

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

Aika 15.06.2022, klo 18:00 - 19:52

Paikka Hotelli Gustavelund

### **Käsitellyt asiat**

- § 50 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**
- § 51 Pöytäkirjan tarkastus**
- § 52 Tuusulan osallistava metsäsuunnittelu, Tuomalansuo**
- § 53 Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutos, nro 3653**
- § 54 Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus**
- § 55 Ilmoitusasiat**
- § 56 Muut asiat**

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

Saapuvilla olleet jäsenet

Jari Immonen, puheenjohtaja  
Päivö Kuusisto, 1. varapuheenjohtaja  
Mika Mäki-Kuhna, varajäsen  
Jari Raita  
Antti Seppälä  
Marianna Simo  
Johanna Sipiläinen  
Petri Tonteri, varajäsen  
Eemi Vaherlehto  
Margita Winqvist

Muut saapuvilla olleet

Timo Havukunnas, hallintopalvelusihteeri, sihteeri  
Johanna Aho, Johtava rakennustarkastaja  
Päivi Hämäläinen, maankäyttöpäällikkö  
Emil Kallo, nuorisovaltuuston edustaja  
Heta Kyytinen, nuorisovaltuuston edustaja  
Anne Olkkola, kaavoituspäällikkö  
Terhi Wermundsen, kaavasunnittelija  
Heikki Surakka, Ramboll Finland Oy, poistui 18:39

Poissa

Aki Aaltonen  
Piia Lakkapää-Hemmi  
Tytti Nikkanen  
Liisa Sorri  
Sanna Takala

Allekirjoitukset

Jari Immonen  
Puheenjohtaja

Timo Havukunnas  
Sihteeri

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Tuusulan asianhallintajärjestelmässä

Pöytäkirjan tarkastus

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty

Margita Winqvist

Eemi Vaherlehto

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Julkaistu yleisessä tietoverkossa 20.6.2022

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

## § 50

### **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Todetaan läsnäolijat.

#### **Ehdotus**

Kokous todetaan laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

#### **Päätös**

Kokous todettiin laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

## **§ 51**

### **Pöytäkirjan tarkastus**

Kahden pöytäkirjan tarkastajan valinta.

#### **Ehdotus**

Esittelijä: Heikki Lonka, kuntakehitysjohdaja

Valitaan tämän kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi jäsenet Eemi Vaherlehto ja Margita Winqvist.

#### **Päätös**

Valittiin tämän kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi jäsenet Eemi Vaherlehto ja Margita Winqvist.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

## § 52

### Tuusulan osallistava metsäsuunnittelu, Tuomalansuo

TUUDno-2022-1223

Valmistelija / lisätiedot:

Terhi Wermundsen  
terhi.wermundsen@tuusula.fi  
kaavasunnittelija

#### Liitteet

- 1 Osallistavan metsäsuunnittelun käsikirja, KKL 15.6.2022
- 2 Tuomalansuo suunnitelmaraportti, KKL 15.6.2022

#### Asiaselostus

Tuusulan osallistava metsäsuunnittelu -hanke käynnistyi elokuussa 2021. Työssä toteutettiin erilaisia lähialueiden asukkaita, maanomistajia ja muita sidosryhmiä, kuten järjestöjä ja asukas yhdistyksiä, osallistavia toimia. Niiden avulla on hankittu tietoa alueesta, kartoitettu alueen käyttäjien ja maanomistajien tavoitteita ja luotu yhteisymmärrystä alueen suunnittelua ja käyttöä varten. Osallistava metsäsuunnittelu -hanke ja sen kohdealue Tuomalansuo ovat toimineet myös pilottikohteena erilaisten vuorovaikutteisten menetelmien kokeilussa ja käytössä.

Työn alkuvaiheessa tunnistettiin, että virkistyskäytön kehittäminen alueen käyttäjiä varten ja virkistyskäytön lieveilmiöiden, kuten maaston kulumisen ja roskaamisen ehkäiseminen, ovat suunnittelussa keskeisiä tekijöitä. Työn aikana saadun palautteen perusteella päädyttiin rajaamaan suunnittelu julkisesti omistettuihin metsiin, eli Tuusulan kunnan ja valtion omistamiin metsiin. Yksityismetsät, joita on valtaosa alueen metsistä, rajattiin tämän suunnitelman ulkopuolelle.

Tuomalansuon hoito- ja käyttösuunnitelma on laadittu Tuusulan osallistava metsäsuunnittelu -hankkeen yhteydessä. Hoito- ja käyttösuunnitelman lisäksi hankkeessa on tuotettu käsikirja osallistavaan metsäsuunnitteluun, jonka avulla voidaan jatkossa suunnitella kuntametsien käyttöä. Käsikirjaan on koottu Tuomalansuon suunnitteluprosessista osallistavan metsäsuunnittelun pilottihankkeena kokemuksia, hyviä käytäntöjä ja kehityskohteita.

Konsulttina hankkeessa on toiminut Ramboll. Suunnittelua ohjaamassa toimi Tuusulan osallistava metsäsuunnitelma -hankkeen ohjausryhmä, joka koostui Tuusulan kunnan, Keravan kaupungin, puolustusvoimien ja maanomistajien edustajista. Ohjausryhmä kokoontui neljä kertaa hankkeen aikana.

Hankkeessa on toteutettu seuraavia osallistamisen menetelmiä:

