

KOILLIS-HYRYLÄN KATUALUEIDEN JA KUNNALLISTEKNIIKAN YLEIS-SUUNNITELMA, EHDOTUS, KKL. 05.06.2024

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA ESITETYT PALAUTTEET JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 25.05.–30.06.2023

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin viranomaisilta, hallintokunnilta ja kahdeksan (8) lausuntoa. Kirjallisia mielipiteitä muilta osallisilta ei saatiin kaksitoista (12) kappaletta.

Viranomaisten lausunnot:

Lausunnot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin seuraavilta viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta:

- Etelä-Suomen aluehallintovirasto
- Telia Finland Oy
- Kasvatus- ja sivistyslautakunta
- HSL
- Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo
- Uudenmaan liitto
- Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen lautakunta
- Tuusula-seura ry

Viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat joukkoliikenteeseen, Tuusulanjärven kampukseen, kevyen liikenteen yhteyksiin, arkeologiseen selvittämistarpeeseen, liikenne-ratkaisujen alueellisiin vaikutuksiin, luontoon, liittymävaihtoehtoihin ja hulevesiin.

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin

23.5.2023 Etelä-Suomen aluehallintovirasto

Kiitos tiedosta/ lausuntopyynnöstä.

Tiedoksenne, että aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat -vastuualueen ympäristöterveydenhuoltoyksikkö ei pääsääntöisesti anna lausuntoa yhtä kuntaa koskevista suunnitelmista tai asemakaavoista. On tärkeää, että kunnan terveydensuojeluviranomainen on mukana valmistelussa/antamassa lausuntoa, koska heillä on paikallinen ympäristöterveyden asiantuntemus.

Vastine: Merkitään tiedoksi

25.5.2023 TeliaFinland Oyj

Teliällä tietoliikennekaapeleita suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen production-desk@teliacompany.com hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

Kaapelien katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitellaan mahdolliset työt si-
vuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia. Suunnitelmat on myös pyrittävä
laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä.

Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista.
Teliällä myös kiinnostusta osallistua alueen katujen suunnitteluun mahdollisten
kaapelireittien osalta.

Vastine: Merkitään tiedoksi

19.6.2023 Kasvatus- ja sivistyslautakunta

Kasvatus- ja sivistyslautakunta ja kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta toteavat lausun-
nossaan Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman osal-
listumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS) seuraavaa:

Vanhalla kunnantalolla on tärkeä asema kunnan merkkirakennuksena. Saksan tila
on yksi kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti merkittävistä tiloista Tuusulassa. Niiden
asema vanhoina identiteettirakennuksina tulee huomioida kaavassa.

Kaavassa tulee osoittaa tarkoituksenmukaiset ja riittävät yhteydet Tuusulanjärven
kampukselle, Rykmentinpuiston kampukselle ja lukio- ja kulttuuritalo Monioon. Kul-
loontie on vilkkaasti liikennöity tie, jonka ylittäminen on vaarallista. Siksi Kulloontien
alitukset on huomioitava suunnitelmassa siten, että niille ohjautuu tarkoituksenmu-
kaiset kevyen liikenteen väylät. Kevyen liikenteen kulkuyhteyden on ratkaistava
Koillis-Hyrylän alueelta Rykmentinpuiston alueelle sujuva, selkeästi hahmottuva ja
turvallinen reitti koululaisille ja opiskelijoille.

Ulkoiluun soveltuvat puistoraitit ja kevyen liikenteen väylät mm. työpaikkaliikenteen
tarpeisiin tulee rakentaa etupainotteisesti. Tärkeimmät suunnittelualueetta koskevat
yhteydet ovat Urheilukeskuksesta Tuusulanjärven kampukselle ja Keravalta Tuu-
sulanjärven suuntaan. Kaavan tulee ratkaista erinomaisella tasolla oleelliset ke-
vyen liikenteen ja ulkoilureittien katkeamattomat yhteydet ja kulkusuunnat, alueen
sijaitessa monen asuinalueen ja kunnan risteyskohdassa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma vaatii tarkempaa tarkastelua, jossa sivistyksen toimialue tunnistaa tarpeita olla mukana jatkosuunnittelussa. Kasvatus- ja sivistyslautakunta ja kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta ilmoittautuvat osallisiksi jatkosuunnitteluun.

Vastine:

Yleissuunnitelmassa on....

Kasvatus ja sivistys pidetään mukana ja tiedotettuna Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa.

20.6.2023 HSL

Yleissuunnitelman selvitysalue sijaitsee Tuusulan kunnassa Hyrylän keskustan koillispuolella. Alue sijoittuu Tuusulantien, Järvenpääntien (mt 146), Kulloontien (mt 148), sekä Tuusulan ja Keravan kuntarajan rajaamalle alueelle, sekä näiden väylien lähiympäristöön.

Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Työn tavoite on laatia liikenteen yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle ja Mattila II kaava-alueen kaikelle katuverkolle. Koko alueelta tehdään jalankulun ja pyöräilyn yleissuunnitelma, jossa keskeistä on turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä laadukkaat ja sujuvat yhteydet Keravan asemalle, Hyrylän keskustaan sekä Rykmentipuiston kautta Tuusulan urheilukeskukselle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa: HSL kannattaa jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä. Kestävien kulkumuotojen tulee olla omaa autoa houkuttelevampi vaihtoehto nyt suunniteltavalla alueella.

HSL näkee hyvänä, että Tuusulantietä tehdään katumaisemmaksi, koska tämä tekee jalankulun ja pyöräilyn tien varrella miellyttävämmäksi. Samoin suunnitelma Itäväylän toteuttamisesta katumaisempana on kannatettava ajatus.

Jalankulun ja pyöräilyn tulee olla sujuvaa ja turvallista, reitit joukkoliikenteen pysäkeille tulee olla laadukkaita ja esteettömiä. Suunnittelualueelta on pyöräiltävä matka sekä Hyrylän keskustaan että Keravan asemalle, näihin reitteihin tuleekin kiinnittää erityistä huomiota, jotta taataan reitin jatkuvuus myös Keravan puolelle. Myös Tuusulan urheilukeskuksen sekä Kirkonkylän koulun kevyenliikenteen yhteydet tulevat olla sellaiset, joissa saattoliikenne jää hyvin pieneen osaan, jotta harrastajat ja koululaiset oppivat kestävien kulkumuotojen käytön pienestä pitäen. Parkkipaikat ja jättöpaikat tulisi sijoittaa merkittävästi kauemmaksi kuin laadukas pyöräpysäköinti ja mahdollinen joukkoliikennepysäkki.

Jotta joukkoliikenteen järjestäminen on kustannustehokasta, tulee sen varrella olla tarpeeksi maankäyttöä ja sitä myöden kysyntää. Aluetta ja sen massoittelemia tulee tarkastella tästä näkökulmasta, jotta tähän tavoitteeseen päästään. Nykylinjasto palvelee lähinnä suunnittelualan reunoja eikä sovellu sellaisenaan palvelemaan kehittyvää aluetta. Jotta bussiliikennettä olisi mahdollista tuoda alueen sisälle, tulee sitä varten varmistaa kokooja- ja pääkatujen mitoitus palvelemaan myös teli-bussiliikennettä ja miettiä soveltuvat pysäkkien kohdat ja tehdä niille joustavat tilavaraukset. Tässä vaiheessa on vielä hankala ottaa kantaa siihen mitä kautta joukkoliikennettä alueelle vietäisiin, joten toivomme että voimme aiheesta keskustella suunnittelun edetessä, jotta tarvittavat tilavaraukset palvelisivat parasta sen hetken tietoa.

HSL on mielellään mukana kestäviin kulkumuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa. Lisätietoja lausunnosta antaa ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija Teija Visa.

Vastine: xxxx

28.6.2023 Keski-Uudenmaan vastuumuseo

Tuusulan kunta on pyytänyt Keski-Uudenmaan alueelliselta vastuumuseolta lausuntoa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Museo tarkastelee hanketta perustehtävänsä mukaisesti kulttuuriympäristön sekä arkeologian vaalimisen näkökulmasta.

Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle. Tässä keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä. Mattila II (kaava nro. 3648) -kaava-alueelle tehdään myös tarkempaa suunnittelua muun muassa hulevesien osalta. Tarkoituksena on, että yleissuunnitelmaa voidaan käyttää apuna kaavoituksessa ja kunnallistekniikan suunnittelussa.

Selvitysalue sijaitsee Tuusulan kunnassa Hyrylän keskustan koillispuolella. Alue sijoittuu Tuusulantien, Järvenpääntien (mt 146), Kulloontien (mt 148), sekä Tuusulan ja Keravan kuntarajan rajaamalle alueelle, sekä näiden väylien lähiympäristöön.

Kulttuuriympäristön osalta hankkeen selvityksissä viitataan Tuusulan kulttuurimaisema ja rakennuskanta -selvitykseen (2014). Selvitys on yleissuunnitelma-alueen osalta kurantti, eikä sitä tarvitse päivittää.

Arkeologian osalta Tuusulassa on suoritettu arkeologinen inventointi vuonna 2006 (MV/ Kirsi Luoto) ja historiallisen ajan arkeologinen inventointi vuonna 2009

(MV/Katja Vuoristo). Vuonna 2006 tehdyssä inventoinnissa on päivitystarpeita. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo on todennut aikaisemmissa lausunnoissaan (20.02.2023 ja 28.03.2022), jotka koskevat Mattila II aluetta, että alueella on maastonkohtia, joissa on potentiaalia kivikaudelle ajoittuvien kohteiden löytämiseen.

Vuoden 2009 inventointiraportin mukaan historiallisen ajan inventointi ei ole ulottunut yleissuunnitelma-alueelle. Museo katsoo, että koska suunnittelualueella on arkeologista potentiaalia, siellä tulee suorittaa arkeologinen yleisinventointi, joka sisältää arkistonselvityksen. Inventoinnissa tulee huomioida eri-ikäiset ja -tyyppiset arkeologiset kohteet ja määrittää niiden sijainti, aluerajaus ja arkeologinen status.

Tutkimuskustannuksista vastaa muinaismuistolain 15 §:n mukaisesti hankkeen toteuttaja. Arkeologisia tutkimuksia tekevät useat toimijat, joilta voi pyytää tarjouksia alueen inventoinnista. Arkeologisia kenttäpalveluja tarjoavien toimijoiden yhteystiedot löytyvät Museoviraston verkkosivuilta (Arkeologisten kenttätöiden tilaaminen) osoitteesta: <https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinenkulttuuriperinto/arkeologisen-kulttuuriperinnontutkimus/arkeologistenkenttatoiden-tilaaminen>

Kenttätöiden jälkeen inventointitulosten pohjalta tulee laatia Museoviraston arkeologisten laatuohjeiden mukainen raportti. Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo ottaa kantaa suunnitelman vaikutuksista arkeologiseen kulttuuriperintöön inventoinnin tulosten valmistuttua.

Vastine: Alueelle on teetetty Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon vaatimusten kaltainen arkeologinen yleisinventointi (Arkeologiset kenttäpalvelut 2023), joka on sisällytetty asemakaavaehdotuksen liitemateriaaleihin.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

28.6.2023 Uudenmaan liitto

Työn tavoite on laatia liikenteen yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle ja Mattila II kaava-alueen kaikelle katuverkolle. Mattila II kaava-alueella tehdään myös tarkemmat liikennesuunnitelmat ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma.

Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle. Tässä keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä. Koillis-Hyrylän alueella on tärkeää myös kehittää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä.

Keskeistä on turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä laadukkaat ja sujuvat yhteydet Keravan asemalle ja Hyrylään/Rykmentinpuiston kautta Tuusulan urheilukeskukselle. Mattila II -kaava-alueelle tehdään myös tarkempaa suunnittelua muun muassa hulevesien osalta. Tarkoituksena on, että yleissuunnitelmaa voidaan käyttää apuna kaavoituksessa ja kunnallistekniikan suunnittelussa. Koska yleissuunnitelma ei ole kaava eikä sillä ole oikeusvaikutuksia, suunnitelma toimii laadittavien asemakaavojen selvitysaineistona.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suunnittelualue on merkitty taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Suunnittelualueeseen kuuluva Järvenpääntien osuus on osoitettu vaihemaakuntakaavassa seudullisesti merkittävänä tienä.

Lausunto

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma OAS:ssa 10.5.2023 maakuntakaavan kuvaus on virheellinen ja se tulee päivittää. Suunnittelualueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan ei tullut oikeuskäsittelyssä muutoksia. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavasta on voimassa vain siinä osoitettu tuulivoimaratkaisu, mikä ei kohdistu suunnittelualueelle.

Yleissuunnitelman suunnittelualue on merkitty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Suunnittelualueeseen kuuluva Järvenpääntien osuus on osoitettu vaihemaakuntakaavassa seudullisesti merkittävänä tienä. Selvitysalueen alustavan rajauksen alueella sijaitsevat lisäksi vaihemaakuntakaavassa seudullisesti merkittävänä tienä osoitettu Kulloontie, sekä maakunnallisesti merkittäviksi osoitetut Keravantie ja Tuusulan itäväylä.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaisesti kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakentamiseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Helsingin seudulla vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Suunnitelman selvitysalueen tulee pitää sisältää suunnitelman vaikutukset seudullisesti merkittäviin Järvenpääntiehen ja Kulloontiehen sekä maakunnallisesti merkittäviin Keravantiehen ja Tuusulan Itäväylään. Suunnittelumääräyksen mukaisesti maakunnallisesti merkittävälle tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.

Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta. Sujuvuutta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon liittymän keskeinen sijainti alue- ja yhdyskuntarakenteessa.

Suunnittelumääräyksen mukaisesti seudullisesti merkittävälle tielle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.

