

SAKSANVÄYLÄ, ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 3670

ESITETYT PALAUTTEET KAAVALUONNOSVAIHEESSA JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Asemakaavaluonnosten nähtävilläolo 15.08. - 16.09.2024

Kaavaluonnoksista saatiin viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta seitsemän (7) lausuntoa. Kirjallisia mielipiteitä saatiin muilta osallisilta kaksikymmentäyksi (21) kappaletta.

Yhteenveto viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnoista

Lausunnot kaavaluonnoksesta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Telia Company
- Caruna
- Järvenpään kaupunki
- HSL
- Telia
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
- Uudenmaan ELY-keskus

Viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnot kaavaluonnoksesta kohdistuivat sähkönjakeluun, liikennemeluun, luontoarvoihin, virkistysarvoihin, viranomaisyhteistyöhön, katualueisiin sekä hulevesiin.

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin

19.8.2024 Telia Company

Teliällä verkkoa 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.

KKL 20.11.2024

-Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä.

-Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti.

-Osallistutaan hankkeen johtosiirtosuunnitteluun.

Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu (MRL, maankäyttö- ja rakennuslaki).

Kaapelikartat ja -näytöt voitte pyytää www.verkkoselvitys.fi kautta

Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivotaan mahdollisimman paljon tietoja.

Vastine:

Merkitään tiedoksi

30.8.2024 Caruna

Nykyinen sähköverkko 20 kV ja 0,4 kV

Kaava-alueella ja sen läheisyydessä sijaitsee Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. 20 kV sähköverkko on esitetty sinisellä värillä ja 0,4 kV sähköverkko vihreällä ja vaaleanpunaisella värillä. Maakaapelit on esitetty katkoviivalla ja ilmajohdot yhtenäisellä viivalla. Muuntamot on esitetty violeteilla neliöllä.

Vaikutukset sähkönjakeluun

Asemakaavan ei nähdä lisäävän sähkönkäyttöä.

Siirtokustannusten jako

Mahdollisesti tarvittavat johto- ja laitesiirot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen ja laitteiden siirron edellytys on, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Toivomme mahdollisuutta tarkentaa lausuntoamme kaavoituksen seuraavissa vaiheissa.

(liitteen johtokartta poistettu julkisesta koosteesta)

Vastine:

Merkitään tiedoksi

11.9.2024 Järvenpää kaupunki

Järvenpään kaupunki kiittää lausuntopyyntöä koskien ”Asemakaava- ja asemakaavan muutos, luonnos, Saksanväylä nro 3670” (TUUDno-2023-2059). Kaupungilla ei ole tarvetta antaa lausuntoa asiassa.

Vastine:

Merkitään tiedoksi

11.9.2024 Uudenmaan liitto

Kaava-alue sijaitsee Tuusulan kirkonkylän, Mattilan ja Mäyräkorven alueella. Alue rajoittuu pohjoisessa Järvenpääntien (mt 146) ja Tuusulantien risteykseen ja etelässä Kulloontiehen (mt 148). Suunnittelualan laajuus on noin 80 ha. Kaavatyön tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä runkoviemäriin ja muun tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa

Kaavatilanne

Suunnitteluala sijoittuu Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluvan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaava-alue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Suunnitteluala rajautuu pohjoisesta seudullisesti merkittäväksi osoitettuun Järvenpääntiehen ja etelässä seudullisesti merkittävän Kulloontien ja maakunnallisesti merkittävän Keravantien ja Tuusulan itäväylän risteykseen.

Aluetta koskee Hyrylän laajentumissuunnat –osayleiskaava, joka on oikeusvaikutteinen muilta kuin liikenneverkkoa koskevilta osin. Osayleiskaavassa Hyrylän itäinen ohitusväylä on merkitty kaavaan stmerkinnällä ”seututie”. Väylän rinnalla kulkee kevyen liikenteen reitin merkintä. Väylän keskelle sekä Kulloontien ja Järvenpääntien liittymiin on merkitty suunniteltu liittymä. Suunnittelualueelle sijoittuu lähivirkistysaluemerkintä (VL-1) ja maa- ja metsätalousaluevaltaisen, maiseman rajautumisen kannalta merkittävän alueen (M-3) merkintä.

Tuusulan yleiskaava 2040 on hyväksytty kunnanvaltuustossa, mutta kaava ei ole vielä lainvoimainen. Lainvoimaiseksi tullessaan Tuusulan yleiskaava 2040 korvaa Hyrylän laajentumissuunnat osayleiskaavan suunnitteluala-alueella. Yleiskaava 2040:ssa Hyrylän itäinen ohikulkuväylä on merkitty katkoviivalla paikallisen liikenteen yhteystarpeeksi. Suopurontien jatke on merkitty yhdystieksi/kokoojakaduksi.

Saksanväylän paikallisen liikenteen yhteystarvetta suunnittelualueella ympäröivät pohjoisesta etelään ensimmäisen vaiheen omakotivaltainen asuinalue (AO-1), maisemapelto (MA), ensimmäisen vaiheen tiivis pientalovaltainen asuinalue (AP1), virkistysalue (V) toisen vaiheen pientalovaltainen asuinalue (AP-2) sekä työpaikka-alue (TP).

Lähes koko suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta

Lausunto

Uudenmaan liitto toteaa, että Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueella Saksanväylä rajautuu pohjoisessa seudullisesti merkittäväksi osoitettuun Järvenpääntiehen ja etelässä seudullisesti merkittävän Kulloontien ja maakunnallisesti merkittävän Keravantien ja Tuusulan itäväylän risteykseen.

Kaavan ehdotusvaiheessa on huomioitava Tuusulan itäväylän – Keravantien liittymää suunniteltaessa, että se kuuluu maakunnallisesti merkittävään tieyhteyteen ja on erityisesti tavaraliikenteen kannalta merkittävä. Maakuntakaavan määräysten mukaan tämän yhteyden 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.

Uudenmaan liitto lisäksi huomauttaa, että luonnosvaiheessa tehdyssä kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymän jatkosuunnittelusta pois karsittu vaihtoehto A ympyrä on vaihtoehtojen vertailussa menestynyt jatkoon valittuihin vaihtoehtoihin nähden hyvin erityisesti joukkoliikenteen kannalta. Uudenmaan liiton mukaan aineistoon on syytä tarkentaa, miten tilaaja on päätenyt jatkoon valittuihin liittymävaihtoehtoihin. Järvenpääntie on joukkoliikenteen kannalta merkittävä ja maakuntakaavan mukaisesti seudullisesti merkittävä tie. Määräysten mukaan tämän yhteyden välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.

Uudenmaan liitto lisäksi toteaa, että Saksanväylän liittyminen Tuusulan itäväylän – Keravantien liittymään sekä Järvenpääntiehen tulee suunnitella yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vastine:

Saksanväylän pohjoista ja eteläistä liittymää on suunniteltu yhteistyössä Tuusulan ELY-keskuksen kanssa ja kaavaehdotuksen valmistelussa on huomioitu Uudenmaan ELY-keskuksen kaavaluonnosvaiheessa saatu lausunto. Eteläisen liittymän katualueen rajaus on piirretty kaavaehdotukseen Tuusulan itäväylän aluevaraus-suunnitelman mukaisesti.

Kaavaehdotuksen valmisteluaineistona toimivassa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa vaihtoehto A, jossa Kirkkotien yhteys Tuusulantielle - Järvenpääntielle olisi suljettu, suljettiin pois sen takia, että Kirkkotien yhteyden säilyttäminen nähtiin välttämättömänä Tuuskodon alueen kehittymisen kannalta, jossa on vireillä asemakaavamuutos. Tämä on kirjattu Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman raportissa. Tehdyissä tarkasteluissa kaikkien liittymävaihtoehtojen todettiin liikenteellisesti toimivan.

13.9.2024 HSL

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa Saksanväylä asema-kaavasta (nro 3670). HSL antoi kommentin Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa liittyen Saksanväylän asemakaava-alueeseen.

Vastine:

HSL toteaa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman ehdotukseen antamassaan lausunnossaan, että viisihaarainen kiertoliittymä (VE2) on kaavaluonnoksista linja-autoliikenteen näkökulmasta parempi vaihtoehto. Asemakaavaehdotus on valmisteltu kaavaluonnosvaihtoehdon 2 pohjalta.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

16.9.2024 Ympäristökeskus

Kyseisen kaavatyön tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä runkoviemäriin ja muun tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus esittää lausuntonaan seuraavaa

Terveysvalvonnan kannalta erityisesti melu on tärkeää huomioida alueella: Suunnittelussa tulee huomioida, että alueen asutukselle ei saa aiheutua terveystahittavaa aiheuttavaa melua tai tärinää. Keskiäänitaso asuntojen sisätiloissa ei saa ylittää Sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen 545/2015 (asumisterveysasetus) toimenpiderajoja.

Ympäristökeskus muistuttaa edelleen, että kaavoituksessa tulee huomioida erityisen uhanalaisen ja erityisesti suojeltavan pronssisukkulakoin esiintymisalueen säilyminen riittävän laajana. Lajin huomioon ottamisesta ja säilymisestä on neuvoteltava Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa

Suunnittelualueelle tuleva uusi asuinrakentaminen ja tieyhteydet katkaisevat melko yhtenäisen metsäalueen ekologisia yhteyksiä. Haittojen vähentämisen kannalta tulee pyrkiä säilyttämään mahdollisimman leveitä ja yhtenäisiä metsäisiä alueita. Myös virkistysreittien tienylityspaikkoja/alikulkuja suunniteltaessa on hyvä huomioida eläinten mahdollisuudet hyödyntää niitä.

Hulevesien osalta ympäristökeskus toistaa pääosin OAS-vaiheen lausuntonsa ja kiinnittää erityisesti huomiota seuraaviin:

- Mattila II -hulevesisuunnitelmaa tulee jatkaa ja yhteensovittaa Saksanväylän ympäristöön, jotta voidaan ottaa huomioon suunnittelualueen jakautuminen usealle valuma-alueelle
- Tulvaherkät uomat alueella ja niiden suojavyöhykkeet
- Mattilan alueen ympäristön lisäksi myös suunnitellun Saksanväylän eteläpäässä Nissinojaan johtavissa uomissa - Määräyksissä riittävät vaatimukset työmaavesien hallinnalle ja rakentamisen aikaiselle kuormitukselle

Vastine:

Saksanväylän linjaus noudattelee Tuusulan valtuuston hyväksymässä yleiskaavassa (14.11.2022 § 133, ei vielä lainvoimainen) esitettyä katuyhteystarvetta. Saksanväylän asemakaavassa ei määrätä kerrosalaa eikä kaava sisällä kuin joihinkin katualueisiin välittömästi liittyviä lähivirkistysalueeksi määrättäviä kortteli-alueita. Katualueiden vaatimat korkotasot ym. esimerkiksi suhteessa alueen tulvariskiin tutkitaan tarkemmissa katusuunnitelmissa. Asemakaavamääräykseen on lisätty määräys hulevesisistä sekä asemakaavakartalle on lisätty varaus hulevesirakenteelle, jolla voidaan viivyttää Saksanväylän ja Suopurontien eritasoliittymällä muodostuvia hulevesiä.

Kaavaratkaisu mahdollistaa säilyvän, lähivirkistysalueeksi rauhoitettavan metsän ekologisen monimuotoisuuden parantamisen. Lähivirkistysalue on merkitty asemakaavamerkinnällä ”Luonnon monimuotoisuutta tukien hoidettava lähivirkistysalue”. Kortteli-alueella mahdollistetaan myös esimerkiksi ekologinen kompensointi ja metsäisen alueen määrän ja ekologisen monipuolisuuden lisääminen kuitenkin myös pakolliset metsähoidolliset toimenpiteet tarvittaessa mahdollistaen.

Saksanväylän linjauksen vaatimuksen asettamisessa rajoissa luontoselvityksissä havaitut arvokkaat luontoalueet on merkitty luo-6-merkinnällä eli luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen merkinnällä. Merkinnällä turvataan linnustollisesti arvokkaan alueen, lahokaviosammaleelle soveltuvan alueen, liito-oravalle soveltuvan alueen, arvokkaan luontotyypikohteen ja kookkaan ja arvokkaan puuston säilymistä.

Saksanväylän asemakaava-alueen eteläosan Palokulmankujan jatkeen katualueen rajaus kulkee osittain perhosselvityksessä rajatun kuvion päältä Tuusulan itä-

väylän aluevaraussuunnitelman asettamien vaatimusten takia. Jatkosuunnittelussa selvitetään pronssisukkulakoin elinympäristön säilyttäminen ja vahvistaminen elinympäristöä laajentamalla tai purtojuurikasvustojen säilyttäminen katualueen piennaralueella. Aluerajaus sijaitsee Tuusulan kunnan omistaman kiinteistön alueella.

