

SAKSANVÄYLÄ KAAVA NRO 3670, KAAVALUONNOS, KKL 05.06.24

YHTEENVEDOT OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA ESITETYISTÄ PA-LAUTTEISTA JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolo 30.11.2023 - 03.01.2024

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta viisi (5) lausuntoa. Kirjallisia mielipiteitä muilta osallisilta saatiin kolmekymmentäkolme (33) kappaletta.

Yhteenveto viranomaisten lausunnoista

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

- Uudenmaan liitto
- Caruna
- Telia Company oy
- HSL
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus

Viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden kannantotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat joukkoliikenteeseen, luontoarvojen säilyttämiseen, hulevesiin, kaavan meluvaikutuksiin.

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin

Uudenmaan liitto 21.12.2023

Kiitos lausuntopyynnöstä koskien Saksanväylän, asemakaava nro 3670, osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa kyseisestä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Vastine: Merkitään tiedoksi

Caruna 1.12.2023

Nykyinen sähköjakeluverkko

Kaava-alueella on Caruna Oy:n sähköjakeluverkkoa oheisen liitteen 1 mukaisesti. Sinisellä viivalla on esitetty 20 kV johdot ja 0,4 kV johdot vihreällä ja vaaleanpunaisella värillä. Ilmajohdot on esitetty yhtenäisellä viivalla ja maakaapelit katkoviivalla. Puistomuuntamot ovat violeteilla neliöillä.

Vaikutukset sähköjakeluun

Kaavan vaikutuksista sähköjakeluun otetaan kantaa tarkemmin kaavan tarkentueissa.

Siirtokustannusten jako

Tarvittavat johto- ja muuntamosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Komponenttien siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Meillä ei ole muuta huomautettavaa ko. osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Toivomme mahdollisuutta antaa lausunnot vielä luonnos- ja ehdotusvaiheissa, kun asemakaavan tarkempi käyttötarkoitus tarkentuu.

Vastine: Merkitään tiedoksi

Telia Company 1.12.2023

Teliällä tietoliikennekaapeleita suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

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

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

Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista.

Vastine: Merkitään tiedoksi

HSL 21.12.2023

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. Lähes koko suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta.

Kaavatyön tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä. Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa: HSL kannattaa tieverkon kehittämistä katumaiseksi Saksanväylän kaava-alueella. Katumaisuus luo miellyttävämpää kävely- ja pyöräily-ympäristöä tukien kestäviin liikennemuotoihin tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

Kaava-alueelta on pyöräiltävä matka sekä Hyrylän että Keravan keskusta-alueille. Jalankulun ja pyöräilyn tulee olla kaava-alueella sujuvaa ja turvallista. Kaava-alueen pohjois- ja eteläpäässä Tuusulantiellä ja Kulloontiellä pyöräilyn pääreitit sekä kaava-alueen itäpuolella sijaitsevat asuinalueet tarjoavat mahdollisuuden saavuttaa Keravan asema pyöräillen. Suunnittelussa tulee varmistaa läheisten keskusta-alueiden saavutettavuus pyöräillen laadukkailla ja nykyisiin reitteihin sujuvasti liittyvillä yhteyksillä.

Nykyinen bussilinjasto palvelee kaava-alueen pohjois- ja eteläpäitä eikä sovellu sellaisenaan palvelemaan kaava-alueen ympärille kehittyvää aluetta. Uusien linjojen tuominen alueelle lisäisi joukkoliikenteen kustannuksia. Jotta joukkoliikenteen järjestäminen kaava-alueella olisi kustannustehokasta, tulee sen varrella olla tarpeeksi maankäyttöä ja sitä myöden kysyntää. Kokooja- ja pääkatujen mitoituksen tulee palvella myös telibusseja, jotta bussiliikennettä on mahdollista tuoda kaava-alueelle ja pysäkkejä varten on tehtävä joustavat tilavaraukset. Kulkuyhteyksien tulee olla laadukkaita ja esteettömiä joukkoliikenteen pysäkeille. Pysäkkien tarkempaan sijoitteluun ja reittien ja linjojen tarkempaan suunnitteluun on palattava kaavoituksen myöhemmissä vaiheissa. HSL on mielellään keskustelemassa näihin liittyvistä tarkemmista suunnitteluratkaisuista sekä mukana muussa kestäviin kulkumuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa.

Vastine:

Kaavaluonnoksen rinnalla valmistellussa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa esitetään myös joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn yleissuunnitelmat. Saksanväylän mitoitus kaavaluonnoksissa mahdollistaa linja-autopysäkkien sijoittamisen Saksanväylälle. HSL pidetään mukana alueen suunnittelussa.

Ympäristökeskus 3.1.2024

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.

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.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus esittää lausuntonaan seuraavaa:

Luonto

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 luontotyyppejä ovat nuoret lehtomaiset kankaat (vaarantunut VU) ja varttuneet lehtomaiset kankaat (silmällä pidettävä). Metsä on myös osittain linnustollisesti arvokas ja liito-oravalle ja lahopuokosammaleelle sopivaa elinympäristöä. Suunnittelualueen itäpuolelle jää luontoselvityksessä säästettäväksi suositettu luontotyyppikohde (id 8). Myös linnustollisesti arvokkaimmiksi alueiksi rajatut kohteet tulee pyrkiä säilyttämään. Lepakoiden osalta luontoselvityksessä havaittu liisääntymisalue jää suunnittelualueen ulkopuolelle.

Suunnittelualueelle tuleva uusi asuinrakentaminen ja tieyhteydet 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.

Suunnittelualueen eteläosan yksityisomistuksessa olevalla niittyalueella on vuoden 2021 luontoselvityksessä (Luontoselvitykset Tuusulan Hyrylässä Saksan alueella vuonna 2021, Faunatica) havaittu erittäin uhanalainen ja erityisesti suojeltava pronssisukkulakoi. Lajin esiintymispaikalla tehtiin vuonna 2022 hoitotoimia (mm. niitto, haravointi, puunvesojen poisto) lajin elinolosuhteiden säilyttämiseksi ja parantamiseksi Ketosirkka-hankkeen toimesta ja HELMI-ohjelman rahoituksella. Hoitotoimia on tavoitteena jatkaa myös tulevina vuosina ja mahdollisuuksien mukaan laajentaa hoidettavaa pinta-alaa. Kaavoituksessa tulee turvata pronssisukkulakoin esiintymispaikka säilyminen riittävän laajana ja tarvittaessa neuvoteltava lajin säilyttämisestä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vuoden 2020 luontoselvityksessä on havaintoja haitallisista vieraslajeista. Vieraslajit suositellaan huomioitavaksi alueen rakennustöissä siten, etteivät lajit pääse leviämään uusille alueille rakennustöissä mahdollisesti kaivettavien maamassojen mukana tai kulkeutumalla työkoneiden pyörien tai telaketjujen mukana (työkoneiden ja kuljetuskaluston puhdistus työskentelyn jälkeen). Vieraslajiaainesta sisältäviä maamassoja ei tule levittää käsittelemättöminä uusille alueille.

Hulevedet

Suunnittelualueen pohjoisosien osalta painotamme Piiliojan hulevesisuunnittelun tärkeyttä, kuten aiemmin Mattila II -asemakaavan yhteydessäkin. Piiliojan kyky vastaanottaa hulevesiä valuma-alueeltaan tulee selvittää tarkasti, sillä uoman hulevesikapasiteetti on jo lähtökohtaisesti riittämätön ilman läpäisemättömän pinnan lisääntymistä alueella. Piiliojan ympäristö on paikoitellen todella herkkä tulvimaan, mikä on ehdottoman tärkeää huomioida hulevesisuunnittelussa. Kiintoainekuormitus ja sen lisääntyminen erityisesti Piiliojassa vaikuttavat heikentävästi Tuusulanjärven vedenlaatuun sekä Tuuskodon ranta-alueilla luontoselvityksissä havaitun EU:n luontodirektiivilajin viitasammakon elinympäristöön. Erityisen tärkeää kaavoituksessa on jättää Piiliojan ympärille riittävän suuri, vähintään 30 metrin suojavyöhyke, sekä turvata ojan ympäristö rakentamiselta esimerkiksi virkistysalueella. Suojavyöhyke tukee myös Piiliojan toimimista osana ekologista verkostoa. Myös suunnittelualueen keski- ja eteläosissa sijaitsee useita uomia, joilla on vastaavasti heikko kyky vastaanottaa lisääntyvää hulevesimäärää. Esimerkiksi Kulloontien pohjoispuolella sijaitseva Nissinojaan laskeva uoma on SYKE:n hulevesitulvariskikartalla esitetty erittäin haastavana ja potentiaalisena tulvariskikohteena. Myös tälle uomalle tulee jättää suojavyöhyke kaavasunnittelussa. Kulloontien eteläpuolella jo rakenteilla oleva työpaikka-alue Mäyräkorvessa on aiheuttanut Sammalojaan (joka yhtyy samaan omaan) merkittävää samentumista jo hulevesialtaita rakentaessa. Kaavamääräyksissä on tärkeää edellyttää, että rakenteet työmaahulevesiä varten on rakennettava etupainotteisesti ja että jo niitä tehdessä on huomioitava kuormituksen estäminen uomiin.