Uudenmaan liitto huomauttaa, ettei Tuusulan itäväylän jatke ole maakuntakaavan mukaisesti seudullisesti merkittävä tie. Myöskään Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040- työssä Tuusulan itäväylän jatketta ei ole määritetty seudullisesti merkittäväksi tieksi. Tuusulan kunnan tulee suunnitella Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa Tuusulan itäväylän jatketta koskevat liittymäalueet Tuusulan itäväylän/ Kulloontien / Keravantien liittymäkohdassa sekä Järvenpääntien osalta.

Uudenmaan liitto huomauttaa myös, ettei Keravan kaupunkia ole mainittu suunnitelman osallisena ja toteaa, että Keravan kaupunki on syytä nimetä osalliseksi suunnitelman ylikunnallisten vaikutusten vuoksi.

Vastine: Keravan kaupunki on lisätty yleissuunnitelman osalliseksi. Muilta osin merkitään tiedoksi.

30.6.2023 Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen lautakunta

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa ja myöhemmin kaavassa tulee varmistaa erityisesti esteettömät reitit jalankulkijoille (mm. lapset, ikäihmiset) ja pyöräilijöille turvalliset, viihtyisät ja laadukkaat kulkuyhteydet Tuusulanjärven ja Rykmentin kampuksille, Tuusulan urheilukeskukselle ja Hyrylän keskusta. Selkeä ja luonteva kevyen liikenteen reitti Kotorannanpuistoon ja Rantatielle kannustaa lähiympäristössä liikkumiseen.

Asianmukainen pyöräily-yhteys Keravan asemalle on varmistettava, lisäksi alueen suunnittelussa tulee huomioida joukkoliikenteen vaatimukset sujuvaan liikennöintiin muun muassa Hyrylän ja Keravan välillä.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen lautakunta suosittelee, että Itäisen ohikulkutien nopeuksia määriteltäessä kiinnitetään erityistä huomiota liikenneturvallisuuden liittyviin asioihin.

Vastine: Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen lautakunnan esittämät huomiot on tutkittu valmiissa yleissuunnitelmassa. Yleissuunnitelma sisältää ehdotuksen alueellisen kevyen liikenteen verkon rakenteeksi, yleissuunnitelmassa on tutkittu joukkoliikenteen sujuvuus sekä ehdotus uusiksi joukkoliikenneyhteyksiksi.

30.6.2023 Tuusula-seura ry

Tuusula-Seura ry esittää lausuntonaan otsikossa mainitusta asiasta seuraavaa:

Kyseistä ohitustietä on suunniteltu useita eri kertoja aina 1970-luvulta alkaen. Pääosin se noudattaa samoja linjoja kuin alusta alkaen. Itse pääteihin ei seuralla ole kotiseutuyhdistyksenä erityistä lausuttavaa.

Sen sijaan vaikein kohta on ohitustien liittyminen Järvenpääntiehen ja se mihin kaikkeen se vaikuttaa Kirkkotien liikenteen osalta. Se on myös osa Kirkkotie-Rantatien kulttuurimaisemaa, joka tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Kunta on tehnyt erilaisia suunnitelmia Tuuskodon alueen kaavoittamisesta asuinalueeksi, jonne tulisi kymmeniä uusia asuntoja, jolloin liikenne Kirkkotien pohjoispäässä lisääntyisi moninkertaiseksi. Jo nykyisellään tie on vilkkaasti liikennöity ja se on etenkin pyöräilijöiden ja kävelijöiden suuressa suosiossa. Koska kyseiselle tieosuudelle ei ole mahdollista tehdä kevyenliikenteen väylää, ei ole enää turvallista kasvattaa liikennemääriä nykyisestään.

Tässä yhteydessä tulee ratkaista myös se, miten tämä Kirkkotien osuus hoidetaan. Siksi on syytä harkita kannattaako Tuuskodon alueelle kaavoittaa huomattavasti lisää asutusta, jos tieyhteys ja liikenne ei toimi.

Ongelmana on myös se, että jos liikenneympyrään voidaan tehdä vain neljä liittymää, niin joku nykyisistä pitää poistaa. Silloin kysymykseen tulee vain Kirkkotien katkaisu, jolloin siitä tulisi pihakatu. Se päättyisi vanhalle kunnantalolle ja jatkuisi kevyenliikenteenväylänä Rantatielle, jota saa käyttää vain kevyt liikenne ja alueen asukkaat. Valitettavasti samalla poistuu yhtenäinen Kirkkotien-Rantatien kulttuuri-
reitti. On ratkaistava myös Keudan kohdalla oleva liittymä Järvenpääntiehen, muutoin asia ei korjaannu.

Vastine: Tuusula-seuran esittämää huomiota Tuusulantien, Järvenpääntien ja Saksanväylän liittymästä on tutkittu kattavasti yleissuunnitelmassa neljän eri vaihtoehtoisen liittymäratkaisun kautta, joista jatkoon tarkempaan suunnitteluun ja tarkasteluun valittiin kaksi vaihtoehtoa: Järvenpään uudelleenlinjaus etelämmäs (VEB) sekä viisihaarainen kiertoliittymä (VED).

Kirkkotien sulkeminen vaihtoehtona muodostaa nelihaarainen liittymä nähtiin myös tarkemman tarkastelun jälkeen liian liikenteellisesti vaikeana ja toimimattomana ratkaisuna, joten Kirkkotien katkaiseminen poissuljettiin vaihtoehtona.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin kaksitoista (12) kappaletta kirjallisia mielipiteitä.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat **hulevesiin, luonnontilaisina säilyviin puistoihin, rakennusten korkeuteen, arvokkaaseen maisemaan, kevyen liikenteen yhteyksiin ja viherkaistoihin.**

Mielipide 1. 7.6.2023

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma. Toivomus olisi, että Mattilasta tehtäisiin mahdollisimman pian kevyen liikenteen yhteys 2v. päästä valmistuvalle Rykmentinpuiston kampukselle (parantaisi yhteyttä myös Monioon/lukioon). Mattilassa asuu todella paljon lapsiperheitä ja täältä monelle lapselle peruskoulun yläasteen siirtyminen Rykmentinpuistoon pidentää koulumatkaa siten, että koululle on n. 5km matka. Kevyen liikenteen väylä vähentäisi huomattavasti perheiden ylimääräistä autoliikennettä Mattila-Hyrylä alueella etenkin talviaikaan ja tukisi/edistäisi lasten hyötyliikuntaa + lasten sujuvaa siirtymistä vapaa-ajan harrastuksiin kodin ja koulun välillä. Samalla kevyen liikenteen väylä lisäisi houkuttelevuutta alueen laajentuessa Mattila II viitaten. Suora yhteys lyhentäisi alueen lasten koulumatkaa jopa puoleen!!! Liikenteelliset hyödyt olisivat merkittävät ja vähentäisivät ruuhkia ja päästöjä.

Mielipide 2. 19.6.2023

Kiinnitimme huomiota Mattila II –alueen liikennesuunnittelun epäkohtiin jo antamassamme virallisessa kaavamielipiteessä alkuvuonna 2023. Edelleen näyttää siltä, että meidän asukkaiden perusteltuja mielipiteitä ei haluta ottaa huomioon. Liikennetkaisu tuntuu edelleen hätiköidyltä. Miksi tässä ei ole ajateltu Tuusulantien toiselle puolelle tulevan koulukampuksen tarpeita? Erityisesti olemme huolissamme koululaisten ja päiväkotilasten turvallisuudesta. Nythän koulun viereen ollaan tuomassa 900 uuden asukkaan Mattila II:n kokoojakadun ja Suotien yhteistä risteystä. Samaan aikaan kuitenkin valmistellaan Hyrylän ohitustietä. Miksi se ei ehdi mukaan Mattila II – alueen suunnitteluun?

Emme saaneet yleisötilaisuudessa järkevää selitystä tälle. Miksi Mattila II –alueen liikenne ei voisi tukeutua ohitustiehen? Se olisi mahdollista rakentaa siten, että jo Mattila II:n rakennusaikainen liikenne ohjattaisiin kokonaisuudessaan pois koulun vierestä ja jo muutoinkin ruuhkaiseksi muuttuvalta Tuusulan tieltä. Tässä alkuvaiheessa ohitustie olisi mahdollista tehdä siis lyhyenä, vain Mattila II –alueen tarpeita varten. Myöhemmin se laajenisi sitten täyteen mittansa. Ohitustie tulee rakentaa pääasiassa Tuusulan asukkaita varten eikä naapurikuntien asukkaiden pikaväyläksi. Tämän vuoksi se ei poikkea esimerkiksi Keravalle menevästä Tuusulantiestä. Sitä paitsi ohitustie on kokonaan kunnan oma tie! Ja tämän vuoksi siihen on pystyttävä suunnittelemaan Tuusulan ja sen asukkaiden kannalta tärkeät liittymät. Yleisötilaisuudessa kerrottiin, ettei liittymiä voisi Mattila II – alueelta ohitustielle rakentaa. Kenelle tämä tie siis suunnittelijoiden mielestä rakennetaan?

Mielipide 3. 19.6.2023

Kommenttini koskevat mahdollista Suopurontien jatketta.

Suopurontie on vanhalle Mattilan alueelle johtava tie, jossa on 30 km/h nopeusrajoitus. Nykyisellään tiellä on jonkin verran liikennettä ja meidän harmiksemme moni ei suoralla tiellä noudata sille asetettua nopeusrajoitusta, eikä noudata tasa-arvoisissa risteyksissä riittävää varovaisuutta.

Pelkoni on, että Suopurontien jatkaminen ajoväylänä Mattila II alueelle lisäisi merkittävästi läpiajoliikennettä ja sen myötä heikentäisi alueen rauhallisuutta ja viihtyisyyttä, sekä erityisesti katualueen turvallisuutta. Alueella asuu lapsiperheitä, hyvin iäkkäitä ihmisiä sekä lisäksi Suopurontien läheisyydessä on Mattilankaaren palvelukoti autistisille henkilöille. Palvelukoti on käsittääkseni rakennettu hyvästä syystä tälle rauhalliselle sijainnille.

Tuusulan kunnan kaavoitus on antanut 2016 puoltavan lausunnon rakentaa meidän asuintalomme lähemmäksi Suopurontietä kuin mitä asemakaavakuvaan on piirretty. Myös Suopurontien ja Tuusulantien risteyksessä sijaitsevat Luhtitalot sijaitsevat varsin lähellä Suopurontietä. Tien leventäminen ei olisi enää mitenkään mahdollista tai kohtuullista. Läpiajoliikenteen lisääntyminen moninkertaiseksi aiheuttaisi tien varressa asuville kohtuutonta haittaa. Tieleveys riittää nykyiselle liikennemäärälle, mutta risteysalueiden turvallisuus ei ole kaikilta osin kunnossa, eivätkä kaikki tien käyttäjät noudata asetettua nopeusrajoitusta. Risteysalueiden näkymäalueita tulisi parantaa ja nopeuksia tulisi hillitä esimerkiksi tien kavennuksilla, korotetuilla risteysalueella, hidasteilla tai nopeusnäytöillä.

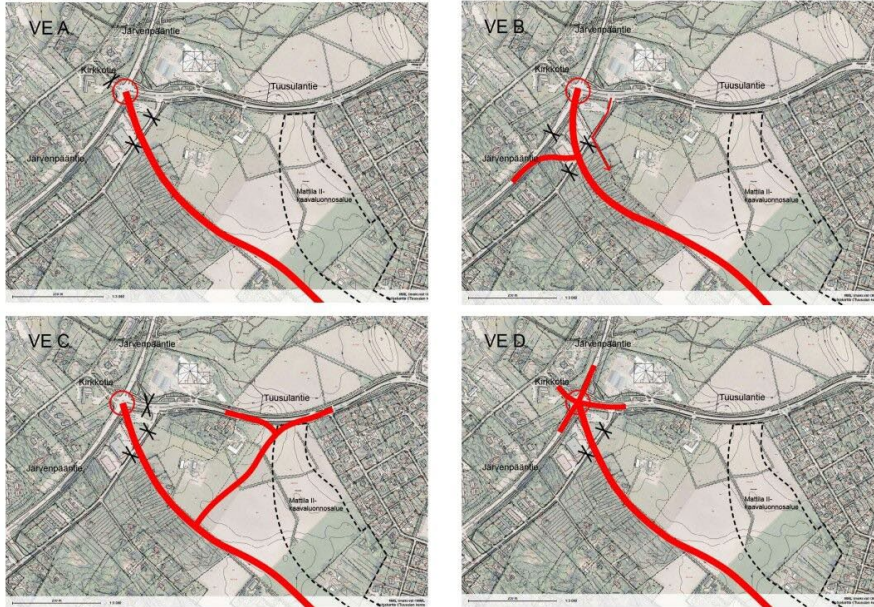
Parhaimmillaan vanhan Mattilan alueen ja uuden Mattila II alueen yhdistäisi metsän läpi kulkeva hiekkapäällysteinen kevyeen liikenteen väylä, jossa olisi moottoriajoneuvolla ajaminen kielletty. Tämä mahdollistaisi vapaamman liikkumisen jaloin ja polkupyörällä liikkuen, ja lisäksi tarjoaisi mahdollisuuden ulkoilla luonnossa myös niille, joilla on liikkumisen kanssa rajoitteita, kuten Multatien palvelutalon asukkaille sekä monille muille.

Jotta liikenneyhteydet myös moottoriajoneuvoilla kuitenkin paranisi, tulisi kaavoituksessa edetä Tuusulantien risteysalueen luonnoksen VE C kanssa. Tämä tie yhdistäisi Tuusulantien ja uuden Itäväylän jatkeen ilman, että sillä kulkeva liikenne kulkisi läpi asuinalueiden. Tämä tie palvelisi Mattilan alueen asukkaita, sekä Mattila II alueen asukkaita ja tukisi edellä mainitun kevyen liikenteen väylän kanssa parhaiten yleissuunnitelman tavoitteita. Suunnittelun tavoitteissa todetaan, että "Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä". Suopurontien jatke avaisi mm. Keravalaisille suoran läpiajoväylän asuinalueen läpi.