16.9.2024 ELY-keskus

Tuusulan kunta on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskukselta lausuntoa Saksanväylän asemakaavaluonnoksesta.

Kaava tulee nostamaan Suopurontien liikennettä merkittävästi, mikä lisää melua jo olemassa olevien asuinrakennusten ympäristössä ja niiden piha-alueilla. ELY-keskus pitää tärkeänä, että kaavassa varmistetaan se, että myös jo rakennettujen asuinrakennusten osalta ohjearvot alittuvat niin piha-alueilla, kuin rakennusten asuamiseen tarkoitetuissa tiloissa. Lisääntyvän liikenteen aiheuttamia meluhaittoja voidaan vähentää mm. laskemalla liikenteen nopeutta tai tarvittaessa meluntorjuntarakenteilla/muulla meluntorjunnalla.

ELY-keskus muistuttaa, että lähtökohtaisesti kaavassa mahdollistettujen toimintojen vaikutusten lieventäminen tulee esittää kaavan alueella. Tässä kaavassa mahdollinen meluntorjunta on jätetty rinnakkaiskaavassa ratkaistavaksi. Kaavojen eriaikaisuuden takia jää epäselväksi, tuleeko meluntorjunta hoidettua asiallisesti.

ELY-keskus muistuttaa, että virkistysalueilla taajamissa melutaso ei saa ylittää ulkona päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB (LAeq) eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB.

Suunnittelualueeseen kuuluvat Järvenpääntie (maantie 145), Kulloontie (maantie 148) ja Tuusulantie. Järvenpääntie ja Kulloontie kuuluvat valtion tieverkkoon ja Tuusulantie on katua.

Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalue (nyt LT-alue) tulee esittää kaavassa katualueena. ELY-keskus kehottaa laajentamaan kaavaaluetta ja kaavoittamaan Järvenpääntien kaduksi Kulloontien risteyksestä Tuusulantien risteykseen, jolloin katualueista muodostuu järkevä kokonaisuus. Järvenpääntien merkitys seututienä ei ole kaavoituksen myötä enää perusteltu seudullisen liikenteen näkökulmasta.

ELY-keskus kehottaa laajentamaan kaava-alueita myös Saksanväylän ja Kulloontien risteysalueella, jotta kaava mahdollistaa Tuusulan itäväylän suunnitteluvalmiuden aluevaraussuunnitelmassa esitetyn vaihtoehto 1D:n mukaisesti. Tavoitetilanteessa Tuusulan itäväylän ja Saksanväylän liittymä toteutetaan aluevaraussuunnitelman vaihtoehtojen 2 mukaisesti ja 1D on välivaihe, joka mahdollistaa tavoitetilanteen eritasoratkaisun.

Avoimeen viljelymaisemaan osittain sijoitettu tielinjaus tulee muuttamaan agraarin maiseman osalta sen luonnetta ja on tältä osin kielteinen. Kaava-aineistosta puutuu maisemaselvitys / maisemallinen tarkastelu ja kaavaratkaisun vaikutus maisemaan ja mahdolliset maisemointitoimenpiteet, jolla kielteistä vaikutusta pystytään lieventämään.

Kaavassa esitetyn tielinjauksen merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat arvokkaiisiin lintualueisiin ja uhanalaisiin luontotyyppeihin. Tielinjauksen myötä arvokas lintualue 3 pienenee huomattavasti ja samalla häviää osa uhanalaiseksi luokitellusta varttuneesta havupuuvaltaisesta tuoreesta kangasmetsästä. Tiealueen alle jäävältä alueelta ei ole tehty havaintoja uhanalaisista lintulajeista, mutta lähialueilla on kuitenkin havaittu erittäin uhanalaiseksi luokiteltu hömötiainen. Laji elää havu- ja sekametsissä ja saattaa hyödyntää myös tielinjauksen alle jääviä kangasmetsiä elinalueenaan. Linnustollisen merkittävyyden ja uhanalaisen luontotyyppin esiintymisen takia alue tulisi säilyttää nykyistä laajempaan.

Tielinjauksen alle jää myös useita uhanalaiseksi luokitellun lahokaviosammalen itujyväryhmiä. Lähialueille on kuitenkin runsaasti muita lajin esiintymiä alueilla, jotka on osoitettu luonnontilaisina hoidettaviksi lähivirkistysalueiksi (VL-18), jotka siten turvaavat lajin säilymistä alueella. ELY-keskus katsoo, että lajin alueellinen suotuisa suojelutaso ei täten vaarannu tielinjauksen takia.

ELY-keskus muistuttaa, että lähtökohtaisesti luo-alueille tulee antaa tarkentava määräys, jonka perusteella kyseisen alueen arvot on mahdollista säilyttää.

Vastine:

Saksanväylän asemakaavan valmisteluaineistona toimivan Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä tehtiin alueelle melutarkasteluja. Tarkastelujen mukaan valmisteltavan Mattila II-asemakaava-alueella melutasot eivät vuonna 2040 päivällä eivätkä yöllä ylittäisi ohjearvoja. Näin erityistä rakentaallista meluntorjuntaa ei tarvittaisi.

Nykyinen Suopurontie on katualueeltaan riittävän leveä lisääntyvälle liikenteelle, joten Saksanväylän asemakaavaehdotus ei sisällä Suopurontien katualueita. Melumallinnusten mukaan melutaso ylittäisi Suopurontien varren kiinteistöillä ohjearvot vuonna 2040, mikäli Suopurontien jatkaminen toteuttaisiin. Liikennemelua ja nopeuksia hidastavat toimet tarkentuvat nykyisen Suopurontien osalta tarkemmissa katusuunnitelmissa, kun Suopurontien parantaminen tulee ajankohtaiseksi.

Saksanväylän asemakaava-alueella päiväsajan ohjearvoa 55 dB (LAeq) korkeammat melutasot ylittävät vain vähäisesti joissain kohdissa Saksanväylän asemakaavaehdotuksen lähivirkistysalueita vuoden 2040, siksi kaavaa valmistellessa ei ole nähty tarpeelliseksi määrätä erillisiä suoja-alesuikaleita vasten Saksanväylän katualuetta tai Suopurontien katualuetta. Kaavaratkaisussa osoitetun lähivirkistysalueen luonne on luonnon monimuotoisuutta turvaava metsä, jonne ei ole tavoit-

teena sijoittaa vilkkaasti liikennöityä reitistöä tai oleskelualueita alueen luontoarvojen takia. Erityisesti Suopurontien alueella tullaan jatkosuunnittelussa tutkimaan liikennettä ja liikennemelua hillitseviä katusuunnittelmatason ratkaisuja.

Saksanväylän asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän, Järvenpääntien, Tuusulantien ja Kirkkotien kiertoliittymälle varattu liikennealue on merkitty kunnan hallinnoimaksi katualueeksi.

Kaavaehdotuksen kaavaselotuksessa maisemallisten vaikutusten arviointia ja kuvausta on täydennetty kaavaluonnosvaiheesta. Kaavaehdotuksen kaavamääräyksessä olevaa luo-merkintää on täydennetty sekä luo-alueen rajausta kasvatettu.

Yhteenveto mielipiteistä

Kaavaluonnoksesta saatiin kirjallisia mielipiteitä kaksikymmentäyksi (21) kappaletta.

Mielipiteet kaavaluonnoksesta kohdistuivat etenkin Suopurontien jatkamiseen, kaavan vaikutuksiin kaavaratkaisun osoittaman katualueen naapurikiinteistöihin, risteysvaihtoehtoihin kaavaluonnosvaiheessa, turvallisuuteen sekä viheralueisiin ja luontoon.

Vastineet esitettyihin mielipiteisiin:

Saksanväylän tavoite on Hyrylän keskustan liikenteen lisääntymisen vähentäminen siirtämällä Hyrylän keskustan läpi suuntautuvaa läpiajoliikennettä vaihtoehtoiselle reitille. Läpiajoliikenne ei määritelmällisesti ole asiointiliikennettä. Asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän ja Suopurontien katualueet on mitoitettu niin, että yleissuunnitelman mukaisesti voidaan toteuttaa alueen läpi kulkevat kävelyn ja pyöräilyn erotellut kaistat sekä tilavaraukset linja-autopysäkeille. Tämä edistää liikkumista myös muilla muodoilla kuin henkilöautolla. Ratkaisut ovat voimassa olevan maakuntakaavan, osayleiskaavan sekä Tuusulan valtuuston hyväksymän yleiskaavan (14.11.2022 § 133, ei vielä lainvoimainen) mukaisia.

Saksanväylän kaavaehdotuksessa on esitetty Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta. Vaihtoehto jättää Suopurontien jatke toteuttamatta on tutkittu kaavatuksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää katu mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

Saksanväylän kaavaehdotus on valmisteltu kaavaluonnosvaihtoehdon VE2 eli viisihaaraisen kiertoliittymävaihtoehdon pohjalta. Asemakaavaehdotuksessa kiertoliittymä on esitetty kokonaisuudessaan kunnan hallinnoimana katualueena ja tahtotilana on tulevaisuudessa muuttaa koko Järvenpääntie Saksanväylän kiertoliittymästä Kulloontien kiertoliittymälle asti kunnan kaduksi. Näin Järvenpääntiestä voi tulla mittakaavaltaan katumaisempi ja rauhallisempi liikenneväylä.

Saksanväylän asemakaavaehdotusta sekä Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa on muutettu kaavaluonnosvaiheesta niin, että vaihtoehdon D (viisihaarainen kiertoliittymä) katualueen linjausta sen pohjoisosasta on tarkasteltu uudelleen huomioimaan paremmin kohdan maisemalliset piirteet ja kulttuuriarvo. Kaavaehdotusta on muokattu kaavaluonnosvaiheesta niin, että nykyiselle yksityiselle viljelysmaalle tuleva katualue on minimoitu.

Saksanväylän asemakaavan yhteydessä kaavoitetaan pääasiallisesti vain Saksanväylän ja siihen välittömästi liittyvien katuyhteyksien katutilan vaatima tila, sekä joitakin kaava-alueeseen välittömästi liittyviä nykyisiä metsä- ja peltoalueita lähivirkistysalueiksi. Alueella sijaitsevia arvokkaita luontokohteita on kaavaehdotuksessa säilytetty mahdollisimman paljon rauhoittamalla ne luokaavamerkinnällä sekä edellyttämällä luonnon monimuotoisuuden edistämistä. Vaikka kaavan myötä alueen metsäpinta-ala tulisi vähentymään, voidaan jäljelle jäävän alueen laadun parantuminen turvata.

Saksanväylän asemakaavan rinnalla valmisteltavan Mattila II-asebakaavan liikenne voidaan toteuttaa Saksanväylästä riippumatta liikennöiden Tuusulantien kautta. Uuden Mattilan alueen tuottama liikennemäärä on sellainen, että se ei aiheuta liiallista rasitusta Tuusulantielle tai suhteessa Kirkonkylän kampuksen toimintaan. Saksanväylän rakentamista ei siis ole tarpeen aikatauluttaa Mattila II-asebakaavan kanssa samanaikaisesti toteuttavaksi.

Asukkaita on osallistettu alueen suunnittelun yhteydessä ja alueen vireillä oleviin asemakaavoihin sekä tämän yleissuunnitelman hyväksymisvaiheeseen on tehty muutoksia asukaspalautteen perusteella.

Saksanväylän asemakaavan tavoite on Saksanväylän vaatimien katutilojen asemakaavoittaminen. Saksanväylän asemakaavaan ja asemakaavan muutokseen varsinaisesti liittymättömät liikenteeseen liittyvät mielipiteet on saatettu Tuusulan kunnallistekniikan ja liikenneasiantuntijoiden tietoon.

22.8.2024 Mielipide 1.

Olemme kirjelmöineet kesän 2024 kuluessa ELY-keskuksen kanssa MT 148 aiheuttaman melun ja tärinän johdosta Myrtintien varren asukkaille. Melu on alati kasvanut. Kesän ajan ovat talot tärisseet varsin voimakkaasti Sipoon logistiikka keskuksilta tulevien/sinne menevien rekkojen vuoksi. Rekkaliikenne tulee kasvaamaan Tuusulan Itäväylän varrelle valmistuvien logistiikkakeskusten johdosta. Melu ylittää merkittävästi säädösten sallimat rajat. Riskinä, on että jatkuva tärinä tulee vaurioittamaan talojen sokkeileita tai vastaavia rakenteita.