Suunnittelualueella on tärkeää laatia mahdollisimman varhaisessa vaiheessa suunnitelma koko kaava-alueen hulevesien käsittelystä ja niiden suunnitelmallisesta hallinnasta. Erityisen tärkeää on huomioida, että suunnittelualue sijoittuu neljälle eri valuma-alueelle, mikä asettaa haasteita hulevesien hallinnan suunnittelun näkökulmasta. Kyseessä on laaja kokonaisuus, jolla on huomattavaa vaikutusta valuma-alueiden uomiin ja vesistöihin, ja alueen hulevesitilannetta pidetään jo lähtökohtaisesti haastavana ja hulevesien hallintaa riittämättömänä. Läpäisemätön 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.

Suosittelimme lisäksi hulevesisuunnittelussa yhteistyötä Keravan kaupungin kanssa sopivien ratkaisujen selvittämiseksi ja yhteensovittamiseksi.

Melu

Saksanväylä tulee toteutuessaan olemaan merkittävä ja vilkas liikenneyhteys. Ajoneuvoliikenteestä aiheutuvan melualueen vaikutus asutukseen ja asutuksen

pihaalueiden ja sisätilojen riittävä suojaaminen tulee selvittää kaavoituksen alkuvaiheessa, jotta meluntorjunta voidaan ottaa riittävästi huomioon.

Lisäksi suunnittelualueen eteläreuna sijaitsee lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeellä, mikä voi aiheuttaa meluhaittaa kyseiselle alueelle ja tulee ottaa huomioon kaavan mahdollisilla asuinalueilla. Finnavia suosittelee laskeutumisvyöhykkeiden alueella asunnoille 35 dB:n rakenteellista ääneneristystä lentomelua vastaan.

Vastine:

Saksanväylän kaavaluonnoksissa esitetään vain Saksanväylän katu- ja tiealueiden sekä joidenkin vähäisten VL-alueeksi luonnosteltujen alueiden sisällyttämistä Saksanväylän asemakaavaan. Tarkoitus ei ole sisällyttää asemakaavaan esimerkiksi asuinalueeksi kaavoitettavia alueita.

Kaavatyön valmistelun rinnalla on teetetty laajempi yleissuunnitelma, Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma, jossa esimerkiksi pronssisukkulakoin elinympäristöjen rajaukset ovat olleet lähdeaineistona. Yleissuunnitelmaan sisältyi myös Saksanväylän asutusten läheisten osien sekä Suopurontien jatkeen melumallinnus.

Ratkaisuja koko ”Koillis-Hyrylän” alueen ekologisten yhteyksien säilyttämiseksi, korvaamiseksi ja tukemiseksi tullaan selvittämään kaavan valmistelun aikana.

Yhteenveto mielipiteistä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin kolmekymmentäkolme (33) kappaletta kirjallisia mielipiteitä.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kohdistuivat esimerkiksi alueen viher- ja virkistysalueisiin, maisemaan, läpiajoliikenteeseen, risteysvaihtoehtoihin, Saksanväylän alueellisiin vaikutuksiin, Suopurontien jatkeeseen sekä alueen maisemaan ja kulttuuriarvoihin.

Mielipide 1 19.12.2023

VAATIMUKSET

xxxxxxx kunnioittavasti pyytävät, että asemakaavoituksen yhteydessä kiinnitetään erityistä huomiota OAS:ssa esitetyn Saksanväylän vaikutuksiin Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisiin arvoihin ja kulttuurimaisema-alueeseen, Saksanväylän vaikutuksiin liikennejärjestelyihin sekä Saksanväylän tarpeellisuuteen ottaen huomioon MAL 2023 Elinkeinojen kehityskuva 2040 suunnitelmissa hyväksytyt Vähänummentien jatke ja KEHÄ IV.

PERUSTEET

1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelman taustaa Tuusulan kunnan Asemakaavan Saksanväylä nro 3670 osallistumis- ja arviointisuunnitelma, OAS, on nähtävillä 3.1.2024 asti. Kaavatyön tavoitteena on tutkia

Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä kunnallistekniikan linjaus. Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa valmistellaan kaavatyön rinnalla.

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.

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.

2 Mieliopide

2.1 Hyrylän ohikulkutien yleissuunnitelma vuodelta 2011

Mieliopiteen esittäjät kiinnittävät huomiota OAS:ssa siihen, että koko kaavahankkeen tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän, jonka nimi on muutettu Saksanväyläksi, linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa, jolloin Saksanväylän käyttöönotto lisää väistämättä liikennettä Järvenpääntiellä ja Tuusulan Rantatien seudulla.

Saksanväylän linjaus on jo kertaalleen käsitelty korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Maanomistajat ja Tuusulan kunta valittivat asiassa hallinto-oikeudelle. 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 ohikulkutien jatkeen vaarana on, että Tuusulan Rantatien ympäristössä liikenne lisääntyy ja alueelle ohjautuu täysin uutta ohikulkutieliikennettä.

2.2 Läpiajoliikenne

OAS:ssa todetut tavoitteet ovat ristiriitaisia keskenään. Se, että Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa ja samanaikaisesti suunnitelman olisi pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä, ei voi toteutua samanaikaisesti.

Mattilan alueen ja Hyrylän-Rykmentinpuiston välisen Koillis-Hyrylän alueen suunnitelmissa on vaarana, että läpiajoliikenteellä, joka ei palvele paikallisia asukkaita, tuhotaan paitsi Mattilan alueen viereinen Kannistonmäen metsäalue, lähivirkistysalue, viherväylät ja maisemapellot tienpohjaksi, myös seurausvaikutuksena vanha Kirkonkylä, historiallinen Rantatien seutu ja Tuomalan kylä.

Ohikulkutiehanke on laajalle alueelle vaikuttava kokonaisuus, minkä takia suunnittelua ei tule rajata vain yksittäisen tien alueelle. Asemakaavoitettavaa aluetta onkin joko laajennettava koskemaan laajempaa kokonaisuutta Tuusulan itäväylän eteläpäästä aina Järvenpään asti. Vähintään kaikissa asemakaavaan liittyvissä selvityksissä ja vaikutusarvioinneissa on otettava huomioon kaavahankkeen vaikutukset koko matkalle Järvenpään saakka.

Koillis-Hyrylän suunnitelmissa on aikanaan, kymmenkunta vuotta sitten, ollut Hyrylän itäinen ohikulkutie Kulloontieltä Järvenpääntielle Tuusulan vanhalle kunnantalolle (n. 2 km) asti. Ohikulkutie on poistettu valtion tiesuunnitelmista, eikä ohikulkutietä ole enää myöskään ELY-keskuksen eikä Helsingin seudun MAL-suunnitelmissa (maankäyttö, asuminen, liikenne), kuten oheisena olevasta liitteestä ilmenee.

Asemakaavoituksen yhteydessä on kiinnitettävä erityistä huomiota ohikulkutiehankeeseen kokonaisuutena ja siihen, mihin uuden tielinjan rakentaminen johtaa. Koska Saksanväylän tarkoituksena on ohjata liikennettä pois Hyrylästä, on selvää, että liikenne ohjautuu Saksanväylää Kirkonkylälle ja siitä edelleen Järvenpääntielle ja Rantatien seudulle. Uuden tielinjan rakentaminen, vaikkakin aluksi kapeampana tienä, johtaa siihen, että liikenteen lisääntyttyä uuden tien takia, tulee tarve laajentaa tie todelliseksi ohikulkutieksi. 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 järven rantaan asti. Juuri tämän ongelman ja sen myötä tulevien suurten kustannusten takia valtio luopui ohikulkutiehankeesta 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.

Hankkeen liikennevaikutusten takia myös Järvenpään kaupunkia on kuultava asiassa.

Saksanväylän rakentaminen lisää siten liikennettä Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisessa ympäristössä ja tuhoaa väistämättä alueen kulttuurihistoriallista arvoa.

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

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.

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 poikittaisväylille. Sen lisäksi, että rekat ovat melu- ja ilmansaasteen aiheuttajia, ne aiheuttavat myös jatkuvan liikenneonnettomuusriskin ja ovat kemikaalilasteineen vaarana Hyrylä seudun pohjavesille ja tekopohjavesilaitokselle, joka sijaitsee Hämeentien varressa. Nopein, halvin ja tehokkain ratkaisu tähän ongelmaan on Lahden moottoritieltä Järvenpään pohjoispuolitse länteen rakennetun teollisuustien, Vähänummentien jatkaminen Jokelantieltä Hämeentielle, jonne radanyhteyssiltakin on jo valmiina.

Liikennejärjestelmän suunnittelussa on tarpeen myös ottaa huomioon MAL 2023, Helsingin seudun elinkeinojen kehityskuva 2040. MAL-suunnitelmat on laadittu laajempaa aluetta ja kokonaisuutta varten ja kun kyse on merkittävästä liikenne- ja infrastruktuurin kehittämistä, on tällainen suunnitelma tarpeen ottaa huomioon. Erityisesti, koska Saksanväylä on ohikulkutie, on MAL-suunnitelma otettava huomioon.