- Kaikille alueen noin 230 kiinteistön omistajille lähetettiin kirje alkavasta työstä.
- Maanomistajainfo, joka toteutettiin etätilaisuutena syyskuussa 2021. Infossa kerrottiin hankkeesta ja sen osallistumismahdollisuuksista sekä kuultiin maanomistajien näkemyksiä suunnitteluprosessia kohtaan. Osallistavana menetelmänä infossa käytettiin Mentimeter-kyselyä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Karttapalautekysely toteutettiin kunnan nettisivuilla loka-marraskuussa 2021 käyttäen Maptionnaire-karttapalautetyökalua.
- Kaikille avoin kickoff-tilaisuus, joka toteutettiin hybriditilaisuutena marraskuussa 2021 Rykmentinpuiston ruokalassa. Tilaisuudessa kuultiin hankkeen ja sen osallistumismahdollisuuksien lisäksi vuonna 2021 tehdyn Tuomalansuon luontoselvityksen tulokset (Keiron Oy) ja esitys Tuomalansuon kävijöiden luontohavainnoista (Luonnontieteellinen keskusmuseo). Tilaisuudessa kuultiin myös puheenvuorot monitavoitteisesta metsäsuunnittelusta (Lahden kaupunki) ja monitavoitteisuudesta metsänhoidossa ja -omistuksessa (Suomen metsäkeskus). Osallistavana menetelmänä tilaisuudessa käytettiin Mentimeter-kyselyä.
- Maanomistajahaastattelut toteutettiin puhelimitse tai Teamsin kautta loka-marraskuussa 2021. Yhtätoista (11) maanomistajaa haastateltiin keräten näkemyksiä Tuomalansuon alueen ja oman metsätilan tavoitteisiin, käyttöön ja kehitykseen liittyen. Haastatteluissa kerättiin myös tietoa halukkuudesta osallistua suunnitteluprosessiin. Haastateltavien joukossa olivat alueen suurimpien yksityisten metsätilojen omistajat.
- Kaikille avoin metsäkävely Tuomalansuolle pidettiin marraskuussa 2021. Metsäkävelyllä kerättiin osallistujilta näkemyksiä alueen suunnittelua ja käyttöä kohtaan.
- Metsäpaneeli, joka koostui hankkeen alussa tunnistetuista tärkeimmistä sidosryhmistä, kokoontui kolme kertaa hankkeen aikana: marraskuussa 2021, maaliskuussa 2022 ja toukokuussa 2022.
  - Ensimmäinen tapaaminen pidettiin hybriditilaisuutena joulukuussa 2021 Lottamuseolla. Ensimmäisessä tapaamisessa esiteltiin hanke ja sovittiin yhdessä metsäpaneelin toimintatavoista ja osallistumisen kanavista hankkeen aikana. Osallistavana menetelmänä tapaamisessa käytettiin Mentimeter-kyselyä.
  - Toinen tapaaminen pidettiin lähitilaisuutena maaliskuussa 2022 Tuomalan koululla. Tilaisuudessa esiteltiin suunnitelmavaihtoehdot (ks. liite), joita työstettiin ja kommentoitiin työpajamuotoisesti ryhmissä.
  - Kolmas tapaaminen oli metsäkävely Tuomalansuolla toukokuussa 2022. Metsäkävelyllä esiteltiin suunnitelmavaihtoehtojen ja niihin saatujen kommenttien pohjalta muodostettu suunnitelmaluonnos, jonka yksityiskohdista keskusteltiin kävelyn aikana.

### Ehdotus

Esittelijä: Anne Olkkola, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta päättää

- asettaa Tuusulan osallistavan metsäsuunnittelun käsikirjan sekä Tuomalansuon hoito- ja käyttösuunnitelman nähtäville 30 päivän ajaksi mielipiteiden ja lausuntojen esittämistä varten.

Asiaa kokouksessa selosti Heikki Surakka Ramboll Finland Oy:stä

### Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

**Tiedoksi**

kaavoitus, Terhi Wermundsen, Heikki Lonka, Petri Juhola, Riitta Kalliokoski, Risto Kanerva, Päivi Hämäläinen, Katja Repo, Laura Turpeinen heikki.surakka@ramboll.fi



Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

## § 53

### Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutos, nro 3653

TUUDno-2021-2868

Valmistelija / lisätiedot:  
Petteri Erling  
petteri.erling@tuusula.fi  
asemakaava-arkkitehti

#### Liitteet

- 1 E Jokelan rautatiealueen akm nro 3653 kaavakartta, KKL 15.6.2022
- 2 E Jokelan rautatiealueen akm nro 3653 kaavaselostus, KKL 15.6.2022
- 3 E Jokelan rautatiealueen akm nro 3653 kaavaselostuksen liitteet, KKL 15.6.2022
- 4 E Kaava-alueen sijainti, KKL 15.6.2022

#### Asiaselostus, ehdotusvaihe

##### Sijainti

Asemakaavan muutos koskee Hyvinkään rajalta noin 650 metriä kaakkoon pääradan suuntaisesti Jokelan keskustan suuntaan. Kaavan tavoite on mahdollistaa Pasilan ja Riihimäen välisellä rautatiealueella raideliikenteen välityskyvyn nostaminen, jota varten Väylävirasto laatii ratasuunnitelman. Siihen liittyen kaava-alueella tarkistetaan vähäisesti eräiltä osin rautatiealueeseen rajautuvien alueiden rajoja. Rata-alueelle lisätään välillä Jokela–Riihimäki kaksi lisäraidetta ja kaava-alueella myös täydennetään meluntorjuntaa, kuten myös muualla Jokelassa. Kaava-alueella on kiinteistön 858-405-3-612 maa- ja metsätalousaluetta ja maatalousaluetta, rakennuskaavatietä (Virtalantie) sekä yleistä pysäköintialuetta, kiinteistön 858-405-3-398 maa- ja metsätalousaluetta, kiinteistön 858-871-1-5 rautatiealuetta ja yleistä tietä (Jokelantie) sekä kiinteistön 858-405-3-311 yleistä tietä. Jokelantieltä katsoen sähköradan näkyvimpinä osina ovat ratajohdon johtimet metallisine kannatuspylväineen sekä rata-alueita reunustavat verkkoaidat. Pääradan lounaispuolella oleva Jokelantie on kaava-alueella linjaukseltaan Takojan alikululle saakka suora ja katualue on valaistu. Radan alikäytävään (Takojan alikäytävä) johtaa sen kaakkois- ja luoteispuolisilta suunnilta pitkät Jokelantien suuntaiset liikkumisesteettömät jalankulku- ja pyöräilyrampit liikennealueen näkemällisinä osina. Radan suhteen vastakkaisella puolella Jokelantietä on keski-ikäistä sekametsikköä ja puustoa sekä aluskasvillisuutta, pääosin 1950-luvulla rakennetun erillispientaloasutuksen lomassa. Pääradan koillispuolella sen varren tuntumassa on vaihtelevan metsäisiä alueita Kolsanlammen ja Hyvinkään rajan välillä. Virtalantien molemmin puolin on avoimia ja puoliavoimia nykyisiä ja entisiä viljelyaukeita ja radan varressa on katuosoitteessa Virtalantie 131 käytöstä poistunut erillispientalo 1950-luvulta ja sen tuntumassa muutama talousrakennus ja varasto.

##### Maanomistusolot ja aloite

Kaavamutoksen alue on pääosin valtion omistuksessa (LR ja LYT) tai yksityisessä omistuksessa (M, MT, LP, rakennuskaavatie). Tuusulan kunta omistaa vähäisesti yleisen tien alueen (LYT) osana olevan kiinteistön 858-405-3-311 Jokelantiehen liittyen.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

Hanketta on valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Hankkeesta on kerrottu Tuusulan kunnan kaavoituskatsauksessa vuosina 2021 ja 2022, jolloin kaavoitus on tullut vireille kunnan aloitteesta.