Olemme ehdottaneet, että ELY-keskus muuttaisi nopeusrajoitusta syksyn päällystetöiden yhteydessä. Pyydämme, että Tuusulan kunta osaltaan vaikuttaa siihen, että MT148 nopeusrajoitus pudotetaan 50 km/h. Tämä hoituisi varsin yksinkertaisesti ja halvalla päättämällä tehdä alueesta taajama-alue ja siirtämällä Kullontien-Mahlamäentien risteysalueella oleva taajamakyltti Kuulloontielle Kerava-Tuusula rajan tienoolle. Näin saattaisiin nostettua myös Puustellinmetsän viihtyisyyttä, arvoa ja imua.

28.8.2024 Mielipide 2.

"Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Koillis-Hyrylän alueella on tärkeää kehittää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä."

Aika veikeä tuo tavoite kun käytännössä edistetään autoilua rakentamalla uutta isoa väylää ja vain siirretään nykyisiä liikennevirtoja toisaalle. Ja tämä samaan aikaan, kun ilmastonmuutoksen hillitseminen edellyttää yhteiskunnilta entistä nopeampaa siirtymistä fossiilittomaan energiaan ja ihmisten liikkumistarpeiden tyydyttämistä muilla keinoin kuin (henkilö)autoilla - mm. julkisella liikenteellä.

Kiinnostaa nähdä, missä määrin em. kevyen liikenteen ja julkisen liikenteen edistäminen lopulta toteutuu vai toteutuuko. Rakennetaanko kunnollisia pyöräteitä ja otetaan huomioon myös sähköpotkulaudat liikkumisen turvallisuuden edistämiseksi? Tehdäänkö yhteistyötä HSL:n kanssa ja myös kannustetaan ihmisiä

vaihtamaan oma auto julkiseen liikenteeseen? Rakennetaanko tien varren valaistus valaisemaan autoteitä vai kevyenliikenteen väyliä?

Tiestön rakentaminen pirstoo eliöiden elinympäristöjä entisestään "viheryhteyksistä" huolimatta ja edistää vääjäämättä luontokatoa. Samalla hävitetään asukkaiden lähiluontoa, joka toimii sekä virkistysalueena että hulevesien imeytymisalueena ja mikroilmaston säätelijänä. Vähintä mitä tässä yhteydessä voidaan tehdä on istuttaa runsaasti puita tien varteen - ne imevät hulevesiä, antavat kasvettuaan varjoa ja lisäävät alueen viihtyisyyttä.

Nykyinen itäväylä ei kulje misään kohtaa yhtä lähellä asutusta kuin suunniteltu Saksanväylä. Meluhaitat on välttämätöntä torjua alhaisilla nopeusrajoituksilla, maavalleilla ja kasvillisuudella.

28.8.2024 Mieli pide 3.

Asumme Kulloontien varrella ja liitymme Kulloontielle päivittäin koulu- ja työmatkaliikenteeseen sekä vapaa-ajan aikoina, koska muuta poistumistietä Myrtilojantietä ei ole. Haluamme lisätä suunnitteluun lähialueiden asukkaiden toiveena sen, että suunnitelmassa otettaisiin huomioon Myrtilojantien asukkaiden liittymisen jo ennestään hyvin vilkasliikenteiselle Kulloontielle. Liikennemäärä sekä raskas liikenne tulee suunnitelmien myötä entisestään lisääntymään, joten vaarallinen risteyks MyrtilojantieKulloontie tulee vain entistä vaarallisemmaksi -hengenvaaralliseksi! Myrtilojantien kääntäminen Tuusulan itäväylälle oli jo suunniteltu, kunnes kaikessa hiljaisuudessa hanke kuopattiin ja edelleen liitymme hyvin vilkasliikenteiselle tielle säällä kuin säällä, pimeällä ja liukkaalla pieniin rakoihin, mitä mahdollisesti sattuu tulemaan. Liittyminen tiettyihin aikoihin, työmatkaliikenteen ollessa vilkkaimmillaan, tielle Hyrylän suuntaan on täysin mahdotonta. Vaaratilanteita syntyy päivittäin, kun Myrtilojantielle kääntymistä yrittävät jäävät seisomaan Kulloontielle autovirtaan. Kulloontielle, Myrtilojantien kohdalla, onkin sattunut näissä tilanteissa useita peräänajoja. Alikulkua ei ole jalankulkijoille, joten pelkään, että joku maksaa risteyksessä hengellään yrittäessään tien yli. Toivottavasti tämä risteyks otetaan suunnittelussa huomioon. Myrtilojantie on mainittu Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelmassa jo vuonna 2004. Tuokin suunnitelma on tekemättä. Olisiko aika toimia?

LIITE

Tuusulan liikenneturvallisuussuunnitelma 2004

LIITE

Kohde	Osoite	Toimenpide	Toteut. jakso	Kust. €
TUUSULAN LIIKENNETURVALLISUUS TOIMENPITEET				
RUSUTJÄRVI				
21	Pt 11479 Rusutjärventie välillä Kt 45 Hämeentie - Pt 11475 Siippoontie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen koulun kohdalle* kevyen liikenteen väylän rakentaminen muulle välille	2 3	240 000 805 000
KOLISTIMENMÄKI				
22	Pt 11503 Kolistimentie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen*	3	290 000
23	Pt 11505 Vanha Hämeentie - Vetikontie	kevyen liikenteen väylän rakentaminen*	3	300 000
24	Kt 45 Hämeentien Pt 11503 Kolistimentien liittymä	suojatiesarekkeen rakent. ja yhteydet pysäkeille	2	50 000
HYRYLÄ				
25	Mt 139 Nahkelantien Pt 11465 Lahelantien liittymä	kiertoliittymän rakentaminen	3	500 000
26	Mt 139 Instrumentariumin liittymässä	väistötilan rakentaminen	1	30 000
27	Mt 148 Kulloontien Mahlamäentien liittymä	liittymän kanavointi tai kiertoliittymä sekä akk	2	400 000 / 460 000
28	Mt 148 Kulloontie Myrtilojantien liittymä	liittymän kanavointi ja kevyen liikenteen väylän rakent. väliin Myrtilojantie - Tuusulan itäväylä, yhteys Länt. Kannistontiel.	2	300 000
29	Koskenmäentien Pajjalantien liittymä	liittymän korottaminen tai ajohidasteet	1	42 000
30	Pajjalantie välillä Kalamiehenkuja - Nummenväylä	ajohidasteiden rakentaminen koulun kohdalle ja uuden kevyen liikenteen väylän rakentaminen tien itäpuolelle	1	85 000
31	Sollentunanpolku kunnantalon kohdalla	liikennemerkkien tarkastaminen liittymässä	0	500
KIRKONKYLÄ				
32	Mt 145 Järvenpääntien Pt 11610 Tuusulantien liitt.	liikennevalo-ohjauksen tai kiertoliittymän rakentaminen	3	200 000 / 1 000 000

* KEHYLI-hanke

LIITE

9.18   

 **KESKI-UUSIMAA**  

[Etusivu](#) / [Paikalliset](#)

Peräänajo ruuhkautti liikennettä Myrtilojantien risteyksessä – ei henkilövahinkoja



Kuvituskuva. ARKISTO/ JUSSI VEHKASALO

31.5.2021 17:19



 keski-uusimaa.fi

30.8.2024 Mielipide 4.

Parempi vaihtoehto risteykselle on se Saksantienristeysvaihtoehdoista jossa on neljä liittymää. Kyseisessä vaihtoehdossa risteysalueen vieressä asuvat saavat enemmän etäisyyttä risteykseen. Saksantien liikenne ohjautuu ja liittyy Järvenpääntielle kauempaa risteysaluetta , jolloin risteysalueen vieressä asuville liikenteen melu ja pölyhaitaa on pienempi kuin viiden tien risteysvaihtoehdoista. Saksantien liikenne ohjautuisi näin myös kauempaa paikallisesta asutuksesta ,joka on ihan Järvenpään tien vieressä (Pappilan alue ja Kirkkotie 47 sekä Pappilankuja) Eli risteys mahdollisimman kauas jo valmista asutuksesta. Neljän tienristeys on käyttäjälle todella paljon selkeämpi ja turvallisempi käytössä kuin viiden tien risteys.

31.8.2024 Mielipide 5.

Koillis-Hyrylän yleissuunnitelman valmisteluvaiheessa suunnittelun tavoitteiksi on asetettu: ”Suopurontien jatkeen luonne, läpiajoliikenteen minimointi” ”Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet alueella, erityisesti turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä urheilukeskukselle” ”Uusien katukäytävien aiheuttamat meluvaikutukset selvitysalueelle ja meluntorjunnan vaatimat toimenpiteet”

Nyt konsulttiyhtiön tekemässä ehdotuksessa kaavaillaan Suopurontien jatketta, joka selvityksen mukaan KYMMENKERTAISTAIISI läpiajoliikenteen Suopurontielle! Ehdotus on järkyttävä, eikä luonteeltaan vastaa laisinkaan asetettuja tavoitteita. Suunnitelmassa kaavaillaan jopa kiertoliittymää Tuusulantien ja Suopurontien risteykseen, mutta koska se ei tilan puolesta ole mahdollista, on päädytty ehdottamaan liikennevalo-ohjattua risteystä. Ehdotuksessa esitetään, että Suopurontien nopeusrajoitusta voitaisiin jopa nostaa 40 km/h rajoitukseen. Myöhemmin todetaan, että liikennevalot yksistään olisi riittävä toimenpide rajoittamaan Suopurontien läpiajoliikennettä! Ehdotus on posketon. Liikennevaloja on myös toisten vaihtoehtoisten ajoreittien välillä, muun muassa koko Keravan keskusta täynnä. Suopurontien avaus tällä tavoin tarjoaisi koko Koillis-Hyrylälle sekä tuhansille Keravalaisille läpiajoreitin läpi omakotitalovoittoisen asuinalueen.

Suopurontien jatke sekä monet muut alueen rauhallisuutta koskevat muutokset herättävät Mattilan alueen asukkaissa merkittävää vastustusta. Muun muassa Mattilan alueen asukasyhdistys on antanut lausunnon, joka on jyrkästi nykyisiä suunnitelmia vastaan. Asukasyhdistys edustaa satoja Mattilan alueen asukkaita. Viihtyisyyden ja rauhallisuuden lisäksi huolena on myös alueen turvallisuus. Iki-vanhaa kaavaa ja myöhemmin alueelle kaavoitettua rakentamista ei ole tehty siten, että risteysalueita voitaisiin toteuttaa turvallisesti tällaisille nykypäivän liikennemäärille. Nykyisellään tielle on asetettu 30 km/h rajoitus ja fakta on, että tätä rajoitusta noudattaa vain osa, ehkä puolet. Suoran tien varrella nähdään päivittäin 50-60 km/h nopeuksia tasa-arvoisista risteyksistä välittämättä.

Tuusulan kunnan kaavoitus on antanut 2016 puoltavan lausunnon rakentaa meidän asuintalomme lähemmäksi Suopurontietä kuin mitä asemakaavakuvaan on piirretty. Asuintalomme on siis jo nyt merkittävän lähellä Suopurontietä, eikä kiinteistöllä ole juurikaan piha-aluetta tällä puolen taloa. Asuinkiinteistömme oleskelutilat ja pääikkunat ovat kaikki vasten Suopurontietä. Läpiajoliikenteen melu kantaa sisälle asuinrakennukseen ja raskas liikenne tuntuu talon sisällä talon heilumisena, koska maaperä on löysää savea ja suomaata. Nyt suunnitelmassa kaavailaan, että Suopurontie voitaisi avata jopa linja-autoille, jonka myötä tiealuetta tulisi leventää. Tämä tarkoittaisi mitä todennäköisimmin sitä, että kiinteistöistä pakkolunastettaisiin lisää aluetta. Tämän myötä kiinteistömme arvo tulisi laskemaan merkittävästi, ja aiheutunut haitta olisi täysin kohtuuton meille ja muille tien varressa asuville. Nyt kun kaavoitus on tehnyt ratkaisun sallia rakentaa asuinkiinteistön näin lähelle tiealuetta, tulisi tiealueen leventämisestä ehdottomasti luopua. Onko edes sääntöjen tai lakien mukaista tuoda tiealuetta näin lähelle pientaloa?

On kerrottu, että Suopurontien ratkaisu pyritään tekemään siten, että siitä olisi mahdollisimman vähän haittaa tien varrella asuville perheille. Jos tie avattaisiin vapaalle autoliikenteelle sekä linja-autoille, ajonopeutta kasvatettaisiin ja sen varrella olevista kiinteistöistä tehtäisiin pakkolunastuksia, tämä olisi haitan ehdotonta maksimointia! En keksi lisää keinoja, joilla haittaa voitaisiin enää asukkaille lisätä! Kiinteistöjen arvo tulee laskemaan merkittävästi ja yksittäisiin kuntalaisiin kohdistuva haitta olisi aivan kohtuuton.