Liitteenä 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 sijaitsisi asumiseen sopimattomalla voimalinjan varoalueella ja vähentäisi läpiajoliikennettä paitsi Järvenpääntiellä myös Tuusulanväylän-Koskenmäen suunnalla ja ympyröissä, kun yhteys pohjoisesta lentoasemalle paranisi. Tämä tiesuunnitelma on aiemmin tullut esiin joissakin yhteyksissä ja olisi merkittävä parannus Hyrylän keskustan liikenteeseen Vähänummentien jatkeen ja KEHÄ IV:n lisäksi.

MAL-suunnitelmat on tarpeen ottaa huomioon siitäkin syystä, että valtio osallistuu hankkeiden kustannuksiin.

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 halkaisee koko matkalta asukkaille ja luonnonvaraisille eläimille tärkeän viheralueen ja maisemapellon.

Uusien teiden suunnittelun ja rakentamisen sijaan liikenteen kehittämistä olisi suunnattava julkisen liikenteen ja raideliikenteen kehittämiseen. Henkilöautoliikenteen tarve on lisääntynyt, koska julkinen liikenne on heikentynyt. Aikaisemmin bussiliikenne Kirkonkylästä ja Hyrylän seudulta Helsingin keskustaan toimi hyvin, mutta ei enää. On selvää, että julkisen liikenteen heikkeneminen on johtanut siihen, että monet omakotiasukkaat ovat joutuneet hankkimaan toisen auton. Raideliikenteen suunnittelua linjalla Järvenpää-Kerava-Hyrylä-Lentoasema-Helsinki on kehitettävä myös lähivuosina nopealla aikataululla korvaamaan henkilöautoliikennettä.

2.3 Saksan tilan sijoittuminen selvitysalueelle

Saksanväylä tulisi sijoittumaan välittömästi Kirkonkylän Saksan tilan eteläpuolelle, jolloin kulttuurihistoriallisesti merkittävä Saksan tila jää kiilautuneeksi teiden väliin, lähes teiden ympäröimäksi.

Mielipiteen antajat omistavat tilan Saksa, kiinteistötunnus 858-405-1-160, joka sijaitsee Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalueella Tuusulantien eteläpuolella. Tuusulan itäisen ohikulkutien jatkeen linjauksella on siten olennainen merkitys mielipiteen antajien kiinteistön käyttöön, asumiseen ja muihin oloihin. Lisäksi Saksan tilan päärakennus ja talouskeskus 1800-luvun luhtiaittoineen, pihapiireineen, puistoineen ja lähipeltoineen kuuluvat Tuusulan kunnan kulttuurihistoriallisiin arvokohteisiin. Esitetyissä Itäväylän jatkeen sekä Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalueen tutkittavissa vaihtoehdoissa Saksan tila jää nykyisen Tuusulantien ja uuden ohikulkutien väliin. Tällä tavoin sijoittuen uusi ohikulkutie tulisi merkittävästi muuttamaan historiallisen Saksan tilan ympäristöä ja vaikuttamaan sen kulttuuri-, ja maisema- ja luontoarvojen säilymiseen. Saksan tila tulisi menettämään luontaisen maaseudun kulttuurihistoriallisen arvonsa, koska tila menettäisi sille ominaisen peltoympäristön ja jäisi kokonaisuudessaan teiden melualueelle.

2.4 Alueen kaavatilanne

Voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen epävirallisessa yhdistelmässä 13.3.2023 Tuusulanjärvi sekä sen länsipuoli ja itäranta on osoitettu kulttuuriympäristön tai

maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Saksan tila on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi.

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

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

Ohikulkutiellä ei saa myöskään olla sellaisia vaikutuksia, että ylemmätasoisissa kaavoissa todetut kulttuuriympäristö- ja maisema-arvot vaarantuvat.

2.5 Alueen merkittävät kulttuurihistorialliset arvot sekä maisema-arvot

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

Tuusulanjärven itärannalle sijoittuva Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö RKY. Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema rajautuu järven itärannan puolelta pääosin Järvenpääntiehen. Teriojan ja Lepolan alueella myös Järvenpääntie sisältyy Tuusulan Rantatien kulttuurimaisemaan. Museoviraston verkkosivujen mukaan Tuusulan Rantatiehen sitoutuvassa laajassa kokonaisuudessa keskeisen osan kulttuurimaisemaa muodostavat kansallisesti, rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät 1900-luvun alun taiteilijahuvilat sekä 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 esitetystä 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 (korostus lisätty): ”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 ajanvietepaikkoja paikallisille asukkaille. Rantatie toimii myös lukuisien kulttuuritapahtumien näyttämönä.”

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

Esitettyjen tievaihtoehtojen vaikutusalueella sijaitsee myös useita yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, kuten myös Museoviraston RKY-kohdesivulta ilmenee. Tuusulan Rantatien alueella sijaitsevat kulttuurihenkilöiden kuten Jean Sibeliuksen, Juhani Ahon, Venny Soldan-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.

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

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

2.6 Vaikutukset historialliseen Saksan tilaan

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

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

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.

2.7 Luonnonsuojelun huomioon ottaminen

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

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

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

2.8 Mattilan alueen asutus

OAS:ssa on esitetty laajaa ja tiivistä asutusaluetta Mattila II alueelle. Osa Mattilan nykyisestä asutuksesta sijaitsee alueella, joka on veden vaivaamaa. Asutuksen laajentaminen Mattila II kaava-alueelle tarkoittaa, että osa siitä tulisi sijaitsemaan maaperältään pehmeällä savipellolla.

Kaavoituksen yhteydessä on selvitettävä alueen soveltuvuus rakentamiseen ja tutkittava maaperä-, pohjavesi- ja korkeusolosuhteet ja niiden vaikutus rakentamiseen ja tulevan alueen terveysolosuhteisiin.

2.9 Mattilan alueen liikenne

Saksanväylän suunnittelun sijaan Mattilan alueen liikennejärjestelyjä tulee selvittää yhteistyössä Keravan kaupungin kanssa. Karttatarkastelun perusteella voidaan todeta, että Mattilan alueen tiestö rajautuu Tuusulan ja Keravan väliseen rajaan. Kuntien välinen raja on Mattilan alueen kohdalla Keravan puolelta käytännössä suljettu ja Kulloontielle suuntautuva liikenne joutuu kiertämään Keravan keskustan ja radanvarren kautta ja osa Tuusulantien ja Hyrylän kautta. Lisäksi ilmeisesti Keravan luoteisosan Kalevan asukkaat saattavat ajaa lentoaseman suuntaan pääosin myös Tuusulantien ja Hyrylän kautta välttääkseen ajamisen Keravan keskustan läpi.

Koska kaavahankkeen tavoitteena on vähentää Hyrylän keskustan liikennettä, on selvityksissä otettava huomioon vaihtoehtoiset keinot vähentää Hyrylän keskustan liikennettä. Kaikenlainen läpiajoliikenne on ohjattava kehäteille ja moottoriteille MAL-suunnitelmassa esitetyn mukaisesti.

2.10 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 OAS:ssa esitetylle Saksanväylälle heikentää Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallista arvoa, koska liikenne ohjautuisi väistämättä juuri Rantatien alueelle ja johtaisi vaatimuksiin leventää Järvenpääntietä.

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

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

Mielipiteen esittäjät pyytävät saada kirjallisesti tiedot kaavahankkeen edistymisestä.

Mielipide 2. 3.12.2023

Kommenttini koskevat Mattilan alueelle johtavaa mahdollista yhteyttä.

Saksanväylän suunnitelman keskeisiksi tavoitteiksi on kirjattu kehittää jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä. Tavoitteena on ” luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin.” (suora lainaus)

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

todeta, että tasa-arvoisista risteyksistä ajetaan läpi merkittävällä ylinopeudella ilman, että risteykseen hidastettaisiin.

Pelkoni on, että Suopurontien jatkaminen ajoväylänä Mattila II alueelle lisäisi merkittävästi läpiajoliikennettä ja sen myötä heikentäisi huomattavalla tavalla alueen rauhallisuutta ja viihtyisyyttä, sekä erityisesti katualueen turvallisuutta. Alueella asuu lapsiperheitä ja hyvin iäkkäitä ihmisiä. Lisäksi Suopurontien läheisyydessä on Mattilankaaren palvelukoti autistisille henkilöille. Palvelukoti on käsittääkseni rakennettu tarkoituksenmukaisesti tälle rauhalliselle sijainnille, ja asukkaat ulkoilevat alueella hoitohenkilökunnan kanssa.

Mattilan alueen viereinen metsäalue on lähin ja ainoa kohtuullisen matkan päässä oleva metsäalue asuinalueen asukkaille. Se on tärkeä, rauhallinen ulkoilualue mm. lapsiperheille ja koirien ulkoiluttajille. Vastaavaa aluetta ei ole lähimaastossa käytettävissä.