LIITE



Suunnittelun tavoitteet



- Itäväylän jatkeen sekä Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysen tutkittavia vaihtoehtoja

Mielipide 4. 21.6.2023

Allekirjoitamme täysin Mattilan alueen asukasyhdistys ry:n lausunnon Mattila II -asemakaavasta. Ahtaasta Helsingistä itsekkin kolme vuotta sitten tänne muuttaneina, oli Mattilan alueen ilmeisesti rakennettu omakotitaloalue ja luonnonläheisyys lähimetsien kautta juuri se syy miksi tänne halusimme muuttaa. Nämä ovat arvokkaita piirteitä Tuusulassa ja niistä kannattaisi pitää kiinni. Vili Lustmanin kaavasunnitelma edustaa täysin päinvastaista kehityssuuntaa ahtaine pikkutaloineen- ja tonttineen sekä metsien kaatamisineen. Kaavasunnitelma ei nauti lähialueen asukkaiden luottamusta syystä ja siitä myös Tuusulan kunnan tulisi ottaa vastuuta.

Mattilan asukasyhdistystä lainatakseni:

"Metsää kaatuu jo paljon uuden ohitustien alta, yhdenkään talon takia ei metsää enää saa kaataa. Tilaa taloille ja tonteille on kunnan asukasmäärätavoitteisiin nähden riittävästi olemassa olevilla tyhjillä peltoalueilla. Ekologiset yhteydet ovat myös asukkaiden hyvinvoinnin kannalta tärkeitä. Lähimetsä on monelle mattilalaiselle tärkeä päivittäinen ulkoilu-, rauhoittumis- ja leikkipaikka. Vaikka pääkaupunkiseutu tuleekin lähemmäs ja lähemmäs Tuusulaa, täytyy kunnan kuitenkin kasvun lomassa muistaa säilyttää myös tärkeät ekologiset yhteydet. Luonnon läheisyys on nyt ja tulevaisuudessa kuitenkin ehkä se tärkein syy, miksi Mattilaan ja ylipäänsä Tuusulaan halutaan muuttaa."

Mielipide 5. 21.6.2023

Toivoisin, että Koillis-Hyrylän yleissuunnitelmasta jätettäisiin Suopurontien jatke pois. Mattila on rauhallista pientaloaluetta, jossa nopeusrajoitus on 30 km/h ja monella tiellä (esim. Suotie, Kaarnatie, osa Multatiestä) ei ole jalkakäytävää, eikä tällä hetkellä Suopurontien ylitykseen edes suojatietä. On selvää, että jos Suopurontien jatke rakennetaan, jatketta käyttävät, ei ainoastaan Mattila II:n asukkaat,

vaan Tuusulantien ympäristön asukkaat Keravaa myöten. Kerava on tiheään asuttua aluetta ja aivan varmasti liikennemäärät kasvaisivat suunnattomasti. Mattilan turvallisuus ja rauhallisuus olisi siinä vaiheessa mennyttä. Liikenne ei lisääntyisi pelkästään Suopurontielle vaan kaikilla paikallisilla teillä. Esim. Killasta tullessa Multatietä ja Kaarnatietä käytettäisiin Suopurontielle pääsyyn, sen sijaan, että mentäisiin Tuusulantielle asti.

Asukastilaisuudessa 6.6.2023 suunnitteluinsinööri myönsi, että läpikulkua on hyvin vaikea rajoittaa. Keravan Sompiosta ja Killasta ei pääse suoraan Kulloontielle, vaan Kerava on sulkenut yhteyden rauhoittaakseen asuinalueen. Miksi Tuusulan pitäisi tarjota nyt tuo yhteys keravalaisille omien asukkaiden turvallisuuden kustannuksella? Jos jatke rakennetaan, tuhoutuu myös paljon luontoa. Luonnon säilyttäminen pitäisi myös ottaa huomioon suunnitelmia tehdessä. Kaunista peltomaisemaa ollaan tuhoamassa Saksan alueella. Voitaisiinko tämä pieni pala metsää vielä yrittää säilyttää, niin että Koillis-Hyrylässäkin olisi vielä jotain kaunista jäljellä? Jos Mattila II toteutuu, voisin kuvitella, että sielläkin uudet asukkaat arvostaisivat jäljelle jäävää luontoa enemmän kuin parin minuutin ajansäästöä. Jos jokin yhteys on aivan pakko metsän läpi rakentaa, voisiko Tuusula miettiä kevyenliikenteen väylää?

Mielipide 6. 28.6.2023

Asunto Oy Hirstienmäki esittää toiveen, että kaunista puisto- ja liikunta- aluetta säästettäisiin mahdollisimman paljon.

Mielipide 7. 29.6.2023

Palaute Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaan, OAS.

Me, Mattilanalueella jo 40 vuotta asuneina, haluamme tuoda tiedoksenne mielipiteemme koskien Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaan, OAS. Lisäksi ilmoitamme tyytymättömyytemme suunnitelmaa kohtaan. Uusille asuinalueille on perinteisesti rakennettu omat tieliittymät, nyt kaavailtu uusi asuinalue liitetään osaksi jo olemassa olevaa, vanhaa asuinalueita, jolloin pystytään tekemään vanhoille teille ja tieliittymille mielivaltaisia ratkaisuja.

Mattilanalue on yksi Tuusulan vanhimmista asuinalueista ja nyt sen puutarhamaisuutta ja rauhallisuutta ollaan särkemässä.

Tuusulantie on vanha tie, jonka kautta on kuljettu jo ikiaikaisesti. Sen nimikin oli pitkään Valtatie ja sen kautta kulki liikenne Sipoosta Tuusulaan ja aina

Nurmijärvelle asti. Nyt halutaan vähentää Tuusulantien liikennettä Mattilanelueen kustannuksella. On aivan käsittämätöntä edes ajatella liikenteen siirtämistä Tuusulantieltä läpi vanhan asuinalueen. Suopurontie on merkitty ko. suunnitelmaan seuraavasti:

”Joukkoliikenteen laatukäytävä. Merkinnällä osoitetaan joukkoliikenteen keskeiset laatukäytävät, jotka muodostavat sujuvan työmatka- ja asiointiliikenteen korkean palvelutason runkoyhteyden. Runkoyhteys voidaan toteuttaa myös raideliikenneyhteytenä.”

Suopurontien liikenteen lisääntyminen myös olisi vaaraksi monelle vanhalle alueen rakennukselle. Lähes kaikki vanhemmat alueen rakennukset ovat paaluttamattomia, rakennusaikaisten määräysten mukaisesti ja runsas liikenteen lisääntymien tärisyttää savipatjoilla lepäävää aluetta. Mm. viime talvena jotkut lumenajajat ajoivat niin suurella nopeudella Suopurontietä pitkin, että talomme tärähti joka kerta kun he ohi ajoivat. Eikä meidän talomme ole suinkaan ainoa talo tällä alueella samassa tilanteessa. Vastustamme ehdottomasti yleissuunnitelmaa ja oletamme että Tuusulan kunta ymmärtää ottaa huomioon Mattilanelueen alkuperän sekä ko. alueen asukkaat ja heidän asumismukavuutensa. Lisäksi haluamme liittää tähän palautteeseen aiemmin lähettämämme palautteen koskien ”Asemakaava suunnitelma MATTILA II, kaavanumero 3648 ”

LIITE

Me, Mattilanelueella asuvina, haluamme tuoda tiedoksenne seuraavaa sekä ilmoittaa tyytymättömyytemme suunnitelmaa kohtaan:

1. Suopurontien jatkaminen itäiselle ohitustielle

Mt 145 rakentaminen välillä Mäyräkorpi-Kirkonkylä (Hyrylän itäinen ohikulkutie), yleissuunnitelma (Tiehallinto, 2008) Suunnitelmassa kirjoitetaan (suorat lainaukset):

”Liikenteen rauhoittuminen Tuusulan keskuksessa antaa mahdollisuuksia keskusta-alueen kehittämiseksi. Liikenne rauhoittuu hieman myös Mattilan asuinalueen läpi kulkevalla Tuusulantiellä, mutta Kannistonmäen eritasoliittymän toteutuessa liikenne lisääntyy huomattavasti Suopurontiellä”

”Uusi tie hankaloittaa hieman Kannistonmäen lähivirkistysalueen käyttöä ja pääsyä sille Mattilan alueen suunnasta. Estevaikutusta vähennetään rakentamalla virkistysalueen kohdalle yksi kevyen liikenteen alikulku ja yksi ylikulku.”

Suunnitteilla oleva tie Hyrylän itäiselle ohitustielle palvelisi lähinnä keravalalaisten liikennettä.

Kerava on tehnyt päätöksen, ettei se riko asuinalueidensa rauhaa sallimalla liikenteen kulkea Kullootielle Aleksis Kiven tien tai Hiidenkiventien kautta. Ihmettelemme suuresti, kuinka Tuusula on valmis rikkomaan yhden vanhimmista asuinalueistaan naapurikunnan tarpeiden takia.

Tuusulantie on koko pitkän olemassaolonsa aikana ollut tie Keravalta Hyrylään ja Järvenpäähän. Kaikki Tuusulantien varteen rakentaneet ovat tämän asian tienneet ja hyväksyneet.

Me Suopurontien varrella asuvat emme ole talojamme rakentaessa osanneet edes ajatella, että tästä tiestä joskus tulisi läpiajotie suuremmalle väylälle.

Kun Suopurontien leventäminen oli edellisen kerran esillä me alueen asukkaat, valitimme asiasta ja silloin meille vakuutettiin, että ko. tien leventäminen tapahtuu ainoastaan Multatiellä olevien vammaisten asumisyksiköiden turvallisuuden takia, ei osana Hyrylän itäisen ohitustien suunnitelmaa.

Liikennemäärät tulisivat Suopurontielle lisääntymään siinä määrin että koko alueen liikenneturvallisuus vaarantuisi huomattavasti.

Suopurontien päässä Multatiellä sijaitsee Rinnekotisäitiön ympärivuorokautinen asumisyksikkö kehitysvammaisille sekä Palvelukoti Mattilankaari, asumisyksikkö autismin kirjoon kuuluville.

Näiden kahden asumisyksikön asukkaiden liikkuminen vaarantuisi huomattavasti liikenteen lisääntymisen johdosta.

2. Ns. Suometsään rakentaminen

Mattilanalueen ainoa viher- ja virkistysalue ns. Suometsä aiotaan rakentaa.

Suometsä, kuten koko Mattilanalue on entistä suota ja koko alue lepää savipatjan päällä. Ja tämä savipatja puolestaan veden päällä. Mikäli em. metsään perustetaan kokonainen asuinalue tulisi metsä kuivattaa. Kuivattaminen kuitenkin merkitsisi suurta vaaraa koko alueen alkuperäiselle rakennuskannalle.

Ensimmäiset talot alueelle rakennettiin 1940-luvulla ja 50-luku oli todella vilkasta rakennusaikaa. Alueelle nousi monta ns. rintamamiestaloa. Oma talomme on rakennettu 1982 sen aikaisten rakennusmääräysten mukaan.

Naapurustossa on vuosien aikana tehty muutama maaperätutkimus. Näistä tutkimuksista olemme kuulleet, että koko Mattilan alue lepää saman savi- ja vesipatjan päällä kuin nyt aiottu asuinalue.

Meidän taloamme kuten aiemmin alueelle rakennettuja taloja ei ole paalutettu, joten alueen kuivattaminen saattaisi olla kohtalokasta rakennuksillemme; talot saattavat kallistua ja sokkelit murtua. Em. korjaaminen tulee kalliiksi ja vastuunkannosta saattaa muodostua vuosikausien oikeudenkäyntejä.

Vastaavanlaisista kuivattamista on valitettavasti esimerkkejä muualla, joten ei liene viisasta tehdä samoja virheitä täällä.

Suometsä on rikas pieni luonnonmetsä, jossa on rikas lajikirjo. Sieltä löytyy useille kasveille ja eläimille soveltuva elinympäristö. Monelle alueen asukkaalle Suometsä on tärkeä ja joillekin jopa ainoa paikka kokea metsä ja luonto. Metsä on paikka missä ihminen lepää ja virkistyy!

Kuntastrategiassa kirjoitetaan (suorat lainaukset):

”Varmistamme arjen ja lähiympäristön turvallisuuden”

”Rakennamme kestävää tulevaisuutta ja edistämme ilmastotekoja kaikessa toiminnassa”

”Vaalimme viherympäristöä, vesistöjä ja niiden saatavuutta ja luonnon monimuotoisuutta.”

Paras viherympäristö on jo olemassa oleva luonto, ei rakennettu nurmipuistikko. Luonnon monimuotoisuus toteutuu luonnonmukaisessa luonnossa/metsässä.

Tehdyn selvityksen mukaan Suometsä on mm. suokaviosammaleelle sekä liito-oravalle soveltuva elinympäristö. Huomionarvoisista linnuista sekä sirittäjää että puukiipijää on tavattu Suometsässä. Suometsä on linnustollisesti arvokas alue ja se tulee sellaisena säilyttääkin. Lisäksi alueella on havaittu edelleen onneksi lepakoita. Edellisen Suopurontien levennyksen jälkeen lepakot vähenivät huomattavasti.

Mielipide 8. 29.6.2023

Palaute Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaan, OAS.

Uudelle asuinalueelle tulee tehdä liittymä Tuusulantieltä ja Jukolankaarelta. Läpiajotietä eli ns. Suopurontien jatketta ei tarvita. Tuntuu hullulta, että autoliikennettä haluttaisiin ohjata vanhan asuinalueen läpi. Tuusulantie (välillä Suopurontie-Kirkonkylän koulu) on nykyisellään turvallinen. Iso tie ja kevyen liikenteen väylät ovat molemmin puolin. Kirkonkylän koulun kohdalla on alikulkutunneli, joten etenkin pienten koululaisten on turvallista kulkea. Tätä tietä on kuljettu jo vuosikymmenten ajan. Mattilassa on paljon vanhoja taloja. Ainakaan meidän talo ei tulisi kestäämään liikennemäärien kasvua eikä varsinkaan raskaampaa liikennettä. Talo on perinteinen rintamamiestalo savipohjalla. Aikaisemminkin olemme ilmaisseet mielipiteemme lähimetsän säilyttämisen puolesta. Suopurontien

päässä oleva metsä on monelle tärkeä virkistyspaikka. Luonnossa liikkumista ja sen terveysvaikutuksia ei tule aliarvioida. Alue on myös helposti saavutettavissa kävellen monelta suunnalta. Olemme tyytymättömiä suunnitelmaa kohtaan.