### **Tavoitteet**

Kaavaratkaisun tavoitteena on mahdollistaa Väyläviraston ratasuunnitelman toteuttaminen ympäristöön sovittaen, jossa nostetaan raideliikenteen välityskykyä Pasilan ja Riihimäen välisellä rautatiealueella. Siihen liittyen kaava-alueella tarkistetaan vähäisesti rautatiealueen ja siihen rajautuvien kaavan käyttötarkoituksialueiden rajoja. Rata-alueelle lisätään välillä Jokela–Riihimäki kaksi lisäraidetta ja Jokelan kohdalla ja kaava-alueella myös täydennetään meluntorjuntaa. Väyläviraston ratahankkeen tavoitteena on parantaa sekä rataosan välityskykyä, että häiriönsietokykyä, joten edellytykset yhteyksien lisäämiselle paranevat. Lähi- ja kaukojunien liikennöinti nopeutuu ja päivittäisten ruuhka-ajan häiriötilanteiden hoito helpottuu sujuvoittaen liikennöintiä, paitsi Jokelassa, myös Uudellamaalla ja laajemmin.

Kaavaratkaisu on valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden, Uudenmaan maakuntakaavan, vaihemaakuntakaavan, Tuusulan yleiskaava 2040 ehdotuksen II sekä Tuusulan kunnan strategian tavoitteiden mukainen. Nyt laadittu kaavaratkaisu on pääosin voimassa olevan Jokelan osayleiskaavan mukainen, mutta poikkeaa niin, että rautatiealue laajennetaan yleisen pysäköintialueen (LP) ja liikennealueen (L) kohdalle. Maa- ja metsätalousalue (M) laajentuu osayleiskaavan Virtalantien linjauksen kohdalle rautatiealueen tuntumassa sekä osin edellä mainitun liikennealueen (L) kohdalle.

### **Kaavaratkaisu ja mitoitus**

Kaavan rautatiealue (LR) sijaitsee Hyvinkään rajan ja Jokelantien ja Raturinkujan liittymän välisellä alueella. Rautatiealueen (LR) rajoja tarkistetaan vähäisesti niin, että sen lounaispuolella Jokelantien katualue (yleinen tie) laajennetaan muutamien metrien syvyydeltä kaavamuutoksen nykyisen rautatiealueen (LR) kohdalle, jolloin muun muassa alikulkuun liittyvät jalankulun ja pyöräilyn rampit ovat kaavamuutoksessa osa katualuetta. Yleisen tien alue (LYT) muutetaan kokonaan katualueeksi (Jokelantie), samoin se rautatiealueen (LR) osa, jossa Jokelantietä sijaitsee. Sen sijaan pääradan koillispuolella rautatiealue laajennetaan vaihtelevasti noin 10 metrin syvyydeltä maa- ja metsätalousalueelle (M) sekä maatalousalueelle (MT) sekä yleisen pysäköintialueen (LP) kohdalle, jolloin pysäköintialue poistuu kokonaisuudessaan. Rautatiealuetta (LR) laajennetaan myös vähäisesti Virtalantien pääradan puoleisen päätteen kohdalle. Rautatiealueelle (LR) lisätään välillä Jokela–Riihimäki kaksi lisäraidetta sekä kaava-alueella ja muualla Jokelan kohdalla täydennetään meluesteitä. Kaava-alueella meluesteitä on suunniteltu rautatiealueelle (LR) sen lounaispuolisen rajan tuntumaan ja lyhyemmin myös koillispuolisen rajan tuntumaan Hyvinkään rajan läheisyydessä. Tarkemmassa rautatiealueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota riittävään ratamelun# ja tärinäntorjuntaan radan ympäristön alueiden kannalta sekä on ehkäistävä hulevesien muodostumista ja huolehdittava hulevesien riittävästä viivyttämisestä sekä käsittelystä ennen niiden pois

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

johtamista, mistä on annettu kaavamääräyksiä. Kaava luo edellytykset ratamelun ja rataliikenteen aiheuttaman tärinän rajoittamiselle sekä hulevesien hallinnalle.

Maa- ja metsätalousalue radan koillispuolella pienenee vähäisesti laajennettaessa rautatiealuetta (LR) sen kohdalle. Virtalantien linjaus muutetaan pääradan puoleisessa osalla noin 140 metrin matkalta kaavassa vastaamaan olemassa olevaa suurempaa linjausta, jolloin rakennuskaavaan merkitty Virtalantien rakennuskaavatie muutetaan siltä osin maa- ja metsätalousalueeksi (M). Samoin maa- ja metsätalousalueeksi (M) muutetaan Virtalantien suoristetun linjauksen pohjoispuolelle jäävä vähäinen osa maatalousaluetta (MT). Edellisiltä osin maa- ja metsätalousalue (M) kuitenkin siis kasvaa hieman.

Kaavamuutoksen pohjoisempi maatalousalue (MT) radan koillispuolella pienenee vähäisesti rautatiealueen (LR) laajetessa sen kohdalle ja toisaalta myös Virtalantien linjauksen muutoksen johdosta. Rautatiealue laajenee vähäisesti koilliseen kaavan eteläisemmälle maa- ja metsätalousalueelle (MT).

Yleisen tien alue vierialueineen (LYT) muutetaan kaavamuutoksessa katualueeksi (Jokelantie). Virtalantien katualueen linjaus muutetaan kaavaan sen pääradan puoleisessa osassa aiemmin toteutuneen mukaiseksi noin 140 metrin matkalta. Samalla lainvoimaisen kaavan maa- ja metsätalousaluetta (M) sekä maatalousaluetta (MT) muutetaan Virtalantien katualueeksi niin, että se linjataan noin 250 metrin matkalta radan suuntaisena rautatiealueen (LR) vieressä Hyvinkään rajalle. Virtalantien on tarkoitus säilyä kokonaisuudessaan yksityisomistuksessa kaava-alueella myös jatkossa.

Suunnittelualueen pinta-ala on 5,1 ha. Kaavaratkaisu ei lisää rakennusoikeutta, eikä sitä kaavamuutoksen alueella ennestään ole.

### **Kaavatalous**

Kaavaratkaisun toteuttamisesta ei aiheudu kunnalle kustannuksia.

### **Muutokset osallistumis- ja arviointisuunnitelman jälkeen**

Kaavaehdotuksen aluerajaus on osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan verraten pienennetty pääradan suunnassa arvioiden noin kolmasosaan, koska kaava-alue rajataan sinne, missä on tarve muuttaa alueiden käyttötarkoituksia, mikä ilmeni oas-vaiheen jälkeen käytössä olleiden tarkentuneiden ratasuunnitelma-aineistojen ja tietojen perusteella. Muilla alueilla alueiden käyttötarkoituksien muutoksille ei ollut tarvetta. Silti Väyläviraston hankkeen ratasuunnitelma toteutetaan paljon laajemmalla alueella Pasilan ja Riihimäen välisellä alueella ja tämän kaavan aluerajauksen ulkopuolella Tuusulassa ratasuunnittelua toteutetaan lainvoimaisien kaavojen alueiden käyttötarkoituksien puitteissa.