Tuusulan kunnan kaavoitus on antanut 2016 puoltavan lausunnon rakentaa meidän asuintalomme lähemmäksi Suopurontietä, kuin mitä asemakaavakuvaan on piirretty. Myös Suopurontien ja Tuusulantien risteyksessä sijaitsevat Luhtitalot sijaitsevat varsin lähellä Suopurontietä. Tien leventäminen ei olisi enää mitenkään mahdollista tai kohtuullista. Tieleveys riittää nykyiselle liikennemäärälle, mutta risteysalueiden turvallisuus ei ole kaikkien risteysien osalta kunnossa, eivätkä kaikki tien käyttäjät noudata asetettua nopeusrajoitusta. Risteysalueiden näkymäalueita tulisi parantaa ja nopeuksia tulisi hillitä esimerkiksi kavennuksilla ja nopeusnäyttöillä. Kaarnatielle on rakennettu kavennuksia, jotka selvästi hidastavat moottorikulkuneuvojen nopeuksia. Vastaava tulisi toteuttaa myös Suopurontien suuntaisesti tai kunnan tulisi muutoin löytää keinot, joilla nykyinen liikennöinti toteutuisi turvallisemmin.

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

Moottoriajoneuvolla läpiajon salliminen tarkoittaisi valtavaa läpiajoa aamu ja iltapäiväruuhkissa, sekä mm. nuorison viikonloppuista läpiajoa myös yöaikaan. Nykyiset suositut mopoautot ja mopomönkijät sekä perinteiset mopot pitävät kovaa ääntä ja aiheuttaisi kohtuutonta haittaa alueen asukkaille. Moni Suopurontien varteen rakennettu asuinrakennus on sijoitettu niin lähelle Suopurontietä, ettei tällaista ratkaisua tulisi missään tapauksessa tehdä.

Moottoriajoneuvolla läpiajon salliminen tarkoittaisi valtavaa läpiajoa aamu ja iltapäiväruuhkissa, sekä mm. nuorison viikonloppuista läpiajoa myös yöaikaan. Nykyiset suositut mopoautot ja mopomönkijät sekä perinteiset mopot pitävät kovaa ääntä ja aiheuttaisi kohtuutonta haittaa alueen asukkaille. Moni Suopurontien varteen rakennettu asuinrakennus on sijoitettu niin lähelle Suopurontietä, ettei tällaista ratkaisua tulisi missään tapauksessa tehdä.

Mielipide 3. 8.12.2023

EN KANNATA! Tuo on aivan rahojen hukkaan heittämistä. Ei kukaan ala käyttämään tuota tietä. Plus ihmisten hyvät ulkoilu mahdollisuudet luonnossa ja metsässä taas pienenee, samoin eläinten elinympäristö. Enemmän enemmän kaistoja nykyiselle (varsinkin Hyrylan liikenneympyrä- Järvenpää väliselle tielle).

Mielipide 4. 9.12.2023

Koemme tiehankkeen tarpeettomaksi ja kunnan verorahojen tuhlaamiseksi. Lisäisi liikennettä rauhallisella asuinalueella ja Mattilan asukkaiden lempilenkkeilymetsä kaadettaisiin.

Mielipide 5. 22.12.2023

Mielipide koskee xxxxxx omistama kiinteistö, mielipide liitteenä, lähettäjä toimii yhteyshenkilönä.

LIITE

Allekirjoittanut omistaa kiinteistön kaava-alueen pohjoisosassa, joka on Tuusulan yleiskaavassa merkitty AO-1-alueeksi.

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman alustavissa luonnoksissa on esitetty neljä eri vaihtoehtoa Järvenpääntien ja Tuusulantien liittymäalueen kehittämiseksi. Jos halutaan rajoittaa Keravalta tulevaa läpiajoliikennettä niin Tuusulantien liittyminen Järvenpääntiehen on estettävä, eli vaihtoehto C on hyvä vaihtoehto. Samalla voidaan saada Itäväylän jatkeelle sen eteläpuoliselle uudelle asuinalueelle liittymä samaan kohtaan kuin Tuusulantie tulee liittymään Itäväylän jatkeelle.

Kirkkotien liittyminen Järvenpääntiehen voitaisiin myös sulkea ja tehdä sen tilalle Kirkonkylän kampukselle saattoliikenneliittymä.

Mielipide 6. 28.12.2023

Jos Suopurontie jatke toteuu ja siihen tulee isompi läpikulkutie, niin meidän elämä Mattilassa on pilalla!

-Se ralli on sitten ihan älytön mikä siinä alkaa ja aivan meidän talon vieressä. Vaikka kuinka olisi pieni nopeusrajoitus, niin varmasti siitä oikaistaan nopeasti aamulla töihin, illalla/yöllä muuten vain Hyrylään tai Keravalle.

-Meidän talo ei tule kestävänsä sitä tärinää, mikä siitä syntyy, kun raskaskalusto kulkee ohi. Tärisee koko talo nyt jo kun kuorma-auto kääntyy viereisellä parkkipaikalla. Suopurontie ei ole tehty vilkkaalle liikenteelle. Meidän vanha talo ei tule myöskään kestävänsä uuden tien rakentamista. (Talo rintamamiestalo tyyppien. Kellari maan alla. Rakennettu 60 luvulla)

-Meidän talon sisään kuuluu nyt jo selvästi autojen äänet kun autot ajaa ohi, mitä se on sitten kun liikenne lisääntyy ja tulee vielä raskaampi liikenne (bussit, kuorma-autot, rekat ja useat henkilöautot)

-Suopurontiellä kulkee paljon lapsia... Pitääkö jonkun jäädä alle, ennen kun tajutaan, että oli virhe tehdä isompi tie keskelle asuinalueetta?

Mun ehdotus on. Jos kerta läpikulkutie pitää saada, niin miksei sitä tehdä Jukolantien/Jukolansuoran kautta. Jukolantie on jo valmiiksi leveämpi ja siinä on kaksi kaistaa. Jukolansuorakin on valmiiksi leveämpi, mitä Suopurontie ja sen verran lyhyt, ettei pilaa niin monen elämää, mitä Suopurontiellä.

-Jukolantiella menee jo nyt bussireitti. Miksi niille pitäisi tehdä melkein viereen uusi reitti?

-Suopurontien uusiminen, siihen kuntoon, että se kestää lisääntyneen liikenteen maksaa huomattavasti enemmän, mitä Jukolantien/Jukolansuoran jatkaminen.

Mielipide 7. 30.12.2023

Haluamme ilmaista huolemme Itäisen ohikulkutien Suopurontien liittymän suunnitelmien suhteen. Tämän hetkisen suunnitelman mukaista liittymää vastustamme.

Mikäli Suopurontietä levennetään lisääntyvän liikennemäärän vuoksi, tulee tie entistä lähemmäksi taloja. Jo nyt Suopurontie on todella lähellä rakennuksia ja esimerkiksi suurten rekkojen ohi ajaminen aiheuttaa talojen tärinää. Pääasiassa taloja ei ole alueella paalutettu, koska maaperä on suopohjaista. Lisääntyvä liikenne aiheuttaa merkittävän riskin alueen talojen perustuksille ja siten alueen taloille. Myös melu ja ilmansaastehaitat oleellisesti lisääntyvät puhumattakaan asukkaiden viihtyvyydestä Suopurontiellä.

Myös turvallisuusnäkökulmat huolettavat. On tärkeää muistaa, että nämä tiet ovat tärkeitä koululaisten koulureittejä. Jo nyt Suopurontiellä ja erityisesti Suotiellä ajetaan yli nopeusrajoitusten, mikä aiheuttaa vaaratilanteita. Myös itse liittymän rakentaminen luo todellisia haasteita turvallisen koulutien löytymiselle. Mikäli autojen läpikulku Mattilan alueen läpi lisääntyy, vaarantuu monen pienen koululaisen elämä

Myös metsän käyttö virkistysalueena on tärkeä asia huomioida alueen viihtyisyyden näkökulmasta. Nyt metsä toimii monelle tärkeänä virkistys- ja lasten leikki- ja retkipaikkana. Olisi todella surullista nähdä alueen metsäisen ja maanläheisen maiseman kärsivän lisääntyvän yksityisautoilun vuoksi. Tästä kärsii koko Mattilan alueen yleisilme, viihtyvyys ja turvallisuus.

Kevyenliikenteen väylä puolestaan toisi hyvän reitin Hyrylään päin ja todennäköisesti lisäisi mm. (sähkö)pyöräilyä liityntäkohtiin, joista matkaa voisi jatkaa esim. julkisin kulkuneuvoin.

LIITE

Liitteessä sama teksti kun yllä

Mielipide 8. 31.12.2023

Liikepaikan omistajana vaadin yhteyttä mahlamäentien pohjoispäästä itäväylän jatkeelle. Olen odottanut sopivaa hetkeä aloittaakseni huoltoasema tyyppisen toiminnan kiinteistöllä autopesuineen ja sähkölatauspaikkoineen ja tällainen toiminta vaatii autoilijalle vaivattoman kulun kiinteistölle. Ja liikepaikkani arvo romahtaa jos se jää sumppuun ilman liittymää ison tien viereen. Lisäksi yhdessä suunnitelmassa itäväylän jatke menee liikerakennukseni päältä! Tällaista suunnittelua pidän törkeänä! Lunastaako kunta 150-200t euroa vuokratuottoa vuodessa tuovan kiinteistön käypään hintaa 1.5-2.0 m€ ? Jos ei lunasta oikeaan hintaan niin poistakaa kiinteistön yli menevä tiesuunnitelma vaihtoehdoista ja suunnitelkaa liittymät siten että mahlamäentielle pääsee itäväylän jatkeesta. Suunnitelkaa vesilaitoksen risteykseen normaali 4 liittymäinen pieni liikenneympyrä ja samalainen "saksan" ympyrä riittävän etäisyyden päähän keravalle päin.

