

KAAVALUONNOKSESTA ESITETYT PALAUTTEET JA LAUSUNNOT SEKÄ NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Asemakaavaluonnoksen nähtävilläolo 6.4. - 8.5.2023.

Kaavaluonnoksesta saatiin viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta yhdeksän (9) lausuntoa. Kirjallisia mielipiteitä ei saatu /saatiin muilta osallisilta yhdeksäntoista (19) kappaletta.

Yhteenveto viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnoista

Lausunnot kaavaluonnoksesta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Kasvatus- ja sivistyslautakunta
- Kulttuuri- ja vapaa-aikalautakunta
- HSL
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
- Uudenmaan ELY-keskus
- Uudenmaan liitto
- Finavia Oyj
- Suomi-rata Oy
- Keravan kaupunki

Viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnot kaavaluonnoksesta kohdistuivat hulevesiin, pohjaveteen, maaperän pilaantuneisuuteen, lentomeluun, asumisen sijoittamiseen lentomelun alueelle, viheryhteyksiin ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen, alueen kaavatilanteeseen, liikenteeseen sekä Suomi-radan linjauksen huomiointiin kaavaratkaisun laatimisessa.

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin

28.4.2023 Kasvatus- ja sivistyslautakunta

Suunnittelualue on työpaikka-alue. Kaavaselostuksessa tunnistetaan ulkoilu- ja virkistysyhteyksien varmistamiseen liittyvät tarpeet, joita on otettu esille OAS:n lausunnoissa ja vastineissa. Kaavassa on osoitettu ulkoilureittiyhteyksiä, joiden linjauksia tulee vielä tutkia huolellisesti. Erityisesti Baana –ulkoilureitin linjaus Hyrylän keskustasta Keravan juna-asemalle onnistuessaan vähentää autoliikennettä.

Ulkoilureittien jatkuvuus kaava-alueen ulkopuolelle on hyvä osoittaa konkreettisesti tavoitteina. Hyviä tavoitteita käsiteltävässä ja liittyvissä kaavoissa ovat esimerkiksi katkeamaton puistoraitti Vantaan Vierumäelle, Ruotsinkylän tutkimusmet-

KKL 25.9.2024

sään, Keravan asemalle ja Rykmentinpuiston Sikokalliolle. Edellä mainitut yhteydet olisi hyvä tutkia ja kuvata erillisessä ulkoilureittisuunnitelmassa, mikä helpottaa jatkossa yksittäisten kaavojen käsittelyä ja suunnittelua.

Vastine:

Kaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoisia baanalinjauksia ja päädytty kaavaluonnosvaiheen B-vaihtoehtoon, joka on todettu pyöräilyn ja kävelyn kannalta toimivimmaksi ja joka oli asukaspalautteen suosikkivaihtoehto. Kaavaratkaisu säilyttää alueellisia viheryhteyksiä sekä takaa niiden säilyvyyden ja laadun parantumisen ekologisia arvoja tukevilla asemakaavamääräyksillä. Kaavaratkaisu sallii ulkoilureittien kehittämisen alueella, mahdollinen metsän pohjan kulumisen huomioiden. Kasvatus ja sivistyslautakunnan kanssa vuorovaikuttamista jatketaan esimerkiksi viranhaltijoiden yhteispalaverien sekä lautakunnan jäsenten tiedottamisen ja informoinnin muodossa.

28.4.2023 Kulttuuri ja vapaa-aikalautakunta

Suunnittelualue on työpaikka-alue. Kaavaselostuksessa tunnistetaan ulkoilu- ja virkistysyhteyksien varmistamiseen liittyvät tarpeet, joita on otettu esille OAS:n lausunnoissa ja vastineissa. Kaavassa on osoitettu ulkoilureittiyhteyksiä, joiden linjauksia tulee vielä tutkia huolellisesti. Erityisesti Baana –ulkoilureitin linjaus Hyrylän keskustasta Keravan juna-asemalle onnistuessaan vähentää autoliikennettä.

Ulkoilureittien jatkuvuus kaava-alueen ulkopuolelle on hyvä osoittaa konkreettisesti tavoitteina. Hyviä tavoitteita käsiteltävässä ja liittyvissä kaavoissa ovat esimerkiksi katkeamaton puistoraitti Vantaan Vierumäelle, Ruotsinkylän tutkimusmetseen, Keravan asemalle ja Rykmentinpuiston Sikokalliolle. Edellä mainitut yhteydet olisi hyvä tutkia ja kuvata erillisessä ulkoilureittisuunnitelmassa, mikä helpottaa jatkossa yksittäisten kaavojen käsittelyä ja suunnittelua.

Vastine:

Kaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoisia baanalinjauksia ja päädytty kaavaluonnosvaiheen B-vaihtoehtoon, joka on todettu pyöräilyn ja kävelyn kannalta toimivimmaksi ja joka oli asukaspalautteen suosikkivaihtoehto. Kaavaratkaisu säilyttää alueellisia viheryhteyksiä sekä takaa niiden säilyvyyden ja laadun parantumisen ekologisia arvoja tukevilla asemakaavamääräyksillä. Kaavaratkaisu sallii ulkoilureittien kehittämisen alueella, mahdollinen metsän pohjan kulumisen huomioiden. Kulttuuri ja vapaa-aikalautakunnan kanssa vuorovaikuttamista jatketaan esimerkiksi viranhaltijoiden yhteispalaverien sekä lautakunnan jäsenten tiedottamisen ja informoinnin muodossa.

8.5.2023 HSL

KKL 25.9.2024

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lisättävää Rykmentinportti 1:n asemakaavan muutosehdotuksesta kaavahankkeen aiemmassa OAS-vaiheessa 18.8.2022 annettuun lausuntoon nähden.

Vastine:

Merkitään tiedoksi

8.5.2023 Keski-Uudenmaan Ympäristökeskus

Ympäristökeskus kiittää, että kaavoituksessa on otettu hyvin huomioon aiemmin lausumamme. Tässä vaiheessa esitämme lisäksi seuraavaa.

Melu

Suunnittelualueelle merkittävintä melua aiheuttaa Helsinki-Vantaan lentokentän nouseva ja las-keutuva lentoliikenne, joka tulee huomioida asuinalueilla. Asuinalueet sijaitsevat suurelta osin sijaitsee ennustetulla LDEN yli 55 dB lentomelualueella, jolla enimmäismelutasot aiheuttavat merkittävää meluhaittaa ja asuinrakennusten ulkovaipalta tulee edellyttää 35 dB:n ääneneristysvaatimusta (äänitasoero ulkoseinän ja sisätilojen välillä).

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (TY) on merkitty ympäristöhäiriötä aiheuttamattomaksi toiminnaksi (Y), joka on tarpeellinen merkintä asutuksen läheisyyden vuoksi. Merkintää voisi täydentää siten, että määräyksessä todetaan, että toiminta ei saa aiheuttaa asutukselle melu-, värinä-, haju- tai pölyhaittaa. Lisäksi mahdolliset meluaviin töihin (esim. purku- ja lastaustoiminta) liittyvät alueet tulisi sijoittaa siten, että ne suuntautuvat asutuksesta poispäin.

Hulevedet

Ympäristökeskus pitää tärkeänä, että alueen hulevesisuunnitelma valmistellaan ennen kaavan hyväksymistä ja että siinä huomioidaan myös rakentamisaikaiset päästöt ja varmistetaan, ettei teollisuusalueen hulevesiä pääse kulkeutumaan pohjavesialueelle. Pyydämme ottamaan suunnitelman valmistelussa huomioon myös aiemmin esittämämme näkökulmat ja vaikutukset tärkeisiin alapuolisiin vesistöihin ja suojelualueisiin, joista lausuimme edellisessä OAS-vaiheessa. Hulevesisuunnittelussa onkin olennaista huomioida koko valuma-alue purkupisteineen. Olemme mielellämme mukana alueen hulevesiselvitysten ja –suunnitelmien laatimisessa-

Erityisesti rakentamisaikainen kuormitus on syytä huomioida jo kaavamääräyksissä edellyttämällä tarvittavien hulevesirakenteiden valmistumista alueella jo ennen varsinaista työmaavaihetta. Tuusulan itäväylän länsipuolen rakennustyömaiden käynnistyttyä Sammalojan vedenlaadussa huomattiin viime vuonna (2022) merkittävää samentumista, ja viimeisimpien näyttenottojen mukaan Sammalojan vesi on edelleen sameaa huhtikuussa 2023.

Pilaantuneet maat

Kaavaluonnoksessa on mainittu, että alueella tehdään maaperän pilaantumisen selvitys. Selvitys tulee tehdä ennen kaavan hyväksymistä, jotta se voidaan ottaa huomioon toimintojen suunnittelussa. Maaperänpuhdistustoimet tulee toteuttaa ennen rakentamista ja asiasta tulee tarvittaessa antaa kaavamääräys (saamerkintä).

Pohjavesialuumerkintä

Alueella sijaitseva pohjavesialue tulee merkitä kaavakarttaan.

Vesijohto ja viemäri

Alueella sijaitsevat vanhat ja uudet rakennukset tulee liittää kunnalliseen vesijohtoon ja viemäriin.

Luonto

Kaava-alueen metsäalueet ovat aktiivisessa virkistyskäytössä ja OAS:sta saadun palautteen perusteella erittäin tärkeä lähivirkistysalue alueen asukkaille. Palautteissa korostui huoli metsäalueen katoamisesta. Alueen kaavoituksen ja rakentamisen myötä viheralueita kaipaava asukasmäärä tulee entisestään lisääntymään. Kaavaluonnoksessa on jo hyvin pyritty säilyttämään viheralueita yhtenäisenä verkostona, mutta ympäristökeskus esittää työpaikka-alueen rajausta vielä supistettavaksi kapeimmilta kohdilta, jolloin voitaisiin säilyttää laajemmin asukkaille tärkeää metsäaluetta ja toteuttaa ekologiset yhteydet leveäimpinä. Lisäksi kaava-alueelta Keravan suuntaan jatkuvat viher- ja virkistysyhteydet vaikuttavat heikoilta.

VL-alueen määräystä tulee täydentää ekologisen verkoston ja puustoisten yhteyksien säilyttämisen näkökulmasta. VL-alueilla tulisi olla tavoitteena jatkossa myös lisätä metsän monimuotoisuutta esim. metsän rakenteellista ja lajistollista vaihtelua ja lahoppuun määrää lisäämällä. Alueen polkujen ja reittien suunnittelussa tulee ottaa huomioon kasvavan asukasmäärän myötä lisääntyvä virkistyskäyttö ja maaston kuluminen. Lisäksi asutusta suojavaan puuston hoidosta olisi hyvä edellyttää varsinkin kapeimmissa kohdissa, että metsä tulee säilyttää täysikasvuisena suojaamassa asutusta teollisuusalueen mahdollisilta vaikutuksilta, kaavamerkintänä voisi tällöin osin olla myös suojaviherialue.