### **Kaavaratkaisun vaikutukset**

Kaavaratkaisun toteuttaminen mahdollistaa Väyläviraston ratahankkeen tavoitteena olevan pääradan välityskyvyn ja häiriönsietokyvyn parantaminen, joten edellytykset yhteyksien sujuvuudelle paranevat ja lisäämiselle kasvavat, mikä muun muassa

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

ylläpitää ja kehittää työssäkäyntialueen kehittymistä pääkaupunkiseudulla. Kaava vahvistaa Jokelassa ja koko pääkaupunkiseudulla yhdyskuntarakenteen eheytyksen edellytyksiä. Asemakaavamuutoksella on myönteisiä yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia laajasti valtiollisella, maakunnallisella sekä kuntatasolla, joka on seurausta pääradan raideliikenteen välityskyvyn ja sujuvuuden sekä toimintavarmuuden parantumisesta, joka kasvattaa muun muassa lähijunaliikenteen palveluja. Joukkoliikennepalvelun kehittyminen pääradalla Jokelassa muodostaa parhaassa tapauksessa pitkällä ajalla edellytyksiä alueen asuntojen ja palveluiden kysynnälle, kiinteistöjen arvon nousulle, yrittämisen mahdollisuuksille sekä työpaikkojen kasvulle. Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutoksen toteuttamisella ei ole vaikutuksia aiemmin keskeytettyyn vuoden 2016 Paljoenpuiston asemakaavaehdotuksen tavoitteisiin ja sisältöihin.

**Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön.** Kaavaratkaisun toteutuksella ei ole merkittäviä vaikutusta maisemanäkymiin tai kulttuuriympäristöön. Ratasuunnitelmaa varten on kaava-alueella tehty tarvittavat selvitykset ja vaikutusten arviot koskien maisemaa ja kulttuuriympäristöä. Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.11. "Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin" Kaava-alueella voi arvioida, että uusien ratarakenteiden kuten melusteiden, ratapenkereiden muutosten ja rata-alueen paikoittaisen levenemisen vaikuttavan jossain määrin lähimaisemaan. Virtalantien linjauksen muutoksella radan suuntaiseksi sen koillispuolella on maisemavaikutuksia. Metsäjaksoilla maisemavaikutukset eivät ulotu kovin kauas. Kaukomaisemassa ratakäytävän leventäminen ei välttämättä juurikaan erotu. Melu- ja värähtelurakenteet muuttavat merkittävimmin lähimaisemaa. Kaava-alue on merkittävältä osin nykyisellään rautatiealuetta sekä yleisen tien aluetta ja sen ympäristöä. Virtalantien katualueen radan puoleinen osuus muutetaan vastaamaan toteutunutta ja säilynyttä linjausta. Rautatiealueen laajentaminen vähäisesti koillispuolelle maa- ja metsätalouden alueen kohdalle merkitsee keski-ikäisten puiden kaatamista ja aluskasvillisuuden raivaamista. Radan varren ympäristön viihtyisyyttä voidaan parantaa rakentamisen aikana siistimällä rataympäristöä. Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.11. "Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriarvoihin" Kaava-alueella voi arvioida, että uusien ratarakenteiden kuten melusteiden, ratapenkereiden muutosten ja rata-alueen paikoittaisen levenemisen vaikuttavan jossain määrin lähimaisemaan. Virtalantien linjauksen muutoksella radan suuntaiseksi sen koillispuolella on maisemavaikutuksia. Metsäjaksoilla maisemavaikutukset eivät ulotu kovin kauas. Kaukomaisemassa ratakäytävän leventäminen ei välttämättä juurikaan erotu. Melu- ja värähtelurakenteet muuttavat merkittävimmin lähimaisemaa. Haitallisia maisemavaikutuksia voidaan lieventää laadukkaalla ympäristösuunnittelulla ja rakentamisella, huolellisella rata- ja tieympäristön suunnittelulla sekä kehittämällä radan sekä tien ja muiden alueiden väliin jäävien alueiden kasvillisuutta. Keskeisiä keinoja ovat melusuojarakenteiden ja suoja-aitojen suunnittelu ympäristöön sopivaksi sekä mitoitukseltaan että ulkoasultaan. Myös suoja- ja suoja-aidojen säilyttäminen ja kehittäminen lieventävät haitallisia maisemavaikutuksia. Kaava-alueen ulkopuolella Jokelan keskustataajaman alueella muutoksesta ei arvioida aiheutuvan suuria haittoja alueen maisemaan. Maisemavaikutuksia voidaan lieventää huolellisella rata- ja tieympäristön

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

suunnittelulla ja kehittämällä radan ja tien väliin jäävän alueen kasvillisuutta. Suurin mahdollinen haitallinen vaikutus Jokelan taajamassa kaava-alueen ulkopuolella saattaa kohdistua nk. Rautatieläisten taloon, jota Väylävirasto esitti alkujaan purettavaksi. Kohde on puurakenteinen rautatieasemien tyyppirakennus, jonka miljööhön kuuluu myös piharakennuksia. Rakennus on arvioitu paikallisesti arvokkaaksi ja se sijaitsee kahden paikallisesti tärkeän alueen sisällä; Siljalantien pientaloalue, joka kuvastaa pääosin 1920-luvulla rakentunutta pientalokantaa, ja Jokelan asemanseutu, joka kattaa asemarakennukset ja niiden ympäristön. Väyläviraston nykyisen ratasuunnitelma-aineiston perusteella jatkossa on tutkittavissa rakennuksen siirtämismahdollisuuksia. Myös rakennuksen säilyttämisen mahdollisuus paikallaan on selvitettävä, mikä on edelleen mahdollista, vaikka alue ei kuulu kaavamuutokseen.