Mielipide 9. 31.12.2023

Mattilan metsä- ja peltoalueet on säilytettävä, koska ne ovat ensiarvoisen tärkeitä alueen asukkaille henkisen ja fyysisen hyvinvoinnin lähteenä ja eläimille sekä linnuille arvokkaina elinympäristöinä. Hienoa, jos voisitte jättää nämä hienot luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle. Rykmentinpuistossa ja Puustellinmetsässä on uusia asuntoja tyhjillään, ei siis tarvita lisää asuntoja. Myöskään uutta tietä ei tarvita. Se tuhoaa alueen rauhallisuuden.

Mielipide 10. Mattilan alueen asukasyhdistys ry 1.1.2024

Tuusula haluaa olla edelläkävijä ja luoda kestävästä tulevaisuutta. Tuusulan kunnan uutta strategiaa 2021-2025 toteutetaan teemalla ”elämisen taidetta kestävästi kasvavassa Tuusulassa”. Tämän vision toteutumiseksi Tuusulan kunta on asettanut strategisia tavoitteita. Mattilan alueen asukasyhdistys ja asukkaat toivovat, että Saksanväylän kaavassa muistettaisiin tämä tärkeä Tuusulan kunnan strategisen tavoitteet.

Tuusula kehittyy kestävästi mm. rakentaen kestävästä tulevaisuutta ja edistää ilmastotekoja kaikessa toiminnassa, vaalii viherympäristöä, vesistöjä ja niiden saavutettavuutta. Tavoitteena on myös vaalia luonnon

ja toimintatapoja uudistaen. Tuusulassa on hyvä elää-päämäärän tavoitteena on mm. kehittää hyvinvoinnin edellytyksiä ja mahdollisuuksia sekä ehkäistä yksinäisyyttä, eristymistä ja pahoinvointia. Tuusulassa on mahdollisuuksia kasvaa ja kehittyä - päämäärän tavoitteina on mm. tarjota laadukkaat ja saavutettavat palvelut uudistuvassa ympäristössä, luoda tiiviimpiä keskusta-alueita, jotka mahdollistavat monipuoliset palvelut sekä tarjota upeat mahdollisuudet kulttuuriin, vapaa-aikaan ja harrastamiseen.

Olemme siis rohkeasti edelläkävijöitä, rakennetaan kestävästä tulevaisuutta ja edistetään ilmastotekoja, vaalitaan viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta ja sekä niiden saavutettavuutta unohtamalla Suopurontien jatke, joka yhdistäisi Saksanväylän Tuusulantiehen. Suopurontien jatke tuhoaisi Mattilalaisille 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.

Tuusulan tavoitteena on kasvaa taloudellisesti kestävästi, mutta Suopurontien jatkeen toteuttaminen ei ole kunnan kannalta taloudellisestikaan kovin kestävä vaihtoehto. Mikäli Suopurontien jatke Saksanväylälle toteutettaisiin, jouduttaisiin koko Suopurontie uudistamaan, jotta Suopurontien nykyinen tie kestäisi lisääntyvän liikenteen. Tien uudistaminen tulisi todella kalliiksi kunnalle. Vaihtoehtoinen niin sanottu läpiajoreitti Saksanväylältä Tuusulantielle ja edelleen Keravalle olisi Jukolansuoran jatke. Jukolansuoraa ei tarvitsisi uudistaa, koska tienpohja on jo vakaa alueella sijainneen vanhan elementtitehtaan jäljiltä. Jukolansuoralla on jo valmiiksi kevyenliikenteen väylät molemmin puolin tietä. Jukolansuoran jatke vaatisi paljon vähemmän viherympäristön tuhoamista koska tulevan Mattila Ilasuinalue on kaavoitettu Jukolansuoran päähän ja tulee hyvin lähelle Saksanväylää. Ehdottamamme Jukolansuoran jatke olisi taloudellisesti järkevä ratkaisu tieyhteydeksi Mattilan alueelta Saksanväylälle.

Jukolansuoran jatke tarjoaisi mahdollisuuden läpiajoliikenteelle, mutta ei ole olisi kuitenkaan millään tavalla houkutteleva ”valtaväyläksi” ollessa mutkikas. Sen sijaan Suopurontien jatke olisi liian suora ja nopea reitti oikaista Saksanväylälle tai toisin päin ja näin tiestä tulisi helposti ”valtaväylä”. Liikennemäärät tulisivat näin ollen olemaan liikaa asuinalueen läpiajoliikenteeksi. Lisääntyvä liikenne ja sen myötä lisääntyvät kaahailut pientaloalueella olisivat todellinen riski alueen lasten turvallisuudelle. Suopurontien ylitys kuuluu monen alueen pienen ja vähän suuremman koululaisen koulumatkaan. (Kuva 1)



Kuva 1. Jukoansuoran jatke ja kiertoliittymä sekä läpiajoliikenne reitti Tuusulantielle Keravan rajalle.

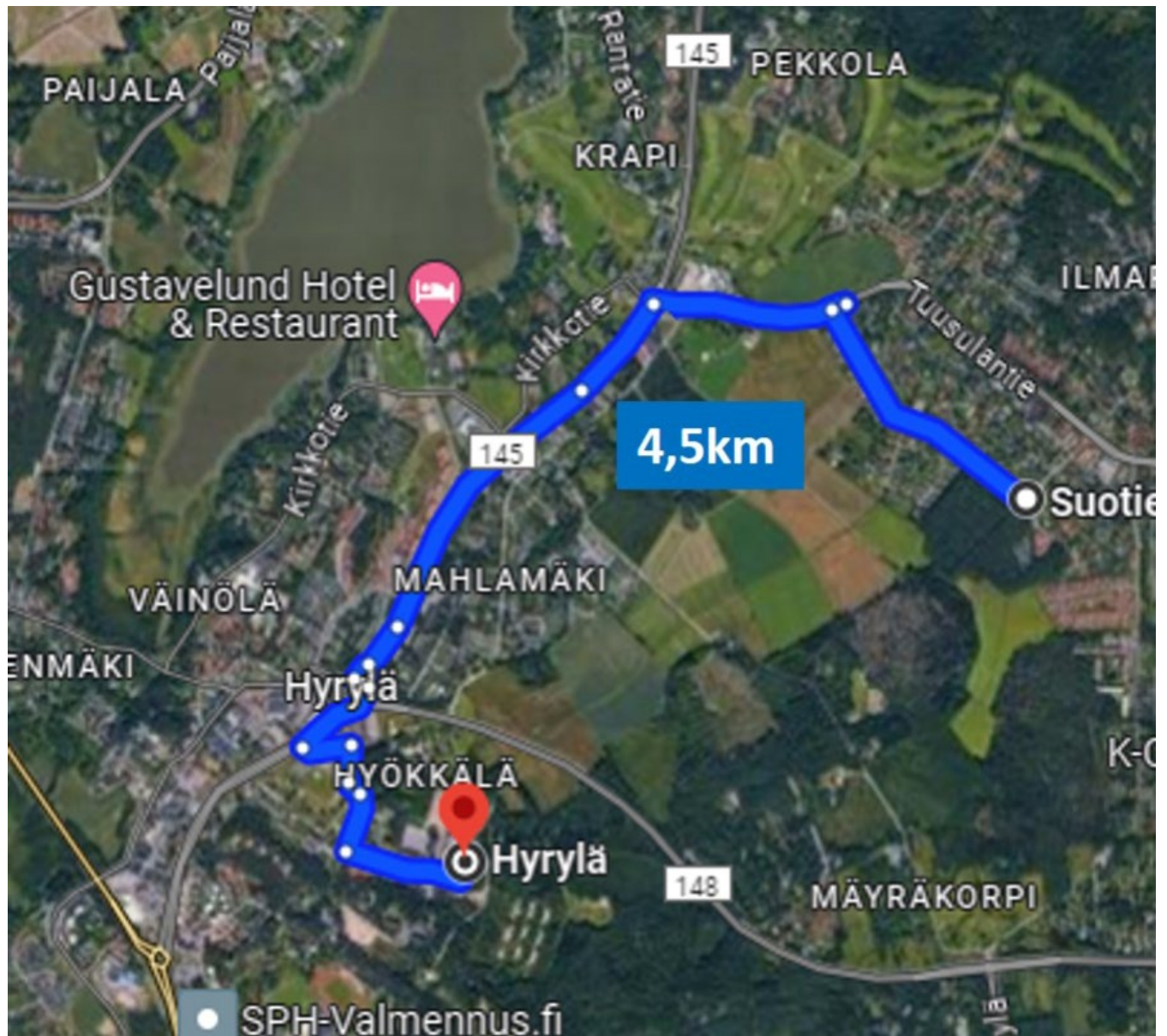
Jukolantiellä kulkee myös Helsingin seudun liikenteen (HSL) bussilinja ja Jukolantiellä on myös päätepysäkki Mattilanpuisto. Mikäli yhteys Saksanväylälle toteutettaisiin Jukolansuoran jatkeena, olisi luontevaa siirtää tuo Mattilanpuiston pysäkki Jukolantien ja Jukolansuoran risteykseen ja siitä bussilinja kulkisi Jukolansuoraa Saksanväylälle ja sitä kautta Tuusulan keskukseen ja tulevaisuudessa Rykmentinpuistoon.