Työpaikka-alueelle suosittelemme mahdollisuuksien mukaan lisättäväksi sopivia viherrakenteita ja -alueita (esim. istutukset ja puusto, viherkatot ja viherseinät, jätöpuiiset rakenteet, luonnonmukaiset hulevesirakenteet, jne.), jotka lisäävät samalla sekä työpaikka-alueen työntekijöiden hyvinvointia että alueen monimuotoisuutta, hulevesien hallintaa ja hiilinieluja/varastoja.

Vaikutusten arvioinnin osalta toivomme täydennettäväksi erityisesti hankkeen ilmastovaikutuksien arviointia sekä vaikutuksia aluetta ympäröiviin arvokkaisiin luontokohteisiin ja luonnonsuojelualueisiin.

KKL 25.9.2024

Rakentamisen yhteydessä tulee huomioida alueella havaitut haitalliset vieraslajit (komealupiini, terttuselja) ja ehkäistä niiden leviäminen uusille alueille esim. koneiden ja maamassojen mukana.

Vastine:

TY-19-korttelialueen (ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen) sekä VL-20-korttelialueen (lähivirkistysalueen) kaavamääräystä on täydennetty Ympäristökeskuksen lausunnon mukaisella tavalla. Ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman toiminnan määritelmää on kaavamääräyksessä tarkennettu ja lähivirkistysalueen kaavamääräystä on täydennetty luonnon monimuotoisuutta tukevaan hoitoon ohjaamiseksi sekä reitistön kulumisen ehkäisemiseksi.

Kaavaehdotuksen valmistelun aikana kaava-alueelle on teetetty selvityksiä. Asemakaava-alueelle on teetetty hulevesiselvitys ja hulevesisuunnitelma, jossa esitettyihin ratkaisuihin kaavaratkaisu pohjautuu. Hulevesien hallinnassa korostuvat monipuolisesti hyvän määrällisen ja laadullisen hallinnan edistäminen ja luonnon monimuotoisuuden suojeleminen.

Vuosina 2023 ja 2024 kaava-alueelle on teetetty maaperätutkimuksia. Tutkimusten tarkoituksena oli selvittää alueelle läjitetyn maa-aineksen laatua ja haitta-aineiden / jätteiden esiintymistä sekä arvioida kiinteistön muiden alueiden mahdollista pilaantuneisuutta. Maaperässä ei tehdyissä tutkimuksissa todettu ylemmän ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia, joten maaperää ei luokitella pilaantuneeksi työpaikka- tai teollisuuskäytössä, eikä alueella ole näin ollen pilaantuneen maaperän kunnostustarvetta. Vaikka kohteessa ei ole pilaantuneen maaperän kunnostustarvetta, kohteessa voi tulla tarve poistaa maa-ainesta rakentamisen vaatimassa laajuudessa.

Kaavaehdotuksen aluerajaus on kaavaluonnosta suppeampi. Rajatien ja Läntisen Kannistontien asemakaavoittamattomien asuinalueiden kaavoitus jatkuu osana Tuusulan kaavoitusohjelman 2024 - 2027 mukaista kaavatyötä "Rykmentinreuna".

8.5.2023 Uudenmaan ELY-keskus

Tuusulan kunta on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskukselta lausuntoa Rykmentinportti I- asemakaavan valmisteluaineistosta.

ELY-keskus katsoo, että kaavatilanteen kuvaus selostuksessa on puutteellinen. Tuusulan yleiskaava 2040 ei ole vielä lainvoimainen. Yleiskaava tulee voimaan tulleessaan kumoamaan tällä hetkellä voimassa olevat osayleiskaavat koko Rykmentinportti I-kaava-alueen osalta. Tällä hetkellä niiltä osin kuin Rykmentinpuiston

osayleiskaava ei ole voimassa kaava-alueella, on alueella voimassa Hyrylän laajentumissuunnat osayleiskaava. Hyrylän laajentumissuunnat osayleiskaavaa ei ole mainittu kaavaselostuksessa.

Koska Tuusulan yleiskaava 2040 ei ole vielä lainvoimainen, ohjaavana yleiskaavana tällä alueella ovat Rykmentinpuiston osayleiskaava ja Hyrylän laajentumissuunnat osayleiskaava. Valmisteluaineistossa esitetty ratkaisu on Tuusulan yleiskaavan 2040 mukainen, mutta ei Rykmentinpuiston osayleiskaavan ja Hyrylän laajentumissuunnat osayleiskaavan mukainen. ELY-keskus muistuttaa, että laadittaessa yleiskaavan vastaista asemakaavaa on esitettävä perustellut syyt ohjaavan yleiskaavan vanhentuneisuudelle ja huolehdittava siitä, että asemakaava sopeutuu yleiskaavan kokonaisuuteen ja täyttää myös yleiskaavan sisältövaatimukset (MRL 42 §).

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään Rykmentinpuiston osayleiskaavan Tuusulan Itäväylän itäpuoliset asumisen merkinnät, koska katsottiin, että MRL 39 §:n mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset eivät riittävästi täyty elinympäristön terveellisyyden osalta. Lentomelutilanne alueella ei ole muuttunut. ELY-keskus katsoo, että alueelle ei ole perusteltua esittää näin laajamittaisesti uutta asumista.

Lentomelun vuoksi olemassa oleville asuinkortteleille tulee antaa määräykset julkisivujen ääneneristävydestä lentomelua vastaan. Kaavaluonnoksessa esitetty alue rajautuu maantiehen 11466 Tuusulan Itäväylä. Kaavaratkaisussa tulee huomioida parhaillaan valmisteltavassa Tuusulan Itäväylän aluevaraus suunnitelmassa ja sitä seuraavassa tiesuunnitelmassa esitetyt tilavaraukset. Myös maantien 148 Kulloontie kehittämisen edellyttämät tilavaraukset on huomioitava kaavaratkaisussa.

Uudenmaan maakuntakaavassa Tuusulan Itäväylä on määritelty seututieksi ja se yhdistyy etelässä kantatiehen 45 ja pohjoisessa Kulloontiehen eritasoliittymän. Myös Tuusulan yleiskaava 2040 ehdotuksessa Tuusulan itäväylä on osoitettu seututieksi/pääkaduksi, jossa liittymät ovat eritasoliittymiä. Logistiikan poikittainen tieyhteys valtateiden 3 ja 4 välillä on suunniteltu valtatieltä 3 maantien 152 jatkeen, kantatien 45, Tuusulan itäväylän ja Kulloontien kautta valtatielle 4. Kaavaratkaisulla ei saa heikentää poikittaisyhteyden toteuttamisedellytyksiä.

Asemakaavaluonnoksessa Tuusulan Itäväylän varteen on merkitty lähivirkistysalue (VL). ELY-keskus katsoo, ettei VL-merkintää tulisi sijoittaa liikenteellisesti vilkkaan Tuusulan Itäväylän varteen vaan se tulisi korvata suojaviheralueen merkinnällä (EV).

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen sijoittaminen asutuksen läheisyyteen ei ole suositeltavaa. Kaavassa tulisi määräyksin vähintään varmistua siitä, että TY-kortteliin tuleva toiminta on tosiasiaa meluhäiriötä aiheuttamatonta. Eri-tyistä huomiota olisi kiinnitettävä yöaikaiseen toimintaan TY-korttelissa.

Rykmentinportin I asemakaava-alue sijaitsee osittain eteläosistaan Vähä-Muorin muulla vedenhankintaan soveltuvalla pohjavesialueella. Pohjavesien suojelusta tulee antaa yleismääräys ja merkitä pohjavesialueen raja kartalle.

Kaavan ehdotusvaiheessa on laadittava aluetta koskeva hulevesisuunnitelma ja -selvitys, jossa esitetään hulevesien hallinta, käsittely ja johtaminen kaava-alueen ulkopuolelle. Suunnittelun keinoin tulee pyrkiä vähentämään syntyvän huleveden määrää sekä käsitellä ja viivyttää vesiä mahdollisimman paljon jo kaava-alueella. Hulevesisuunnitelmassa on huomioitava myös hulevesien vaikutukset kaava-alueen ulkopuolisiin, luonnonarvoiltaan arvokkaisiin kohteisiin ja niiden vesitasapainoon sekä Vähä-Muorin pohjavesialueeseen. Kaavamääräyksissä on huomioitava TY-alueen hulevesien käsittely niiden laatua parantavalla menetelmällä kuten öljynerotuksella ennen johtamista viivyttäviin rakenteisiin. Hulevesirakenteiden tulee olla valmiina ennen alueen maanrakentamisen aloittamista, mikä on sisällytettävä kaavamääräyksiin.

Kauppan osalta TY-alueen määräystä on syytä korjata määrämällä, että alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa. Lisäksi on syytä määrätä, että alueelle sijoittuva kauppa ei saa olla luonteeltaan keskustahakuista erikoistavaran kauppaa.

Vastine:

Kaavatilanteen kuvausta sekä kaavaratkaisun suhdetta voimassa oleviin osayleiskaavoihin on päivitetty kaava-asiakirjoissa.

Tuusulan alueen suuret maankäyttöhankkeet ja liikenneverkon muutokset kasvattavat liikennemääriä Tuusulan alueen katu- ja tieverkolle toteutuessaan. Rykmentinpuiston asemakaavan liikennemäärät eivät kuitenkaan merkittävästi vaikuta Tuusulan itäväylän toimintaan. Tuusulan itäväylän aluevaraussuunnitelman (2024) yhteydessä laaditussa liikenne-ennusteessa on huomioitu tuleva maankäyttö ja sen vaikutukset verkon toimivuuteen. Lisäksi aluevaraussuunnitelmassa varaudutaan Rykmentinpuiston eritasoliittymään.

Kaavaehdotuksen aluerajaus on kaavaluonnosta suppeampi. Rajatien ja Läntisen Kannistontien asemakaavoittamattomien asuinalueiden kaavoitus jatkuu osana Tuusulan kaavoitusohjelman 2024 - 2027 mukaista kaavatyötä "Rykmentinreuna". Kaavaehdotuksessa ei esitetä asumisen sijoittamista lentomelun alueelle.