Olen jyrkästi sitä vastaan, että läpiajoliikenne tällaisessa muodossa sallittaisiin. Jos tarkastellaan suunnittelussa asetettuja tavoitteita, tulisi Suopurontien jatke toteuttaa ainoastaan kevyelle liikenteelle. Jos kunta väkisin kaikesta vastustuksesta huolimatta tekee tielle jatkeen esitetyssä muodossa, se olisi meille järkytys. Tie tulisi toteuttaa siten, että läpiajoliikenteen tavoitteen mukaan MINIMOITAI SIIN.

Näitä keinoja ovat muun muassa:

- Läpiajoliikenteen KIELTOMERKKI
- Raskailla ajoneuvoilla ajon kieltö
- Ajonopeus 30 km/h - Kavennukset (katso mm. Kaarnatie)
- Hidasteet
- Nopeusnäyttötäulut

Ainoastaan läpiajoliikenteen kieltävä merkki on aidosti läpiajoliikenteen minimointia.

Suopurontien avaaminen vapaalle autoliikenteelle antaisi asuinalueen läpiajomahdollisuuden kaikille Mattilan alueen Tuusulan kunnan asukkaille, mutta myös koko pohjois- ja länsialueen Keravalaisille. Onko tosiaan niin, että Tuusulan kunta ei välitä nykyisten asukkaiden ja veronmaksajien viihtyvyydestä ja mielipiteistä edes tämän vertaa, ja on valmis pilaamaan totaalisesti tämän asuinalueen? Kenen etua

Tuusulan kunta tällä ratkaisulla on tavoittelemassa? Yksi alkuvaiheen tavoitteista on ollut vähentää Tuusulan keskustan läpiajoliikennettä. Aiotteko todella tehdä tämän asuinalueiden kustannuksella? Eikö läpiajoliikenne nimenomaan kuulu keskustaan, jossa on kaikki palvelut? Kuntalaisten, Mattilan alueen asukkaiden mieltä pidettä ei ole huomioitu suunnitelmassa. Palatkaa suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin. Miettikää, onko tekemänne ratkaisut niiden mukaisia, ja mikä on parasta nykyisille Tuusulan kunnan asukkaille. Olette tekemässä uutta ja hienoa, mutta älkää tehkö sitä niiden kustannuksella, jotka ovat jo valinneet Tuusulan kotikunnakseen! Etsikää sellaiset ratkaisut, ettei Mattilan alueen asukkaat, erityisesti Suopurontien varressa asuvat perheet joudu niistä kärsimään. Tuusulaan muutetaan ja asetutaan muun muassa rauhan, tilan ja viihtyisyyden vuoksi.

2.9.2024 Mieli pide 6.

Haluaisin nostaa esiin huolen Kulloontie - Mahlamäentie - Klaavolantie- risteyksestä. Ensi syksystä alkaen Mattilan suunnalta kulkevat oppilaat tarvitsevat turvallisen pyörätien koulumatkalleen Rykmentinpuiston kampukselle. Tällä hetkellä suurin osa Mattilan suunnalta kulkevista oppilaista ylittää Kulloontien, Mahlamäentie - Klaavolantie-, risteyksessä liikkuessaan yllä mainituilta alueilta esim. liikuntatunneille tai harrastuksiin urheilupuistoon ja uimahalliin. Kulloontien ylitys on todella vaarallista huomioon ottaen liikenteen määrät ja laadun. Suunnitelmissa puhutaan mahdollisista alikuluista tuossa kohtaa. Olisikohan risteysalueelle tehtävissä mitään turvallisuutta parantavia muutoksia jo ennen koulujen alkua elokuussa -25.

5.9.2024 Mieli pide 7.

Konsulttiyhtiön tekemässä selvityksessä on esitetty Suopurontien jatketta ja selvityksessä todetaan mm. että liikennemäärät kymmenkertaistuisivat, ja että nopeusrajoitetusta voitaisiin nostaa nykyisestä 30km/h jopa 40 km/h. Mielestäni on äärimmäisen huolestuttavaa ja järkyttävää, että Tuusulan kunta edes harkitsee tällaisen läpiajotien toteuttamista ja pääväyliltä läpiajoliikenteen ohjaamista omakotitaloalueen läpi. Tästä hän kärsivät ainoastaan alueen asukkaat, jotka ovat valinneet Tuusulan kotikunnakseen.

Nykyisellään Suopurontien 30 km/h nopeusrajoitusta noudattaa noin 50 % autoista, ja liikenne on nykyisellään suhteellisen vähäistä. Päivittäin tiellä ajetaan 50-60 km/h rajoituksista piittaamatta. Tähän syylistyvät myös kunnan omat alihankkijat, jotka lakaisevat hiekkoja ja auraavat teitä. Mitä kuvittelette todellisille nopeuksille tapahtuvan, jos läpiajoliikenne avataan, liikennemäärät kasvavat ja sallittua nopeusrajoitusta kasvatetaan entisestään? Pidän pöyristyttävänä, että Tuusulassa oltaisiin valmiita vaarantamaan nykyisten alueen asukkaiden turvallisuus, sillä alueella asuu runsaasti mm. kehitysvammaisia ja lapsiperheitä.

Avaamalla läpiajoliikenne Mattilan läpi Suopurontien jatkeen kautta alueen rauhallisuus kärsii huomattavasti. Olette varmasti tietoisia, että alueen asukkaat ja Mattilan asukas yhdistys vastustavat tätä muutosta. Turvallisuuskäytännön lisäksi alueen asukkaille olisi äärimmäisen järkyttävää, että rauhallinen pientaloalue muuttuisi vilkkaasti liikennöidyksi läpiajoväyläksi. Olisitko itse valmis kymmenkertaistamaan oman asuntonsi viereisen liikenteen ja nostamaan kotikatusi nopeusrajoitusta, jotta mm. viereisen kunnan asukkaat pääsisivät nopeammin töihin? Fakta on se, ettei Suopurontien jatke palvele vain alueen asukkaita, vaan liikennevirrat ohjautuisivat Suopurontien jatkeelle mm. Keravalta. Millä tavoin olisi mielestänne kohtuullista ohjata nykyisellään Hyrylän keskustan läpi kulkevaa liikennettä rauhallisen omakotitaloalueen läpi siellä asuvien asukkaiden turvallisuuden ja kotirauhan kustannuksella?

Selvityksessä todetaan mm., että liikennevaloilla pyrittäisiin rajoittamaan läpiajo liikennettä Suopurontien jatkeelle. Ajatus kuulostaa naurettavalta. Tämä estää läpiajoliikennettä yhtä tehokkaasti, kuin hiekanjyvä tulipalon leviämistä. Ainoastaan läpiajoliikenteen kieltävä merkki pyrkii aidosti minimoimaan läpiajoliikenteen. Muut vaihtoehdot ovat täysin tehottomia.

Koko Hyrylän läpi kulkeva tie on täynnä liikennevaloja, eikä se rajoita millään tavalla läpiajavan liikenteen määrää. Liikenne kulkee sieltä, mistä sen on mahdollista kulkea nopeinta reittiä. Läpiajoliikenne Suopurontiellä laskisi merkittävästi myös alueen kiinteistöjen arvoa, kun rauhallisuudestaan tunnettu alue pilataan ohjaamalla merkittäviä liikennemääriä alueen läpi. Tuusulaan muutetaan asumaan siksi, että täällä on rauhallista ja turvallista asua. Alueella on sopivasti palveluita, mutta tunnelma on sopivan maaseutumainen. Älkää siis tehkö Hyrylästä Tikkurilaa. Suopurontien jatkeen suunnitelma ei ole nykyisessä muodossaan linjassa niiden tavoitteiden kanssa, joita Koilis-Hyrylän yleissuunnitelmalle on valmisteluvaiheessa asetettu. Toteutuessaan Suopurontien jatke aiheuttaisi merkittävää haittaa alueen asukkaille. Vastustan jyrkästi Suopurontien jatkeen avaamista läpiajoliikenteelle. Suunnitelman alkuperäisiin tavoitteisiin viitaten ainoa järkevä vaihtoehto olisi toteuttaa Suopurontien jatke vain kevyelle liikenteelle..

10.9.2024 Mielipide 8.

Vastustan kunnan asukkaana ja veronmaksajana yli 70 miljoonan euron varojemme käyttöä tähän Saksanväylään eli "Tuusulan ohitustien" toteutukseen. Hanke on tarpeeton ja kallis, joten siitä on jo aiemmin Suomen valtiokin vetäytynyt.

Hyrylän läpi kulkee hyvin toimiva väylä, jota pitkin niin tuusulalaiset kuin järvenpäläisetkin pääsevät autoillaan ajamaan kohti Helsinkiä, Vantaata, Espoota ja vaikkapa lentokenttää. Järvenpään asukkailla on käytettävissään myös muita väyliä, joten Tuusulan verovarjoja ei uuden vaihtoehdon rakentamiseen saa tuhлата.

Julkisen liikenteen palveluiden parantaminen tuusulalaisten tarpeiden perusteella on hyödyllisempää ja monin verroin halvempaa kuin tällaisen suuren ruman hankkeen toteutus. Tuusulan kunnan veronmaksajilta kerättyä rahaa kuuluu käyttää palveluiden ja ympäristön kehittämiseen Tuusulan asukkaiden edun perusteella.

Suunniteltu Saksanväylä repisi ja tuhoaisi ainutlaatuista perinteikästä kulttuurimaisemaamme, joka meille useimmille on juuri syynä asua Tuusulassa.

11.9.2024 Mieli pide 9.

On esitetty kaksi vaihtoehtoa kiertoliittymän rakentamiseksi VE1 ja VE2. Toivoisin että päädyttäisiin vaihtoehtoon VE1 vaihtoehtoon selkeemmän liittymien kannalta, niin kevyenliikenteen ja autoiloiden näkökannalta. Viiden liittymän kertoliittymä on aika sekevä ja tähän rakennetut kevyen liikenteen väylät. Tämä vaihtoehto olisi vielä pinta-alaltaan pienempi. Näitten tielinjausten kaavamuutosten tarkoituksena oli myös rauhoittaa Hyrylän keskustan liikennettä. Ehdottaisin, että tehtäisiin liikennelaskentaa kulloontielle kulkevien raskaiden ajoneuvojen määrästä, jotka kulkevat Kulloontien päässä olevasta kiertoliittymästä jatkaen matkaa Sipoon ja Keravan logistiikkakeskuksiin. Nämä ajoneuvot kulkevat jatkaen matkaa Hämeen tielle, joko etelään tai pohjoiseen. Nämä asiat olisi hyvä ottaa huomioon tehtäessä uutta kaavaa.

12.9.2024 Mieli pide 10.

VAATIMUKSET

xxxxxxx kunnioittavasti pyytävät, että asemakaavoitus Saksanväylän osalta jätetään sikseen ja luovutaan ohikulkutiesuunnitelmasta.

Mikäli kuitenkin asemakaavoitusta Saksanväylän osalta jatketaan, Saksanväylä on linjattava asemakaavaluonnosvaihtoehdon VE1:n mukaisesti ja rajoitettava liikenne ainoastaan julkiseen liikenteeseen ja estettävä läpiajoliikenne. Tiellä tulee olla sallittua ainoastaan tonteille ajo.

Uusi asemakaavaluonnosvaihtoehdoista ilmenevä ohikulkutie ei vähennä liikennettä vaan päinvastoin, uusi Hyrylän itäinen ohikulkuväylä, joka on nyt nimetty Saksanväyläksi, lisää liikennettä ja pilaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Saksan tilan elinympäristönä, aiheuttaa maanomistajille kohtuutonta haittaa ja heikentää Tuusulan Rantatien alueen kulttuurihistoriallista arvoa.

PERUSTELUT

1 Asemakaavaluonnos

Saksanväylä, kaava nro 3670 kaavaluonnos, päivätty 5.6.2024, on nähtävillä 16.9.2024 asti. Kaava-alue sijaitsee Tuusulan kirkonkylän, Mattilan ja Mäyräkorven alueella. Alue rajoittuu pohjoisessa Järvenpääntien (mt 146) ja Tuusulantien risteykseen ja etelässä Kulloontiehen (mt 148). Suunnittelualueen laajuus on noin 80 ha. Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin.