**Luontovaikutusten arviointia yleensä.** Kaavaratkaisun toteutuksella ei ole merkittäviä vaikutusta luontoon tai luonnonympäristöön. Ratasuunnitelmaa varten on tehty tarvittavat selvitykset ja vaikutusten arviot. Kolsanlammen vesialueen (W) rajoja ei muuteta. Kaava-alue on merkittävilta osin nykyisellään rautatiealuetta sekä yleisen tien aluetta ja sen ympäristöä. Rautatiealueen laajentaminen vähäisesti koilliseen maa- ja metsätalousalueen kohdalle merkitsee keski-ikäisten puiden kaatamista ja aluskasvillisuuden raivaamista. Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.7. Lisäksi ratasuunnitelmaa varten Väylävirasto on teettänyt selvityksen ”Pasila-Riihimäki -hankkeen luontovaikutusten arvio” (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2022), josta vaikutukset myös ilmenevät. Kaava-alueella ei ole suojelukohteita, mutta koko ratasuunnitelman alueella luontoon ja ympäristöön kohdistuvista vaikutuksista merkittävimpiä ovat pinta- ja pohjavesiin kohdistuvat vaikutuksien lisäksi vaikutukset uhanalaisiin eliölajeihin. Alueella on tehty mm. kasvillisuus-, liito-orava, viitasammakko-, vesilintu- sekä perhosselvityksiä. Alueella on muutamia eliölajeja, jotka ovat tiukasti suojeltuja ja esiintymien mahdollinen hävittäminen rakennustöissä vaatisi ELY-keskuksen luvan. Tällaisia ovat mm. liito-orava ja viitasammakko. Rauhoitettujen lajien osalta esiintymiä voi rakentamisen yhteydessä hävittää, jos niiden säilyttäminen aiheuttaa merkittäviä lisäkustannuksia, mutta sen luvallisuuden arviointi on viranomaisen tehtävä. Samoin jos rauhoitettuja lajeja päätetään siirtää turvaan, siirto vaatii ELY-keskuksen luvan.

**Vaikutukset liito-oravan kulkuyhteyksiin.** Liito-oravan kulkuyhteyden varmistamista pääradan yli ei tässä kaavassa voida ratkaista. Ratahanke kokonaisuudessaan vaikuttaa haitallisesti liito-oravan mahdollisuuksiin liikkua rata-alueen yli. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ratahanke heikentää todennäköisesti liito-oravien liikkumismahdollisuuksia radan yli siten, että on syytä suunnitella korvaavia ratkaisuja liito-oravien liikkumisen turvaamiseksi. Ratkaisu tehtäen tämän kaavan alueen ulkopuolella: Rakennussuunnitteluvaiheessa tulee suunnitella liikkumisyhteys Hyvinkään eteläpuolelle, valtatie 25:n kohdasta hieman etelään, jossa on aiemmin ollut liito-oravan esiintymiä radan molemmin puolin. Rakennussuunnitteluvaiheessa on suunniteltava liikkumisyhteys Hyvinkään eteläpuolelle, valtatie 25:n kohdasta hieman etelään, jossa on aiemmin ollut liito-oravan esiintymiä radan molemmin puolin.

**Vaikutukset Kolsanlammen suojeltaviin viitasammakoihin ja sirolampikorentoihin.**

On arvioitavissa, että todennäköisesti viitasammakon ja sirolampikorenon elinolosuhteet eivät lammessa muutu nykyisestä, koska lampeen ei rakentamista

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

tarvitse ulottaa, eikä lammen vesialue kuulu kaava-alueeseen. Viitasammakon ja sirolampikorenon suojeluihin liittyen ratasuunnitelman selostuksen luvussa 4.7. "Vaikutukset luontoon, kasvillisuuteen ja eläimistöön" todetaan, että ratahankkeessa rata-alue levenee ja sen viereisen huoltotien luiskan rakentaminen ulottuu läntisen Kolsanlammen tuntumaan tai reunaan asti. Sirolampikorennosta todetaan ratasuunnittelua varten tehdyssä selvityksessä "Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki" (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2022), että sirolampikorentoa on havaittu läntisellä Kolsanlammikolla radan itäpuolella (FCG 2012). Sirolampikorenon esiintymä oli Kolsanlammen itärannalla, joka todennäköisesti aurinkoisempi ja lämpimämpi ja sen kasvillisuus on luonnontilaisempaa kuin nykyisen huoltotien vieressä olevalla rannalla. Jos myöhemmässä rakennussuunnitelmavaiheessa tilanne muuttuu viitasammakon tai sirolampikorenon suojelun kannalta kriittiseen suuntaan, on rataverkosta vastaavan tahon esimerkiksi tarvittaessa yritettävä hakea ja saada Uudenmaan ELY-keskukselta lupa suojelusta poikkeamiseen. Kaava-alueen rajaukseen ei kuulu Kolsanlampea ja sen vastapuoliselle rannalle on käytettävissä olleen aineiston perusteella merkittyinä viitasammakoesiintymän ja sirolampikorenon alueet.

**Vaikutukset Kolsanlammen arvokkaaseen linnustoon.** Todennäköisesti mustakurkku-uikun elinolosuhteet lammikossa eivät muutu nykyisestä, koska ratasuunnitelman mukaan lammikkoon asti ei rakentamista tarvitse ulottaa ja kaavassa ei muuteta viereisen kaava-alueen vesialueen (W) rajaa. Havaintoja uhanalaisesta mustakurkku-uikusta on Jokelassa Kolsanlammikoilla radan itäpuolella, mikä ilmenee ratasuunnitelmaa varten laaditussa selvityksessä "Arvio ratahankkeen luontovaikutuksista välillä Jokela–Riihimäki" (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2022). Rakentamisen aiheuttamalla melulla voi olla vaikutus mustakurkku-uikkuun, varsinkin jo rakentamista lammikon vierellä tapahtuu pesinnän alkuvaiheessa. Huoltotien ja radan rakentamisen mahdolliset voimakasta melua aiheuttavat työt Kolsanlammikon kohdalla suositellaan tehtäväksi mustakurkku-uikun pesimäkauden ulkopuolella, joka on huhtikuun lopulta heinäkuun loppuun. Jos se ei rakennussuunnitteluvaiheessa näytä mahdolliselta, haetaan tarvittaessa Uudenmaan ELY-keskukselta lupaa suojelusta poikkeamiseen.

**Vaikutukset kuivatusjärjestelyihin.** Ratasuunnitelman perusteella alueiden kuivatusjärjestelyt ovat kaavan kannalta hyväksyttävissä. Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia kuivatusjärjestelyihin on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.8. "Vaikutukset kuivatusjärjestelyihin". Radan kuivatuksen periaatteet on esitetty ratasuunnitelman pituusleikkauksissa 1400 72 5489 1–30. Lisäksi ratasuunnitelman teknisessä aineistossa D-osassa on erilliset kuivatus- ja johtokartat 1400 72 5542 1-35. Radan kuivatusjärjestelyistä on kerrottu ratasuunnitelman selostuksen luvussa 3.1.1. "Rata".

**Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin.** Ratasuunnitelma on pinta- ja pohjavesien hallinnan kannalta suunniteltu kaavaa varten hyväksyttävästi. Ratasuunnittelu myös tarkentuu seuraavissa vaiheissaan. Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.9. "Vaikutukset vesistön käyttöön sekä pinta- ja pohjavesiin". Palojoen rumpujen suunnittelussa on huomioitu rumpujen korkeusasemat siten, ettei taimenelle aiheudu kulkuestettä. Kohdassa 4.9.1. "Vaikutukset luokiteltuihin pohjavesialueisiin" on todettu vaikutuksista Palopuron pohjavesialueeseen, että rataosuudelle ei ole suunniteltu

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

pohjaveden pinnan tason alapuolelle ulottuvia leikkauksia, eikä rakentamisesta aiheudu haitallisia pohjavesivaikutuksia. Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia pintavesiin on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.9.5. "Vaikutukset pintavesiin". Siinä on eritelty rakentamisen aikaiset vaikutukset, käytön aikaiset vaikutukset pintavesiin sekä haitallisten vaikutusten ehkäisy ja lieventäminen.

**Vaikutukset liikenteen ja teknisen huollon järjestämiseen.** Asemakaavan toteuttamisella ei ole vaikutuksia ajoneuvoliikenteeseen kaava-alueella. Lisäraiteiden rakentaminen edellyttää lisäksi työnaikaisia tie- ja katujärjestelyjä, jotka koskevat lähinnä siltapaikkoja kaava-alueen ulkopuolella. Rakentamisen haittoja voidaan vähentää hyvillä työnaikaisilla liikennejärjestelyillä, jotka suunnitellaan radan rakennussuunnitteluvaiheessa. Rautatieliikenteen välityskyvyn parantuessa pääradalla junaliikenne kasvaa, etenkin lähijunaliikenne. Lisäraiteiden rakentaminen aiheuttaa kaava-alueella vähäisen muutoksen Virtalantien linjaukseen radan varressa. Tien kautta kuljetaan sekä sen etelä- että pohjoispuolelle sijoituville huoltoteille läheisten kiinteistöjen lisäksi. Tie toimii myös näiden välisellä alueella huoltotienä. Kaava-alueella säilyy nykyinen Takojan alikäytävä. Nykyisen sillan kunto on hyvä. Korjaustarpeina ratasuunnitelmassa on ilmoitettu betonipintojen puhdistus sekä betonin lohkeamien korjaus. Alueella on kunnallistekninen verkosto. Lisäraiteet ja niiden muutokset tiejärjestelyihin aiheuttavat johtosiirtoja sekä johtojen purkuja ja suojauksia. Asemakaavan toteuttamisella ei ole merkittäviä vaikutusta teknisen huollon järjestämiseen kaava-alueella. Suunnittelualueen johtojen sijainnit ja niihin liittyvät toimenpiteet on esitetty ratasuunnitelma-aineiston risteämälueetelossa ja johtosiirrot on esitetty kokonaisuudessaan kuivatus- ja johtokartoilla 1400 72 5542 1 -35 sekä ratasuunnitelman D-osan dokumentissa "Tietoja ja ohjeita jatkosuunnitteluun".

**Vaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen.** Kaavan mahdollistama ratasuunnitelma nostaa päästöttömämmän liikenteen ja joukkoliikenteen suhteellista määrää. Kaava luo edellytykset kestäväen kulkumuodon toiminnan ja käytön edistämiseksi, jolla on merkitys Ihmisen taloudellisen ja aineellisen toiminnan sopeuttamiseen pitkällä aikavälillä suhteessa luonnon kestävytyyn. Joukkoliikenteellä on edellytykset olla liikkumistapana henkilöautoilua kiinnostavampi, jolloin entistä suurempi osa matkoista tehdään pääradan ekologisesti kestävämmässä raideliikenteessä.

**Vaikutukset ihmisten turvallisuuteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin.** Kaavalla on vaikutuksia palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvän saavutettavuuden kannalta eri väestöryhmissä. Kaavan toteuttamisella on arvioitavissa olevan pitkällä ajalla myönteisiä vaikutuksia ihmisten terveyteen, turvallisuuteen ja eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä sekä sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin, pääkaupunkiseudun kehittyvän joukkoliikennepalvelun myötä, helpottaen työmatka- ja vapaa-ajan liikkumisen mahdollisuuksia.

**Vaikutukset elinoloihin ja terveyteen, ratameluvaikutukset ja rataliikenteen tärinävaikutukset.** Ratasuunnitelmaan liittyviä vaikutuksia ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.12. "Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen". Ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitiin ratasuunnittelun yhteydessä kuntalaisilta saadun asukaspalautteen avulla. Arvioinnin

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

mukaan tärkeimpiä vaikutuksia elinoloihin ja viihtyvyyteen ovat vaikutukset seudulliseen liikkumiseen, vaikutukset paikalliseen liikkumiseen, melutasojen sekä tärinän vaikutukset viihtyvyyteen, vaikutukset kiinteistöihin, rakentamisen aikaiset vaikutukset sekä vaikutukset asukkaille merkittäviin paikkoihin ja paikallisidentiteettiin. Hankkeen vaikutuksen seudulliseen liikkumiseen ja junilla matkustamiseen ovat myönteisiä. Lähiliikenteen vuorovälit tihenevät ja matka-ajat lyhenevät.

Vaikutukset meluun ja tärinään sekä näiden häiritsevyyteen on käsitelty pääosin ratasuunnitelman selostuksen luvuissa 4.5 ja 4.6. sekä erillisissä selvityksissä. Melusuojausrakenteet on esitetty myös ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla. Ratasuunnitelmavaiheessa laaditut meluselvitykset ja melutorjuntasuunnitelma on esitetty tarkemmin erillisessä meluselvityksessä, joka on ratasuunnitelman C-osassa. Koko suunnittelualueen tärinätarkastelun menetelmät ja tärinävaikutukset on esitetty myös tarkemmin ratasuunnitelman C-osassa. Melusuojausrakenteet on esitetty myös ratasuunnitelman suunnitelmakartoilla.