TY-19-korttelialueen (ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueen kaavamääräystä on täydennetty ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman toiminnan määritelmää tarkentamalla sekä päivittäistavarakaupan että keskustahakuisen erikoistavaran kaupan sijoittuminen korttelialueelle on kielletty kaavamääräyksellä. Kaavakartalle on lisätty pohjavesialueen rajaus sekä pohjavesi on huomioitu alueen yleismääräyksissä.

Kaavaehdotuksen valmistelun aikana kaava-alueelle on teetetty selvityksiä. Asemakaava-alueelle on teetetty hulevesiselvitys ja hulevesisuunnitelma, jossa esitettyihin ratkaisuihin kaavaratkaisu pohjautuu. Hulevesien hallinnassa korostuvat

monipuolisesti hyvän määrällisen ja laadullisen hallinnan edistäminen ja luonnon monimuotoisuuden suojeleminen.

Vuosina 2023 ja 2024 kaava-alueelle on teetetty maaperätutkimuksia. Tutkimusten tarkoituksena oli selvittää alueelle läjitetyn maa-aineksen laatua ja haitta-aineiden / jätteiden esiintymistä sekä arvioida kiinteistön muiden alueiden mahdollista pilaantuneisuutta. Maaperässä ei tehdyissä tutkimuksissa todettu ylemmän ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia, joten maaperää ei luokitella pilaantuneeksi työpaikka- tai teollisuuskäytössä, eikä alueella ole näin ollen pilaantuneen maaperän kunnostustarvetta. Vaikka kohteessa ei ole pilaantuneen maaperän kunnostustarvetta, kohteessa voi tulla tarve poistaa maa-ainesta rakentamisen vaatimassa laajuudessa.

8.5.2023 Uudenmaan liitto

Tuusulan kunta on pyytänyt lausuntoa Rykmentinportti I asemakaavan luonnoksesta. Asemakaavan tavoitteena on laajentaa Rykmentinpuiston työpaikka-alueita siten, että se mahdollistaa alueelle merkittävää teollisuusrakentamista ja työpaikkakavaltaisia toimintoja. Alueelle voidaan sijoittaa myös toimintaa tukevia varastorakennuksia ja logistiikan toimintoja. Yritysalue liitetään katuverkkoon Rykmentinportinkadun kautta. Yritysalueen osalta kaavaluonnoksessa on uutta kerrosalaa noin 112 500 kerrosneliömetriä.

Alueella on voimassa Rykmentinpuiston osayleiskaava. Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä osayleiskaavasta on kumottu AP- ja A-2-alueet, jotka sijaitsevat asemakaava-alueella. Tuusulan yleiskaava 2040 on hyväksytty, mutta se ei ole vielä lainvoimainen. Siltä osin kuin alueella ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa, on maakuntakaava ohjeena asemakaavaa laadittaessa.

Aluetta koskevat seuraavat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan merkinnät määräyksineen: Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke, Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (Lentorata), Maakunnallisesti merkittävä tie (Tuusulan itäväylä), Lentomelualue (Lden 55-60 dBA) sekä Pohjavesialue. Aluetta koskevat myös maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset.

Lausunto

Kaavaselostuksessa todetaan maakuntakaavatilanteen kuvauksen yhteydessä, että Uusimaa-kaava 2050 on hyväksytty. Uudenmaan liitto huomauttaa, että Uusimaa-kaava 2050 on nimitys kaavakokonaisuudelle, joka sisältää Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat. Alueen suunnittelua ohjaava maakuntakaava on Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Kaava on lainvoimainen.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinneillä osoitetaan taajamatoimintojen vyöhykkeet, joiden yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja tehostamisella on erityistä merkitystä koko maakunnan kehittämisen kannalta.

Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Alueelle voidaan osoittaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa asumisen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi mm. liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita.

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelualue on osoitettu maakuntakaavassa lentomelualueen ominaisuusmerkinnällä. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alueelle ei yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa saa osoittaa uutta melun haittavaikutuksille herkkää toimintaa. Alueella jo olevan asutuksen ja muun melulle herkän toiminnan säilyttäminen ja täydentäminen on mahdollista.

Maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle osoitettu uusi työpaikka-alue on maakuntakaavan periaatteiden mukainen ja soveltuu toiminnan luonteen puolesta myös hyvin lentomelualueelle.

Kaavaselostuksessa todetaan, että olemassa oleville omakotivaltaisille alueille osoitetaan täydentävää rakentamista. Kaavaselostuksessa ei ole asuinrakentamista kuvaavia mitoitustietoja, eikä AO ja AP alueita koskevia suunnittelumääräyksiä. Kaava-aineistosta ei siten käy ilmi, miten maakuntakaavamääräykset lentokonemeluun liittyen on pientaloalueiden osalta otettu huomioon. Em. puutteitten takia Uudenmaan liitto ei voi lausua asiasta tältä osin tarkemmin.

Liikenne

Kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta.

Asemakaavassa on osoitettu mahdollinen varaus maanalaisen rautatietunnelin teknistä kuilurakennusta varten. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavan Lentorataa koskevassa tunnelimerkinnässä ja sitä koskevassa määräyksessä. Rykmentinpuiston alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset kuilurakenteet.

Kaavaselostuksen mukaisesti Rykmentinpuiston yritysalueen asemakaava mahdollistaa sekä uuden eritasoliittymäyhteyden Tuusulan itäväylältä kaava-alueelle, että olevan Portinkoukun yhteyden käyttämisen ja kehittämisen. Ratkaisut selviävät laadittavassa Itäväylän aluevaraussuunnitelmassa. Uudenmaan liitto huomauttaa, että kaava-aineistoa tulee täydentää suunnitelmien täsmentyessä ja kuvata, miten kaava-alue voidaan liittää Tuusulan itäväylään niin, ettei heikennetä väylän pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa, ja miten liittyminen voidaan toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta.

Vastine:

Kaavatilanteen kuvausta sekä kaavaratkaisun suhdetta voimassa oleviin osayleiskaavoihin on päivitetty kaava-asiakirjoissa.

Kaavaehdotuksen aluerajaus on kaavaluonnosta suppeampi. Rajatien ja Läntisen Kannistontien asemakaavoittamattomien asuinalueiden kaavoitus jatkuu osana Tuusulan kaavoitusohjelman 2024 - 2027 mukaista kaavatyötä ”Rykmentinreuna”. Kaavaehdotuksessa ei esitetä asumisen sijoittamista lentomelun alueelle.

Lentoradan mahdollista linjausta varten on kaavaehdotuksessa esitetty ET-15-alueita eli yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta, jolle saa sijoittaa maanalaisen rautatietunnelin toimintaa palvelevan kuilurakennuksen. Alueen sijainti on koordinoitu yhteistyössä Suomirata Oy:n kanssa.

Tuusulan alueen suuret maankäyttöhankkeet ja liikenneverkon muutokset kasvattavat liikennemääriä Tuusulan alueen katu- ja tieverkolle toteutuessaan. Rykmentipuiston asemakaavan liikennemäärät eivät kuitenkaan merkittävästi vaikuta Tuusulan itäväylän toimintaan. Tuusulan itäväylän aluevaraussuunnitelman (2024) yhteydessä laaditussa liikenne-ennusteessa on huomioitu tuleva maankäyttö ja sen vaikutukset verkon toimivuuteen. Lisäksi aluevaraussuunnitelmassa varaudutaan Rykmentipuiston eritasoliittymään.

11.5.2023 Finavia Oyj (annettu lisäaikaa)

Tuusulan kunta on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Rykmentinportti I:n asemakaavan muutosluonnoksesta (kaava nro 3630) 15.5.2023 mennessä.

Rykmentinportin asemakaavan tavoitteena on Rykmentipuiston alueen vieressä sijaitsevan työpaikka-alueen laajentaminen. Luonnosvaiheessa asemakaavaraajasta on laajennettu sisältämään myös viereiset kaavoittamattomat asuinalueet, joiden yhteyteen esitetään asuinalueen täydentävää rakentamista. Alueelle tarkastellaan sekä pientalojen että erillispientalojen alueita. Kaavaselostuksessa on todettu, että asuinrakentamisen mitoitus tarkentuu kaavoituksen edetessä.

Asemakaavan alue sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman koillispuolella, noin 8 km etäisyydellä rinnakkaisten kiitoteiden 1 ja 3 jatkeella. Alueen kaakkois- ja luoteisosat ovat lentoaseman uuden verhokäyrän Lden 55 dB ylittävällä lentokonemelualueella ja keskiosa Lden 55 dB alittavalla alueella. Kaava-aineiston mukaan aluetta täydentävää uutta asuinrakentamista suunnitellaan kaava-alueen pohjoisosaan Lden 55 ylittävälle alueelle.

Finavia toteaa, että Rykmentinportin alue sijaitsee Suomen päälentoaseman rinnakkaisten kiitoteiden jatkeella ja siten alueella havaitaan toistuvasti sekä laskeutuvien että lentoonlähtevien koneiden melua. Finavia katsoo, että Lden 55 dB ylittävälle lentokonemelualueelle ei tule rakentaa uusia asuinalueita. Tämän lisäksi Finavia katsoo, että mahdollisen täydennysrakentamisen määrän tulisi lisätä alu-

een asuinrakennusten määrää enintään 10 prosentilla. Mahdollisen täydennysrakentamisen osalta Finavia viittaa Uusimaa 2050 -kaavan liitekartalla L3 esitettyihin lentokonemelun laskeutumisyvyöhykkeisiin ja katsoo, että kaavassa tulee osoittaa riittävät ääneneristävyysvaatimukset asuinrakennusten ulkokuorelle. Lisäksi kaavassa on huomioitava liitekartalla L3 esitetyt rajoitukset korkeiden rakennusten/laitteiden sijoittamiseen alueelle.

Finavia katsoo, että mahdollisten tulevien asukkaiden informointi lentokoneiden melusta on tärkeää ja tämän vuoksi lentokonemelualueet tulee esittää asemakaavan kaavakartalla. Lisäksi kaavaselostuksessa tulisi esittää vähintään lentoreittien tiheyskuva.

Vastine:

Kaavaehdotuksen aluerajaus on kaavaluonnosta suppeampi. Rajatien ja Läntisen Kannistontien asemakaavoittamattomien asuinalueiden kaavoitus jatkuu osana Tuusulan kaavoitusohjelman 2024 - 2027 mukaista kaavatyötä ”Rykmentinreuna”. Rykmentinportti I -asemakaavaehdotuksessa alueelle ei esitetä asumisen eikä muiden meluherkkien toimintojen sijoittamista. Rykmentinreunan asemakaavatyöstä pyydetään edelleen lausunto Finavialta.