Mielipide 9. 30.6.2023

Palaute Koillis- Hyrylä ja Tuuskoto alueen liikenne ja kulkuväylät kts liite. Kuvia en saanut valitettavasti tänään liitettyä. Ne saa minulta s-postilla

LIITE

Mielipide huomioon otettavaksi liittyen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa

Esitykseni perusteet

Asun Tuusulan kirkokylässä. Pappilankuja on yksi vanhimmista Tuusulan kirkonkylän asutuista alueista ellei vanhin. Talo on asuinkäytössä ja alakerrassa on huoltotilat ja liiketilaa. Tiloissa on ollut yli 30 v erilaista liiketoimintaa. Piha-alueetta ja kiinteistöä on kehitetty valmisteilla olevan Tuuskodon asemakaavan ja alueesta tehtyjen esitysten mukaisesti, oleellista on, että kiinteistöissä voidaan jatkaa pienimuotoista liiketointimintaa. Alakerta on edelleen vuokrauskäytössä.

Tuuskodon asemakaavam vireillä olo ja siihen liittyvät selvitykset ovat ohjanneet kiinteistön ja tontin käytön kehittämistä v 2012 alkaen. Pienliiketilaa tarvitaan

alueella lisääntyvän kulttuuripalvelujen ja laajenevan asujamiston tarpeisiin. Nyt meneillään olevien monien muutosten ja hyvien liikenne – ja väyläratkaisujen kautta on mahdollista saavuttaa monet alueelle asetetut korkeat tavoitteet. Ehdotuksissa olen huomionnut aluetta koskevia selvityksiä ja niissä olevia ohjeita ja tavoitteita

Koillis Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on mm. luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin.

- Suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle. Keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä.
- Koko alueelta tehdään jalankulun ja pyöräilyn yleissuunnitelma, jossa keskeistä on turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä laadukkaat ja sujuvat yhteydet Keravan asemalle, Hyrylän keskustaan sekä Rykmentinpuiston kautta Tuusulan urheilukeskukselle. –
- Työ liittyy Koillis-Hyrylän tulevaan kehittämiseen, Mattila II asemakaavan laadintaan sekä Tuuskodon asemakaavamuutokseen. Yleissuunnittelutyön ensisijaisena tavoitteena tuottaa tietoa alueen asemakaavoitusta varten.

Tuuskodon asemakaavan muutosalue sijoittuu entisen palvelukeskus Tuuskodon alueelle ja ympäristöön.

Suunnittelualue sijoittuu noin 2 km keskukselta koilliseen. Alue rajautuu idässä Järvenpääntien ja lännessä Tuusulanjärven, pohjoisessa golfkenttään ja etelässä asuinkortteleihin. Kirkkotie kulkee suunnittelualueen läpi. Suunnittelualue kattaa korttelit 36029 – 36033 sekä näihin rajoittuvia katu-, puisto- ja virkistysalueita. Suunnittelualue on pääosin rakennettu. Alueella sijaitsevat Tuuskodon palvelutalo ja kaksi virkailijataloa, Tuusulan vanha kunnantalo, Tuusulan seurakunnan Pappila sekä useita erillispientaloja.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on tutkia Palvelutalo Tuuskodon hoivatoiminnasta vapautuvilla tiloilla uutta käyttöä. Lisäksi tavoitteena on selvittää alueen suojele- ja virkistystarpeet sekä täydennysrakentamis- mahdollisuudet. Kaavatyön yhteydessä selvitetään myös meluntorjuntatarve.

3) Tuuskodon asemakaavamuutoksen suunnittelualue on osa Rky-2009 Tuusulan Rantatien valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä

Yleistä

Järvenpääntie on äärettömän vilkas , 50 km nopeusrajoitus ja Kirkkotiellä 30 km/t, Pappilankujalla on 30 km /t. Näitä noudatetaan harvoin. Liikennejärjestelyjen kannalta haastellisinta on Järvenpääntien vilkkaus, huonosti nopeusrajoituksia noudattavat autolijat sekä useista samaan pisteeseen kulkevista teistä huolimatta toimimattomat väyläverkostot, monimutkainen kokonaisuus. Pääntien 145 ylitys on vaikeaa. Ennen liikennevaloja Järvenpääntie risteyksineen muodosti pitkän suoran, jossa nopeudet nousivat huimiksi. Hidastavia , turvallisuutta ja alueen arvokkuutta esiin tuovia tekijöitä liikennevaloja lukuunottamatta ei ole. Tiealuetta tulisi tarkastella Mailapojantieltä Pappilankujalle (mäeltä – mäelle) aina Keudan risteykseen asti.

Kirkkotien liikenne purkautuu pohjoispäästä valo-ohjatun risteyksen kautta hienosti nyt kaikkiin suuntiin

Toinen tärkeä liikennejärjestelyihin liittyvä asia on alueen palveluiden ja käytön muutos. Kirkko, Gustavelund, Pappila, kartanoiden Saksa ja Krapa, kirkonkylän koulun laajennus, Keuda, liikepalvelut Vanhainkoti/Kotoranta, kunnanatalo /musiikkiopisto, golfkluetta golf klubi ja kentät, Pappilanranta ja kävelypolut, viljelypalstat jne. Ja tämän lisäksi lisääntyvä asuminen, uudet rakennukset. Alueella liikkuminen on jatkuvaa ja alue on Tuusulan ydintä – kulttuurialuetta. Tämä tarkoittaa liikenteen kannalta sekä erilaisiin tapahtumiin osallistuvia kevyen liikenteen sumia (pyöräily-, kuntoilu-, kävelytapahtumat-, konsertit, esitykset, matkailu ja kaikenlaisesta happeningista tuleva kuormitus) joka on sekä autoiluun että kevyeseen liikenteeseen kohdistuvaa. Kirkko – Keuda- Gustavelund - Kirkkotie- Krapa. Rantatie ja samalla kymmeniä autolla liikkuvia vierailijoita, matkailijoita. Autolla siirtymistä alueen sisällä. Reittien tulisi olla selkeitä ja mahdollistaa lyhyin väylä ja myös mahdollisuus liikkua sekä kävelle, polkupyörällä että autolla.

Sekä Krapilla, Gustavelundissa että Keudassa ja kirkossa on jo nyt tapahtumia, joihin osallistuu määräaikaisten eri päivinä samanaikaisesti säännöllisesti satoja henkilöitä.

Järvenpääntien nopeuksien ja yhtenäisen, turvallisen ja toimivan kevyen liikenteen verkoston luomiseksi Järvenpääntietä tulee arvioida ns. Keudan risteyksestä – Mailapojantien liittymään – toiminnallisena ja visuaalisena kokonaisuutena. Esimerkkinä olen käyttänyt Järvenpään tien pohjoispäässä Ainolan liikenneympyrää ja siellä tehdyt ratkaisut mm ryhmityskaistat ja suojatiet.

Järvenpääntien 1 km matkalle (Mailapojantie- Keuda) lisätään suojateitä ja ylityspaikkoja jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Samalla nämä suojatiet ja ryhmityskohdat toimivat hidasteina ja yhtenäistävät tavoitteen mukaisesti, ”sitovat aluetta yhteen”. Kauniit linjat-autopysäkit, autokaistojen reunakivetykset ja jalkakäytävät, suojatiet, ryhmityskorokkeet luovat rauhallisen yleisilmeen. Hyvät opasteet. Jalkakäytävät joko kiinni ajoradassa tai välissä kapea viheralue/puita tuo tilaa, samalla hyödynnetään jo olemassa olevaa tiealuetta ja saadaan kaupunkimaisuutta tieverkostoon. Esitykset noudattavat kiinteistön osalta Tuuskodon vireillä olevan asemakaavan tämän hetkisiä suunnitelmia

Tavoitteena liikenteen joustavuuden tehostaminen selkiinnyttämällä ajokaistoja sen sijaan että suljetaan katuja.

Nykytila ja muutosehdotukset

Pappilankuja on vanha tiepohja, joka oli aluksi yksityistien ja muuttui muutama kymmenen vuosi sitten kunnan ylläpitämäksi hiekkatieksi. Tie jatkuu n 1km mittaisena päättävänä Olkimaantienä Järvenpääntien (145) ja Mahlamäentien yli, mutta jatkuu ”vanhana kärrytienä peltojen halki” aina Mäyrämäkeen asti.

Nyt kulku Pappilankujalle on joko Järvenpääntien tai Kirkkotien kautta. Järvenpääntien julkisen liikenteen pysäkit ovat n 30 m päässä molemmilla puolilla tietä. Bussiliikenne kulkee osin Kullontieltä Mahlamäentien ja liittyy vaikeasti Keudan risteyksen jälkeen erillisliittymänä Järvenpään tiehen. Järvenpääntien yli ei ole suojateitä välillä Keuda – valo-ohjattu risteys. Pysäkeiltä ei pääse

turvallisesti esim tien toisella puolella olevalle kevyen liikenteen väylälle. Lähimmat alikulkutunnelit Pappilankujan näkökulmasta ovat toinen Keudan ja toinen Tuusulantien ja Järvenpään tien valoristeyksen kohdalla.

Julkista liikennettä käyttävät kulkevat usein Pappilankujan kautta pysäkeille (esim Kotoranta, Koivukujan kiinteistöt , Tuuskoto ja Kirkkotien lähikiinteistöt). Pysäkeiltä on kulku ainoastaan 145 -tienviertä pitkin- eikä niistäkään ole yhteyksiä kevyen liikenteen väylille.

Pappilankujalle on tonttiliittymät kahdelta tilalta autotallin piha-alue ja toinen asuinitilat /tulentie . Samoin Pappilan ulkorakennuksen huoltoliittymä . Pappilan pellolle tehdyt erillisomakotitalojen sekä Pappilan tonttiliittymät ovat Kirkkotieltä.

Kirkkotie alkaa Koskenmäeltä idyllisenä kyläraittina ja kulkee kapeana reunoiltaan kivettynä asfalttitienä ja jalankuluväylä on autoväylässä kiinni. Keudan kohdalla, jossa Kirkkotie tie kääntyy jyrkästi vasemmalle ja jatkaa kulkuaan kohden Krapia, vastaava jalankuluväylä puuttuu. Tie kulkee alkuperäisen pohjan mukaisesti mutkitellen ja mäkitöyssyjä myötäillen. Tietä ei voida leventää eikä sen mutkia suoristaa, mäkiä madaltaa vaan on tehtävä muuta.

Osa historiallisesti merkittävistä asuinrakennuksista Ala- Kottu) on välittömästi tiessä kiinni. Tie ei kestä suurta autoliikennettä ja lisäkuormitusta ilman että sitä käyttävien henkilöiden turvallisuus vaarantuu. Kirkkotiehen on tonttiliittymät yksityisistä rakennuksista 5 liittymää vasemmalla puolella ja n. 10 liittymää oikealta puolella.

Tieltä on tieliittymät mm, Pappilanrantaan, Tuuskotoon, viljelypalstoille, Koivukujalle, GOLF-klubille, Gustavelund (yksityistie), Krapille ja Rantatielle kevyen liikenteen väylä, väliaikaiselle viipalekoululle, musiikkiopistolle sekä kierrätyspisteelle sekä alikulku risteyksen itäpuolelle, Tuusulan koulukampus ja Kerava, Järvenpää kevyen liikenteen väylät.

Tuusukodon asemakaavasuunnitelmien mukaan erilaisissa malleissa on esitetty huomattavaa lisärakentamista Tuuskodon / Golfkentän alueella. Omakotitaloissa , eri kokoisissa perhekunnissa on 1-2 autoa /perhe. Työaika ja työajat reivät asetu enää ma-pe 06-18 vaan etätöyön luonteen mukaan erilaista liikkumista ja ajoa on pitkin päivää. Tämä lisää sekä kevyen liikenteen, autoilijoiden että erilaisten kulkuvälineiden käyttöä ja toimivaa julkisen liikenteen pysäkkisijoittelua.

Tulevissa suunnitelmissa tulee huomioida tien käytettävyys ja sen historiallinen ilme. Rajoituksia, jotka kaventavat autojen liikkumista esim. vuorotteluväylän käyttö ei näin vilkasliikenteisellä tiellä toimi. Kirkkotien alkupään mukainen kapea kevyen liikenteen väylä lienee mahdollista jatkaa aina Golf- klubille menevään kevyenliikenteen väylään/ tiehen ja/tai valoristeykseen asti. Olisi tärkeää että olisi mahdollista vaivatta kulkea Kirkkotietä pitkin Krapin kautta Rantatielle .Autoilla tulee voida kulkea sujuvasti omaa kaistaa. Nopeusrajoituksin ja vastaavalla tavalla hidasteita käyttämällä kuin niitä on käytetty Kirkkotien alkupäässä. Läpikulkuliikennettä tulisi ohjata enemmänkin liikenneympyrän kautta kuin Keudan risteyksen kautta ulos. Ohjaus siten, että autoilijat kokevat sen helpommaksi väyläksi.

Esitys jossa liikenneympyrässä ei olisi liittymää yhteyttä Kirkkotielle ei vastaa suunnitelmia alueen vetovoimaisuuden ja asiakas- ja asukasmäärien liikkumisen lisääntymisestä ja sujuvista liikennejärjestelyistä.

Bussipysäkille tulisi päästä kevyeen liikenteen väylää pitkin esim etelään menevälle bussipysäkille. Kevyen liikenteen väylän jatkaminen Kirkkotielle Keudan risteyksestä Golf-klubille lisää tietä käyttävien jalankulijoiden ja myös vanhempien pyöräilijöiden turvallisuutta. Kilpapyöräilijät ajavat ajoradalla edelleen.