Nähtävillä on asemakaavaluonnosvaihtoehdot VE1 ja VE2. Kaavaluonnosvaihtoehdossa VE1 Saksanväylä sijoitettaisiin nykyiseen Tuusulantien, Järvenpääntien ja Kirkkotien risteykseen, mutta viisihaaraisen liittymäjärjestelyn välttämiseksi Järvenpääntie ohjataan etelämmäksi ja liittymään Saksanväylään ennen muiden pääkatujen risteysaluetta.

Kaavaluonnosvaihtoehdossa VE2 Saksanväylä sijoitetaan siten, että Saksanväylä ohjataan liittymään Kirkkotien, Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymään ja liittymäratkaisuksi toteutetaan viisihaarainen kiertoliittymä.

2 Keskeinen lainsäädäntö

Asemakaavan sisältövaatimuksia koskee maankäyttö- ja rakennuslain (5.2.1999/132, 1.1.2025 lukien Alueidenkäyttölaki) 54 § 2 ja 3 momentit, jotka kuuluvat seuraavasti:

”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.”

Asemakaavoituksessa on siten erityistä huomiota kiinnitettävä turvalliseen, ja viihtyisään ympäristöön sekä liikennejärjestelyihin. Asemakaavoituksessa tulee vaalia rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä. Asemakaava ei saa myöskään aiheuttaa kohtuutonta haittaa maanomistajalle.

3 Hyrylän ohikulkutiehanke

Kaavaselostuksen mukaan Hyrylän itäisen ohikulkutien eli Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa ja toisaalta suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Tavoitteet ovat ristiriitaisia eivätkä voi toteutua asemakaavaluonnoksen myötä. On selvää, että uusi Hyrylän itäinen ohikulkutie, joka on nimetty Saksanväyläksi, ainoastaan lisää läpiajoliikennettä Keravalta ja Järvenpäästä.

Hyrylän keskustan liikenteen varsinainen ongelma on runsas raskaan liikenteen läpiajoliikenne. Raskas liikenne ruuhkautuu Hyrylän keskustan läpi ajettavissa kolmessa liikenneympyrässä. Raskaan liikenteen kulkutarve on itä-länsisuuntainen liikenne Kulloontietä Hämeentielle ja Tampereen suuntaan ja takaisin.

Ohikulkutien tarkoituksena on, kuten asemakaavaluonnoksen selostuksesta ilmenee, ohjata liikennettä pois Hyrylästä. Kun liikennettä ohjataan pois Hyrylästä, siirtyy liikenne muualle, tässä tapauksessa uudelle Saksanväylälle. On selvää, että uusi liikenneyhteys myös lisää liikennettä, jolloin liikenne ohjautuu Saksanväylää Kirkonkylälle ja siitä edelleen Järvenpääntielle ja Rantatien seudulle. Uusi Saksanväylä johtaisi Rantatien viereisen Järvenpääntien liikenteen lisääntymiseen Helsingin ja lentoaseman suuntaan moninkertaiseksi, kun nyt Lahdentien kautta kulkeva liikenne siirtyisi Järvenpääntielle. Lisäliikenteen seurauksena Järvenpääntie olisi levennettävä 4-kaistaiseksi meluvallineen ja eritasoristeyksineen, sekä liitosteineen, jotka ulottuvat kulttuurihistorialliselle alueelle ja Tuusulanjärven rantaan asti. Juuri tämän ongelman ja sen myötä tulevien suurten kustannusten takia valtio luopui ohikulkutiehankkeesta vuosia sitten. Hanke sai voimakasta vastustusta, mm. akateemikot ja Suomen kulttuurin monet johtohenkilöt ja poliitikot vastustivat hanketta ja ilmoittivat sen valtioneuvostolle. Järvenpääntien 4-kaistaistaminen on tyrmätty 1990-luvulla myös kansanäänestyksellä.

Saksanväylän linjauksen ongelmat ovat olleet tiedossa jo pitkään ja asiaa on käsitelty korkeimmassa hallinto-oikeudessa. 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 oli hyväksynyt yleissuunnitelman 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 Tuusulan itäväylän jatkeen vaarana on, että Tuusulan Rantatien ympäristössä liikenne lisääntyy ja alueelle ohjautuu täysin uutta ohikulkutieliikennettä.

Nyt esillä oleva asemakaavaluonnos lisäisi ohikulkuliikennettä sekä Keravalta että Järvenpäästä. Seurausvaikutuksena Järvenpääntie olisi levennettävä eritaso- ym. risteyksineen ja liitosteineen. Uutta tiealuetta jouduttaisiin sijoittamaan Krapin ja Vanhan kunnan talon välille. Liikennehaitat siirtyvät Kirkonkylään mm. Kotorannan ja Mattilan alueelle. Voidaan todeta, että nyt esillä olevassa asemakaavaluonnoksessa ei ole otettu huomioon tiehankkeen seurausvaikutuksia.

Liikennetarkkaisuja suunniteltaessa on tarpeen ottaa huomioon myös ratkaisujen kustannukset ja niiden jakautuminen. MAL-suunnitelmissa mukana olevat hankkeet kustannetaan osin valtion varoin. Sen sijaan nyt asemakaavaluonnoksessa esitetyt Saksanväylän kustannukset tulevat yksinomaan Tuusulan kunnan kustannettaviksi.

Hyrylän itäinen ohikulkutie on ollut suunnitteilla aikaisemminkin ja kuitenkin poistettu mm. valtion tiesuunnitelmista. Tämä ilmenee mm. ELY-keskuksen ja Helsingin seudun MAL-suunnitelmista (maankäyttö, asuminen, liikenne), oheisen liitteen mukaisesti. Se, että hanke on poistettu tiesuunnitelmista, osoittaa, että hanke ei ole ollut tarkoituksenmukainen. Hyrylän itäisen ohikulkutien eli Saksanväylän rakentaminen ei ratkaise Hyrylän keskustan liikenneongelmia vaan päinvastoin lisää liikenneongelmia Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueella.

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. Liitteessä olevassa MAL 2023 Elinkeinojen kehityskuva 2040 suunnitelmassa ovat näkyvissä MAL-suunnitelmissa hyväksytyt Vähänummentien jatke ja KEHÄ IV. Karttaan on myös merkitty katkoviivalla Voimalinjan varren lentoasemalta ja KEHÄ IV:ltä pohjoiseen Vähänummentien jatkeen päähän piirretty yhdystie. Tie sijaitisi asumiseen sopimattomalla voimalinjan varoalueella ja vähentäisi läpiajoliikennettä paitsi Järvenpääntiellä myös Tuusulanväylän-Koskenmäen suunnalla ja ympyröissä, kun yhteys pohjoisesta lentoasemalle paranisi.

Hyrylän rekkaongelma voidaan siten ratkaista MAL-suunnitelmissa olevilla valtion tiehankkeilla: jatkamalla Järvenpään pohjoispuolen teollisuustietä Vähänummentietä Jokelantieltä Hämeentielle, jota varten radan ylityssilta on ollut valmiina jo vuosikymmeniä, sekä KEHÄ IV:llä, joka on ollut kaavoissa jo kauan.

Nähtävillä olevan suunnitelman mukaan on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä. Tämä on asianmukainen tavoite. Tavoitteen toteutuminen edellyttää, että suunnitelmassa esitettyä Saksanväylää eli Tuusulan itäväylän jatketta ei toteuteta lainkaan.

4 Liittymäsuunnitelmat

Asemakaavaluonnoksen Liitteessä 11 Risteysvaihtoehtojen vertailu on selvitetty erilaisten risteysvaihtoehtojen vaikutuksia. Vertailusta käy ilmi mm. että kaksikaksitainen viisihaarainen liikenneympyrä on käyttäjille erityisen hankala ja vaarallinen. Jo tämän takia on VE2 hylättävä.

Mikään liikenneympyrävaihtoehto ei sovi kulttuurihistorialliselle alueelle. Liikenneympyrä tuhoaisi alueen luonteen ja toisi lisää liikennettä Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueelle.

Mikäli paikallisliikennettä varten on tarpeen rakentaa Saksanväylä, on VE1 toteuttamiskelpoisempi. VE1 mukaan tien linjaus muuttaa mahdollisimman vähän kulttuurihistoriallista ympäristöä, jättää maisemapellon lähes koskemattomaksi ja siten viher- ja ulkoilualueet säilyvät pääosin. VE1 mukaan tarvitaan myös vähiten muutoksia nykyiseen Tuusulantien liittymään. Välivaiheessa on mahdollista kytkeytyä nykyiseen väylään ja hyödyntää nykyisiä alikulkuja. Vaihtoehto ei edellytä muutoksia Kirkkotiehen ja olemassa oleva Kirkkotien suojatie säilyy ennallaan. Lisäksi uusi Järvenpääntien linjaus on rakennettavissa kitkamaalle, jolloin kalliita pohjanvahvistustarpeita ei ole.

Risteysvaihtoehtojen vertailun vaihtoehto VEB Liva on toteuttamiskelpoisin, mikäli Saksanväylän rakentaminen on välttämätöntä. Vaihtoehtoa varten tarvitaan vähiten muutoksia kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Liittymäsuunnitelmaa laadittaessa on varmistuttava siitä, että ohikulkuliikennettä ei ohjaudu Saksanväylälle. Saksanväylä on suunniteltava siten, että se palvelee pääasiassa julkista liikennettä ja tiellä tulee olla sallittua ainoastaan tonteille ajo.

Risteysalueella sijaitsee myös muita herkkiä kohteita, kuten uusi Tuusulanjärven kampus, jossa on suomen- ja ruotsinkielinen koulu ja päiväkot. Lisääntyvää liikennettä ollaan tuomassa Pohjoismaiden ministerineuvoston suositusten vastaisesti alle 200 metrin päähän ja lähemmäksi aluetta, joka jo nyt kärsii liikennemelusta ja ilmansaasteista.

5 Saksan tilan ja Tuusulan rantatien kulttuurihistoriallinen arvo

Saksanväylä asemakaavaluonnoksen VE2 mukaan tulisi sijoittumaan välittömästi Kirkonkylän Saksan tilan rakennusten eteläpuolelle tilan maisemapellolle, joka on osa kulttuurihistoriallisesti merkittävää Saksan tilaa. Vaihtoehdon toteuttaminen heikentäisi merkittävästi paitsi tilan elinoloja ja viihtyvyyttä myös tilan historiallisia arvoja. Saksanmäellä muutokset koskevat siellä asuvaa neljää perhettä.

Saksan tilaan kuuluvat kiinteistöt Saksa, kiinteistötunnus 858-405-1-160, Saksan-sivu, kiinteistötunnus 858-405-1-158 ja Louti, kiinteistötunnus 858-505-1-186, joka sijaitsee Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalueella Tuusulantien eteläpuolella ja jolla sijaitseva polttoaineen jakeluasema jäisi tierakennelmien alle. Suunniteltu Saksanväylä sivuaa myös kiinteistöä Koivula, kiinteistötunnus 858-405-1-100, jonka tiesuunnitelma toteutuessaan tekisi asuinkelvottomaksi.

VE2 mukaan Saksan tila jäisi kiilautuneeksi teiden väliin, lähes teiden ympäröimäksi. VE1, mikäli tiehanke on välttämätön, on toteuttamiskelpoisempi, koska maanrakennustöitä tarvitaan huomattavasti vähemmän, ja vaikutukset alueen yleisilmeeseen ja maisemakuvaan ovat vähäisimpiä.

Tuusulan itäväylän jatkeen (Kulloontieltä Järvenpääntielle) eli Saksanväylän linjauksella on olennainen merkitys mielipiteen antajien kiinteistöjen käyttöön, asumiseen ja muihin oloihin. Saksan tilan päärakennus ja talouskeskus 1800-luvun luhtiaittoineen, pihapiireineen, puistoineen ja lähipeltoineen kuuluvat Tuusulan

kunnan kulttuurihistoriallisiin arvokohteisiin. Kiinteistön rakennukset on kunnostettu perinteiseen tyyliin ja on tärkeää, että rakennusten ympäristö säilyy osana Tuusulan Rantatien perinteistä kulttuurihistoriallista ympäristöä. Pihapiiri on muuta maastoa ylempänä, jolloin meluvalleinkaan ei ole mahdollista suojata pihapiiriä melulta.

Saksan tila on todettu kulttuurihistorialliseksi tilakokonaisuudeksi useissa eri lähteissä. Tuusulan yleiskaavan 2040 yhteydessä on laadittu kulttuurihistoriallisten kohteiden selvitys ja selvityksestä ilmenee, että Tuusulan Rantatien alue on yksi merkittävimmistä kulttuurihistoriallisista kohteista. Saksan tila kuuluu tähän alueeseen ja huomion arvoista on, että pihapiirin peltomaisema on tunnettu jo 1700-luvulta lähtien. Kaavoituksessa ja tiehankkeiden suunnittelussa on tärkeää säilyttää olemassa olevaa kulttuuriperintöä, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää.