Kaavaehdotuksen teollisuuskorttelissa rakennusten kerroskorkeus on rajattu kahteen nykyisen lainvoimaisen Rykmentinpuiston yritysalueen asemakaavan mukaisesti, jota Rykmentinportti I -asemakaava laajentaa.

15.5.2023 Suomi-rata Oy (annettu lisäaika)

Tuusulan kunta on pyytänyt Suomi-rata Oy:ltä lausuntoa Rykmentinportti I, asemakaavan muutosluonnoksesta. Suomi-rata Oy on tutustunut yleiskaavaehdotukseen ja antaa lausuntonsa Lentorataan liittyvän suunnittelun näkökulmasta.

Suomi-rata Oy:llä on käynnissä Lentoradan ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) laatiminen YVA- lain ja -asetuksen mukaisesti sekä lentoradan linjaussuunnittelu. Lentoradan tunnelisuunnittelussa on tunnistettu kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Kuiluja tarvitaan paineentasaukseen ja tunnelitekniikan sijoittamiseen sekä poikkeustilanteessa myös savunpoistoon sekä hätäpoistumiseen.

Asemakaavan muutosluonnoksessa kaava-alueen poikki on osoitettu Lentoradan ajotunneliin alustava linjaus. Kaavan muutosluonnoksessa on esitetty yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (ET), joka on osoitettu mahdollisena varauksena maanalaisen rautatietunnelin teknistä kuilurakennusta varten.

Suomi-rata Oy näkee, että kaavaluonnoksen esitetyt ajotunnelimerkintä sekä ET varaus- merkintä turvaa Lentoradan suunnittelun etenemiseen ja mahdollisen toteutuksen.

Suomirata Oy:llä ei näin ollen ole huomautettavaa kaavahankkeesta.

Vastine:

Lentoradan mahdollista linjausta varten on kaavaehdotuksessa esitetty ET-15-alueita eli yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten aluetta, jolle saa sijoittaa maanalaisen rautatietunnelin toimintaa palvelevan kuilurakennuksen. Alueen sijainti on koordinoitu yhteistyössä Suomirata Oy:n kanssa ja alueen mitoitukset vastaa Suomirata Oy:n kunnalle toimittamia mitoitusvaatimuksia.

22.5.2023 Keravan kaupunki (annettu lisääaikaa)

Tuusulan itäväylän itäpuolelle, Savion länsipuolelle, sijoittuvalle alueelle suunnitellaan yritysalueen laajentamista. Suunnittelualue rajautuu idässä Keravan rajaan ja sisältää Rajatien ja Hukkamutkan asuinkiinteistöjen alueen. Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta metsäaluetta sekä asemakaavoittamatonta asuinkiinteistöjen aluetta. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 98 ha. Alueen toteuttaminen edellyttää katuyhteyden rakentamista Tuusulan itäväylälle ja kunnallistekniikan rakentamista.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty kaavaluonnosvaiheeseen. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä olon jälkeen mm. kaavan aluerajausta sekä tavoitteita on päivitetty. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos on laadittu lopullista kaava-aluetta laajemmalla alueella alueen liikenteen, viher- ja virkistysyhteyksien sekä ympäröivän asuinrakentamisen kokonaisvaltaisen tutkimisen takia. Kaavaehdotukseen viedään kaavaluonnosalueen yritysaluekorttelialue, sekä tarkoituksenmukaiset ympäröivät korttelialueet. Luonnokseen sisällytetyt Rajatien ja Läntisen Kannistontien ympäristön asuinkiinteistöjen alue tullaan sisällyttämään myöhemmin Rykmentinreuna- nimellä kaavoitus-suunnitelmassa nimettyyn asemakaavaan.

Asemakaavatyö on tullut vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksella, jonka jälkeen on laadittu asemakaavaluonnos. Asemakaavaluonnos on nähtävillä 6.4.-8.5.2023. Rykmentinportin kaavamateriaaleihin voi tutustua osoitteessa: RYKMENTINPORTTI I, asemakaavan muutos nro 3630

KERAVAN KAUPUNGIN LAUSUNTO RYKMENTINPORTTI I:N KAAVALUONNOKSESTA

Keravan kaupunki pitää hyvänä, että Tuusula kehittää omaa yhdyskuntarakennettaan Savion länsipuolelle. Asemakaava-alueen rajausta on Keravan kaupungin edellisen lausunnon mukaisesti laajennettu kattamaan ympäröivät viheralueet sekä Läntisen Kannistontien, Rajatien ja Hukkamutkan ympäristön asuinkiinteistöt.

Asemakaavaluonnoksessa on esitetty Läntisen Kannistontien ajoyhteyden katkaisemista Keravan ja Tuusulan rajalta. Kaavaluonnoksessa esitetyllä ratkaisulla vaurudutaan siihen, ettei autoliikenne ohjaudu Keravan pienille kaduille. Kaavaluonnoksessa sallitaan kuitenkin läpiajo Rajatien ja Käpytien kautta Keravan suuntaan. Kaavaratkaisun tulee olla sellainen, ettei autoliikenne ohjaudu Käpytielle ja sitä kautta Savion suuntaan. Kaavan vaikutusten arvioinnissa tuleekin tuoda esille liikenteelliset vaikutukset ja liikennemäärien jakautuminen Keravan kaduille huomioiden palveluiden sijainti. Keravan kaupunkikehityspalvelut on neuvotellut Tuusulan kaupungin kaavoituksen kanssa kaavan valmistelun aikana. Keravan kaupunki toi neuvotteluissa esille, että pelastusajoneuvot tulee huomioida Läntisen Kannistontien ajoyhteyden katkaisussa. Läntisen Kannistontien muuttaminen kaduksi ja kunnostaminen on tavoiteltavaa myös pelastusajoneuvojen mahdollisen läpiajon näkökulmasta. Keravan kaupungin näkemyksen mukaan jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon, että pelastusajoneuvot pääsevät kulkemaan tarvittaessa Läntisen Kannistontien kautta Savion puolelle, vaikka läpiajo henkilöautoliikenteeltä katkaistaisiin.

Keravan kaupunki on laatinut alueen länsipuolelle Savion aluekehityskuvan, jossa on osoitettu kevyenliikenteen pääreitit Tuusulan suuntaan Rykmenttiportin asemakaava-alueelle. Jalankulun ja pyöräilyn sekä yhdyskuntarakenteen eheyden kehittäminen kuntarajan molemmin puolin on toivottavaa. Rykmenttiportin asemakaavan luonnosmateriaalissa esitetyt jalankulun- ja pyöräilynreitit ovat yhdenmukaiset Savion aluekehityskuvaan nähden. Keravan kaupunki pitää hyvänä jalankulun- ja pyöräiliikenteen yhteyden kehittämistä suoraan Savion aseman ja tulevan työpaikka-alueen välillä, Käpytien kautta Koivikontielle.

Kaavaluonnoksessa osoitetut vaihtoehtoiset baanalinjaukset (ve1 ja ve2) ovat Keravan kaupungin näkökulmasta hyvin yhteyksissä Keravan katuverkkoon ja Savion asemalle.

Keravan puolella asuinrakentaminen ulottuu Keravan ja Tuusulan rajalle. Keravan kaupunki pyytää kiinnittämään huomiota siihen, että kuntarajan tuntumaan suunnitellusta täydennysrakentamisesta aiheutuisi mahdollisimman vähän vaikutuksia nykyisille asukkaille ja uudisrakentaminen sopeutetaan olemassa olevaan rakennuskantaan.

Keravalle on laadittu oikeusvaikutukseton viherkaava, jonka yhteydessä on tarkasteltu viheryhteyksien jatkumista yli kuntarajojen ja tunnistettu toiminnalliset ja ekologiset viherkäytävät. Viheryhteydet on osoitettu viherkaavassa. Rykmenttiportin alueen suunnittelussa olisi hyvä huomioida viherkaavassa osoitettu viheryhteys Savion kohdalta Tuusulan suuntaan.

Vastine:

Kaavaehdotuksen aluerajaus on kaavaluonnosta suppeampi. Rajatien ja Läntisen Kannistontien asemakaavoittamattomien asuinalueiden kaavoitus jatkuu osana Tuusulan kaavoitusohjelman 2024 - 2027 mukaista kaavatyötä "Rykmentinreuna".

Rykmentinreunan asemakaavatyön valmistelun yhteydessä Keravan kaupunki pidetään mukana kaavan osallisena ja kaavan vaiheista pyydetään lausunnot. Keravan lausunto Rykmentinportti I -asemakaavan kaavaluonnosvaiheessa huomioidaan Rykmentinreunan asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteiden laadinnassa.

Kaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoisia baanalinjauksia ja päädytty kaavaluonnosvaiheen B-vaihtoehtoon, joka on todettu pyöräilyn ja kävelyn kannalta toimivimmaksi ja joka oli asukaspalautteen suosikkivaihtoehto. Kaavaratkaisu säilyttää alueellisia viheryhteyksiä sekä takaa niiden säilyvyyden ja laadun parantumisen ekologisia arvoja tukevilla asemakaavamääräyksillä. Kaavaratkaisu sallii ulkoilureittien kehittämisen alueella, mahdollinen metsän pohjan kulumisen huomioiden.

Yhteenveto mielipiteistä

Kaavaluonnoksesta saatiin kirjallisia mielipiteitä yhdeksäntoista (19) kappaletta.

Mielipiteet kaavaluonnoksesta kohdistuivat kaavaluonnoksessa esitettyjen asuinalueiden laajuuteen, tehokkuuteen, hulevesiin, viherympäristöön, virkistysalueiden säilyttämiseen, työpaikka-alueesta aiheutuvaan häiriöön, rakentamisaikaiseen häiriöön, liikenteeseen, katujen mitoitukseen, kevyen liikenteen yhteyksiin Keravalle, maaperään, maanläjitysmaahan sekä kunnallistekniikkaan liittymiseen.

Vastine mielipiteisiin

Kaavan eteneminen

Kaavaehdotuksen aluerajaus on kaavaluonnosta suppeampi. Rajatien ja Lätisen Kannistontien asemakaavoittamattomien asuinalueiden kaavoitus jatkuu osana Tuusulan kaavoitusohjelman 2024 - 2027 mukaista kaavatyötä "Rykmentinreuna". Rykmentinreunan asemakaavatyön valmistelun yhteydessä alueen asukkaat saavat taas tiedon kaavan vireille tulosta ja etenemisestä kirjeitse sekä mahdollisuuden osallistua kaavan vaiheisiin. Asukkaiden antama palaute Rykmentinportti I -asekaavan kaavaluonnosvaiheessa huomioidaan Rykmentinreunan asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteiden laadinnassa.