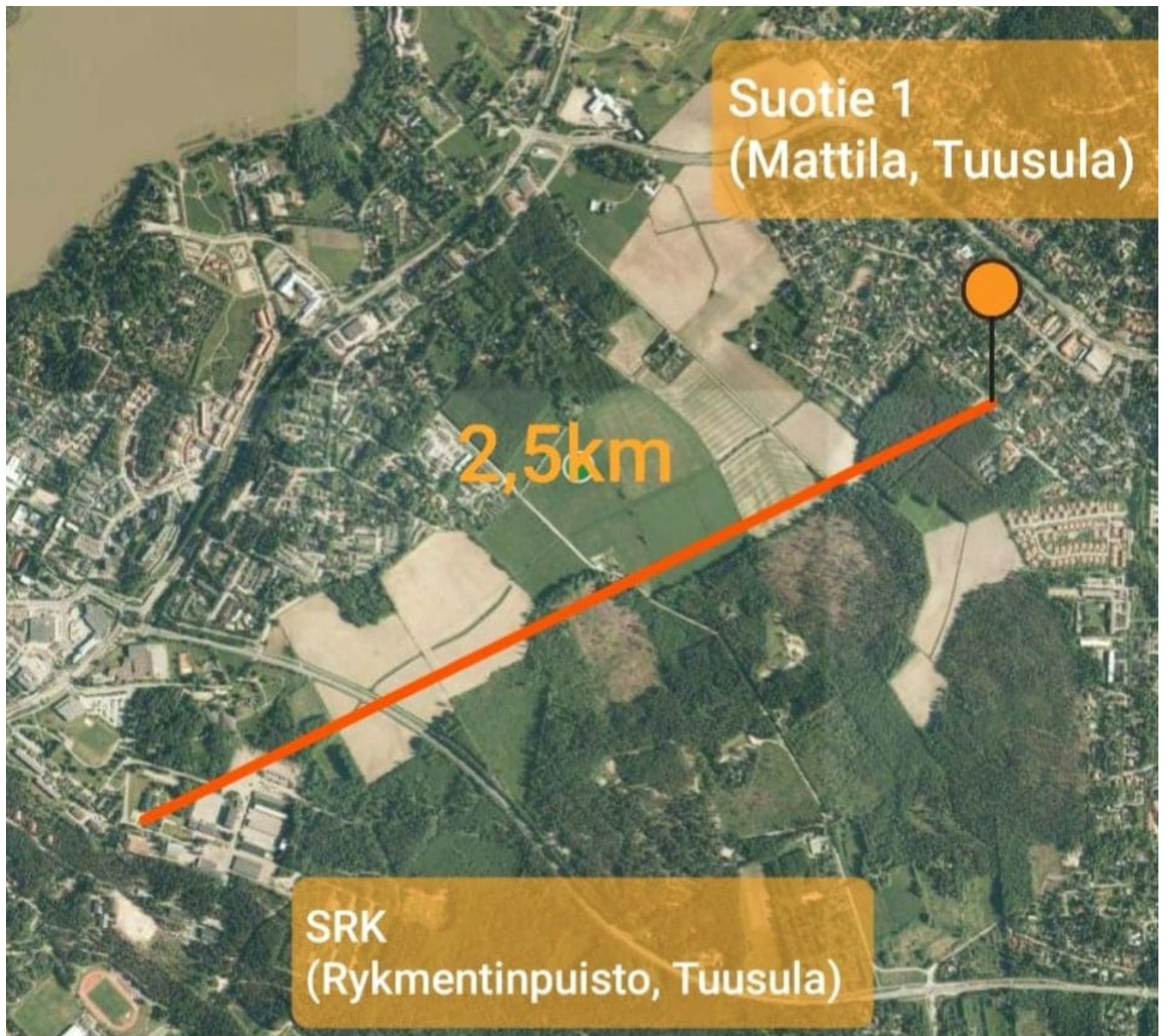
Tuusulan keskuksessa on paljon laadukkaita ja monipuolisia palveluita, jotka olisi toivottavaa saada lähemmäs Mattilan alueen uudistuessa ja tiivistyessä. Kunta haluaa kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista. Ilmastoteko on vähentää yksityisautoilua tulevaisuuden Tuusulassa. Laadukkaat kevyenliikenteen reitit ovat kestävää tulevaisuutta ja ratkaisu vähentää yksityisautoilua.

Suora, nopea ja laadukas kevyenliikenteen väylä Suorpurontien jatkeena olisi taloudellisesti kannattava, viherympäristöä säästävä ja turvallinen reitti alueen asukkaille kunnan keskuksen palveluiden pariin. Lähitulevaisuutta ja realismia on, että kevyenliikenteen yhteys tarvitaan Mattilasta Rykmentinpuistoon asti mahdollisimman nopeasti. Mattilasta tulee kulkemaan uuteen Rykmentinpuiston kampukseen kouluvuoden 2025 alkaessa paljon koululaisia ja kevyenliikenteen yhteys Mattilasta Tuusulan keskusta ei ole tällä hetkellä 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 laatuikäntävä – MATTILAN BAANA. Kevyenliikenteenväylä kulkisi Suopurontien päästä metsän läpi Puustellinmetsän ja Rykmentinpuiston kautta aina urheilukeskukseen asti. MATTILAN BAANA vähentäisi liikkumisen eriarvoisuutta helpottamalla lasten, nuorten ja vanhusten omatoimista liikkumista esteettömällä ja turvallisella väylällä. Se olisi nopea, turvallinen ja lyhyempi pyöräilyreitti Mattilasta Tuusulan keskukseen. Baanan myötä Tuusulan keskuksen palvelut ja ennen kaikkea

tuleva Rykmentinpuiston kampus olisivat helposti saavutettavissa myös mattilalaisille.
Koululaisten koulumatka Rykmentinpuiston kampukselle lyhenisi baanan myötä puoleen