Esitän myös että Keudan risteystä(ympyrä siihen , tai valot) siirretään kohden paikkaa, jossa nyt kääntyvä bussit Mahlamäentieltä, alla alikulku Mahlamäentieltä ja näin nykyinen liittymä vähenee Järvenpääntiessä

Esityksiä

- 1) Pappilankuja säilyy ns hiekkatienä maisemallisista syistä. Kuten Kirkkotiekin on sekä kevyen liikenteen että ajoneuvojen käytössä. Järvenpääntieltä /tielle sallitaan nykykäytäntö ja kääntyminen sekä vas että oikealle. Pappilankujan kohdalle tehdään Järvenpääntiehen ryhmittymiskaistat ja liikenteenjakaajat ja suojatie korokkeineen. Tämä parantaa joukkoliikennettä käyttävien turvallista liikkumista ja alentaa nopeuksia. Ratkaisu tukee myös mahdollista kiinteistöjen liiketoimintaa, tekee tonteille kääntymisen turvallisemmaksi , lisää julkisen liikenteen helppokäyttöisyyttä ja vähentää pöly ja melukuormitusta Pappilankujan Kirkkotien puoleisten erillisomakotitaloille. kts.kuvat
- 2) Yksi suunnitelmissa esitetty malli on, että Pappilankuja suljetaan ja ainoastaan tonteille ajo sallitaan Kirkkotieltä. Tämä siirtäisi kaiken Pappilankujalle kiinteistöihin kohdistuvan liikenteen Pappilankujalle. Pappilankujalta on huono näkyvyys kääntyessä Hyrylään tai äärettömän heikko näkyvyys kääntyessä Krapilta päin tullessa Pappilankujalle. Turvallisuutta voisi parantaa jos ohjeistetaan , että Kirkkotieltä pohjoisesta ei saa kääntyä vas Pappilankujalle . Syy vaarallisuus ja lisääntyvä moninainen liikenne, huono näkyvyys ja tai Pappilankujalta ei saa kääntyä vas Kirkkotielle. Syy vaarallisuus. Lisääntyvä moninainen liikenne, huono näkyvyys.
- 3) Järvenpääntien linjausta siirretään lähemmäs kevyen liikenteen väylää näin saadaan kaupunkimaisuutta ja tarvittavaa tilaa ryhmittymiskaistoille. Vahvistaa kaupunkimaisuutta ja tuo selkeyttä ja yhdenmukaisuutta uudelle alueelle. Samalla tukee tulevan liikenneympyrän sijoittamista enemmän bensa-aseman suuntaan.
- 4) Pappilankujan puoleisella alueella on asennettu 2012 Fortum kaukolämpöputket , jotka myötäilevät tien 145 linjausta.Tien vieressä on myös 8 m korkea kuusiaita, joka toimii pöly ja osin meluesteenä kiinteistölle. Tämän vuoksi tien linjaaminen nykyistä enemmän lähemmäs kevyenliikenteen väylää.

5) Mailapojantien kohdalle ryhmittymiskaistat ja koroke jonka yhteydessä suojatie. Mahdollistaa turvallisen tien ylityksen ja siirtymisen kevyen liikenteen väylältä toiselle. Pysäkilta suojatie kevyen liikenteen väylälle

6) Järvenpään tieltä Rantatielle kääntymiseen ryhmittymiskaistat . Krapin P-paikalta Ateljeen

kohdalla ainoastaan ajo sallittu 145- tielle. Tonttatie yksisuuntainen. Syy turvallisuus ja rytmittää ajamista, alentaa nopeuksia.

7) Ateljeen kohdalla olevan alikulun kautta mahdollisuus siirtyä koulun puoleiselle kevyen liikenteen väylälle, joka jatkuu Keravalle- r-asema asti. Turvallisuus, sujuvuus

8) Liikenneympyrä viisisakarainen. Yksi sakara Kirkkotielle , muut Hyrylä, Jpää, Kerava, Ohitustie, Liikenteen sujuvuus, turvallisuus, alentaa nopeuksia, ei joutokäyntiä

9) Tuusulan koulukampukselta liikennettä voisi ohjata osin Mahlamäentien kautta Kullon tielle /Keudan liikenneympyrään, Vähennetään purkuruuhkia koulukeskukseensa

Alueella on toteutettu lukuisia suunnitelmia ja muutoksia, joiden ohjeistuksen mukaan olen tehnyt oman esitykseni. Suunnitelmien keskeisiä kohtia alla;

Lähdetiedot;

Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle. Tässä keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä.

Tuuskodon asemakaavan muutosalue sijoittuu entisen palvelukeskus Tuuskodon alueelle ja ympäristöön. Asemakaavan muutostyön tavoitteena on tutkia Palvelutalo Tuuskodon hoivatoiminnasta vapautuville tiloille uutta käyttöä. Lisäksi tavoitteena on selvittää alueen suojele- ja virkistystarpeet sekä täydennysrakentamismahdollisuudet. Kaavatyön yhteydessä selvitetään myös meluntorjuntatarve.

Suunnittelualue sijoittuu Tuusulan keskuksen Hyrylän kunnanosaan, noin 2 km keskuksesta koilliseen. Alue rajautuu idässä Järvenpääntien ja lännessä Tuusulanjärven, pohjoisessa golfkenttään ja etelässä asuinkortteleihin. Kirkkotie kulkee suunnittelualueen läpi.

Suunnittelualue kattaa korttelit 36029 – 36033 sekä näihin rajoittuvia katu-, puisto- ja virkistysalueita. Suunnittelualue on pääosin rakennettu. Alueella sijaitsevat Tuuskodon palvelutalo ja kaksi virkailijataloa, Tuusulan vanha kunnantalo, Tuusulan seurakunnan Pappila sekä useita erillispientaloja . Suunnittelualue on osa Rky-2009 Tuusulan Rantatien valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on tutkia Palvelutalo Tuuskodon hoivatoiminnasta vapautuville tiloille uutta käyttöä. Lisäksi tavoitteena on selvittää

KKL. 5.6.2024

alueen suojele- ja virkistystarpeet sekä täydennysrakentamismahdollisuudet. Kaavatyön yhteydessä selvitetään myös meluntorjuntatarve. Maanomistajien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella tavoitteina on noussut esiin mm. -

rakennusalojen sekä - rakennusoikeuksien tarkistaminen, - tutkia mahdollisuuksia kortteli- ja tontinrajamuutoksiin, - tutkia mahdollisuutta uusien tonttiliittymien muodostamiseen

Yleisuunnitelma toimii asemakaavojen selvitysaineistoina.

Kiinteistöni kuuluu Kirkonseutu ja kunnantalonseutu –asemakaava (kaava numero 66. Kv 12.11.1979 § 261). Asemakaavan muutosalueeseen kuuluvat kortteli 36029 kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue (YK²), kortteli 36030 erillisten pientalojen korttelialue (AO-13), kortteli 36031 yleisten rakennusten korttelialue (Y), osa korttelista 36033 erillisten pientalojen korttelialue (AO-13), sekä viheralueita (Latoperkionpuisto, Kunnantalon puisto ja osa puistoista Kotorannan puisto ja Carl Asregrenin puisto) että katualuetta (Kotorannankuja, Pappilankuja ja osa Kirkkotiestä).







Mielipide 10. 30.6.2023 Mattilan alueen asukasyhdistys ry

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa pyydämme huomioimaan seuraavia asioita.

Tuusulantien (mt 11610) tiealue on tarkoitus muuttaa katumaisemmaksi. Suunnitelmia tulisi nyt katsoa nimenomaan koululaisten turvallisuuden kannalta ja sen takaamiseksi. Suurena ongelmana on, että koululaiset eivät käytä koulun kohdalla olevaa Tuusulantien alitusta riittävästi. Opettajien ja vanhempien pyynnöistä huolimatta, lapset kulkevat kaveriporukoissa Tuusulantietä pitkin ja ylittävät Tuusulantien Suotien risteyksessä. Suunnittelussa tulisi mahdollisuuksien mukaan "pakottaa" koululaisten käyttämään Tuusulantien alikulkua tai keksiä jokin muu ratkaisu, kuten vilkkuvalot suojatielle, turvallisen koulutien takaamiseksi.

Ajoneuvoliikenteen Tuusulantiellä on arvioitu olevan noin 9400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suurin osa autoilijoista noudattaa kohtuullista nopeutta. Osa ajaa lievää tai huomattavaa ylinopeutta, ja päivittäin näkyy "älyttömiä" ohituksia. Lasten turvallisuuden osalta ongelmana on liian kovat nopeudet ja "älyttömät" ohitukset. Älyttömät ohitukset voidaan välttää rakentamalla keskikaista koulun kohdalta Suotielle (tai Saksantielle) saakka. Toinen vaihtoehto olisi liikenneympeyrä kohtaan Suotie-Tuusulantie- Mattila II:n uusi kokoojakatu. Nopeuksien alentaminen tapahtuu parhaiten Tuusulantien kavennuksilla tai kiertoliittymällä, jossa Mattila II ja Suotien liittymät yhdistyisivät. Siihen liittyisivät Mattila II kokoojakadun ja Suotien jalankulku ja pyöräliikenne sekä mahdollisesti koulun liikuntapaikkojen huoltoliikenne. Ajoneuvoliikenne täytyy kuitenkin olla sujuvaa. Nopeuksien alentaminen liikennemerkkein emme näe parhaimmaksi mahdollisuudeksi. Koulun rakentamisen aikaan nopeusrajoitus oli alennettu 40 km tunnissa, jolla ei ollut mitään vaikutusta.

Kyseenalaistamme itäiseltä ohikulkutieltä Mattilan alueelle Suopurontien jatkeeksi kaavoitetun liittymän tarpeellisuuden. Tuusulantie toimii varmasti vastaisuudessakin, jos ohitustie joskus toteutuu, riittävänä reittinä Keravan

suuntaan. Läpiajoliikennettä Keravalle ei voida millään estää, mikäli liittymä toteutetaan. Ei ole olemassa keinoja, millä läpiajoliikenne estettäisiin. Mikäli liittymää ajatellaan tarpeelliseksi joukkoliikenteelle, niin tässä kohtaa suunnitelmat ovat hyvin optimistisia joukkoliikenteen osalta. Olisi suotavaa saada Tuusulaan ensin toimiva joukkoliikenne ennen kuin rakennetaan teitä pelkästään sitä varten. Kohta, johon liittymä ohitustieltä on kaavoitettu, on erittäin tiiviisti asutettua aluetta. Emme näe, että Suopurontietä on varaa leventää liikennemäärien kasvulle sopivaksi ilman, että tästä koituisi kohtuutonta häiriötä alueen asukkaille. Talojen perustukset ovat varmasti vaarassa, jos Suopurontien liikenne määrät kasvavat, sillä talot ovat lähellä tietä. Lisäksi risteymä Suopurontie – Multatie – Suotie on keskeinen koululaisten kulkureitti, joten liittymä ohitustielle tästä kohtaa vaatisi hyvää suunnittelua, jotta koulutie ei muutu vaaralliseksi. Mielestämme liittymä Suopurontieltä ohitustielle rikkoo myöskin tärkeän viheralueen, metsän, joka on tällä hetkellä ja kaavassakin todettu tärkeäksi virkistysalueeksi.

Kevyenliikenteenyhteys Mattilasta Tuusulan keskusta ei ole tällä hetkellä houkutteleva eli sujuva ja turvallinen. Suopurontien liittymän tilalle olisi asukkaiden toiveesta suotavaa rakentaa nopea ja turvallinen pyöräilyn laatukäytävä – MATTILANBAANA. Kevyenliikenteenväylä kulkisi Suopurontien päästä metsän läpi Puustellinmetsän ja Rykmentinpuiston kautta aina urheilukeskukseen asti. MATTILANBAANA vähentäisi liikkumisen eriarvoisuutta helpottamalla lasten, nuorten ja vanhusten omatoimista liikkumista esteettömällä ja turvallisella väylällä. Se olisi nopea, turvallinen ja lyhyempi pyöräilyreitti Mattilasta Tuusulan keskukseen. Baanan myötä muun muassa Tuusulan seurakuntakeskus, kirjasto, uimahalli ja urheilukeskuksen palvelut olisivat helposti saavutettavissa myös Mattilalaisille sekä Keravalaisille (Kilta, Sompio). Bonuksena MATTILANBAANAn myötä Suopurontien jatkeena alkava metsäalue säilyisi tärkeänä viheralueena. Baanaa ympäröivä metsä tulisi samalla siistittyä puistomaiseksi ulkoilualueeksi ja parannettua asukkaiden virkistyskäyttöön.

Mielipide 11. 30.6.2023

Mielipide Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

VAATIMUKSET

xxxxxxxxx kunnioittavasti pyytävät, että Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa arvioidaan Tuusulan itäväylän jatkeen tarpeellisuutta ottaen huomioon erityisesti tiehankkeen vaikutukset Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisiin arvoihin sekä kulttuurimaisema-alueeseen.

PERUSTEET

1 Asian tausta

Tuusulan kunta on julkaissut osallistumis- ja arviointisuunnitelman ("OAS") koskien Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa. OAS:n mukainen alueen rajausta on alustava ja se tarkentuu yleissuunnitelman edetessä. Suunnittelualue sijoittuu Tuusulantien, Järvenpääntien (mt 146), Kulloontien (mt 148) sekä Tuusulan ja Keravan kuntarajan rajaamalle alueelle, painottuen tulevan

kokooja- ja pääkatuverkon ympäristöön. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 250 ha.