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.

Saksan salissa on 1800-luvulla pidetty kunnan kokouksia, istuttu käräjiä ja talo on toiminut pitotalona, mm. kansalliskirjailijamme Aleksis Kiven hautajaistalona. Maa-tilatalouden ohessa Saksan isännät ovat toimineet menneinä vuosina merkittävässä yhteiskunnallisissa tehtävissä ja rakennuskantaa ja pihapiiriä on kunnostettu perinteiseen tyyliin.

Maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää asemakaavoituksen osalta mm., että rakennettua ympäristöä tulee vaalia. Edelleen 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 Järvenpäätiehen. Teriojan ja Lepolan alueella myös Järvenpäätie 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 itsenäisen 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.

OAS:n aineistoon 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 RKYkohde (rakennettu kulttuuriympäristö), useita muita kulttuuriperintökohteita, kiinteä muinaisjäännös sekä museotie. Asiakirjan sivulla 60 todetaan kohdassa 3.7.3 Kulttuurihistoria seuraavaa: ”Kulttuurihistoria on keskeinen osa Tuusulaa ja sillä on tärkeä osa alueen identiteetin muodostumisessa. Tuusulan tunnetut historialliset paikat ovat sekä kansainvälisten matkailijoiden että päiväretkeilijöiden suosimia kohteita. Monet Rantatien nähtävyydet ja Fjällbon puisto ovat suosittuja ajanvietopaikkoja 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).

Suunnittelualueella 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-Brofeltin, Eero Järnefeltin, Pekka Halosen, J. H. Erkon, Martta Wendelinin ja E. N. Setälän kodit, Eino Leinon, Einari Vuorelan ja Uuno Kailaan asuinhuoneet Onnelan majatalossa ja Aleksis Kiven kuolinmökki, sekä Sibelius Akatemian kurssikeskus. Hanke sivuaa siten valtakunnallisesti merkittävää Tuusulanjärven kulttuuriympäristökokonaisuutta.

Asemakaavaluonnoksen mukainen tieyhteyden rakentaminen meluvalleineen ja -seinineen heikentää alueen maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja muuttamalla Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien ympäristön. Liikennemäärät tulisivat kasvamaan huomattavasti tiehankkeen seurauksena Järvenpäntiellä, joka sijaitsee Tuusulan Rantatien välittömässä läheisyydessä. Hankkeen seurauksena nykyistä Tuusulan itäväylää pitäisi todennäköisesti leventää, ja samanlaisia parannustarpeita kohdistuisi myös Järvenpäntietehen. Järvenpäntien leventäminen vaikuttaisi välillisesti myös Tuusulan Kirkonkylän, Rantatien ja Tuusulanjärven rannan ympäristöön. Hankkeen myötä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen vaalimisen mahdollisuudet heikentyvät entisestään.

Mielipiteen antajat korostavat, että asemakaavaa laadittaessa on varmistuttava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Lisääntyvän liikenteen ohjaaminen Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueelle ei edistä kulttuuriympäristön arvojen

säilyttämistä, minkä takia suunnittelussa on selvitettävä vaihtoehtoja liikenteen ohjaamiselle muualle kuin Tuusulan Kirkonkylään ja Rantatien seudulle. Esimerkiksi liitteenä olevassa MAL 2023 kuvassa on esitetty Helsingin seudun tiehankkeita, joissa valtio on osallistumassa kustannuksiin ja jotka korvaisivat Saksanväylän. Korvaavia Hyrylän keskustan liikennettä vähentäviä ratkaisuja olisivat MAL 2023 kuvassa näkyvät kehä IV ja Vähänummentien jatke, sekä Hyrylän pitkä läntinen ohikulkutie, joka on syytä palauttaa suunnitelmiin.

Tuusulan yleiskaavan 2040 Yleiskaavassa todetaan, että yhteystarpeen sijainti, toteuttamismahdollisuudet ja -tavat tutkitaan tarkemmillä 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.

Asemakaavassa suunnitelmia tehtäessä onkin selvitettävä erityisesti, miten lisääntyvä liikenne saadaan pois kulttuurihistorialliselta Tuusulan Rantatien alueelta ja miten Saksan tila pystytään säilyttämään osana kulttuurihistoriallista Tuusulan Rantatietä.

6 Pohjaolosuhteet

Pohjaolosuhteita koskevasta maaperäselvityksestä käy ilmi, että Saksanväylän ja Suopurontien pohjoispäässä ja keskivaiheilla, sekä Mattila II alueen keskija eteläosissa savi on pehmeämpää, ja savikerroksen paksuus on suurimmillaan 15 -20 m. Alueella on lisäksi paineellinen pohjavesi. Myös risteysvaihtoehtojen vertailusta käy ilmi, että pohjaolosuhteet ja rakennettavuus edellyttävät paaluttamisia ja pohjan vahvistuksia maaperän savisuuden ja vetisyyden takia.

Maaperä ja pohjaolosuhteet ovat savisuuden ja vetisyyden takia sellaiset, että ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa uutta tiealuetta suunnittelualueelle.

Saksanväylän rakentaminen maaperältään pehmeälle savimaalle on myös kustannuksiltaan kohtuuton ja hankkeesta tulee luopua tälläkin perusteella.

7 Maisemalliset vaikutukset, luonnonsuojelualueet ja viheralueet

Asemakaavaluonnoksen Liitteessä 11 Risteysvaihtoehtojen vertailtu käy myös ilmi, että kaikilla Saksanväylän vaihtoehdoilla on merkittäviä vaikutuksia maisemaan. Erityisesti VE2:n mukainen Saksanväylän linjaus sijaitsisi kulttuurihistoriallisen Saksan tilan alueella sijoittuen tilan rakennusten viereen eteläpuolella olevalle maisemapellolle. Tielinjaus pilaisi Tuusulan Rantatien alueeseen kuuluvan arvokkaan Saksan tilan alueen.

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 osoi-

tettu 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 tuleekin ottaa huomioon hankkeen vaikutukset Saksan tilalla sijaitsevaan luonnonsuojelualueeseen. Asemakaavaan on myös merkittävä luonnonsuojelulain mukaiset alueet.

Mielipiteen esittäjät tuovat lisäksi esille, että Saksanväylä sijoittuu Kannistonmäen metsäalueelle, joka on toiminut Tuusulan ja Keravan asukkaiden lähivirkistysalueena, ja jossa on viheralueita ja maisemapeltoja. Tiehanke halkaisisi koko matkalta asukkaille ja luonnonvaraisille eläimille tärkeän viheralueen ja maisemapelton talvisine hiihtolatuineen.

8 Lopuksi

Tuusulan Rantatien kulttuurihistorialliselle alueelle ei tule ohjata lisää liikennettä. Kaikki lisääntyvä liikenne on ohjattava selkeästi suurempia liikennemääriä vetäville pääväylille. MAL 2023 kuvassa on esitetty sellaisia ratkaisuja läpiajoliikenteelle, jotka varmasti vähentävät Hyrylän keskustan liikennettä. Liikenteen ohjaaminen asemakaavaluonnoksessa esitetyle Saksanväylälle heikentää Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallista arvoa, koska liikenne ohjautuisi väistämättä juuri Kirkonkylän-Rantatien alueelle ja johtaisi vaatimuksiin leventää Järvenpääntietä.

Hyrylän seudun liikennejärjestelyjen ensisijainen tavoite on oltava Hyrylän keskustan kolmessa liikeympyrässä pyörivän Kulloontietä idästä tulevan ja Tampereen suuntaan menevän ja takaisin palaavan ympärivuorokautisesti jatkuvan rekkaliikenteen ohjaaminen itä-länsisuuntaista liikennettä ohjaaville poikittaisväylille. Nopein, halvin ja tehokkain ratkaisu tähän ongelmaan on Lahden moottoritietä Järvenpään pohjoispuolitse länteen rakennetun teollisuustien, Vähänummentien jatkaminen Jokelantieltä Hämeentielle, jonne radanyhteyssiltakin on jo valmiina.

On tärkeää, että suunnittelussa arvioidaan liikennemäärät laajempina kokonaisuutena Tuusulan itäväylän eteläpäästä Riihikalliosta aina Järvenpäähän asti, kuten korkein hallinto-oikeus on perustellut jo vuonna 2013.

Saksanväylän rakentaminen lisäisi liikennettä Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisessa ympäristössä ja tuhoaisi väistämättä koko Rantatien alueen ja Saksan tilan kulttuurihistoriallista arvoa.

Mielipiteen esittäjät pyytävät saada kirjallisesti tiedot kaavahankkeen edistymisestä.



Saksanväylä tulee rikkomaan kauniit metsät ja pellot Saksan alueelta. Hyrylään rakennetaan automarketteja. Miksi liikennettä siis halutaan ohjata pois Hyrylästä?

Saksanväylän pelottavien ehdotus on Suopurontien jatke. Mattilan luonne muuttuu rauhallisesta pientaloalueesta läpiajoalueeksi, jos Suopurontien jatke rakennetaan ja liikenne kymmenkertaistuu. Ei ole mitään keinoa välttää keravalaisten läpikululiikennettä. Aikasin aamulla jo nyt täällä ajetaan todella kovilla nopeuksilla Tuusulantietä ja pieniä tonttikatuja, kun Keravan Killasta oikaistaan nopeinta mahdollista reittiä Järvenpääntien risteykseen. Voimme vain kuvitella pelonsekaisin tuntein, millaisen rallin Suopurontien jatkeen rakentaminen metsän läpi aiheuttaisi.

Suopurontien jatkeen aiheuttama liikennevirta ei edes keskittyisi pelkästään Suopurontielle vaan Kiltaan mentäessä aivan varmasti Multatien ja Kaarnatien liikenne lisääntyisi. Tämä on 30 km/h-nopeusalueita ilman jalkakäytäviä suurilta osin. Alueen lapset kulkevat kouluun pieniä katuja ja teitä pitkin. Oman havaintoni mukaan hyvin harva käyttää Tuusulantietä, koska se aiheuttaisi kiertoa. Lapset kävelevät tai pyöräilevät kouluun.

Lisäksi tienjatkeen halkoen Mattilaa Suopurontien Keravan puoleinen Mattila tavallaan erkaantuisi vanhasta Mattilasta ja koko alueen identiteetti muuttuisi. Mattilalla on historiansa ja sitä pitäisi suojella alueena. Suopurontien jatkeen aiheuttamat ongelmat eivät ole ainoastaan liikenteellisiä. Mitä enemmän metsää kaadetaan, sitä vähemmän asukkailla on virkistysalueita. Suopurontien jatke vaatisi kuitenkin metsän kaatoa suurelta leveydeltä.

Metsä ja luonnon läheisyys ovat Mattilan valtti ja syy, miksi ihmiset muuttavat alueelle, eivätkä halua täältä pois. Metsä on lähialueen ihmisten ulkoilu- ja virkistyspaikka. Tämä on meidän lähimetsä, joka näkyy ikkunoista, koulu- ja työmatkalla ja ulkoillessa. Metsä rauhoittaa ja virkistää. Käymme monta kertaa viikossa metsässä kävelyllä koko perhe koiramme kanssa ja lähiseudun lapset käyvät siellä leikkimässä. Päiväkotilapset, silloin kun täällä vielä oli päiväkotia, ja koululaiset ovat käyneet retkillä metsässä. Metsässä pyöräilläään, sauvakävelläään, kerätään marjoja. Lyhyt matka luontoon on jokaisen suomalaisen - ja tulisi olla myös jokaisen tuusulalaisen -oikeus. Mattila II:n uusien talojen pihojen istutukset ja ns. viheralueet eivät korvaa vanhaa metsää.

Suunnitelmissa on moneen otteeseen puhuttu kevyenliikenteenväylien verkoston kehittämisestä. Jos jotain on pakko rakentaa, keskitytään tähän. Jos metsän läpi on pakko päästä, Sarviokallion virkistyspolkujen tapainen tie/kevyenliikenteen väylä voisi olla ainoa järkevä mahdollinen tuohon metsään. Autolla Järvenpääntien kautta kierto ei vie paria minuuttia kauempaa, mutta ehkä pyöräilijät voisivat arvostaa yhteyttä.