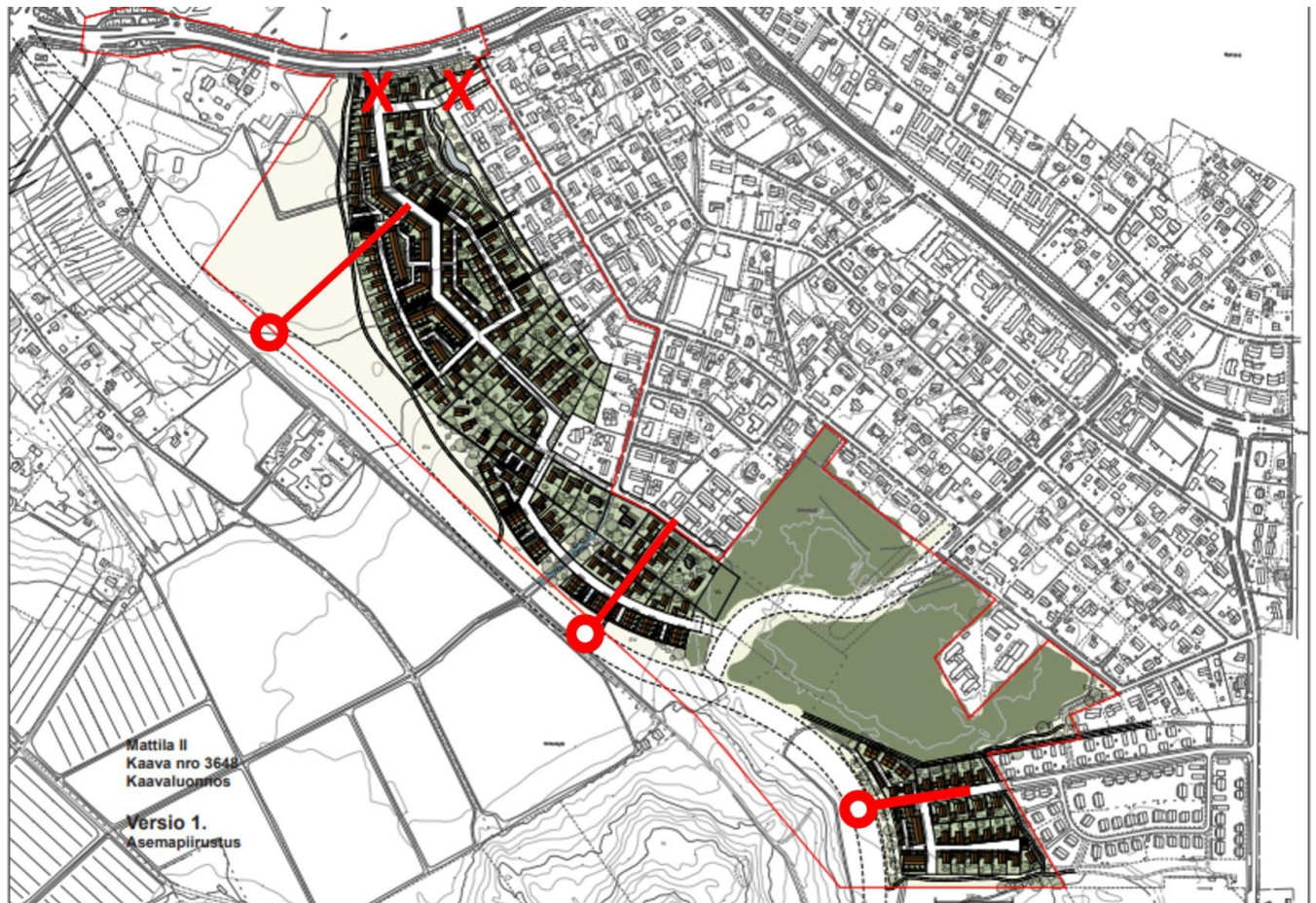




MATTILAN BAANAN myötä Suopurontien jatkeena alkava metsäalue säilyisi tärkeänä viheralueena kuntalaisille. Baanaa ympäröivä metsä tulisi samalla kunnostettua puistomaiseksi ulkoilualueeksi ja näin kehitettyä asukkaiden virkistyskäyttöön. Kuva 1 ja 2

Toivomme, että Saksanväylän tarkoitus on vain ja ainoastaan palvella tuusulalaisia ja tässä kohtaa erityisesti tulevan Mattila II asuinalueen sekä muiden myöhemmin väylän varteen rakentuvien asuinalueiden asukkaita. Tällöin toteutetaan Tuusulan kuntastrategian päätavoitettu ”Tuusulassa on hyvä elää”. Saksanväylä tulisi rakentaa valmiiksi aina Jukolansuoran jatkeeseen asti ennen Mattila II asuinalueen rakentamista. Tämä mahdollistaisi sen, että Mattila II asuinalueen rakentaminen voitaisiin toteuttaa pelkästään uuden väylän kautta ja vanha Mattila säästyisi rakennusliikenteen kuormitukselta.

Saksanväylä tulisi toteuttaa katumaisena enintään 40km/h nopeusrajoituksella ja väylältä tulisi olla liittymiä sen varteen rakentuville uusille asuinalueille. Paras vaihtoehto tähän olisi kiertoliittymät Jukolansuoran ja Saksanväylän risteykseen sekä Mattila II asuinalueen keskivaiheille ja toiseen päähän. Kulku Mattila II -asuinalueelle ohjattaisiin siten kiertoliittymien kautta ja siten Mattila II -asuinalueen kokoojakadun ei tarvitsisi liittyä Tuusulantiehen. Kuva 3



Kuva 3. Kiertoliittymät Mattila II -asuinalueelle Saksanväylältä sekä ehdotus autoliikenteen katkaisemisesta Tuusulantielle.

Tuusulan pitää kasvaa ja kehittyä, mutta kestävästi ja katse tulevaisuudessa, jossa kuntalaisten on hyvä elää ja olla. Kuntalaisten viihtyvyys on kaiken perusta. Saksanväylän kaavaa valmistellaan rinnakkain Mattila II -asemakaavan kanssa ja siksi onkin erittäin tärkeää kaava suunnittelussa muistaa millainen, on meidän Mattila ja miksi Mattilassa halutaan asua. Miksi sitten? Vaikkapa siksi, että täällä on lasten turvallista kasvaa, luonto on lähellä ja täällä ei ole autoliikenteen aiheuttamaa ruuhkaa.

LIITE

Tuusula haluaa olla edelläkävijä ja luoda kestävästä tulevaisuutta. Tuusulan kunnan uutta strategiaa 2021-2025 toteutetaan teemalla ”elämisen taidetta kestävästi kasvavassa Tuusulassa”. Tämän vision toteutumiseksi Tuusulan kunta on asettanut strategisia tavoitteita. Mattilan alueen asukasyhdistys ja asukkaat toivovat, että Saksanväylän kaavassa muistettaisiin tämä tärkeä Tuusulan kunnan strategisen tavoitteet.

Tuusula kehittyy kestävästi mm. rakentaen kestävästä tulevaisuutta ja edistää ilmastotekoja kaikessa toiminnassa, vaalii viherympäristöä, vesistöjä ja niiden saavutettavuutta. Tavoitteena on myös vaalia luonnon monimuotoisuutta, kehittää monipuolista ja sujuvaa liikumista sekä kasvaa taloudellisesti kestävästi rakenteita ja toimintatapoja uudistaen. Tuusulassa on hyvä elää-päämäärän tavoitteena on mm. kehittää hyvinvoinnin edellytyksiä ja mahdollisuuksia sekä ehkäistä yksinäisyyttä, eristymistä ja pahoinvointia. Tuusulassa on mahdollisuuksia kasvaa ja kehittyä -päämäärän tavoitteina on mm. tarjota laadukkaat ja saavutettavat palvelut uudistuvassa ympäristössä, luoda tiiviimpiä keskustaalueita, jotka mahdollistavat monipuoliset palvelut sekä tarjota upeat mahdollisuudet kulttuuriin, vapaa-aikaan ja harrastamiseen.

Olemme siis rohkeasti edelläkävijöitä, rakennetaan kestävää tulevaisuutta ja edistetään ilmastotekoja, vaalitaan viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta ja sekä niiden saavutettavuutta unohtamalla Suopurontien jatke, joka yhdistäisi Saksanväylän Tuusulantiehen. Suopurontien jatke tuhoaisi Mattilalaisille elintärkeää viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta eläimistöineen. Metsän kaataminen ei ole ilmastoteko. Luonnon monimuotoisuuden saavutettavuus on yksi alueen hyvinvoinnin edellytyksistä ja yksi pääsystä, miksi meidän Mattilassa on hyvä elää.

Tuusulan tavoitteena on kasvaa taloudellisesti kestävästi, mutta Suopurontien jatkeen toteuttaminen ei ole kunnan kannalta taloudellisestikaan kovin kestävä vaihtoehto. Mikäli Suopurontien jatke Saksanväylälle toteutettaisiin, jouduttaisiin koko Suopurontie uudistamaan, jotta Suopurontien nykyinen tie kestäisi lisääntyvän liikenteen. Tien uudistaminen tulisi todella kalliiksi kunnalle. Vaihtoehtoinen niin sanottu läpiajoreitti Saksanväylältä Tuusulantielle ja edelleen Keravalle olisi Jukolansuoran jatke. Jukolansuoraa ei tarvitsisi uudistaa, koska tienpohja on jo vakaa alueella sijainneen vanhan elementtitehtaan jäljiltä. Jukolansuoralla on jo valmiiksi kevyenliikenteen väylät molemmin puolin tietä. Jukolansuoran jatke vaatisi paljon vähemmän viherympäristön tuhoamista koska tulevan Mattila II-asuinalue on kaavoitettu Jukolansuoran päähän ja tulee hyvin lähelle Saksanväylää. Ehdottamamme Jukolansuoran jatke olisi taloudellisesti järkevä ratkaisu tieyhteydeksi Mattilan alueelta Saksanväylälle.

Jukolansuoran jatke tarjoaisi mahdollisuuden läpiajoliikenteelle, mutta ei ole olisi kuitenkaan millään tavalla houkutteleva "valtaväyläksi" ollessa mutkikas. Sen sijaan Suopurontien jatke olisi liian suora ja nopea reitti oikaista Saksanväylälle tai toisin päin ja näin tiestä tulisi helposti "valtaväylä". Liikennemäärät tulisivat näin ollen olemaan liikaa asuinalueen läpiajoliikenteeksi. Lisääntyvä liikenne ja sen myötä lisääntyvät kaahailut pientaloalueella olisivat todellinen riski alueen lasten turvallisuudelle. Suopurontien ylitys kuuluu monen alueen pienen ja vähän suuremmankin koululaisen koulumatkaan. (Kuva 1.)



Kuva 1. Jukoansuoran jatke ja kiertoliittymä sekä läpiajoliikenne reitti Tuusulantielle Keravan rajalle.

