin välittömästi, on hänellä oikeus saada kunnan viranomaisen ratkaisu aloitteeseensa. Asemakaavoja koskevat hakemukset käsitellään kuntakehityslautakunnassa ja kunnanhallituksessa. Mikäli hakemuksesta tehdään myönteinen päätös, laaditaan hakijan ja kunnan välille kaavoituksen käynnistämissopimus, kun hanke on todettu I-prioriteetin hankkeeksi eli ns. kärkihankkeeksi. Käynnistämissopimuksen hyväksymisen jälkeen kaavahanke käynnistyy.

Mikäli kuntakehityslautakunta ja kunnanhallitus tekevät kielteisen päätöksen kaavamuutoshankkeeseen, hakija voi tehdä päätöksestä oikaisuvaatimuksen, jonka käsittelee kunnanhallitus. Tästä kunnanhallituksen oikaisuvaatimuksen käsittelypäätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen - maanomistajan aloitteeseen annettu kunnan viranomaisen ratkaisu kaavan muuttamisesta tai laatimisesta on valituskelpoinen ja siitä voidaan tehdä kunnallisvalitus (KHO 4.4.2003 t. 851). Myös kunnan päätös, jolla maanomistajan aloitteesta vireille tulleen kaavahankkeen valmistelu on keskeytetty, on valituskelpoinen ja tästäkin voidaan tehdä kunnallisvalitus hallinto-oikeuteen (KHO 27.10.2009 t. 2628). Kunnanhallituksen päätöksestä tulee tehdä ensin oikaisuvaatimus. Sen sijaan kunnan omasta aloitteesta tehty päätös kaavan muuttamisesta on vain valmistelua eikä tästä päätöksestä voi valittaa (KHO 2003:16).

Hakemus

Hakemus koskee kiinteistöjen Tienhaara 858-401-5-8 ja Santamäki 858-401-5-17 asemakaavamuutosta. Kiinteistöt omistaa Tuusulan Apteekkitalo Oy. Kaksi maanomistaja, jotka ovat jättäneet asemakaavamuutoshakemuksen, omistavat puoliksi kaikki yhtiön osakkeet. Kiinteistö Santamäki sijaitsee osoitteessa Hyryläntie 9. Tienhaara sijaitsee Santamäen kiinteistön eteläpuolella. Kiinteistön Santamäki pinta-ala on 2 690 m² ja Tienhaaran pinta-ala 1 220 m².

Maanomistajat perustelevat hakemustaan: Rakennus vuodelta 1980. Kiinteistö on keskellä Hyrylää pääväylän korkeimmalla mäellä. Edustava paikka vaatisi uutta ja edustavaa rakentamista. Kuntakeskuksen saneeraus ja uudistaminen on laajemminkin käynnissä.

Kaavoitustilanne

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Hakemuksen kohteena olevat kiinteistöt sijaitsevat asemakaava-alueella Hyrylän keskuksesta. Pohjoisempi Santamäen kiinteistö sijoittuu Hyrylän keskustan rakennuskaavan alueelle (kaavanumero 54). Kaava on hyväksytty vuonna 1977. Kiinteistö on asemakaavassa korttelia 33069, AL: *Liikerakennusten korttelialue. Korttelialueelle saa rakentaa asuntoja rakennusoikeuteen kuuluvana rakennuksen hoidon vaatimaa henkilökuntaa varten. Jos korttelialueella on kaksi tai useampia asuntoja, tulee piha-alueella varata leikkilaa vähintään 10 % asuinhuoneistojen pinta-alasta. Rakennuspaikan osat, joita ei käytetä pysäköintiin, tiealueiksi, huoltopihoiksi jne. on istutettava. Yleiselle jalankululle varattua tiealuetta vastassa olevat korttelin rajat on istutettava puu- tai pensasrivein rakennustarkastajan ohjeiden mukaan niiltä osin kuin rakennus ei ole mainitussa rajassa kiinni. Mikäli rakennus on alle 5 m:n etäisyydellä rajasta, ei istutusta suoriteta niiltä osin kuin rakennuksen seinässä on näyteikkunoita tai sisäänkäyntejä. Istutusta ei myöskään suoriteta, mikäli rajaa vasten tiealueelle istutetaan puu- tai pensasrivi. Autopaikkoja tulee olla liiketiloissa vähintään 1 autopaikka / 50 k-m² ja 1 autopaikka / asunto. Rakennusoikeus on 1 200 k-m² ja kerroskorkeus ½II. Lisäksi kiinteistöstä osa on Hyrylätien katualuetta, osa yleiselle jalankululle ja huoltoajolle varattua tiealuetta Kauppatietä ja hyvin pieni osa puistoaluetta (P).*