Kaavaluonnoksissa on esitetty Suopurontien mahdollista jatkamista Saksanväylälle. Vastustamme tätä Suopurontien jatketta, koska se lisäisi merkittävästi läpiajoliikennettä Mattilan rauhallisen omakotitaloalueen läpi riippumatta siitä, miten tuo jatke toteutettaisiin. Tämä pilaisi alueen luonteen täysin. Emme näe mitään tarvetta tälle jatkeelle, kiertäminen liikenneympyrän kautta pääväyliä pitkin ohjaisi liikenteen oikeille reiteille, myös joukkoliikenteen osalta. On selvää, että jos tämä jatke rakennetaan, oikaisevat autoilijat sitä kautta. Jos jatke kaikesta huolimatta rakennetaan, pitäisi läpiajo kieltää kaikilta muilta kuin joukkoliikenteeltä ja tehdä sellaiset hidasteet Suopurontielle, ettei reitti houkuttele ketään kiertämään läpiajokieltoa. Nopeusrajoitus tällä tiellä pitäisi olla sama kuin koko alueella eli 30 km/h. Vastaavat hidasteet pitäisi tehdä myös muille alueen läpi kulkeville teille, joille liikenne mahdollisesti pyrki ohjautumaan. Esimerkiksi Hirsitie on nykyisellään hyvin hiljainen tie, jossa kulkee vähän autoja ja jota lapset käyttävät kohtuullisen paljon. Hirsitie on kapea ja puoleessa välissä on mäki, jonka alla on mutka. Näkyvyys mutkassa on olematon sisäkaarteessa kasvavan havuidan vuoksi. Jos liikenne tiellä lisääntyy, lisääntyy myös vaaratilanteet jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja autoilijoiden välillä. Lisäksi on tärkeää, että Saksanväylän varteen rakennetaan toimivat melusteet Mattilan alueen melun hillitsemiseksi.

16.9.2024 Mieli-pide 13. (Mattilan alueen asukas-yhdistys ry)

Mattilan alueen asukas-yhdistys ry haastaa Tuusulan kunnan toimimaan kuntastrategiansa mukaisesti ja siten olemaan rohkeasti edelläkävijä, rakentamaan kestävää tulevaisuutta ja edistämään ilmastotekoja, vaalimaan viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta ja sekä niiden saavutettavuutta unohtamalla Suopurontien jatkeen, joka yhdistäisi Saksanväylän Tuusulantiehen. Suopurontien jatke tuhoaisi elintärkeää viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta eläimistöineen. Metsän kaataminen ei ole ilmastoteko. Luonnon monimuotoisuuden saavutettavuus on yksi alueen hyvinvoinnin edellytyksistä ja yksi pääsyistä, miksi meidän Mattilassa on hyvä elää.

Mikäli Suopurontien jatke Saksanväylälle toteutettaisiin, jouduttaisiin koko Suopurontie uudistamaan sillä tie ei tämänhetkessä kunnossaan kestäisi lisääntyvää liikennettä. Suopurontien jatkeen linjauksen perustamisessa joudutaan toteuttamaan pilaristabilointi ja suoturvealueella massanvaihto. Arvio Suopurontien jatkeen hintalapuksi on noin 5,3 miljoonaa euroa. Suopurontien jatkeen toteuttaminen ei ole kunnan kannalta millään tavalla taloudellisesti kestävä.

Suopurontien jatketta on perusteltu useaan otteeseen tulevaisuuden joukkoliikenteelle tarpeelliseksi. Olisi ehkä järkevää ensin keskittyä saamaan aikaan toimiva joukkoliikenneverkosto Tuusulaan ennen kuin suunnitellaan uusia kulkuväyliä sitä varten metsien läpi ja ihmisten takapihoille.

Tuusulan keskuksessa on laadukkaita ja monipuolisia palveluita, jotka olisivat toivottavaa saada lähemmäs meidän Mattilaa, alueen uudistuessa ja tiivistyessä.

Kunta haluaa kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista. Ilmastoteko on ohjata tulevaisuuden Tuusula kohti autoriippuvuutta. Laadukkaat kevyenliikenteen reitit ovat kestävää tulevaisuutta ja ratkaisu autoriippuvuudesta pois pääsyyn.

Suora, nopea ja laadukas kevyenliikenteen väylä Suopurontien jatkeena olisi taloudellisesti kannattava, viherympäristöä säästävä ja turvallinen reitti alueen asukkaille kunnan keskuksen palveluiden saavuttamiseksi. Lähitulevaisuutta ja realisimia on, että kevyenliikenteen yhteys tarvitaan Mattilasta Rykmentinpuistoon asti mahdollisimman nopeasti. Mattilasta tulee kulkemaan uuteen Rykmentinpuiston kampukseen kouluvuoden 2025 alkaessa paljon koululaisia ja kevyenliikenteenyhteys Mattilasta Tuusulan keskustaan ei ole tällä hetkellä houkutteleva, sujuva eikä turvallinen. Matka Mattilasta uudelle Rykmentinpuiston kampukselle on tällä hetkellä 4-6 kilometriä lähtöpaikasta riippuen.

Suopurontien jatkeen tilalle olisi asukkaiden toiveesta suotavaa rakentaa nopea ja turvallinen pyöräilyn laatuikäytävä – MATTILANBAANA. Kevyenliikenteenväylä kulki 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 keskuksen. Baanan myötä Tuusulan keskuksen palvelut ja ennen kaikkea tuleva Rykmentinpuiston kampus olisivat helposti saavutettavissa myös Mattilalaisille. Koululaisten pyöräilymatka Rykmentinpuiston kampukselle lyhenisi puoleen baanan ansiosta. Bonuksena MATTILANBAANAN myötä Suopurontien jatkeena alkava metsäalue säilyisi tärkeänä viheralueena.

LIITE

Mielipide sama kun jätetyllä sähköisellä lomakkeella

16.9.2024 Mielipide 14.

Emme halua, että Saksanväylän katualueen linjaus kulki viljelykäytössä olevien maidemme kautta..

16.9.2024 Mielipide 15.

Palaute

Emme halua, että Saksanväylän katualueen linjaus kulki viljelykäytössä olevien maidemme kautta.

16.9.2024 Mielipide 16.

Saksanväylä , luonnos nro 3670 , Mieli pide 16.9.2024 Saksanväylä tulee toteuttaa tässä vaiheessa vain palvelemaan Mattila II alueelle mahdollisesti tulevaa asutusta varten . Saksanväylä toteutetaan Järvenpääntien/ Tuusulantien/Kirkkotien liittymästä etelään Mattila II kaava-alueen eteläosaan asti. Saksanväylän eteläosa rakennetaan tarvittaessa myöhemmin , koska se tuo seudullista läpiajoliikennettä Järvenpään ja Keravan suunnille kunnan kadulle ja sen toteuttamien kuuluu valtion taholle. Hyrylän keskustan läpiajoliikennettä tulee vähentää muilla tieratkaisuilla.

Einarinkadun ajoneuvoliikennettä ei tule liittää Tuusulantielle vaan se tulee johtaa Saksanväylän kautta Järvenpääntien/ Tuusulantien / Kirkkotien liittymään. Tällöin paranee myös Tuusulanjärven koulun ja päiväkodin liittymän liikenneturvallisuus. Suotien jatketta ,K 4 ei tarvitse toteuttaa ja säilytetään Suotien ajoneuvoliittymä Tuusulantielle, jolloin sen etäisyys Tuusulanjärven koulusta ja päiväkodista on yli 150 metriä kauempana verrattuna Einarinkadun liittymään Tuusulantielle. Tällöin säästyy kunnalta myös noin 500 000 € :n turha kustannus. Mattilan II:n alueen eteläosasta tulee toteuttaa kevyen liikenteen yhteys Rykmentinpuistoon Puustellinmetsäntien kohdalle pääasiassa peltoalueiden kautta siten, että säilytetään metsäiset alueet. Toivon saavani tiedon sähköpostiin asian etenemisestä.

16.9.2024 Mieli pide 17.

Etelä-Tuusulan kehittäminen ja samalla liikennejärjestelyiden hyvä suunnittelu on erittäin tärkeää. Nyt valmisteilla oleva kaavaluonnos on oleellinen osa tätä kehitystä. Kaavakartan kaavaluonnos VE 2 on hyvin suunniteltu ja toteutuessaan helpottaa Hyrylää kuormittavaa liikennettä. Vaihtoehto ykköistä ei tule edes harkita. Useiden hankalien ja toimimattomien ratkaisuiden lisäksi se on myös 2 miljoonaa euroa kalliimpi kuin VE 2. Kaavaluonnosvaihtoehdossa VE2 Saksanväylä ohjataan liittymään Kirkkotien, Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymään ja liittymäratkaisuksi toteutetaan viisihaarainen kiertoliittymä. Kannatan tarjotuista vaihtoehdoista tätä.

16.9.2024 Mieli pide 18. (Tuusula-Seura ry)

Asemakaava Saksanväylä nro 3670 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma Tuusula-Seuran johtokunta on tutustunut suunnitelmaan ja antaa siihen seuraavat mielipiteet: Tuusulanjärven itärannalle sijoittuva Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY. Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema rajautuu järven itärannan puolelta pääosin Järvenpääntiehen.

Suunnitelmat, jotka käsittelevät Mattila II aluetta, Saksanväylää ja suurinta osaa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman suunnittelu-

aluetta sijoittuvat Tuusulan vanhan kirkonkylän – Kirkkotien ja Rantatien ja Saksan tilan välittömään läheisyyteen, jossa on perinteisesti ollut Tuusulalle tyypillisiä avoimia peltomaisemia pitkin näkymäalueineen. Kaikki nyt lausuttavina olevat suunnitelmat vaikuttavat toteutuessaan huomattavan paljon edellä kuvattuun maisemaan ja alueeseen. Tuusula-Seura esittää vakavan huolen näiden Tuusulalle ominaisten maisemiin ja alueisiin kohdistuvasta rakentamisesta ja sen seurauksena muuttuvasta maisemasta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta poimituna: Kaavatyön tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä runkoviemärin ja muun tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä. Tästä voidaan kysyä, toteutuvatko asetetut tavoitteissa esitetyt tarkoitukset liikenteen vähentämisenä ja uuden läpiajoliikenteen vähentämisenä suunnitelman toteuttamisella. Edelleen: Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Koillis-Hyrylän alueella on tärkeää kehittää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Keskeistä on turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä laadukkaat ja sujuvat yhteydet Keravan asemalle ja Hyrylään/Rykmentinpuiston kautta Tuusulan urheilukeskukselle.

Näkyvätkö nämä tavoitteet riittävän selvästi suunnitelmissa? Ja jatkoa: Kaavan valmistelun yhteydessä arvioidaan kaavan toteuttamisen vaikutuksia muun muassa suunnittelu- ja lähialueen asukkaiden elinympäristöön ja elinoloihin, kulttuuriympäristöön, rakennettuun ympäristöön ja liikenteeseen, luonnonympäristöön, virkistykseen ja kaavatalouteen sekä laaditaan tarvittavat selvitykset kaavaratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kunnan asiantuntijat sekä muut viranomaiset ja osalliset.

Suunnitelmista aiemmissa vaiheissa annetut vastineet ja mielipiteet eivät ole juuriikaan vaikuttaneet suunnitelman muutoksiin. Asukkaiden huolia elinympäristöstä jne. ei ole kuunneltu tai huolia ei ole otettu vakavasti.

Saksanväylän keskeiset vaikutukset arvioidaan kesällä 2024 valmistuvassa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa. Suunnittelualueelle teetetään arkeologinen yleisselvitys. Yleiskaava 2040:ssa Hyrylän itäinen ohikulkuväylä on merkitty katkoviivalla paikallinen liikenteen yhteystarpeeksi. Suopurontien jatke on merkitty yhdystieksi/kokoojakaduksi. Saksanväylän paikallisen liikenteen yhteystarvetta suunnittelualueella ympäröivät pohjoisesta etelään ensimmäisen vaiheen omakotivaltainen asuinalue (AO-1), maisemapelto (MA), ensimmäisen vaiheen tiivis pientalovaltainen asuinalue (AP-1), virkistysalue (V) toisen vaiheen pientalovaltainen asuinalue (AP-2) sekä työpaikka-alue (TP).