Tulevassa Rykmentinreunan asemakaavassa tullaan tarkastelemaan uuden asemakaavan mahdollistamaa tonttitehokkuutta sekä mahdollisia uuden rakentamisen paikkoja. Kaavatyössä pyritään löytämään asukkaita tyydyttävä kompromissi. Asukaspalautteen mukaan alueella on toiveita sekä tehokkaalle rakentamiselle että väljemmälle rakentamiselle. Lisäksi rajoitteita rakentamisen määrälle asettaa alueen lentomelu sekä maantiemelu. Toisaalta tehokkaampaa rakentamista tukisi Keravan Savion aseman ja kaupallisten

palveluiden läheisyys. Näitä kysymyksiä tullaan tarkastelemaan Rykmentinreunan asemakaavatyön valmistelussa.

Rykmentinportti I -asemakaavaluonnoksen palautteessa nousi esiin runsaasti mielipiteitä Läntisestä Kannistontiestä ja tulevan asemakaavan mahdollistamasta katujen leveydestä. Läntisen Kannistontien sulkeminen läpiajoliikenteeltä sai monilta asukkailta kannatusta, mutta katujen toivottiin jäävän mahdollisimman kapeiksi uudessa asemakaavassa. Ratkaisuksi ehdotettiin tonttikatumaisia vaihtoehtoja. Näitä vaihtoehtoja tullaan tarkastelemaan Rykmentinreunan asemakaavassa ja asukaspalautetta tullaan hyödyntämään kaavan tavoitteiden määrittelyssä.

Hulevesiselvitys

Kaavaehdotuksen valmistelun aikana kaava-alueelle on teetetty selvityksiä. Asemakaava-alueelle on teetetty hulevesiselvitys ja hulevesisuunnitelma, jossa esitettyihin ratkaisuihin kaavaratkaisu pohjautuu. Hulevesien hallinnassa korostuvat monipuolisesti hyvän määrällisen ja laadullisen hallinnan edistäminen ja luonnon monimuotoisuuden suojelu. Asemakaavassa on esitettyä kolmea viivyttävää ja puhdistavaa alueellista hulevesirakennetta.

”Baana”

Kaavan valmistelun yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoisia baanalinjauksia ja päädytty kaavaluonnosvaiheen B-vaihtoehtoon, joka on todettu pyöräilyn ja kävelyn kannalta toimivimmaksi ja joka oli asukaspalautteen suosikkivaihtoehto. Kaavaratkaisu säilyttää alueellisia viheryhteyksiä sekä takaa niiden säilyvyyden ja laadun parantumisen ekologisia arvoja tukevilla asemakaavamääräyksillä. Kaavaratkaisu sallii ulkoilureittien kehittämisen alueella, mahdollinen metsän pohjan kulumisen huomioiden.

Maa-ainesten läjitys ja maaperätutkimukset

Vuosina 2023 ja 2024 kaava-alueelle on teetetty maaperätutkimuksia. Tutkimusten tarkoituksena oli selvittää alueelle läjitetyn maa-aineksen laatua ja haitta-aineiden / jätteiden esiintymistä sekä arvioida kiinteistön muiden alueiden mahdollista pilaantuneisuutta. Maaperässä ei tehdyissä tutkimuksissa todettu ylemmän ohjearvon ylittäviä pitoisuuksia, joten maaperää ei luokitella pilaantuneeksi työpaikka- tai teollisuuskäytössä, eikä alueella ole näin ollen pilaantuneen maaperän kunnostus-tarvetta. Vaikka kohteessa ei ole pilaantuneen maaperän kunnostus-tarvetta, kohteessa voi tulla tarve poistaa maa-ainesta rakentamisen vaatimassa laajuudessa.

Viheralueiden väheneminen ja viheralueiden turvaaminen

Maankäytön muuttuessa metsäpinta-alan määrä alueella vähenee. Kaavaratkaisun myötä turvataan kuitenkin olemassa olevia viher- sekä ekologisia yhteyksiä säilyttämällä minimissään 50 metriä leveä viherkaista nykyisten asuinrakennusten sekä uuden TY-19-korttelialueen välissä.

Asemakaavan kaavamerkintä tukee kaavaratkaisun rauhoittamien laajojen lähivirkistysalueiden hoitamista luonnon monimuotoisuutta ja alueen luontovirkistyskäyttöä tukien sekä mahdollistaa alueen ekologisten arvojen parantamisen. Nykyisellään, alue on luontoarvojen suhteen enimmäkseen suhteellisen köyhää talousmet-sää ja hakkuuaukeaa.

Asemakaavaan määritetty Baana-yhteys avaa uuden virkistyskäytön reitin ja tukee alueen verkottumista alueellisiin virkistys- ja viherreitteihin.

Kevyen liikenteen yhteydet Keravalle

Rykmentinreuna I -asekaavaehdotuksen kaavaratkaisu avaa merkittävän kävelyn ja pyöräilyn yhteyden, ns. ”baana”, Keravan Savion aseman, Tuusulan itäväylän ja sitä kautta tulevaisuudessa Tuusulan Rykmentinpuiston alueen välille. Kerava kaupunki on ollut mukana kaavan sekä kävelyn ja pyöräilyn reittien valmistelussa ja osallistuu myös tulevaisuudessa kaavojen osallisena alueen asemakaavojen valmisteluun, pääasiassa lausumiskäytännön kautta. Tarkemmin yhteyksiä Rajatien ja Läntisen Kannistontien alueelta Keravan puolelle tullaan tutkimaan Rykmentinreunan kaavatyössä.

Yritysalueen koko

Teollisuuskorttelin korttelialuetta on soviteltu alueelle niin, että arvokasta ulkoilu- aluetta katoaisi sen alle vähän. Ympäröivistä asuinrakennuksista on vähintään 50 metrin etäisyys tulevaan teollisuuskortteliin. Suurin osa teollisuuskorttelin alasta sijoittuu nykyisen hakkuuaukean/vesakon ja maanläjitysalueen alueelle. Kortteli täytyi sijoittaa alueella pohjoiseen, koska etelämmässä alue on soista ja yhteydessä asemakaava-alueen ulkopuoliseen luonnonsuojelualueeseen sekä pohja-vesialueeseen.

Alueen tehokasta maankäyttöä puoltaa maakuntakaava, jossa alue on määritelty taajamatoimintojen kehittämisalueeksi. Uusi teollisuuskortteli tukeutuu olemassa olevaan liikenneinfrastruktuuriin, nyt jo rakentuvaan Tuusulan Rykmentinpuiston yritysalueeseen sekä uuden baanayhteyden myötä myös joukkoliikenteeseen.

Yritysalueen rakennusten korkeus

Kaavaehdotuksen teollisuuskorttelissa rakennusten kerroskorkeus on rajattu kahteen nykyisen lainvoimaisen Rykmentinpuiston yritysalueen asemakaavan mukaisesti. Korttelin rakentumisen laadun takaamiseksi kaavamääräyksiin on sisällytetty vaatimus laadukkaasta arkkitehtuurista, jotta rakennuslupaviranomainen voi vaatia rakennusten koon ja korkeuden sopeuttamista ympäristökuvan vaatimukseen.

Miksi rakentamista suunnitellaan juuri tänne eikä jonnekin muualle?

Rykmentinpuiston osayleiskaavan ehdotuksessa kaavaehdotuksen alueelle suunniteltiin asumisen alueita. Nämä alueet kumoutuivat lainvoimaisesta osayleiskaavasta lentomelun takia. Lentomeluvaikutusten vuoksi alue on merkitty Tuusulan yleiskaavaan (kunnanvaltuuston hyväksymä muttei vielä lainvoimainen) työpaikkatoimintojen alueeksi. Kaavaratkaisussa alueelle on sijoitettu ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue, koska lentomelu ei rajoita kaavaratkaisun mukaista toimintaa.

Alueen tehokasta maankäyttöä puoltaa maakuntakaava, jossa alue on määritelty taajamatoimintojen kehittämisalueeksi. Uusi teollisuuskortteli tukeutuu olemassa olevaan liikenneinfrastruktuuriin, nyt jo rakentuvaan Tuusulan Rykmentinpuiston yritysalueeseen sekä uuden baanayhteyden myötä myös joukkoliikenteeseen Savion rautatieasemalle.

Työpaikka-alueen tuottama melu ja tärinä

Työpaikka-alueen tuottamaa häiriötä, melua, tärinää, ilman pilaantumista jne., ympäristön asukkaille torjutaan kaavamääräyksillä:

”Korttelialueelle ei saa sijoittaa laitosta, joka aiheuttaa ympäristöä häiritsevää melua, tärinää, ilman pilaantumista tai muuta häiriötä. Melua aiheuttaviin töihin (esim. purku- ja lastaustoiminta) liittyvät alueet tulee sijoittaa siten, että ne suuntautuvat asutuksesta poispäin.”

”Korttelialueella sijaitsevan laitoksen aiheuttama melutaso ei saa ylittää melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB.”

”Ulkovarastointialueet ja katokset on aidattava tai maisemoitava puista tai pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä niin, että varastoitava materiaali ei haitallisesti näy kadulle, virkistysreiteille tai naapuritonttien käyttöpihojen ja ympäröivien asuttujen kiinteistöjen suuntaan.”

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Alueen rakentaminen ei saa aiheuttaa vaurioita olemassa oleviin rakennuksiin. Ennen alueen infran rakentamista alueella tehdään tarvittaessa tarkempia maaperätutkimuksia ja ympäröivien rakennusten perustamistapojen kartoittamista. Työmaaliikenne voidaan alueelle hoitaa Portinkoukku-kadun kautta ja myöhemmin valmistuvan Rykmentinportinkadun ja Itäväylän eritasoliittymän kautta.

26.4.2023 Mielipide 1.

Pidän alueen kehittämistä kaavoituksen keinoin positiivisena asiana. Kaavaesitys tyydyttää pääosin. Parannusehdotukset: 1) Läntisen Kannistontien liikenne pitää saada turvallisiksi ja vähentymään nykyisestä.

2) Koko alueen tehokkuuslukujen pitää olla yhteneväisiä ja tasapuolisia.