Työ liittyy Koillis-Hyrylän tulevaan kehittämiseen, Mattila II -asemakaavan laadintaan sekä Tuuskodon asemakaavamuutokseen. Yleissuunnittelutyön ensisijaisena tavoitteena on tuottaa tietoa alueen asemakaavoitusta varten. Koska Koillis-Hyrylän alue on laaja kokonaisuus, se tulee muodostumaan

useammasta asemakaava-alueesta. Yleissuunnitelman päivityksessä on tarkoitus ottaa kantaa alueen kehittämisen kannalta keskeisiin teemoihin, joita ovat katujen yleissuunnitelma, itäväylän jatkeen linjaus, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, rakennettavuusselvitys, hulevesi- ja kuivatussuunnittelu ja melu.

Suunnittelun tavoitteiden mukaan työn tavoite on laatia liikenteen yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle ja Mattila II kaava-alueen kaikelle katuverkolle. Mattila II -kaava-alueella tehdään myös tarkemmat liikennesuunnitelmat ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma. Koko alueelta tehdään jalankulun ja pyöräilyn yleissuunnitelma, jossa keskeistä on turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä laadukkaat ja sujuvat yhteydet Keravan asemalle, Hyrylän keskustaan sekä Rykmentinpuiston kautta Tuusulan urheilukeskukselle. Tuusulan itäisen ohikulkutien jatkeen linjaus selvitetään ja ratkaistaan, miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä selvitetään sen vaikutukset ympäristöön ja muuhun liikenneverkkoon. Myös mahdollisen Suopurontien jatkeen linjauksen vaikutukset selvitetään. Itäisen ohikulkutien jatkeen tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Tarkoituksena on, että yleissuunnitelmaa voidaan käyttää apuna kaavoituksessa ja kunnallistekniikan suunnittelussa. Yleissuunnitelma ei ole kaava, eikä sillä ole oikeusvaikutuksia. Yleissuunnitelman hyväksymisestä ei myöskään voi valittaa, vaan se toimii laadittavien asemakaavojen selvitysaineistona. Yleissuunnitelma on luonteeltaan yleispiirteinen ja selvityksenomainen. Yleissuunnitteluvaiheen jälkeen suunnittelua tarkennetaan asemakaavoituksella.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä 25.5.–30.6.2023. Kirjalliset mielipiteet on pyydetty toimittamaan 30.6.2023 mennessä. Mielipiteen antajat antavat tällä kirjelmällä mielipiteensä OAS:n johdosta.

2 Mielipide

2.1 Hyrylän ohikulkutien yleissuunnitelma vuodelta 2011

Korkein hallinto-oikeus päätöksessään 15.1.2013, taltio 176 ja Helsingin hallinto-oikeus päätöksessään 15.4.2011, nro 11/0366/5, ovat käsitelleet Hyrylän itäisen ohikulkutien (maantie 145 Mäyräkorpi-Kirkonkylä) linjausta hankkeen yleissuunnitelman yhteydessä. Liikennevirasto on hyväksynyt yleis-suunnitelman 12.2.2010. Hallinto-oikeus on silloin perusteluissaan viitannut yleissuunnitelman kohtaan 7 (Hankkeen kehityspolku) ja todennut, että ohikulkutiehanketta on suunnitelman mukaan jatkossa tarkasteltava laajempaan kokonaisuutena, Tuusulan itäväylän eteläpäästä aina Järvenpäähän asti. Laajemman kokonaisuuden huomioon ottaminen liittyy siihen, että ohikulkutien jatkeen vaarana on, että Tuusulan Rantatien ympäristössä liikenne lisääntyy ja alueelle ohjautuu täysin uutta ohikulkutieliikennettä.

Nyt jatkosuunnittelun yhteydessä onkin kiinnitettävä erityistä huomiota ohikulkutiehankkeeseen kokonaisuutena ja siihen, mihin uuden tielinjan rakentaminen johtaa. Uuden tielinjan rakentaminen, vaikkakin aluksi kapeampana tienä, johtaa helposti siihen, että liikenteen lisääntytyä uuden tien takia, tulee tarve laajentaa alun perin yksikaistainen katu kaksikaistaiseksi ohikulkutieksi. Liikenteen lisääminen Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisessa ympäristössä tuhoaa väistämättä alueen kulttuurihistoriallista arvoa.

Nähtävillä olevan suunnitelman mukaan on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä. Tämä on asianmukainen tavoite. Tavoitteen toteutuminen edellyttää, että suunnitelmassa esitettyä itäisen ohikulkutien jatketta ei toteuteta siten, että liikenne ohjataan Järvenpääntielle Tuusulan Rantatien läheisyydessä.

Jotta Hyrylän keskustan liikennettä saataisiin vähenemään, on ohikulkuliikenne suunnattava pääväylille, kuten VT 3 ja VT 4. Valtateiden välistä liikennettä varten on kehitettävä Kehä IV ja Kehä V tyyppisiä linjauksia, sen sijaan, että Tuusulan Rantatien ympäristöön ja Kirkonkylään ohjataan lisää läpiajoliikennettä.

2.2 Saksan tilan sijoittuminen selvitysalueelle

Kuten OAS:ssa on todettu, yleissuunnitelmaa on tarkoitus käyttää apuna kaavoituksessa ja kunnallistekniikan suunnittelussa. Kyseessä ei kuitenkaan ole maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999, ”MRL”) tarkoitettu kaava, eikä sillä ole oikeusvaikutuksia. Kyse on siten vuorovaikutusta kaavaa valmisteltaessa koskevan MRL 62 §:n toteuttamisesta, jonka mukaan kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehdoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

OAS:n kohdassa ”Suunnittelun tavoitteet” on tunnistettu oleelliset tarkasteltavat kohdat, joista yksi on Järvenpääntien–Tuusulantien liittymävaihtoehdot. OAS:n mukaan suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle, ja suunnittelutyössä keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä.

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman OAS:ia on esitelty asukasillassa 6.6.2023. Asukasillassa esiteltyjen Itäväylän jatkeen sekä Järvenpääntien ja Tuusulantien risteyksen tutkittavia vaihtoehtoja koskevissa kuvissa VE A, VE B, VE C ja VE D on kaikissa esitelty erilaisia vaihtoehdot, joissa Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalueelta johdetaan uusi tieyhteys, joka kulkee luoteis-kaakkois-suunnassa kohti Tuusulan itäväylää. Esitetyt vaihtoehdot ovat keskenään hyvin samanlaisia ja kaikissa liikenne ohjautuisi välittömästi Saksan tilan eteläpuolelle, jolloin kulttuurihistoriallisesti merkittävä Saksan tila jää teiden väliin, lähes teiden ympäröimäksi.

Mielipiteen antajat omistavat tilan Saksa, kiinteistötunnus 858-405-1-160, joka sijaitsee Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalueella Tuusulantien eteläpuolella. Tuusulan itäisen ohikulkutien jatkeen linjauksella on siten olennainen merkitys mielipiteen antajien kiinteistön käyttöön, asumiseen ja muihin oloihin. Lisäksi

Saksan tilan päärakennus ja talouskeskus 1800-luvun luhtiaittoineen, pihapiireineen, puistoineen ja lähipeltoineen kuuluvat Tuusulan kunnan kulttuurihistoriallisiin arvokohteisiin. Esitetyissä Itäväylän jatkeen sekä Järvepääntien ja Tuusulantien risteyksen tutkittavissa vaihtoehtoisissa Saksan tila jää nykyisen Tuusulantien ja uuden ohikulkutien väliin. Tällä tavoin sijoittuen uusi ohikulkutie tulisi merkittävästi muuttamaan historiallisen Saksan tilan ympäristöä ja vaikuttamaan sen kulttuuri- ja maisema-arvojen säilymiseen. Saksan tila tulisi menettämään historiallisen arvonsa, koska tila menettäisi sille ominaisen peltoympäristön ja jäisi kokonaisuudessaan teiden melualueelle.

2.3 Alueen tämänhetkinen kaavatilanne

Voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä 13.3.2023 Tuusulanjärvi sekä sen länsipuoli ja itäranta on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Saksan tila on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi.

Alueella on voimassa Tuusulan kunnan Hyrylän laajentumissuunnat (HYLA) - osayleiskaava, joka on hyväksytty osayleiskaavamerkintöjen ja -määräysten mukaan MRL 45 §:n mukaisesti oikeusvaikutuksettomana teiden, katujen, risteyksien ja reittien osalta. Osayleiskaava koskee niitä alueita, joilla on käyttötarkoituksmerkintä tai muu alueen käyttöä ohjaava merkintä. Saksan tilalle on osoitettu osayleiskaavassa kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus/rakennukset (sr(15)), jota koskevan kaavamääräyksen mukaan mm. rakennusta ei saa purkaa, ja rakennuksessa tehtävät korjaus- ja muutostyöt on tehtävä niin, ettei sen kulttuurihistoriallinen arvo vaarannu. Nyt suunnittelun yhteydessä onkin arvioitava hankkeen vaikutukset Saksan tilan kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin rakennuksiin.

Tuusulan kunnanvaltuusto on hyväksynyt Tuusulan yleiskaavan 2040 kokouksessaan 14.11.2022 § 133, joka korvaa Hyrylän laajentumissuunnat - osayleiskaavan. Kaava ei ole vielä lainvoimainen. Tuusulan yleiskaavassa 2040 on osoitettu Järvepääntien ja Tuusulantien risteyksestä kohti Tuusulan itäväylää paikallinen liikenteen yhteystarve, joka osoittaa Tuusulan itäväylän jatkeen suunnitellun linjauksen. Merkintää koskevan kaavamääräyksen mukaan merkinnällä osoitetaan paikalliseen maankäyttöön liittyvä yhteystarve. Yhteystarpeen sijainti, toteuttamismahdollisuudet ja -tavat tutkitaan tarkemmilla selvityksillä. Mielipiteen antajat toteavat ensinnäkin, että yleiskaava ei ole lainvoimainen ja ainoastaan lainvoimainen yleiskaava voi olla MRL 42 §:n mukaisesti olla ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Toiseksi Tuusulan yleiskaavassa, vaikka se olisikin lainvoimainen, todetaan, että yhteystarpeen sijainti, toteuttamismahdollisuudet ja -tavat tutkitaan tarkemmilla selvityksillä. Yhteystarpeen sijaintia harkittaessa onkin otettava huomioon Saksan tilan ja Tuusulan Rantatien kulttuurihistorialliset arvot ja ohjattava liikenne pääväyliä myöten muualle kuin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaille alueille.

2.4 Alueen merkittävät kulttuurihistorialliset arvot sekä maisema-arvot

MRL 24 §:n mukaan maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

Tuusulanjärven itärannalle sijoittuva Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY. Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema rajautuu järven itärannan puolelta pääosin Järvenpääntiehen. Teriojan ja Lepolan alueella myös Järvenpääntie sisältyy Tuusulan Rantatien kulttuurimaisemaan. Museoviraston verkkosivujen mukaan Tuusulan Rantatiehen sitoutuvassa laajassa kokonaisuudessa keskeisen osan kulttuurimaisemaa muodostavat kansallisesti, rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät 1900-luvun alun taiteilijahuvilat sekä itse-näisen Suomen alkuvaiheen maa- ja kotitalouden sekä sotilaskoulutuksen oppilaitokset. Rantatie on vuosisatoja vanha tie, jonka hyvin säilynyt osa, kolmen kilometrin pituinen Tuusulanjärven rantaa seuraileva paikallistie, on tiehallinnon museotie.1 Vaikka RKY-kohteeseen kuulumisella ei ole itsessään välittömiä oikeusvaikutuksia, tulee tämä ottaa huomioon MRL 24 §:n mukaisesti alueiden käytön suunnittelussa.

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa koske-valla kunnan verkkosivuilla on liitetty OAS:n lisäksi muuta aineistoa, johon sisältyy mm. ”Viher- ja virkistysverkon kehittäminen 2021” -niminen 21.12.2021 päivätty asiakirja. Asiakirjan sivulla 59 esitetyssä Tuusulan maisema-arvot -kartassa Tuusulanjärvi sekä järven länsipuoli ja itäpuolinen rantaviivan ympäristö on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi maisema-alueeksi. Järven itäpuolella rannan myötäisesti on lisäksi RKY-kohde (rakennettu kulttuuriympäristö), useita muita kulttuuriperintökohteita, kiinteä mui-naisjäännös sekä museotie. Asiakirjan sivulla 60 todetaan kohdassa 3.7.3 Kulttuurihistoria seuraavaa (korostus lisätty): ”Kulttuurihistoria on keskeinen osa Tuusulaa ja sillä on tärkeä osa alueen identiteetin muodostumisessa. Tuusulan tunnetut historialliset paikat ovat sekä kansainvälisten matkailijoiden että päiväretkelijöiden suosimia kohteita. Monet Rantatien nähtävyydet ovat suosittuja ajanvietepaikkoja paikallisille asukkaille. Rantatie toimii myös lukuisien kulttuuritapahtumien näyttämönä.”

Aineistossa on lisäksi ”Kulttuurimaisema ja rakennuskanta, Hyrylän taajama ympäristöineen, osa 2/8” -niminen selvitys. Selvityksen kohdassa II. Hyrylän taajama sivulla 14 olevassa kartassa Tuusulanjärvi ranta-alueineen on osoitettu maaseudun kulttuurimaisema-alueeksi. Alueen itäpuolelle sijoittuu useita rakennetuksi kulttuurialueeksi osoitettuja alueita, joihin mm. Kirkonkylän Saksa kuuluu. Lisäksi Saksan tilan alueelle on osoitettu useampi rakennettua kulttuurialuetta täydentävä rakennus tai rakennelma. Tuusulanjärven itäpuolinen alue on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi RKY-kohteeksi 2009 (Museovirasto).

Esitettyjen tievaihtoehtojen vaikutusalueella sijaitsee myös useita yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, kuten myös Museoviraston RKY-kohdesivulta ilmenee. Tuusulan Rantatien alueella sijaitsevat kulttuurihenkilöiden kuten Jean Sibeliuksen, Juhani Ahon, Venny Soldan-Brofeldtin, Eero Järnefeltin, Pekka Halosen, J. H. Erkon ja Martta Wendelinin kodit, Eino Leinon kesämökki ja Aleksis Kiven kuolinmökki sekä Sibelius Akatemian kurssikeskus. Hanke sivuaa siten valtakunnallisesti merkittävää Tuusulanjärven

kulttuuriympäristökokonaisuutta. Mielenpiteen antajat katsovat, että tiehankkeen vaikutukset alueen merkittäviin kulttuurihistoriallisiin arvoihin tulee arvioida.