Kaava ja ratasuunnitelma luovat edellytykset rataliikenteen melun ja tärinän hallinnan kannalta hyväksyttävälle ratkaisulle, mikä perustuu ratasuunnitelman selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin. Meluselvityksen perusteella kaavaehdotuksen alueella, melusteiden vaikutuksesta haitalliset meluvyöhykkeet vähenevät kokonaisuutena arvioiden nykytilanteesta ennustetilanteeseen, sekä päivä- että yömelun osalta. Kuitenkin koko ratasuunnitelman alueella keskimäärin melutasot tulevat olemaan sekä päivä- että yöaikaan nykytilannetta korkeammat, myös meluntorjunnan toteuttamisen jälkeen. Nykytilanteeseen verrattuna melu kasvaa liikennemäärän lisääntyessä ja/tai radan tullessa lähemmäksi asutusta jo nykyisinkin radan läheisyyteen sijoittuvilla tiiviisti asutuilla asuinalueilla. Melun haittavaikutuksia voidaan kuitenkin vähentää tehokkaasti ja esitetyllä meluntorjuntaratkaisulla melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä jopa vähenee tiiviisti asutuilla alueilla meluntorjunnan vaikutuksesta, kun tilannetta verrataan nykytilanteeseen. Osa asuinrakennuksista on kuitenkin niin lähellä rataa, että laskennallisesti arvioidut ohjearvotasot ylittyvät meluntorjunnasta huolimatta. Suunnitellun meluntorjunnan vaikutuksesta melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärä vähenee tiiviisti asutuilla alueilla, kun tilannetta verrataan nykytilanteeseen. Haja-asutusalueilla melualtistuminen kasvaa hieman. Meluntorjuntaratkaisulla melualtistumista saatiin alennettua päiväajan osalta, mutta yöaikaan melualtistuminen kasvoi paikoin verrattuna nykytilanteeseen. Meluntorjunnalla saatiin kuitenkin asuinrakennuksia suojattua ohjearvotason ylittävältä päivämelulta. Tärinävaikutuksien arvioinnissa on otettu huomioon maaperän ominaisuudet ja raiteiden etäisyys rakennuksista. Uudet raiteet tulevat ongelmallisten kohtien osalta olemaan pääosin pohjavahvistettuja ja erityisesti tärinän pystykomponentit ovat siten hallinnassa. Myöskään vaakasuuntaiset värähtelyt eivät muodostu ongelmaksi, jos rakennukset ovat lähellä rataa. Tärinän vasteet saattavat paikoin ylittää asumisviihtyisyydelle asetetut suositukset. Vaurioitumisalttiudelle asetetun tärinän viitearvon ei kuitenkaan arvioida ylittyvän. Tehdyn tärinäherkkyydestä tarkastelun perusteella tärinävaimennuksen tarvetta on määritelty tarkemmin tutkittavaksi erikseen määritellyillä rataosuuksilla. Ensisijaisina toimenpiteitä tärinän torjumiseksi ovat pohjaimet ja vaimenninmatot. Myös ponttiseinät, stabilointi, massanvaihto ja kumirouheseinät tulevat kysymykseen. Uusien raiteiden ei arvioida lisäävän tämänhetkistä tärinähaittaa, vaikka uudet raiteet



Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

tulevatkin osin hieman lähemmäksi nykyisiä rakennuksia. Tämä johtuu uusien raiteiden oleellisesti paremmista perustamistavoista verrattuna olemassa olevien raiteiden perustamistapaan. Tämänhetkisen tärinähaittilanteen tarkistamiseksi ja selvittämiseksi on toteutettava rakennussuunnitteluvaiheessa tärinämittauksia. Mittaukset kohdennetaan alueille, joista on saatu tärinään liittyvää asukaspalautetta tai jotka sijoittuvat riskialueiksi tunnistetuille alueille. Jos tärinävaimennukselle on mittausten perusteella tarvetta, on harkittava tärinävaimennuksen tai pohjanvahvistustoimenpiteillä tehtävän vaimennuksen toteuttamista.

**Rakentamisen aikaiset vaikutukset.** Rakentamisen aikaiset vaikutukset on huomioitu suunnitelmaratkaisuissa. Ratasuunnitelmaan liittyviä rakentamisen aikaisia vaikutuksia on esitelty ratasuunnitelman selostuksen kohdassa 4.13. Merkittävimmät rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat suunnittelualueen luontoarvoihin sekä rakentamisen vaikutuksiin pinta- ja pohjavesiin. Rakentamisen aikana merkittävimmät melu- ja tärinävaikutukset aiheutuvat erilaisista paalutuksista. Myös työmaaliikenne ja muut työmaalla käytettävät laitteet aiheuttavat melua. Meluvaikutuksia voidaan vähentää valitsemalla vähämeluisia työmenetelmiä ja -laitteita.

**Elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutukset.** Osana laajempaa ratasuunnitelmaa kaavan toteuttamisella voi arvioida olevan myönteisiä elinkeino-, työllisyys- ja talousvaikutuksia pidemmällä ajalla, paikallisesti Jokelassa ja laajemmin, joukkoliikennepalvelujen parantuessa, työmatkaliikkumisen helpottuessa eri suuntiin, asukkaiden, yrittäjien ja palveluntarjoajien sekä -tarvitsijoiden kohdatessa entistä helpommin. Laajemmin arvioituna ratasuunnitelma, joka mahdollistuu paikoin asemakaavoja muuttamalla, tukee nykyistä maankäyttöä kaupunkien ja asemanympäristöjen ja elinkeinoalueiden toiminnan jatkuvuutta ja kehittämistä. Ratavyöhykkeen lähialueella tarvittavien aluelunastusten johdosta ratasuunnitelmaa haittaa vähäisesti nykyistä maankäyttöä, kaava-alueella erittäin vähäisesti.

### **Kaavan aikaisempi käsittely**

Kaavahanke perustuu kunnanhallituksen päätökseen vuoden 2022 kaavoitussuunnitelmasta.

Kuntakehityslautakunnan tiedoksiannossa oli 19.1.2022 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta havainnekuvineen ja ne olivat MRA 30 §:n mukaisesti nähtävillä 2.2. - 7.3. 2022 välisenä aikana mielipiteiden ja kannanottojen esittämistä varten.

### **Yhteenveto viranomaisten ja asiantuntijoiden kannanotoista**

Kannanottoja saatiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä sen havainneaineistosta saatiin seitsemän (7) kannanottoa, jotka kohdistuivat

- historiallisen ja kulttuurihistoriallisen Jokelan tiilitehtaan arvon huomiointiin,
- katuosoitteen Siljalantie 20 historiallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävän rakennuksen huomiointiin ja sen siirtämiseen,
- katuosoitteen Virtalantie 131 rakentamisen lunastusmenettelyyn,
- ratameluun ja rautatien aiheuttamaan tärinään ja niiden haittoihin ja riskeihin,
- ratatyömaiden aikaisten alueen ja sen tuntuman liikkumisreittien kulun ja sujuvuuden varmistukseen,
- hulevesien hallintaan Palojoen suhteen,
- arvokkaan linnusto- ja lepakkoalueen huomiointiin,

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

- arvokkaan sirolampikorenon luontoalueen huomiointiin,
- arvokkaan viitasammakon luontoalueen huomiointiin,
- liito-oravan kulkuyhteyden huomiointiin,
- katuosoitteessa Siljalantie 20 olevan rakennuskulttuurikohteen säilyttämiseen,
- Kuusistonpuiston teleliikennemaston huomioimiseen sekä
- kaavamuutosalueen nykyiseen sähköverkkoon.