27.4.2023 Mieli pide 2.

Asemakaava luonnoksessa ehdotetaan, että lähes puolet minun maa-alueesta tulisi lähivirkistysalueeksi. Sehän on kohtuuton ehdotus, koska kunnalla on isot alueet vieressä juurikin siihen tarkoitukseen soveltuvaa raakamaata. En hyväksy, että yksityisen maata kaapataan yhteiseen käyttöön/omistukseen. Olen omistanut maat vuodesta 1985 alkaen ja maksanut kiinteistöveroja. Kaavoitusta olen odottanut, jotta jälkipolvi saisi kohtuuhintaisia tontteja.

Tonttien tehokkuus tulisi olla vähintään 0.25, koska rajan takana Keravallakin on 0.3.

LIITE:

(liitteessä henkilötietoja)

28.4.2023 Mieli pide 3.

-Mikä tulee olemaan hallirakennusten korkeus???? liika on liikaa.

-Kun Rajakuja-Läntinen Kannistontie alueelle ehkä kaavoitetaan täydennysrakentamista, onko Keravan kaupungilta tiedusteltu mahdollisuutta liittyä viemäriverkostoon??? Aikaisemmin se ei ole ollut mahdollista.

-Tietääkö kaavoittaja, että alueella on suuria toimivia lähteitä?

- Vuonna 2002-2003 alueella oli todella iso vedenpaisumus. Tiedot löytyvät Tuusulan kunnan arkistosta. Asiaa hoiti silloin ympäristöpäällikkö Risto Mansikkamäki. Alue jäätty, koska ei satanut talvella lunta ja routa oli syvällä. Lähteet pumppasivat vedet lähipelloille ja tonteille. Vesimassat olivat valtavia ja vettä pumpattiin paloletkuilla Keravan puoleisiin ojiin ja viemäreihin.

-Mielestäni Rajakuja pitää jättää pihakaduksi, koska asukkaat eivät halua levennystä ja menettää vakiintuneita pensaita, puita ja aitoja. Ja tämä on päättävä lyhyt kuja. Ajonopeudet rajoittuvat automaattisesti, koska vastaantulijat joutuvat jo nyt väistämään toisiaan. Levennys ei tuo asukkaille mitään etua, vain mielipahaa. Otaen huomioon kuntataloiden jatkuvan kiristymisen, Rajakujan leventäminen on mielestäni julkisten varojen törkeää väärinkäyttöä ja tuhlaamista.

-Mielestäni suunniteltu Baana 1, joka kulkee Rajatien vieressä on täysin turha. Kevyenliikenteen kulkijat pääsevät kulkemaan rauhallista Rajatietä ihan hyvin.

Taas säästyy kunnalta sievoinen summa rahaa, kun Baana yhtä ei toteuteta. Luonnontilainen metsä säilyy.

-Mielestäni Läntiseltä Kannistontieltä pitää edelleen päästä Tuusulaan. Ainut poistumistie ei voi olla Koivikon kentän kulmalta Keravalle. Ko reitti tulisi hankaloittamaan pelastustoimeaja muuta huoltoliikennettä todella paljon.

30.4.2023 Mieli pide 4.

Viitaten 25.4.23 järjestettyyn yleisötilaisuuteen haluamme tehdä seuraavat esitykset jatkotyöstämistänne varten:

1. Alueelle kaavoitettava yritysalueen laajuus tulee olla 10 % pienempi ja se toteuttaa huomattavasti tiiviimmin Tuusulan itäväylän viereen ja mahdolliset uudet tierakentamiset (Itäväylän leventäminen) huomioiden. Kavoitettavalle yritysalueelle pitää tehdä maaperätutkimukset mahdollisten vuosikymmeniä sitten läjitettyjen maa-ainesjäämien selvittämiseksi . Alueelle kohdistetavista mahdollisista kallioperän räjäytystoimista tulee tehdä mahdollisimman rajalliset ja nykyisen L Kannistontien ja Rajatien omakotiasuntojen osalta pitää laatia tarkka ja yksityiskohtainen selvitys aiheutuvista riskeistä. Merkittävä osa omakotitaloista on 1950-luvun rakennusmateriaaleilla toteutettuja.

2. Alueen omaleimaisuutta tulee arvostaa alueen täydennys- ja uudisrakentamisessa.

3. Alueen luontoympäristö on kansanterveyden kannalta merkittävä kokonaisuus, jonka arvostus ja arvo nähtiin ja koettiin koronapandemia yhteydessä. Viheralueet tulee pitää jatkossakin tarpeeksi merkittävänä alueen kaavassa, vihervyöhykkeen leveys tulisi olla 75m leveä kaistale.

4. Bana 2 tulee toteuttaa ja Bana 1 ei tarvita . Bana 2 tulee olla läpivuoden käytävissä - talvikunnossapito toimii- valaistu ja tärkeää on että siitä on yhteys itäväylän kevytliikenneväylälle etelään.

5. L Kannistontien ja Rajatien suunnittelussa tulee huomioida samanlaiset katuratkaisut kuin Keravall Aleksis Kiventien eteläpää ja Saviolla Varpukadun katujärjestytyt. Tarkoituksena pitää olla että tulevassa ratkaisussa ensisijainen teiden käyttötarkoitus on kotoa ja kotiin -ajoliikenne. Kevytliikenne on tähänkin asti toiminut hyvin ja autoilevat kunnioittavat muita tielläkulkijoita.. LKannistontie sulkeminen Keravan rajalla on oikea ratkaisu.

LIITE 1

KKL 25.9.2024



LIITE 2



LIITE 3



LIITE 4



1.5.2023 Mieli pide 5.

Vihdoinkin on kaava valmisteilla tänne raja-alueelle. Tämä on ehdottoman kannattettava asia ja tasapuolistaa tuusulalaisten ja keravalaisten kohtelua kaavoituksellisesti kuntarajojen ylitse. Lentomelun varjossa on meillä mennyt jo pitkään, vaikka se ei keravalaisten kaavoittamista/rakentamista ole häirinnyt.

Tehokkuusluvut, joita esiteltiin alueen maanomistajien tilaisuudessa 20.4.2023, tarvitsevat vielä hiomista. Koko alueen tehokkuuslukujen tulisi olla samassa suuruusluokassa. Koskien kevyenliikenteen järjestelyjä, esitän alueelle lännen suunnasta tulevan kevyenliikenteenväylän linjausta Läntisen Kannistontien kautta Baanalle (VE1). Kun Baana (VE1) haarautuisi vielä Keravan Haavikkotielle, olisivat kevyen liikenteen siirtymät teillä lyhyitä ja esim. turvallinen koulureitti Rykmentinpuistoon helposti saavutettavissa. Näin kapeampi kevyenliikenteenväylä/hidas-katu saataneen sovitettua teiden varteen ilman kohtuuttomia vahinkoja olemassa olevalle asutukselle. Läntisestä Kannistontiestä tulee kokoojkatu Rajatien ja Rajakujan liikenteelle. Liikennemäärät tulevat olemaan edelleen suuret huolimatta Keravan rajalta katkaistavasta yhteydestä. Tien turvallisuudesta niin ajonopeuksien kuin kevyenliikenteen osalta tulee huolehtia.

4.5.2023 Mieli pide 6.

Paljon positiivista koskien esitelmää.

Baana on hieno ajatus ja ehdottomasti reunassa menevä. Viheralue teollisuuden ja asutuksen välissä saatava pysymään mahdollisimman isona ja yhtenäisenä , että voidaan alueen luonne säilyttää. Kaavaa puollan kertoimella 0,25.

Tien leveydestä jyrkkä EI. Tämä tulisi lisäämään suhteettoman paljon liikennettä Rajatielle. Huomattavasti pienemmällä teillä mitä piirretty, on toteutettu alueita nyttenkin, niinkuin kokouksessakin tuli ilmi. Lisäksi tämä levennys ei ole mahdollista keravan puolella. Huomioikaa tämä ja pitäkää tie pihakatuna. Säästää teidän kustannuksia ja saatte asukkaat alueilla myös positiivisemmaksi hankkeeseen. Tämä tullut whatsapp ryhmissä selkeästi monilta.

4.5.2023 Mielipide 7.

Palaute Rykmentinportti I kaavaluonnos koskien alueen itäistä ja pohjoista asumisaluetta ja liikennejärjestelyitä.

Ehdotuksessa lukee seuraavaa:

“Asuinalueeksi kaavoitettavaksi esitettyjen olevien rakennettujen kiinteistöjen katujen katualuetta on levennetty kaavaluonnoksessa 12 metriin, jolloin katualueelle mahtuisi jalankulkuväylä. Katualueen lopullinen leveys tarkentuu kaavaehdotukseen, kun tulevan täydentävän rakentamisen määrä tarkentuu kaavoituksen edetessä. Kaavatyössä tutkitaan mahdollisuutta säilyttää katualueet tai osa katualueista kapeana.”

On erittäin toivottavaa, että alueen tiet säilytettäisiin kapeina pihakatuina. Tämä on myös kunnan kustannusten kannalta edullisempaa. Kun Läntisen Kanniston tien yhteys katkaistaan Keravalle, niin liikenne vähenee merkittävästi. Jos ehdotukseen merkittyihin katujen ulkopuolella oleviin kevyenliikenteen väyliin tehdään vielä yksi pieni lisäys, iso osa kävely ja pyöräliikenteestä siirtyy pois pihakaduilta. Lisäys tulisi Rajatien keskivaiheille, kohtaan josta Rajatietä pohjoiseen mentäessä alkaa alaspäin mäki. Tuossa paikassa Rajatieltä olisi yhteys ehdotukseen merkittyyn kevyenliikenteen väylään. Liitekartassa lisäys on merkitty oranssilla.

Sijainti viitteellinen.

Maastosta mittaamalla nykyiset väylät ovat 5 metriä leveitä ja väyliä molemmin puolin on n. metrin levyisellä alueella ojat. Mikäli tiet pinnoitetaan ja teille tulee sivukiveykset ja huleveden poisto voitaisiin tiet tehdä 7 metriä leveiksi ilman, että tonteille tarvitsisi tehdä merkittäviä muutoksia. Seitsemää metriä leveämpi väylä poistaisi monilta tonteilta autojen parkkipaikat ja joillekin tonteille siirtyminen tulisi liki mahdottomaksi korkeuserojen takia. Joissain tilanteissa myöskin joidenkin rakennusten käyttö ei olisi myöskään tarkoituksen mukaista esim. jotkut autotallit. Niihin ei pystyisi ajamaan korkeuseron takia. Erityisesti Rajakuja ja Hukkamutka ovat alueita, joissa liikenteen määrät eivät ole sellaisia että voisi tulla tarve leveämmälle väylälle. Liitekartassa nämä on merkitty sinisellä. Kaiken kaikkiaan ainoa alue, jolla liikenteen määrä voisi nousta sellaiseksi, että tarvittaisiin leveämpi väylä, on pohjoisten alueiden uusien asumisalueiden ja Itäväylän välinen alue.