Tienhaaran kiinteistöstä osa on Hyrylän keskusta rakennuskaavassa (kaava nro 54) osoitettua AL-korttelia, osa Kauppatien yleiselle jalankululle ja huoltoajolle varattua tiealuetta, osa Hyrylätien katualuetta. Osa kiinteistöstä sijoittuu Hyrylän keskustan eteläosan rakennuskaavamuutoksen alueelle. Kaava on hyväksytty 1977 (kaava nro 57). Kiinteistöstä osa on pysäköimisaluetta (LP), osa Hyrylätien katualuetta, osa yleiselle jalankululle ja huoltoajolle varattua Kauppatien aluetta ja pieni kulma Hyrylinnan rakennuskaavamuutoksen (kaava numero 38) asuntokerrostalojen korttelialuetta (AK).

Hakemuksen kohteena olevien kiinteistöjen ympäristössä on tehty asemakaavamuutoksia: Suutarintien asemakaava on hyväksytty 26.3.2018 ja Ydinkeskustan korttelin 8067 asemakaava 26.11.2018. Kaavat mahdollistavat kerrostalorakentamista hakemuksen kohteena olevien kiinteistöjen naapurustoon. Hakemuksen kohteina olevien kiinteistöjen itäpuolella on vireillä Nappulakadun kaava, jossa korttelin 33065 (Osuuspankin tontti) asemakaavaa muutetaan. Asemakaavamuutoksella tavoitellaan tehokasta asuinkerrostaloratkaisua. Samalla tutkitaan Kauppatien pohjoispään katualueen tarpeita.

Kiinteistöt sijoittuvat myös vuonna 2019 valmistuvan Keskustan yleissuunnitelman alueelle. Yleissuunnitelmassa ratkaistaan ympäristön maankäyttö kokonaisvaltaisesti. Hakemuksen kohteena olevien kiinteistöjen maankäyttöön vaikuttaa lisäksi Lahelan Orren linjaus, jota ratkotaan valmisteltavana olevassa Lahelanpelto III - asemakaavassa.

Hyrylän laajentumissuuntien osayleiskaavassa kiinteistö sijoittuu valkoiselle alueelle. Osayleiskaava koskee niitä alueita, joilla on käyttötarkoituksmerkintä tai muu alueen käyttöä ohjaava merkintä. Hyrylätie on merkitty kokoojakatuna, jonka rinnalle on osoitettu kevyen liikenteen reitti.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuusulan yleiskaava 2040 –ehdotuksessa kiinteistö sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C). Pyöräilyn laatukäytävä ja viheryhteystarve ovat merkittyinä lähistölle. Uudenmaan maakuntakaavassa kiinteistö sijoittuu keskustatoimintojen kohdemerkinnän alle, taajamatoimintojen tiivistettävälle alueelle.

Harkinta

Hakemuksen kohteena olevien kiinteistöjen alue on osa merkittävästi kehittyvää Hyrylän keskustaa. Ympärillä olevia asemakaavoja on päivitetty, keskustan rakenne tiivistyy ja tehostuu. Kyseisten kiinteistöjen kaavat ovat 1970-luvulta ja niitä voidaan pitää vanhentuneina, joissa on tehostamistarvetta. Alueen kokonaisvaltaista tutkimista tehdään Hyrylän yleissuunnittelun yhteydessä. Yleissuunnitelma saatetaan loppuun vuoden 2019 aikana. Hakemuksen kohteena olevien kiinteistöjen maankäyttöratkaisuun vaikuttavat lisäksi suunniteltu Lahelan Orsi sekä Lahelan suunnalta tuleva pyöräilyn laatukäytävä.