OAS:n selvitysalue rajautuu osin Tuusulan Rantatien kulttuurimaiseman alueelle. Mikäli nyt tehtävät selvitykset johtavat jonkin asukasillassa tai OAS:n yleispiirteisessä kartassa ("Ohjeellinen kokooja-/pää- katuverkko (kaikki punaiset viivat katuja), sekä oleelliset tarkasteltavat kohdat") esitetyn vaihtoehdon mukaisen tieyhteyden toteuttamiseen, tulisi tien rakentaminen meluvalleineen ja -seinineen heikentämään alueen maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja muuttamalla Tuusulan Rantatien ympäristön. Liikennemäärät tulisivat todennäköisesti kasvamaan huomattavasti tiehankkeen seurauksena Järvenpääntiellä, joka sijaitsee Tuusulan Rantatien välittömässä läheisyydessä. Hankkeen seurauksena nykyistä Tuusulan itäväylää pitäisi todennäköisesti leventää, ja samanlaisia parannustarpeita kohdistuisi myös Järvenpääntiehen. Järvenpääntien leventäminen vaikuttaisi välillisesti myös Tuusulan Rantatien ja Tuusulanjärven rannan ympäristöön. Hankkeen myötä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen vaalimisen mahdollisuudet heikentyvät entisestään.

Mielenpiteen antajat korostavat, että yleissuunnitelmaa ja kaavaa laadittaessa on varmistettava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Lisääntyvän liikenteen ohjaaminen Tuusulan Rantatien alueelle ei edistä kulttuuriympäristön arvojen säilyttämistä, minkä takia suunnittelussa on selvitettävä vaihtoehtoja liikenteen ohjaamiselle muualle kuin Tuusulan Rantatielle.

2.5 Vaikutukset historialliseen Saksan tilaan

Edellä esitettyjen selvitysten lisäksi Tuusulan kunnan verkkosivuilla on "Kulttuurimaisema ja rakennuskanta, Tuusulan Rantatie, osa 3/8" -niminen selvitys, jonka sivulta 79 alkaen on käsitelty Saksan tilaa. Kuten selvityksessä olevasta karttakuvasta ilmenee, Saksan tila on osoitettu rakennetuksi kulttuurialueeksi. Lisäksi tilalla ja sen vanhassa pihapiirissä sijaitsee rakennuskulttuurikohde ja useita rakennettua kulttuurialuetta täydentäviä rakennuksia tai rakennelmia.

1800-luvulta peräisin oleva Saksan tila ja sillä oleva päärakennus (Aleksis Kiven hautajaistalo) tulisivat esitettyjen vaihtoehtojen mukaisessa tilanteessa jäämään uuden tieyhteyden ja nykyisen Tuusulantien väliselle alueelle ja näin ollen kokonaisuudessaan teiden melualueille. Hankkeesta seuraisi liikenne-määrien todennäköinen kasvu sekä tästä seuraavia meluvaikutuksia. Rakennettava uusi tieyhteys todennäköisine meluaitoineen johtaisi siihen, että Saksan tilaa ympäröivä avoin peltoympäristö menetetään. Tämä heikentäisi merkittävästi paitsi tilan elinoloja ja viihtyvyyttä myös tilan historiallisia arvoja. Mielenpiteen antajat huomauttavat, että Saksan tila sijaitsee muuta maastoa korkeammalla mäellä, jolloin myös melun kulkeutumista tilan pihapiiriin on hankala estää. Risteysalueella sijaitsee myös muita herkkiä kohteita, kuten Tuusulanjärven kampus, jossa toimii suomen- ja ruotsinkielinen koulu ja päiväkot.

Yleissuunnitelma ei määrää ohikulkutien/tai kadun sijaintia, vaan sijoituspaikka ja ylipäätään tieyhteyden tarpeellisuus on jätetty myöhemmän suunnittelun varaan. Nyt suunnitelmia tehtäessä onkin selvitettävä erityisesti, miten lisääntyvä liikenne

saadaan pois kulttuurihistorialliselta Tuusulan Rantatien alueelta ja miten Saksan tila pystytään säilyttämään osana kulttuurihistoriallista Tuusulan Rantatietä.

2.6 Luonnonsuojelualan huomioon ottaminen

Saksan tilan pohjoisreunalla Tuusulantien varressa on yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA, Saksan pihapuisto), joka on rauhoitettu luonnonsuojelulain mukaisella rajauspäätöksellä vuonna 1987. Alue on 85 metriä pitkä Tuusulantien suunnassa ja ulottuu noin 17 metriä Saksan tilan alueelle. Saksan tilalle on osoitettu myös voimassa olevassa Hyrylän laajentumissuunnat (HYLA) -osayleiskaavassa luonnonsuojelualue (SL-1). Alue on kaavamerkinnän mukaan rauhoitettu luonnonsuojelulain nojalla.

Tuusulan kunnanvaltuusto on hyväksynyt Tuusulan yleiskaavan 2040 kokouksessaan 14.11.2022, joka on toistaiseksi lainvoimaa vailla. Myös Tuusulan yleiskaavassa 2040 Saksan tilalle on osoitettu alueen osa, joka on paikallisesti luonnonsuojelullisesti arvokas. Alue on osoitettu viisikulmaisella kohdemerkinnällä, joka osoittaa alle hehtaarin kokoiset alueet. Merkinnällä osoitetaan kaavamääräyksen mukaan paikallisesti luonnonsuojelullisesti erityisen arvokkaat alueet.

Tuusulan itäväylän jatkeen linjauksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon hankkeen vaikutukset Saksan tilalla sijaitsevaan luonnonsuojelualueeseen.

2.7 Lopuksi

Tuusulan Rantatien kulttuurihistorialliselle alueelle ei tule ohjata lisää liikennettä. Kaikki lisääntyvä liikenne onkin ohjattava selkeästi suurempia liikennemääriä vetäville pääväylille. Tuusulantie liittyy jo Järvenpääntiehen eikä uusien tielinjausten suunnittelu ole tarpeen, koska niiden toteuttaminen väistä-mättä heikentää Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallista arvoa.

Suunnittelussa on arvioita laajempaa kokonaisuutta liikennejärjestelyjen osalta. On vaara, että katu -tasaisen ohikulkutien rakentaminen johtaa liikenteen lisääntymiseen ja sen myötä myöhemmin kadun laajentamiseen suuremmaksi väyläksi. Tämän vuoksi on tärkeää, että suunnittelussa arvioidaan liikennemäärät laajempana kokonaisuutena Tuusulan itäväylän eteläpäästä Riihikalliosta aina Järvenpäähän asti, kuten korkein hallinto-oikeus on perustellut jo vuonna 2013.

Mielipiteen esittäjät toteavat vielä, että Tuusulan/Hyrylän ohikulkuliikenne liittyy toisaalta Keravan ja Järvenpään väliseen liikenteeseen sekä Keravalta länteen suuntautuvaan liikenteeseen, joka merkittävältä osalta on raskasta liikennettä. Keravan suunnan liikenne onkin ohjattava pääväyliä myöten VT 3:lle, jolloin laajemman kokonaisuuden huomioon ottaminen tuo esille tarpeen suunnitella ohikulkuliikenne Kehä IV ja Kehä V -tyyppisiä ratkaisuja hyväksi käyttäen. Tuusulan Rantatien seudun ja Kirkonkylän läpiajooon johtavaa liikennettä ei tule ohjata lisää, eikä rakentaa sitä varten uusia väyliä.

Mielipide 12. 30.6.2023

Tuusula-Seura ry esittää lausuntonaan otsikossa mainitusta asiasta seuraavaa:

KKL. 5.6.2024

Kyseistä ohitustietä on suunniteltu useita eri kertoja aina 1970-luvulta alkaen. Pääosin se noudattaa samoja linjoja kuin alusta alkaen. Itse pääteihin ei seuralla ole kotiseutuyhdistyksenä erityistä lausuttavaa.

Sen sijaan vaikein kohta on ohitustien liittyminen Järvenpääntiehen ja se mihin kaikkeen se vaikuttaa Kirkkotien liikenteen osalta. Se on myös osa Kirkkotie-Rantatien kulttuurimaisemaa, joka tulee ottaa huomioon suunnittelussa.

Kunta on tehnyt erilaisia suunnitelmia Tuuskodon alueen kaavoittamisesta asuinalueeksi, jonne tulisi kymmeniä uusia asuntoja, jolloin liikenne Kirkkotien pohjoispäässä lisääntyisi moninkertaiseksi. Jo nykyisellään tie on vilkkaasti liikennöity ja se on etenkin pyöräilijöiden ja kävelijöiden suuressa suosiossa. Koska kyseiselle tieosuudelle ei ole mahdollista tehdä kevyenliikenteen väylää, ei ole enää turvallista kasvattaa liikennemääriä nykyisestään.

Tässä yhteydessä tulee ratkaista myös se, miten tämä Kirkkotien osuus hoidetaan. Siksi on syytä harkita kannattaako Tuuskodon alueelle kaavoittaa huomattavasti lisää asutusta, jos tieyhteys ja liikenne ei toimi.

Ongelmana on myös se, että jos liikenneympyrään voidaan tehdä vain neljä liittymää, niin joku nykyisistä pitää poistaa. Silloin kysymykseen tulee vain Kirkkotien katkaisu, jolloin siitä tulisi pihakatu. Se päättyisi vanhalle kunnantalolle ja jatkuisi kevyenliikenteenväylänä Rantatielle, jota saa käyttää vain kevyt liikenne ja alueen asukkaat. Valitettavasti samalla poistuu yhtenäinen Kirkkotien-Rantatien kulttuurireitti. On ratkaistava myös Keudan kohdalla oleva liittymä Järvenpääntiehen, muutoin asia ei korjaannu.

LIITE Liitteessä sama teksti, kun ylhäällä.

MIELIPIDE KOILLIS-HYRYLÄN KATUALUEIDEN JA KUNNALLISTEKNIIKAN YLEISSUUNNITELMASTAM

Tuusulan itäväylän jatkeen linjausta päätettäessä on täysin mahdollista toteuttaa Mattila II liikenteen ohjaus kokonaan Tuusulan itäväylälle mahdollisine kieroliitymineen. Kokoojaku Tuusulantielle voidaan katkaista. Mattila II -alueen rakentamista varten Tuusulan itäväylän jatke voidaan rakentaa tulevasta Suopuron liittymästä Mahlamäentielle. Myöhemmin se voidaan rakentaa täyteen mittaansa ja rakentaa liittymä Järvenpääntiehen. Itäväylän jatke on kunnan omistama ja hallinnassa oleva katu. Se on suunniteltava kunnan omia tarpeita varten. Toissijaisena läpikulkuliikenne Järvenpäähän. Hyrylän ohitus on tulevaisuudessa mahdollista ohjata Hyrylän länsipuolelta. Tällaisia ehdotuksia tuli esille Tuusulan itäväylän jalketta edellisen kerran suunniteltaessa. Mattila II rakentaminen viivästyy hieman, mutta tässä maailmaantilanteessa se voisi olisi vain hyväksi. Kunta saa tontinmyyntinsä rahat viiveellä. Parempi on aikaansaada kokonaisuudessaan hyvien liikennejärjestelyjen kanssa hyvä kaava, kuin kunnan nopeasti saama raha.

Mattilan nykyiset asukkaat ovat erityisen huolissaan esikouluikäisten ja koululaisten turvallisuudesta. 900 lisäasukkaan tulo aluelle ja Mattila II kokoojakadun liittyminen Tuusulantielle tuo lisää liikennettä ja turvattomuutta Tuusulantietä ylitettäessä. Mattila II kokoojakadun katkaisminen Tuusulantieltä vähentäisi turvattomuutta. Samalla kun Tuusulantien katusuunnitelmaa laaditaan tulisi miettiä ovatko koulun liittymäjärjestelyt ja syöttöliikenne oikein mitoitettut

Tuusulantietä käyttää noin 9400 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista suurin osa käyttää maltillista ajonopetta. Osa ajaa lievää tai huomattavaa ylinopeutta, ja viikottain nakee "älyttömiä" ohituksia jolloin vaaratilanteita syntyy. "Älyttömät" ohitukset voidaan välttää rakentamalla keskikaista koko Tuusulantielle. Nopeuksien alentaminen tapahtuu parhaiten Tuusulantien kavennuksilla tai kiertoliittymillä. Ajonevolikenteen täytyy olla kuitenkin sujuvaa.

Kaavaehdotuksessa ehdotetaan Suotien katkaisemista Tuusulantieltä ja Suotien jatkeen kääntämistä Mattila II kokoojakadulle. Se rakentuisi osaksi peltoaluelle. Pelto on joka kevät tulvan peittämä ja huono maaperä tien pohjaksi. Pellolla on noin kahden metrin savikerros jonka alla on noin 10 metriä liejua. Pohjavesi on muutaman kymmenen senttiä pellon pinnasta. Maaperän soveltuvuus tien rakentamiselle on ennen tielinjauksen suunnittelua selvitettävä, ja onko siellä myös paineellista pohjavettä. On arvioitava myös tieosuuden vaikutukset naapuritonteille. Kaavassa pitää myös huolehtia virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä ja viheralueverkoston jatkuvuudesta. Suotien ohjaaminen Mattila II kokoojakadulle poistaa osan viheralueista. Tien jatkeen rakentamisen taloudellisuus hyötyihin nähden on myös arvioitava. Suotien risteys tulisi säilyttää nykyisellään.