Merkitty liitekartassa punaisella. On todennäköistä, että sielläkään ei tarvita leveämpää väylää erityisesti, jos alueen pohjoisimpaan laitaa lisätään kevyenliikenteen väylä. Merkitty oranssilla.

LIITE:



4.5.2023 Mieli pide 8.

Rajakuja voisi säilyä nykyisellään. Ei tarvita levennystä eikä erillistä kevyen liikenteen väylää. Meidän tontin pohjoispään viheralueen voisi jättää pois. Rajalla on ulkoilureitti (kuva) joka voi jäädä siihen (voisi olla kapeampi).

KKL 25.9.2024

Meitä kiinnostaa mieluummin suurempi tehokkuusluku kun pienempi. Rajakuja on meidän tontin matkan ja lisäksi eteläpuolella olevan naapurin matkan alueellamme. Mietimme mitä rasite vaikuttaa tuleviin suunnitelmiin.

LIITE 1:



LIITE 2:



5.5.2023 Mieli pide 9.

Luonnoksessa on esitetty, että henkilöautoliikennenyhteys Läntiseltä Kanniston-tieltä Keravalle suljetaan. Päivittäinen asiointi suuntautuu useiden osalta pääsääntöisesti Keravalle. Mikäli kaava toteutetaan tältä osin luonnoksen mukaisesti, pitenee matka Keravan keskustaa lähes kaksin kertaiseksi. Tämä ei palvele tavoitteita "parannetaan alueellisia liikennenyhteyksiä. Tiedossa on, että läpiajo on harmittanut ko. tien varrella asujia. Huonosti perustettu hiekkatie ei ole kestänyt

runsasta läpiajoa, vaan on ollut usein erittäin huonossa kunnossa. On pölyhaittoja ja ne. Kadun rakentamisella ainakin osa haitoista on poistettavissa.

Toinen liikenneyhteyksiin liityvä asia. Tämän kaavoitustyön yhteydessä tulisi sopia Keravan kanssa, että tältä alueelta saadaan hyvä ja luonteva kevytliikenneväylä Keravan keskustaan ja rautatieasemalle.

7.5.2023 Mieli pide 10.

Kävin tutustumassa suunniteltuun Rajatien alueen kaavaan asukkaiden kuulemis-tilaisuudessa. Tonttimme on ollut sukumme omistuksessa 50-luvulta saakka ja on meille hyvin rakas. Erityisesti pidämme koko alueen rauhallisuudesta, jossa jokaisella on oma tilansa. Tällaisia paikkoja ei enää ole ja nyt näyttää siltä että Tuusula haluaa tämänkin tuhota nostamalla alueen suhdelukuja, jotka tulevat nousevien kiinteistöverojen muodossa pakottamaan asukkaat lohkomään ja lisärakentamaan. Tuusulan kunnan tarkoitus on siis muuttaa alueen luonnetta jos näillä suunnitelmilla edetään.

Esimerkiksi meidän kohdalla rajuimmat esitykset suhdeluvuiksi nostaisivat sallittavan rakennettavan nelilömäärän yli 800m². Koska alue halutaan säilyttää ennallaan, ajatellaan siis kaavasuunnittelussa että yksi perhe tarvitsee 800m² asunon? Suurimmalla osalla tonteista lisärakentaminen on myös haastavaa tehdä järkevästi sillä talot sijaitsevat usein keskellä tonttia. Keravan puolelta voi mennä katsomaan (vaikkapa Sompion entiseltä rintamamiestalo alueelta) miten alue on muuttunut kun teholumut on nostettu kaakkoon. On syy miksi me rajatieläiset asumme täällä, emme siellä Sompiossa vaikka Tuusulan kunnan palvelut ovat alueeltamme noin 10 kilometrin päässä Hyrylän keskustassa.

Vastustan kaavamuutoksia. Antakaa meidän vaan olla rauhassa täällä Rajatiellä ja rakentakaa muualle. Tuusulassa riittää kyllä tilaa. On hyvä huomata että alueella on muutama isompi maanomistaja jotka näkevät nyt mahdollisuuden tienata mutta yleinen mielipide on hyvin kaavakielteinen ainakin täällä Rajatien Savion päässä.

7.5.2023 Mieli pide 11.

Hei, en halua että tämän asuinalueen ainoa metsäalue tuhotaan noin isolla teollisuusalueella. Tehkää työpaikka-alue esim. Siihen kukkatalon taakse pellolle. Siellä on iso pelto-alue ja ympärillä muutakin teollisuutta. Mutta jos teidän on pakko se tehdä niin tehkää siitä mahdollisimman pieni jotta ainoa metsää jää ihmisten virkistytymiseen. Ei mitään 50m käytävää jota ei voi kutsua metsäksi. Jos teette kuitenkin niitä baanoja ns. Virkitymisalueelle niin ehdottomasti baana 2. Jos alue rakennetaan niin teidän täytyy ottaa vakavasti huomioon räjäytystyön mahdolliset haitat / vauriot vanhoihin omakotitaloihin. Rajatietä ei tarvi leventää eikä sen tarvi olla ainoa mahdollinen tie Savion asemalle. Saa tulla enemmän asumisoikeuksia tonteille. Tehkää se samaan aikaan kuin teollisuusalue.

7.5.2023 Mieli pide 12.

Rajatien suunniteltun leveyden ei tarvitse olla niin leveä kuin on suunniteltu, XXX on tästä toimittanut tietoa.

Baana ve 2 on ainut järkevä vaihto ehto baanalle mikäli sellainen halutaan rakentaa, jos baana menee asuinrakennusten takana jää väliin entistä vähemmän viheraluetta, sekä se väistämättä lisää melua asuinalueella.

Rakennusalueita voidaan tiivistää siirtämällä suunnitellut rakennukset länteen päin ja täten lisätä teollisuusalueen ja asuinalueen väliin jäävää viheraluetta.

7.5.2023 Mieli pide 13.

Asukkailta kysytään mielipiteitä. Oikeasti onko näillä mielipiteillä todellisuudessa yhtään mitään merkitystä? Voidaan tyytyväisinä kirjata annetut mielipiteet vastaanotetuiksi ja ne seuraavassa vaiheessa arkistoidaan mappiin Ö. Todetaan, että asukkaita on kuultu.

Tuusula mainostaa itseään luonnonrauhaisena kuntana, jossa on tilaa unelmille. Tässä kohtaa oma kokemukseni ei voisi olla kauempana luonnonrauhaisesta ja unelmien mahdollistamisesta. Rykmenttiportti 1 kaava on painajainen, joka on pian todellisuutta. Kaunis ja ainutlaatuinen luonnonmetsä, joka on ollut oikea virkistysalue ihmisille ja koti eliöille – eläimille, linnuille, hyönteisille, kasvillisuudelle ja suurille puille – tullaan tuhoamaan. Lisäksi perustana tämän elollisen alla on peruskalliota, joka maassamme on ainutlaatuista koko maailman mittakaavassa. Muualla maailmassa suojellaan koralliriuttoja – väitän luontomme ikaikaisine peruskallioineen olevan vähintään yhtä arvokasta ja suojelun arvoista. Suomalainen kulttuuriperintömme on luonnossa ja ihmisen yhteydessä siihen. Ovathan kansallistaiteilijoidemme teokset saaneet inspiraationsa juuri Suomalaisesta luonnosta ja kansallismaisemastamme. Nämä edesmenneet kansallistaiteilijamme varmasti kauhistelisivat Tuusulan kunnan toimia varmaan vähintään yhtä paljon kuin me, jotka elämme nyt. Kauniit ja korvaamattomat metsäalueet tuhoetaan perusteellisesti ja kalliot räjäytetään. Tätä perustellaan lasten koulujen ja kuntalaisten palvelujen rakentamisella. Lyhytnäköistä ja ahnetta mielestäni. Omalla kohdallamme meitä on kaksi kohtuupalkkaista työssäkäyvää aikuista ja maksamme veroja kunnalle, jonka koululaitosta emme ole rasittaneet – jälkikasvu on käynyt koulunsa muualla kuin Tuusulassa. Lapsethan toisaalta nykyisessä digihuumassa on saatu jo tehokkaasti koukuttettua virtuaalimaailmaan, someen ja peleihin, joten mitäpä me enää luonnolla. Lapset eivät osaa luontoa aikuisinakaan enää kaivata, kun päivät vietetään ruutujen äärellä. Tuusulan kunnan metsien tuhoaminen ei siis tulevia sukupolvia haittaakaan – vai kuinka? Eipä ole lähistöllä metsänpaikkoja missä luontoa tai metsiä oppisi rakastamaan ja arvostamaan.

Kaavamuutoksessa tuodaan esille viher- ja virkistysyhteyksiä sekä täydentävän asuinrakentamisen edellytyksiä. Ekologisen viherkaistaleen nimellä kulkeva kaistale vanhan asuinrakentamisen ja suunnitellun työpaikka-alueen eli teollisuusalueen välille kaavailtu kaistale ”metsää”, on naurettavan kapea – siihen on jopa suunniteltu pyörätie tai vastaava kulkuväylä, mikä tuhoaa lopunkin ”metsän” eli ekologisen viherkaistaleen. Kylläpä on joku keksinyt hienon nimityksen peittämään todellista ekologista tuhoa, mitä koko kaavaluonnos toteutuessaan saa aikaan. Jos jompikumpi Baanoista on pakko valita, niin pienempi paha on Baana 2. Vastustamme vahvasti Baana 1 rakentamista.

Rajatien leventäminen ja rakentamisen tiivistäminen tuhoaa ainutlaatuista perinnetaloutta. Tämä omalla kohdalla todella saa vakavasti harkitsemaan sitä, että tulemme etsimään uuden asuinpaikan jostain muualta. Rajatien mahdollinen leventäminen syö rakkaudella vaalimaamme piha-alueita ja tuhoaa puita ja kasvu-alueita, jota olen vuosikausia vaalinut asuessamme nykyisessä kodissamme. Metsän läheisyydellä on ollut suurin merkitys asuinpaikkamme valinnassa. Nyt tämä metsä tuhoetaan teollisuusrakentamisen alle.