Alueen asemakaavamuutokselle on tarve. Kiinteistöjen asemakaavamuutoksen laatiminen tulee ajankohtaiseksi, kun lähiympäristön maankäyttöratkaisut ovat selvillä niin keskustan yleissuunnitelman kuin mm. Lahelan Orren osalta. Hakemuksen kohteena olevat kiinteistöt voidaan lisätä kaavoitussuunnitelmaan II-luokan hankkeeksi.

Ehdotus

Esittelijä: Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että

- Hanke lisätään kaavoitussuunnitelmaan II-prioriteetin hankkeena
- Tuusulan kunta käynnistää kaavamuutoksen valmistelun, kun hanke on nostettu I-prioriteetin hankkeeksi ja kun kaavoituksen käynnistämispöytäkirja on hyväksytty ja on neuvoteltu lähialueen maanomistajien kanssa ko. alueiden sisällyttämisestä samaan kaavamuutokseen.

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta välittömästi kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Kunnanhallitus

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 90

Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus

Kuntakehitysjohtaja
muu päätös:

§ 37 AuraHovi Senioripalvelut Oy/nimeämensä yhtiön lukuun, kiinteistön 858-2-6007-5 varaaminen, Jokela, 23.05.2019

§ 39 Sopimussakon perimättä jättäminen maanvuokrasopimuksen päättämisen johdosta, Puustellinmetsän asemakaava-alue, 24.05.2019

§ 42 Heikkinen Yhtiöt Oy, suunnitteluvaraus asemakaavan mukaiselle yritystontille 7438-3, Kellokoski, 03.06.2019

Maankäyttöpäällikkö

§ 52 Määräalojen myynti, Hyrylän koulukeskuksen asemakaava-alue, 16.05.2019

§ 53 Katualueen haltuunotto- ja korvaussopimus, Aropellontie, Mikkola, Hyrylä, 17.05.2019

§ 54 Kruunuasunnot Oy, maa-alueen käyttöoikeussopimus, kiinteistö 858-15-9902-4 Varuskunnanaukio, Rykmentinpuisto, 23.05.2019

§ 55 Kiinteistön myynti ja vuokrapäätöksen 25.4.2019 § 44 kumoaminen, Lahelanpelto II, Lahela, 29.05.2019

Ehdotus

Esittelijä: Seppo Pietarinen, elinvoimajohtaja

Kuntakehityslautakunta päättää, ettei mainittuja viranhaltijapäätöksiä oteta kuntalain 92 §:n nojalla kuntakehityslautakunnan käsiteltäväksi.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 91

Ilmoitusasiat

TUUDno-2018-1684

Kunnanhallituksen päätöksiä:

20.5.2019 § 197: Palkkietien lisääminen kaavoituksen työohjelmaan:

27.5.2019 § 216: Lunastushakemus, kiinteistöt 858-411-4-351 ja 858-411-18-43, Focus-alue, Ruotsinkylä

Maankäyttöpäällikön tonttijakopäätös:

4.6.2019 § 56: Rykmentinpuiston kunnanosa nro 15, tonttijaon laatiminen korttelin 5739 tontille nro 2

Vaasan hallinto-oikeus

Valitus ympäristölupa-asiassa

Päätös 21.5.2019: Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta 27.12.2017 myöntänyt Soraliike Erik Winqvist Ky:lle ympäristöluvan kiinteistölle 858-401-4-174 sekä luvan toiminnan aloittamiseen muutoksenhalusta huolimatta 31.12.2019 asti.

Vaadittu ympäristöluvan kumoamista ja tätäntöönpanon kieltämistä, kunnes päätös on saanut lainvoiman.

Hallinto-oikeus hylännyt valituksen.