Koulun alueelle on suunniteltu kaksi pallokenttää Suotien risteuksen pohjoispuolelle. Samalla kun Tuusulantien liikennesuunnitelmaa laaditaan tulee pallokenttien yhteydet: huoltoajo, saattoliikenne, jalankulku ja pörätiet suunnitella samalla Tuusulantieltä, Suotieltä ja Mattila II alueelta ja Saksankujalta. Nykyinen Suotien risteys puoltaisi paikkaansa suorien yhteyksien vuoksi Suotieltä, Mattila II alueelta ja Tuusulantieltä Keravalta päin tultaessa.

Vastineet mielipiteissä esitettyihin huomioihin ja kysymyksiin:

Miksi Saksanväylää suunnitellaan?

Hyrylän ohituskadun eli Saksanväylän tavoite on viedä pois ylimääräistä läpiajoliikennettä kasvavasta ja kehittyvästä Hyrylän keskustasta. Hyrylän keskustan liikenteen on ennustettu kasvavan liiaksi ilman läpiajoliikennettä keskustasta ohjaavaa ohitusyhteyttä, Saksanväylää. Katuyhteyttä on suunniteltu jo pitkään ja sen yhteystarve on merkitty myös Tuusulan kunnanvaltuuston hyväksymään Tuusulan yleiskaavaan 2040. Aikaisemmista suunnitelmista poiketen Saksanväylää suunnitellaan nyt kunnan omistamana katuna, jonka aiheuttamat haitat maisemalle ja ympäröivälle asutukselle olisivat vähäisemmät, mutta joka ohjaisi silti riittävän määrän liikennettä pois Hyrylän keskustasta.

Miksi Tuusula rakentaa uutta?

Tuusulan kunnanvaltuuston hyväksymässä Tuusulan yleiskaavassa 2040 Hyrylän taajama-alueen kasvusuunnaksi määriteltiin Hyrylän ja Keravan välinen alue. Tuusula on Suomen vetovoimaisimpia kuntia maan sisäisessä muuttoliikenteessä ja Tuusula näkee sen hyvänä, että kunta houkuttaa uusia asukkaita etenkin PK-seudulta päin. Kunnan kasvu tarkoittaa myös lisääntyvää liikennettä ja sen edellyttämiä ratkaisuja.

Lisääkö Saksanväylä Järvenpääntien liikennettä?

Eri tutkituille Saksanväylän linjausvaihtoehdoille on tehty liikenne-ennusteet vuoden 2040 arvioituihin liikennemääriin perustuen. Liikenne-ennusteiden perusteella Saksanväylän toteuttaminen lisää liikenteen määrää Järvenpääntiellä Tuusulantien liittymästä pohjoiseen joko hyvin vähän tai ei lainkaan, tutkitusta vaihtoehdosta riippuen. Saksanväylää suunnitellaan tavoitteena ohjata nykyistä läpiajoliikennettä pois Hyrylän keskustasta.

Saksanväylän suhde ylempiin kaavatasoihin ylikunnallisiin tavoitteisiin

Saksanväylän yhteystarve on esitetty Tuusulan kunnanvaltuuston hyväksymässä yleiskaavassa 2040.

Tuusulan rantatien ja Saksan tilan alueen kulttuurihistorialliset arvot ja kulttuurimaisema-alue

Eri linjaus- ja risteysvaihtoehtoja tarkastellessa on kiinnitetty huomiota Saksanväylän maisemallisiin vaikutuksiin. Kaavatyön valmistelussa on tunnistettu Saksan tilan arvo maisemallisena kiinnekohtana ja alueen linkittyminen Rantatien alueen kulttuurimaisemaan. Saksanväylää valmistellaankin 1+1-kaistaisena katuna, jonka nopeusrajoitus on alhaisempi ja vaikutus maisemaan vähemmän merkittävä, kuin aiemmin esimerkiksi vuoden 2008 suunnitelmissa tehtiin. Eri Tuusulantien, Saksanväylän ja Järvenpääntien risteysvaihtoehtoja arvioidessa on kiinnitetty huomiota tuusulalaisen maalaismaiseman ominaispiirteiden säilyttämiseen.

Pelto- ja metsäalueiden virkistysarvot

KKL. 5.6.2024

Alueen luontoarvoja on tarkisteltu yleissuunnitelman yhteydessä. Tavoitteena on ollut sijoittaa alueen pääkatuverkosto niin, että tärkeimmät luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät kohteet voidaan välttää. Saksanväylä-katu tulisi suurelta osin kulkemaan peltoalueella, joka ei ole tällä hetkellä luonnon monimuotoisuuden kannalta kovin tärkeä.

Vireillä olevat kaavatyöt, Mattila II ja Tuuskoto

Saksanväylän kaavatyötä valmistellaan Tuuskodon ja Mattila II-asemakaavojen rinnalla, mutta Saksanväylän kaavatyössä ei oteta kantaa esimerkiksi näiden alueiden sisäiseen rakentamisen tapaan, tyyppiin tai tehokkuuteen, alueiden sisäisen liikenteen järjestelyyn tai näille alueille sisältyvien viheralueiden määrään.

Kuntien välinen yhteistyö

Saksanväylän asemakaavaluonnoksista pyydetään lausunnot naapurikunnilta Keravalta ja Järvenpäältä. Yhteistyötä suoritetaan lausunnotonnettelyn lisäksi tarvittavalla tavalla.

Suopurontien jatke

Suopurontien jatkaminen on nähty tarpeellisena tulevaisuuden liikenne-ennusteiden ja sujuvuusmallinnusten perusteella sekä tulevaisuuden joukkoliikenteen kehittämistarpeiden takia, mutta liikenteen yleissuunnitelmassa on selvitetty myös mahdollisuus jättää Suopurontien jatke toteuttamatta.

Suopurontien läpiajoliikenteen vaikutukset ympäristöön ja turvallisuuteen

Suopurontien katutila on riittävän leveä turvallisen ja toimivan kokoojakatumaisen ratkaisun toteuttamiseen. Katu voidaan ratkaista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa katua rajaaville kiinteistöille ja riittävä ajorata, pientareet ja kevyen liikenteen väylä saadaan mahtumaan katukuiluun säilyttäen ympäröivien kiinteistöjen piha-alueet.

Miksi Suopurontieltä yhteys Saksanväylälle eikä Jukolansuoralta?

Suopurontie on suorin ja lyhin yhteys Tuusulantieltä Mattilan alueen läpi tulevalle Saksanväylälle ja sen kaavallisessa mitoittamisessa on varauduttu läpiajoliikenteen lisääntymiseen. Katutilaltaan ahtaampi Jukolantie nähdään ongelmallisena lisääntyvän liikenteen kannalta ja Jukolansuora - Jukolantie-reitillä on enemmän olevia tonttiliittymiä kadulle. On totta, että Suopurontien jatkaminen halkaisee viheralueen ja on kalliimpi toteuttaa, mutta se on ainoa järkevä sijainti läpiajoliikenteelle, koska liikenne joudutaan johtamaan vanhan rakenteen lävitse vain noin 300 metrin matkalla.

Multatien palvelukodit

Suopurontien jatkamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia Multatien hoivakotikiinteistöihin. Kiinteistöt sijaitsevat niin kaukana kaavaluonnoksessa esitetystä Suopurontien jatkeen

KKL. 5.6.2024

linjauksesta, että meluvaikutuksia ei alueelle kantaudu, eikä Suopurontien muutos lisänne merkittävästi autoliikennettä Multatiellä.

Suopurontien läpiajoliikenne Keravan suunnalta

Koillis-Hyrylän yleissuunnitelman tavoite oli löytää tapa toteuttaa Saksanväylä ja Suopurontien jatke minimoiden läpiajoliikenteen lisääntyminen Keravan suunnalta. Teetetyistä liikenne-ennusteista ilmenee, että Suopurontien läpiajoliikenteen salliminen lisää liikennettä Keravan suunnalta ja vähentää sitä Tuusulantiellä verrattuna skenaarioihin, joissa Suopurontietä ei jatketa.

Suopurontien jatkamista tarkastellaan vireillä olevan Saksanväylän asemakaavan yhteydessä. Keinoja läpiajoliikenteen hallitsemiseksi niin, että uuden liikenteen syntyminen minimoidaan tutkitaan kaavaprosessin edetessä. Pöydällä on yhä esimerkiksi vaihtoehto, että Suopurontien jatke varattaisiin vain joukkoliikenneyhteyden käyttöön.

Tuusulantien läpiajoliikenteen sulkeminen Tuusulanjärven kampuksen kohdalla

Tuusulanjärven kampuksen turvallisuus toistuu Saksanväylän osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annetuissa palautteissa. Palautteissa turvallisimmaksi vaihtoehdoksi nähtiin usein yleissuunnitelman risteysvaihtoehto VEC. Risteysvaihtoehtojen jatkotarkastelussa ilmeni, että Tuusulantien uudelleenlinjaus olisi huonoin vaihtoehto Tuusulanjärven kampuksen saattoliikenteen kannalta ja tämä liikennejärjestely koettaisiin ongelmalliseksi. Lisäksi nykyiset alikulkuyhteydet koulun välittömässä ympäristössä nähdään riittäviksi ja heräsi myös huomio, että samanlaisen turvallisuusriskin myös uudelleenlinjattu Tuusulantie olisi etelään päin matkaaville koululaisille.

Saksanväylän rooli ohituskatuna

Saksanväylää suunnitellaan Hyrylän ohituskatuna, joka on väylän tarkoitus. Tavoite on maksimoida väylän liikennettä Hyrylän keskustasta vähentävä vaikutus samalla minimoiden ympäristöön kohdistuva haitta, esimerkiksi maisemallinen haitta ja meluhaitta. Tämä edellyttää sitä, että ajonopeudet pidetään maltillisina ja liikenteen sujuvuus maksimoidaan välttämällä liittymäyhteyksiä Saksanväylälle. Tavoite ei ole siis johtaa alueelle kaavoitettavien asuinalueiden ajoneuvoliikennettä suoraan Saksanväylälle ja täten esimerkiksi valmisteltavan Mattila II-alueen liikenteen johtaminen Saksanväylälle Tuusulantien sijaan haittaisi Saksanväylän toimimista siinä tarkoituksessa, johon se on suunniteltu.

Liittymät Saksanväylälle ympäröiviltä alueilta

Vaikka Saksanväylälle tulevien katuyhteyksien määrä pyritään minimoidaan, tullaan Saksanväylän asemakaavan valmistelun aikana selvittämään esimerkiksi sen tarve, onko Mahlamäentieltä tai tulevalta Mattila II-alueelta tarpeen kuitenkin johtaa liikennettä Saksanväylälle. Saksanväylän linjausta ympäröivien kiinteistöjen yhdistymistarpeet alueelliseen katuverkostoon on tunnistettu yleissuunnitelmassa sekä vireillä olevissa kaavatöissä.

Risteysalueiden turvallisuus, hidasteet ja muut turvallisuutta lisäävät ratkaisut

Pienipiirteisemmät ratkaisut turvallisuuden ja toimivuuden lisäämiseksi ratkaistaan tarkemmissa katu- tai tiesuunnitelmissa alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Asemakaavan tehtävä on varata riittävä tila toimivien liikenteen ratkaisujen suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi. Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa on tarkasteltu suuripiirteisiä keinoja rauhoittaa Tuusulantie katumaisemmaksi.

Koillis-Hyrylän rakentamisen ja Saksanväylän aikataulutaminen

Ns. Koillis-Hyrylän alueella on vireillä useita kaava- ja yleissuunnitelmahankkeita. Osa yleissuunnitelmatyötä on ollut alueen kehittymisen vaiheistaminen. Jotkut Yleiskaavassa 2040 esitetyt muutokset ovat ajankohtaisempia kuin toiset. Jotkut tapahtuvat 2020-luvulla, jotkut 2030-luvulla ja joidenkin tavoiteaikataulu on toteutua vuoteen 2040 mennessä. Koillis-Hyrylän alueella Mattila II-asemakaava-alue on kärkihanke ja Mattila II-alueen toteutuminen on aikataulutettu tapahtuvaksi ennen Saksanväylän toteuttamista, jolle ei ole olemassa vielä toteutusaikataulua. Tämän takia ei ole mahdollista esimerkiksi suunnitella Mattila II-aluetta niin, että sen toteuttaminen vaatii Saksanväylän, tai osan Saksanväylästä toteuttamisen.

Kirkkotie

Saksanväylän valmisteluaineistossa on esitetty risteysvaihtoehto, jossa Kirkkotie suljettaisiin Tuusulantien ja Järvenpääntien risteyksestä. Tarkemman tarkastelun tuloksena todettiin, että Kirkkotien sulkeminen ei ole realistinen vaihtoehto, joten tuo risteysvaihtoehto suljettiin pois.

Alueelliset kevyen liikenteen reitit

Saksanväylän asemakaava sisältää vain Saksanväylän vaatiman katualueen sekä siihen välittömästi liittyviä tie- risteys- ja lähivirkistysalueita. Saksanväylän asemakaavan valmisteluaineistona toimineessa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa on esitetty virkistysreittien yleissuunnitelma, jossa ns. Koillis-Hyrylän halki koillis-lounaissauntaisesti kulkevalle peltoalueelle sijoitettiin kevyen liikenteen reitti suoremman yhteyden tuomiseksi Rykmentinpuiston ja Tuusulan urheilukeskuksen suuntaan. Saksanväylän asemakaava ei sisällä näitä peltoalueita, jonne reittejä alustavasti suunnitellaan, mutta Saksanväylän kaavaratkaisu ei ole ristiriidassa reitti yhteyksien parantamisen kanssa.

Asukastilaisuus 06.06.2023

Asukastilaisuudessa keskustelut ja kommentit kohdistuivat etenkin Suopurontien jatkamiseen, meluvaikutukseen sekä alueen vireillä oleviin kaavatoihin.

KKL. 5.6.2024

Kommentteja kohdistui maisemaan ja historialliseen Saksan tilaan. Lisäksi virkistysalueiden ja luonnon vähentyminen sekä Tuusulanjärven kampuksen turvallisuus ja Suotien linjauksen kohtalo puhututtivat.