Vanhan Mattilan alueen läpiajoliikenteen lisäämistä tulisi välttää mutta väistämättä Keravan suuntaan suuntautuva liikenne saattaa käyttää Suopurontien- Jukolantien reittiä, mikäli sellainen mahdollistetaan. Suotien liittyminen Tuusulantiehen on

suunnitelmassa esitetty katkaistavan ja se toteutetaan uuden kokoojatien (Einarinkatu) kautta. Suotien katkaisemien saattaa aiheuttaa liikenneturvallisuusrisikin alueen kiinteistöjen liittymien kohdalla. Suotien katkaisu ja uuden tien rakentaminen nykyisen puistoalueen läpi vanhojen kiinteistöjen vierestä ei ole järkevä eikä taloudellinen ratkaisu. Tuusulantien muuttaminen kaduksi ja nopeusrajoituksen alentaminen mahdollistaa nykyisen Tuusulantien- Suotien liittymän pysyttämisen paikallaan. Liittymien väli ei ole kohtuuttoman lyhyt ottaen huomioon Tuusulantien muuttuva luonne. Ratkaisu on sekä taloudellinen että järkevä. Suotien katkaisu muuttaisi vanhan Mattilan alueen liikennettä suuresti, ja hankaloittaa vanhan alueen asukkaiden liikkumista oleellisesti. Se tulee lisäämään myös Mattilan alueen sisäistä liikennettä, kun asukkaat etsivät sujuvampia reittejä Keravan suunnasta. Sisäisestä liikenteestä osa siis kääntyy nykyiseen verrattuna päinvastaiseksi, jos mutkainen uudistus toteutetaan. Suotien katkaisulla on negatiivisia vaikutuksia vanhan Mattilan alueen asukkaiden liikkumiseen, ja luonnollisesti eniten aivan Suotien pohjoispään asukkaisiin: puiston poikki menevä Suotien mutka menee aivan asuntojen vierestä. Tulevan pientaloalueen liikenteen sujuvoittamiseksi ja liikenneturvallisuuden lisäämiseksi on kuitenkin harkittava alueen eteläosasta tieyhteyden rakentamisesta Suopurontielle. Jos tätä ei toteuteta, henkilöautoliikenne lisääntyy kapeilla ja mutkaisilla nykyisin pientaloalueen teillä. Myös Tuusulan itäväylän sen osan, joka sivuaa kaava-alueita, rakentamista tämän alueen rakentamista ennen tulee harkita. Tällöin liikenteen paineet, etenkin rakentamisen aiheuttamat, vähenisivät olemassa olevalla vanhalla tiestöllä.

Tuusulan itäväylä on liitettävä suunniteltua kiinteämmin Mattila II -alueeseen, mikä toimii oikein toteutettuna koko seudun liikennejärjestelyjen turvallisuuden tuojana. Suora yhteys Mattila II alueelta itäväylään antaa mahdollisuuksia suunnitella jatkoa aivan toisella tavalla siihen Etelässä Tuusulan Saksanväylän paikallisen liikenteen yhteystarpeen merkintää sivuaa luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alueen osa (luo(1)). Suunnittelualueella kulkee vihreällä katkoviivalla merkityjä paikallisia viheryhteystarpeen reittejä.

Ympäristökeskus suosittelee, kuten aiemmin Mattila II OAS:n yhteydessä, suunnittelualueen keskiosissa sijaitsevan metsäalueen säilyttämistä perustuen selvitykseen Luontoselvitykset Tuusulan Hyrylässä Saksan alueella vuonna 2020. Kyseisellä metsäalueella sijaitsee paikallisesti arvokkaaksi luokiteltu luontokohde (id 2), jonka luontotyyppinä ovat nuoret lehtomaiset kankaat (vaarantunut VU) ja vartuneet lehtomaiset kankaat (silmällä pidettävä). Metsä on myös osittain linnustollisesti arvokas ja liito-oravalle ja lahokaviosammaleelle sopivaa elinympäristöä. Suunnittelualueen itäpuolelle jää luontoselvityksessä säästettäväksi suositettu luontotyyppikohde (id 8). Myös linnustollisesti arvokkaimmiksi alueiksi rajatut kohdet tulee pyrkiä säilyttämään. Lepakoiden osalta luontoselvityksessä havaittu lisääntymisalue jää suunnittelualueen ulkopuolelle. Suunnittelualueelle tuleva uusi asuinrakentaminen ja tieyhteydät luovat estevaikutusta ekologisen yhteyden toimivuuteen. Ekologisen yhteyden toteutumisen kannalta tulee pyrkiä säilyttämään mahdollisimman leveitä ja yhtenäisiä metsäisiä alueita. Myös virkistysreittien

tienylityspaikkoja/alikulkuja suunniteltaessa on hyvä huomioida eläinten mahdollisuudet hyödyntää niitä Lämpäisemätön pinta kaava-alueella tulee kasvamaan merkittävästi, minkä takia riski kiintoainekuormitukselle ja mahdollisille hulevesitulville on huomattava. Hulevesisuunnitelmassa tulee selvittää hulevesien virtaus ja valuma-alueet, tulvareitit ja purkupisteet. Lisäksi siinä on hyvä ottaa kantaa mm. uhanalaisten lajien elinympäristöihin kohdistuviin vaikutuksiin.

Alueen maaperä on rakentamisen kannalta vaikeaa ja sen saattaminen infran ja asuntorakentamisen edellyttämään tilaan kallistakin. Voidaan kysyä, miten alueen kaavatalous tulee toteutumaan. Savimaa on vallitsevaa ja alueella esiintyy usein keväisin ja syksyisin pellot peittäviä tulva-alueita. Myös pohjaveden läheisyys on tiedossa, ennen rakentamisen aloittamista tulee pohjaveden taso ja paineellisuus selvittää edelleenkin tarkemmin. Tällä voi olla merkitystä vanhojen kiinteistöjen perustuksiin uuden alueen infran rakentamisen käynnistyttyä. Esitetyt hulevesialueet ja hulevesien hallinta tulee mitoittaa riittävästi. Tällä alueella etenkin tieinfran rakentamisessa kannattaa harkita painopenkköjen käyttöä. Rakennusmaan stabiointi ja paaluttaminen tulee tehdä vanhan ja uuden alueen välimatkan pidentyesäkin varovasti, jotta vanhan asuinalueen rakennukset eivät vaurioidu tai pohjavesi pääse laskemaan. Myös muun kunnallistekniikan rakentamisen vaikutuksia ja ratkaisuita alueen maaperään ja olemassa oleviin rakennuksiin tulee tarkastella tarkoin.

Asukkaiden kuuleminen

Alueen asukkailta on tullut runsaasti yhteydenottoja ja myös mielipiteitä edellisiin suunnitteluvaiheisiin. Ikävä kyllä näissä esitettyihin esityksiin ja huoliin ei tässäkään kaavaehdotuksessa ole juurikaan otettu kantaa.

Tuusula-Seura edellyttää, että Tuusulan kunta kuuntelee ja ottaa aidosti huomioon asukkaiden ja sidosryhmien esitykset, huolet ja mielipiteet alueiden kaavoituksissa.

16.9.2024 Mieli-pide 19.

Kaavaluonnosvaihtoehdossa VE2 Saksanväylä ohjataan liittymään Kirkkotien, Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymään ja liittymäratkaisuksi toteutetaan viisihaarainen kiertoliittymä. Tämä on liikennejärjestelyiden kannalta ehdottomasti järkevintä eli kannatan kaavaluonnoksista vaihtoehtoa 2.

16.9.2024 Mieli-pide 20.

Pidän edelleen tätä tie hanketta liikepaikkani tuhoavana toimenpiteenä. Vaihtoehdossa V1 liikepaikkani jää tielinjan alle. Ja vaihtoehdossa V2 liikepaikastani vie-dään iso osa tonttia sekä liityntä Tuusulantielle. Tämän liittymän poistuminen vie paikkani arvosta suuren osan ja hävittää kiinnostavuuden kauppapaikkana jossa

hyvin pysäköintitilaa. Liikepaikkani jää sumppuun johon joutuu kiertämään asuinalueen läpi mahlamäentieltä. Molemmat vaihtoehdot (V1 ja V2) ovat kannaltani huonoja. Taitaa alkaa olla sama että vaihtoehto V1 toteutuu ja tämä vain siinä tapauksessa että kunta lunastaa kiinteistöni rakennuksineen reiluun hintaan. Vaihtoehdossa V2 kunnan tulisi tulla vastaan tarjoamalla yrittäjällensä vastaavalta liikennöidyltä paikalta tonttia jossa on kompensoitu nyt liikepaikastani alentuva arvo. Vastustan koko suunnitelmaa koska se pilaa elämäntyöni ja odotan kunnalta lähestymistä asioiden sopimiseksi!

16.9.2024 Mieli pide 20.

Jukolansuoran jatkeen alueelle tulee palauttaa aiemmista suunnitelmissa näkyneet melumuurit/-vallit. Esim. Keravalla Kulloontien äänet kuuluvat koko Sompion kaupunginosan alueelle, sekä metsäalueille Kannistossa ja Mattilassa. Samoin Tuusulantien äänet kantautuvat pitkälle Mattilassa. Meluhaitta Saksanväylästä tulee olemaan merkittävä. Vaikka Saksanväylää on siirretty kauemmaksi ”metsäsaarekkeeseen”, ei jo toteutetussa hakkuussa muutama pystyyn jätetty puu tule estämään melun kulkeutumista Jukolansuoran alueella. Kun Saksanväylän nopeuden tulevat osittain olemaan 60 km/h, ei asuinalueiden kohdalla laskeva nopeus vaikuta melun kantautumiseen. Tavoiteltavaa olisi laskea koko Saksanväylän nopeuksia 40-50km/h. Tarkoitushan on rakentaa uusia asuinalueita halvoja pääväylä. Ei ohitustie.

Suopurontien jatketta Saksanväylään ei tule toteuttaa. Alueelle kaavoitetaan runsaasti uutta asutusta, mutta asukkaille elintärkeä lähiluonto tuhotaan. Matinpuiisto on lähinnä vitsi, kun huomioi kaikki nyt asuinalueiksi kaavoitettavat lähiluonnon metsä- ja peltoalueet. Suopurontien jatkeen alle jää merkittävä alue Mattilan lähiluontoa. Lähimmät metsäalueet Mattilasta katsottuna on vasta Tuomaalansuon alueella. Saksanväylän kaavan toteutuessa Mattilassa ei ole muuta lähimetsää kuin Suopurontien jatkeen alle jäävä metsäalue. Kaikki asukkaiden lähimetsät tuhotaan. Alueella ei enää voi kehua asuvansa palveluiden äärellä, mutta peltojen ja metsien vieressä, joka on koko Tuusulan kunnan markkinoinnin valtti. Jatkossa asumme Mattilassa ainoastaan suurien pääväylien vieressä. Älkää siis tuhotko alueen ainoata metsäsaarekettä. Meillä ei ole kiire päästä nopeasti pois Mattilasta. Me asukkaat viihdymme Mattilassa, luonnossa ja piholla.

Suopurontien jatketta Saksanväylään ei tule toteuttaa. Se lisäisi merkittävästi Keravalta suuntautuvaa liikennettä ja palvelee ainoastaan keravalaisia asukkaita ja läpiajoliikennettä. Jokainen Mattilan asukas kulkee mielummin yksityisen ja julkisen liikenteen kulkuneuvoilla Saksanväylälle Tuusulanjärven kampuksen liittymästä. Suopurontien jatke lisäisi raskaan liikenteen ajoa Mattilan läpi Vanhalle Lahdentielle. Tämän tyyppinen raskas liikenne kulkee jo runsaasti asuinalueiden läpi nykyään reittiä Tuusulanjärven kampuksen liittymä Tuusulantie-Sepontie-Ilmarisentie-Ylikeravantie-Lahdentie. Minuutit ja reitin suoruu ratkaisevat, ei tien koko.

16.9.2024 Mieli-pide 21. (Lapsi- ja perheasiainneuvosto)

Päätös Lapsi- ja perheasiainneuvosto

- päätti jättää seuraavan mieli-piteen Saksanväylä nro 3670 asemakaavaehdotusta koskien:

Lapsi- ja perheasiainneuvosto pitää tärkeänä, että kaavassa huomioidaan turvalliset kevyen liikenteen väylät alueella, sillä lähistöllä sijaitsee koulu ja päiväkotaja. Saattoliikenne koululle tulee huomioida. Kaavassa tulee varmistaa se, että alueella asuvilla on esteetön ja helppo yhteys lähiseudun virkistysalueille.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 29.8.2024

Kaavaluonnoksista järjestettiin kaikille avoin asukastilaisuus 29.8.2024. Asukastilaisuuteen osallistui noin 45 kaavan osallista. Asukastilaisuudessa kommentit ja kysymykset kohdistuivat etenkin Suopurontien jatkamiseen sekä kaavan rinnalla valmistelussa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman ratkaisuihin. Huolta herätti etenkin Suopurontien liikenteen lisääntymisen vaikutus lähiympäristön asukkaisiin sekä viheralueiden vähentyminen.