Ehdotus

Esittelijä: Seppo Pietarinen, elinvoimajohtaja

Merkitään tiedoksi.

Päätös

Merkittiin tiedoksi.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 92

Muut asiat

Lautakunta keskusteli seuraavista aiheista:

- Kustannusvaikutusten huomioonottaminen kaava-suunnittelussa.
- Yhteisistunto kasvu- ja ympäristölautakuntien kesken.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kunnallisvalitus

§85

Kunnallisvalitusohje

VALITUSOSOITUS

Valitusoikeus ja valituksen perusteet

Kunnallisvalituksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Valituksen saa tehdä sillä perusteella, että päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, päätöksen tehnyt viranomaisena on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen.

Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta kunnallisvalituksin vain se, joka on tehnyt oikaisuvaatimuksen. Jos päätös on oikaisuvaatimuksen johdosta muuttunut, saa päätökseen hakea muutosta kunnallisvalituksin myös se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun muutettu päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Valitusviranomaisena

Päätökseen haetaan muutosta kunnallisvalituksella Helsingin hallinto-oikeudelta.

Valitusviranomaisen yhteystiedot

Helsingin hallinto-oikeus

Radanrakentajantie 5

00520 Helsinki

Puhelin 029 56 42000

Faksi 029 56 42079

sähköposti helsinki.hao@oikeus.fi

Valitusaika

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Tiedoksisaanti

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisten katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon, ei lueta määräaikaan.

Valituksen muoto ja sisältö

Valitus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Valituksessa, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta

- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi

- perusteet, joilla muutosta vaaditaan

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä, valituskirjelmässä on

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Asiamiehen, ellei tämä ole asianajaja tai julkinen oikeusavustaja, on liitettävä valituskirjelmään valtakirja.

Valituksessa on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa.

Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelämä.

Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Valitukseen on liitettävä

- päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, milloin päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa, jollei niitä jo aikaisemmin ole toimitettu viranomaiselle

Valitusasiakirjojen toimittaminen

Valitusasiakirjat on toimitettava valitusviranomaisille ennen valitusajan päättymistä. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa valitusasiakirjat toimittaa valitusviranomaiselle ensimmäisenä sen jälkeisenä arkipäivänä.

Asiakirjat toimitetaan viranomaisen asiointiosoitteeseen lähettäjän omalla vastuulla. Tämä voidaan tehdä myös postitse, sähköisesti tai lähetin välityksellä. Postiin valitusasiakirjat on jätettävä niin ajoissa, että ne ehtivät perille valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä.

Lisätietoja

Tuomioistuinmaksulain (1455/2015) 2 §:n nojalla muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua, joka on hallinto-oikeudessa 260 euroa. Saman lain 5 §:ssä on määräys niistä asioista, joista ei peritä oikeudenkäyntimaksua. Maksua ei myöskään peritä, jos hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§81, §82, §83, §86, §87, §88, §89, §90, §91, §92

Muutoksenhakukielto

Päätöksestä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Oikaisuvaatimus

§84

Oikaisuvaatimusohje

Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Tiedoksisaanti

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon, ei lueta määräaikaan.

Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta.

Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa.

Jos oikaisuvaatimuksen tekijän puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä, kirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Asiamiehen, ellei tämä ole asianajaja tai julkinen oikeusavustaja, on liitettävä oikaisuvaatimuskirjelmään valtakirja.

Oikaisuvaatimuksessa on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset oikaisuvaatimuksen tekijälle voidaan toimittaa.

Oikaisuvaatimuksen tekijän, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava oikaisuvaatimuskirjelmä. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjistä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava Tuusulan kunnalle virka-aikana ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä henkilökohtaisesti tai asiamiehen välityksellä postitse, sähköpostilla tai telefaxilla, käyttäen alla olevia yhteystietoja:

Tuusulan kunta, kuntakehityslautakunta

Osoite: Hyryläntie 16, PL 60, 04301 Tuusula

Sähköposti: kirjaamo(at)tuusula.fi

Puh. vaihde: 09 87 181