Kannanotot saatiin seuraavilta tahoilta:

- Digita Oy
- Caruna Oy:n puolesta Rejlers Finland Oy
- Jokelan kehittämisverkosto
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
- Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo

Seuraavilla tahoilla ei ollut lausuttavaa:

- Nurmijärven sähköverkko Oy
- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vastineet kannanottoihin ovat erillisessä vuorovaikutuksen raportissa, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

### **Yhteenveto mielipiteistä**

Kirjallisia mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä sen havainneaineistosta saapui kuusi (6) kappaletta, jotka kohdistuivat

- rataliikenteen aiheuttaman tärinän ja melun rajoittamisen tarpeeseen,
- savimaalle perustettujen nykyisten rakennusten painumiseen rataliikenteestä johtuen, pohjaveden korkeuden hallintaan savimaan kantavuuden vuoksi ja paineaaltojen hallinnan suunnitteluun myös lisäselvityksien avulla sekä siitä tiedottamiseen,
- kaavan tekniseen valmisteluun,
- Virtalantien ja Jokelantien välisen rautatien alikulun säilyttämiseen ja parantamiseen,
- läntisimmän Kolsanlammen huomioimiseen osana kaavamuutosta,
- katuosoitteen Siljalantie 20 rakennuksen säilyttämiseen, sen siirtämiseen ja siihen liittyviin menettelytapoihin,
- katuosoitteen Virtalantie 131 rakennusten lunastusmenettelyyn,
- kaava-alueen laajentamisen tarpeeseen Blennerintielle ja kevyen liikenteen alikulun mahdollistamiseen Blennerintien ja Jokelantien välille,
- Jokelantien ja rautatiealueen välisen päivittäistavarakaupan kohdalla olevan pysäköintialueen virallistamiseen,
- rata-alueen työmaiden vaikutuksista ympäristöön turvallisuuteen, liikenteen sujuvuuden varmistukseen ja aseman pysäköintipaikkojen riittämiseen.

Vastineet mielipiteisiin ovat erillisessä vuorovaikutuksen raportissa, joka on kaavaselostuksen liitteenä.

Lisätiedot: Asemakaava-arkkitehti Petteri Erling p. 040 314 3673

### **Ehdotus**

Esittelijä: Anne Olkkola, kaavoituspäällikkö

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus päättää

- hyväksyä laaditun Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 3653 ja laaditut vastineet asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasa sekä sen havainneaineistosta saatuihin kannanottoihin ja mielipiteisiin
- asettaa Jokelan rautatiealueen asemakaavan muutosehdotuksen nro 3653 MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville muistutusten ja lausuntojen esittämistä varten.

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- hyväksyä ja tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa.

### **Päätös**

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

## § 54

### Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus

Kuntakehitysjohtaja

muu päätös:

§ 69 Kaupunkikuvatyöryhmän perustaminen, 18.05.2022

§ 71 kiinteistön 858-415-2-32 osto, Tuomala, 23.05.2022

§ 73 T2H Vantaa Oy tai sen määräämä taho/tahot, kiinteistön 858-15-5715-4 suunnitteluvaraus, Puustellinmetsä, Etelä-Tuusula, 01.06.2022

§ 74 Brothers & Co. Oy, kiinteistöjen 858-15-5707-6 ja 858-15-5707-7 suunnitteluvaraus, Puustellinmetsä, Etelä-Tuusula, 02.06.2022

§ 77 Rakennusliike Jouko Pesonen Oy, rakentamisvelvoiteajan jatkaminen, 858-404-18-317, Kellokoski, 07.06.2022

Maankäyttöpäällikkö

§ 47 vuokratun kiinteistön 858-15-5701-1 myynti, Puustellinmetsä, Etelä-Tuusula, 23.05.2022

§ 48 Tencon Oy, maa-alueen vuokraus kiinteistöistä 858-1-8068-9 ja 858-1-8068-10, Hyrylä, 23.05.2022

§ 49 käyttöoikeus kiinteistöjen 858-409-26-136 ja 858-409-4-277 alueille, Ruskela, 01.06.2022

§ 50 T:mi Taisteluorava, käyttö lupa palveluskoirien koulutukseen kunnan metsäalueilla, 01.06.2022

§ 51 viljelysmaan vuokrasopimuksen osittainen irtisanominen kiinteistön 858-415-2-96 alueella, Tuomala, 03.06.2022

§ 53 Siklatilat Oy, maanvuokrasopimuksen jatkaminen kiinteistöllä 858-1-8121-2, Hyrylä, 07.06.2022

### Ehdotus

Esittelijä: Heikki Lonka, kuntakehitysjohtaja

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

### Päätös

Ehdotus hyväksyttiin, paitsi kuntakehitysjohtajan 18.05.2022 § 69 TUUDno-2022-1084, Kaupunkikuvatyöryhmän perustaminen -päätöksen osalta, jonka lautakunta päätti ottaa käsiteltäväkseen.

---

Kokoustauko asiaa käsiteltäessä klo 19:28 - 19:36.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

## **§ 55**

### **Ilmoitusasiat**

TUUDno-2021-2881

Kuntakehityslautakunnan tietoon saatetaan seuraavat ilmoitusluontoiset asiat:

- kaavoituspäällikön tekemät poikkeamislupapäätökset ja yleiskaavasunnittelijan tekemät suunnittelutarveratkaisupäätökset julkaistaan Lupapisteen julkipano - palvelussa <https://julkipano.lupapiste.fi/tuusula>. Lisätietoja päätöksistä antaa tekninen palvelupiste rakennusvalvonta(at)tuusula.fi. Merkitse sähköpostiviestiin lupatunnus.
- Seuraava kuntakehityslautakunnan kokous on keskiviikkona 17.8.2022 klo 18.00
- ennen kokousta Focus-alueeseen tutustuminen, klo 16 lähtö kunnantalon edestä (Tuuskoto). Lisätietoja Petteri Puputti.

### **Ehdotus**

Esittelijä: Anne Olkkola, kaavoituspäällikkö

Kuntakehityslautakunta merkitsee ilmoitusasiat tiedokseen.

### **Päätös**

Kuntakehityslautakunta merkitsi ilmoitusasiat tiedokseen.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

## **§ 56**

### **Muut asiat**

Margita Winqvist tiedusteli Hyrylän palvelukeskuksen edistymisestä.

Lautakunta keskusteli:

- Linjatien suunnittelusta
- lautakuntien yhteisestä koulutuksesta

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

---

**Muutoksenhakukielto**

§50, §51, §52, §53, §54, §55, §56

**Muutoksenhakukielto**

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