Rajatien syöttöliikenne Savion asemalle on ilmeisesti suunnitteilla, vaikka siitä ei puhuta. Asukasillassa mainittiin, että Keravan kanssa käydään neuvotteluja. Mitä nämä neuvottelut tarkoittavat ja sisältävät? Mikä on perusteena sille, että Läntinen Kannistontie aiotaan sulkea? Vastustan Läntisen Kannistontien sulkemista. Siellä on jo olemassa oleva väylä. Koska ilmeisesti joka tapauksessa Rykmentinportin alueen liikenne lisääntyy, tarvitaan useampi väylä ”syöttöliikenteelle”, jotta Rajatien liikenne ei lisääntyisi niin paljoa. Ja mitä onkaan suunnitteilla joukkoliikenteen osalta? Vastustan Rajatien leventämistä ja sen liikennemäärän kasvattamista.

Räjäytystyöt huolestuttavat suuresti. Rajatien rakennuskanta on vanhaa ja esimerkiksi meidän talomme on rakennettu osin peruskallion päälle. Tästäkin syystä vaadin Rykmentinportin työpaikka-alueen pienentämistä ja suunniteltua runsaasti leveämmän viherkaistaleen ja ”turvavälin” jättämiseen Rajatien rakennusten ja suunnitellut työpaikka-alueen välille. Liikenteen melu tulee lisääntymään työpaikka-alueen ja lisääntyvän liikenteen myötä. Hirvittää se melu, mikä tulee syntymään rakentamisen myötä Rykmentinportin rakentamisen alkaessa. Mitä tarkoittaa häiriötä aiheuttamaton toiminta? Tässä kohtaa vitsi? Kuinka aiotaan suojella vanhaa rakennuskantaa räjäytystyön vaikutuksilta? Peruskalliota räjäytettäessä räjäytysenergian voima kulkee kauas. Ei paljon mittarit auta, kun talojen perustat halkeilevat. Kuka on vastuussa? Oli karmeaa kuultavaa, kun nykyisten räjäytysten vaikutusalueella asuva pariskunta kertoi ”maanjäristyskokemuksestaan”, kun lähistöllä räjäytettiin. Heille tuli suuri huoli ja hätä räjäytyksen vaikutuksesta kotitaloonsa. Tuusulan kuntaan yhteyden otettuaan pariskunta oli saanut törkeän huonoa kohtelua. Heille oli kerrottu, että pitäisi mennä räjäytystyömaalle valittamaan vastaaville henkilöille. Tullaanko siis saamaan yhteystiedot näistä räjäytystyöistä vastaaville? Miten kunnassa huolehditaan nykyisistä asukkaista? On selvää, että halutaan uusia asukkaita kuntaan. Miten huolehditaan jo olemassa olevista? Pitääkö äänestää jaloillaan?

Kunnolla vaan rakennusoikeutta tonteille, niin voidaan pilkkoa omasta monta tonttia ja ottaa rahat irti maasta, kuten on kunnan tapa. Joka tapauksessa tämä alue ollaan tuhoamassa sellaiseksi, etten enää halua jäädä tänne asumaan kaavaluonnoksen toteutuessa. Sitten on hyvä ottaa suuntaa jonnekin kauas pois näiltä seuduilta. Kunnan slogan "Tilaa unelmille - tervetuloa kotiin!" on kohdallamme "Tuhoetaan unelmat – tervemenoa muualle!"

8.5.2023 Mieli pide 14.

En voi hyväksyä kun on niin vähään tietoa miten kaikki tulee vaikuttamaan Rajatien omakotiin omistaja.

8.5.2023 Mieli pide 16.

Koska Läntisen Kannistontien varteen on tulossa uusia AO- ja AP-korttelialueita, ajotieyhteyttä Keravalle ei tule missään nimessä tukkia, jotta liikennöinti on sujuvaa. Ehdotettua TY-aluetta tulee pienentää (esim. 15%). Se onnistuu siirtämällä rakennuksia kohti Tuusulan itäväylää, jolloin TY-alueen ja Rajatien varressa olevien tonttien välinen suoja-alue kasvaa. Ehdotetuista kevyen liikenteen vaihtoehdoista tulee ehdottomasti valita BAANA ve2, sillä se säilyttää edes jonkinlaisen ekologisen yhteyden. Rajatietä ei tule missään nimessä leventää olemassa oleville tonteille. Rajatien länsipuolen tonteista on jo aikaisemmin otettu maata tien levennykseen. Nykyiseen leveyteen mahtuu ratkaisu joka löytyy Keravalta Aleksis Kiven tien länsipäästä.

8.5.2023 Mieli pide 17.

- Teollisuusalueen esitettyä laajuutta tulisi ylipäätään harkita kokonaisuudessaan uudestaan, tarvitaanko sitä todellisuudessa toteuttaa lainkaan noin laajana? Riittäisikö teollisuusalueiksi kuitenkin jo nykyiset kaavoitetut alueet tai vähäisemmät täydennykset niihin? Kaavaehdotuksen mukainen alue, yhdistettynä jo teollisuusalueiksi kaavoitettuihin alueisiin kaavaehdotuksen välittömässä läheisyydessä, muodostavat yhdessä tarpeettoman suuren teollisuusaluekeskittymän. Mikäli halutaan säilyttää Tuusulan vetovoimaisuus luonto- ja ympäristöarvoja kunnioittavana kuntana, tätä aluetta ei tulisi kaavoittaa kaavassa teollisuusalueeksi näin laajasti.
- Olisiko entisen maankaatopaikan pilaantuneiden maiden tarkka selvitys syytä tehdä ennen kuin teollisuusalueen laajuus kaavassa päätetään?
- Louhintojen aiheuttamat värinävaikutukset tulee ottaa tarkasti huomioon teollisuusalueen laajuuttarajaavana tekijänä. Alueen vanha rakennuskanta on raken-

nusten perustamistavasta ja maaperäolosuhteista johtuen erittäin herkkää louhintatyön rakenteita vaurioittaville tärinöille. Kaavoituksessa maaston muotojen tarkka huomiointi sekä teollisuusrakennusten sijoittamisessa että teollisuusalueen laajuudessa ja korkeusaseman määrittelyssä ylipäättään, ovat käytännössä ainoa varmasti tehokas ja toimiva keino estää massalouhinnan aiheuttamat tärinävauriot vanhalle rakennuskannalle.

- Kaavaluonnoksessa ei ole merkintää teollisuusalueen rakennusten kerroskorkeudesta. Teollisuusrakennusten kerroskorkeus tulee rajoittaa maksimissaan kahden ja korkeusasemat suunnitella siten, että niistä ei aiheudu vaikutuksia ole-massa olevalle asuinalueelle tai väliin jäävälle viheralueelle.

- Kaavaluonnoksessa baana 1 on väärin sijoitettu, baana tulee sijoittaa vaihtoehdon kaksi mukaisesti. Vaihtoehto 1 rikkoo kaavaluonnoksessa hyvin kapeaksi jäävän viherkaistan tarpeettomasti.

- Rajatien ja Läntisen Kannistontien teiden mittakaava tulee säilyttää pienimuotoisena alueen asukkaiden toiveiden mukaisesti. Teitä ei missään tapauksessa tule leventää. Tien leventäminen johtaa automaattisesti läpiajon lisääntymiseen. Kysymyksessä on vanha alue, joka tulee ottaa huomioon tieratkaisussa. Referensseinä sopivia ovat Keravan puolella olevat Luhtaniityntieltä Tuusulan Myrtilin suuntaan johtavat Hiidenkiventie ja Aleksis Kiventie. Mittakaava ja rakenne on näissä teissä erittäin sopiva Rajatien ja Läntisen Kannistontien tieratkaisuksi. Kyseiset alueet Keravan puolella vertautuvat hyvin alueeseemme, vaikka ovatkin tiheämmin rakennettuja. Kyseiset tiet ovat pienimuotoisena hienosti vanhaan alueeseen sopivia, turvallisia kevyelle liikenteelle ilman erillisiä kevyenliikenteen kais-toja, läpiajoa tehokkaasti hillitseviä, talvikunnossapidon tarpeet riittävästi huomioi-via sekä kustannustehokkaita rakentaa.

8.5.2023 Mielipide 18.

First off, in my opinion the area would have better served the community as a natural/outdoor activity area, possibly with improved infrastructure. Secondly, before commercial/industrial areas, I think it would be a good idea to bring some essential public services closer to this area (healthcare, kindergartens...).

Finally, if the commercial/industrial area is what it's going to be, it would be preferable to move it as far away from the houses as possible, so as to have as much green as possible between the people and the industries. There seems to be some extra space between the buildings and the road to the west. The biking road version 1 also seems to be way too close to the residential properties.

8.5.2023 Mielipide 19

KKL 25.9.2024

Tosi hyvä, että Lätisen Kannistontie ja Rajatien alueelle suunnitellaan kaavaa. Alueen sijainti keskeinen mm. tulevaa uutta koulua silmällä pitäen. Lähtökohtaisesti outoa, että Kerava rakentanut suurella tehokkuudella rajaan asti ja Tuusulan puolella kaavoittamatonta aluetta. Henkilökohtaisesti olisi mielestäni perusteltua kaavoittaa samalla tehokkuusluvulla sekä uudet alueet että jo rakennetut kiinteistöt. Tasapuolisuus toteutuisi näin parhaiten. Tehokkuusluku voisi mielestäni olla 0.25 ja tämäkin olisi mielestäni varsin kohtuullinen Keravan puolella oleviin alueisiin verrattuna ja tätä puoltaisi myös alueelle suunnitellut varsin suuret viheralueet.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 25.04.2023

Rykmentinportti I -kaavaluonnoksen yleinen asukastilaisuus järjestettiin 25.4.2023 Rykmentinpuiston ruokasalissa.

Asukastilaisuuksissa keskustelut ja kommentit kohdistuivat esimerkiksi teollisuuskorttelin kokoon ja alueen virkistysalueisiin ja toiveisiin säästää alueen metsiä, rakentamisen tehokkuuteen Rajatien ja Läntisen Kannistontien alueille. Mielenkiintoa oli niin suuremman tehokkuuden kuin vähäisen tehokkuuden puolesta. Asukastilaisuudessa keskusteltiin asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksista sekä kaavan päätöksentekoprosessista.

Liikenne puhututti paljon. Asukastilaisuudessa keskusteltiin Läntisen Kannistontien sulkemisesta sekä tulevaisuudessa asemakaavoitettavien katualueiden leveydestä.