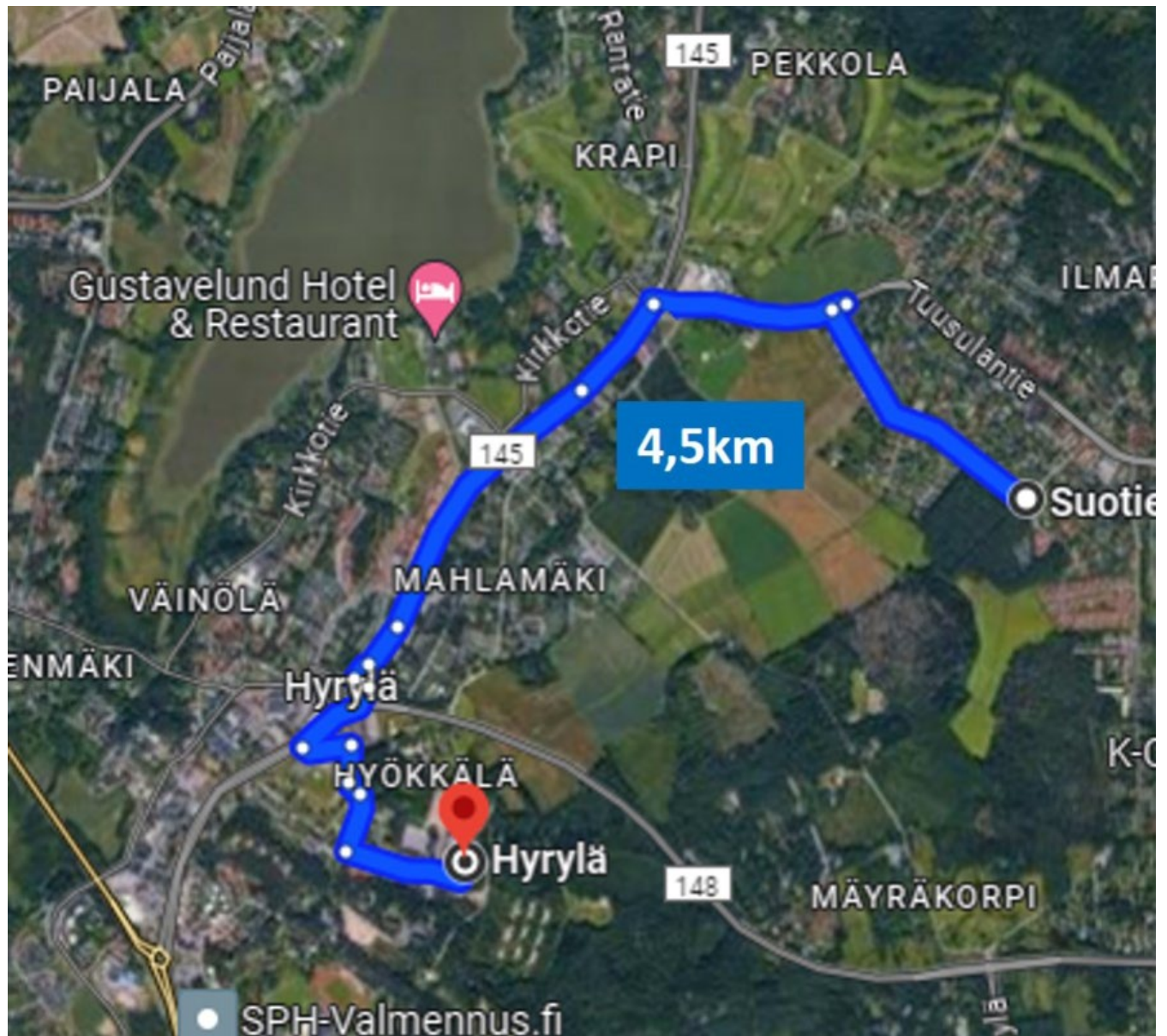
Jukolantiellä kulkee myös Helsingin seudun liikenteen (HSL) bussilinja ja Jukolantiellä on myös päätepysäkki Mattilanpuisto. Mikäli yhteys Saksanväylälle toteutettaisiin Jukolansuoran jatkeena, olisi luontevaa siirtää tuo Mattilanpuiston pysäkki Jukolantien ja Jukolansuoran risteykseen ja siitä bussilinja kulkisi Jukolansuoraa Saksanväylälle ja sitä kautta Tuusulan keskuksen ja tulevaisuudessa Rykmentinpuistoon.

Tuusulan keskuksessa on paljon laadukkaita ja monipuolisia palveluita, jotka olisi toivottavaa saada lähemmäs Mattilan alueen uudistuessa ja tiivistyessä. Kunta haluaa kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista. Ilmastoteko on vähentää yksityisautoilua tulevaisuuden Tuusulassa. Laadukkaat kevyenliikenteen reitit ovat kestävästä tulevaisuudesta ja ratkaisu vähentää yksityisautoilua.

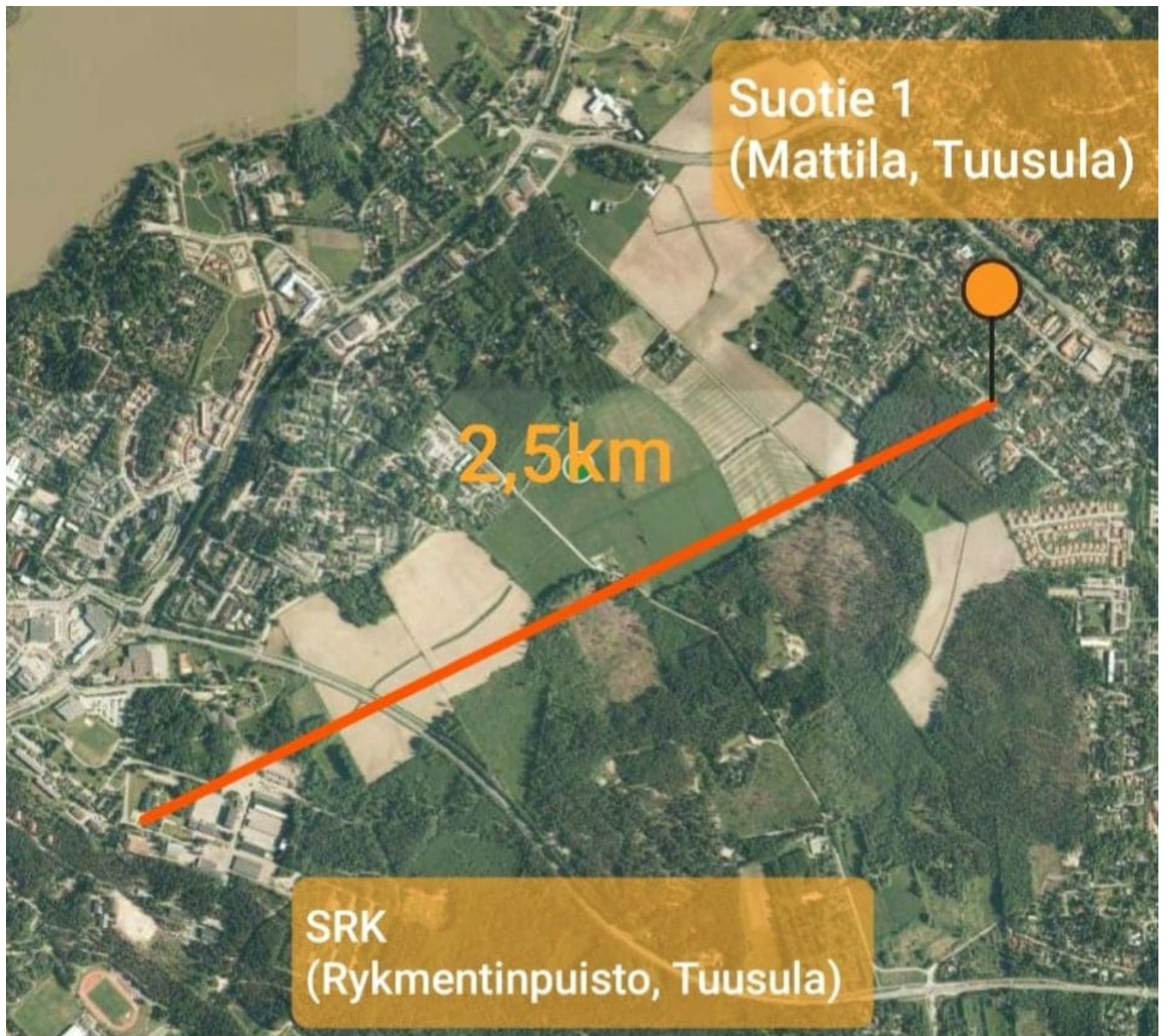
Suora, nopea ja laadukas kevyenliikenteen väylä Suorpurontien jatkeena olisi taloudellisesti kannattava, viherympäristöä säästävä ja turvallinen reitti alueen asukkaille kunnan keskuksen palveluiden pariin. Lähitulevaisuutta ja realismia on, että kevyenliikenteen yhteys tarvitaan Mattilasta Rykmentinpuistoon asti mahdollisimman nopeasti. Mattilasta tulee kulkemaan uuteen Rykmentinpuiston kampukseen kouluvuoden 2025 alkaessa paljon koululaisia ja kevyenliikenteen yhteys Mattilasta Tuusulan keskusta ei ole tällä hetkellä 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 – MATTILAN BAANA. Kevyenliikenteen väylä kulkisi Suopurontien päästä metsän läpi Puustellinmetsän ja Rykmentinpuiston kautta aina urheilukeskukseen asti. MATTILAN BAANA 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 koulumatka Rykmentinpuiston kampukselle lyhenisi baanan myötä puoleen.

MATTILAN BAANAN myötä Suopurontien jatkeena alkava metsäalue säilyisi tärkeänä viheralueena kuntalaisille. Baanaa ympäröivä metsä tulisi samalla kunnostettua puistomaiseksi ulkoilualueeksi ja näin kehitettyä asukkaiden virkistyskäyttöön. (Kuva 1 ja 2.)



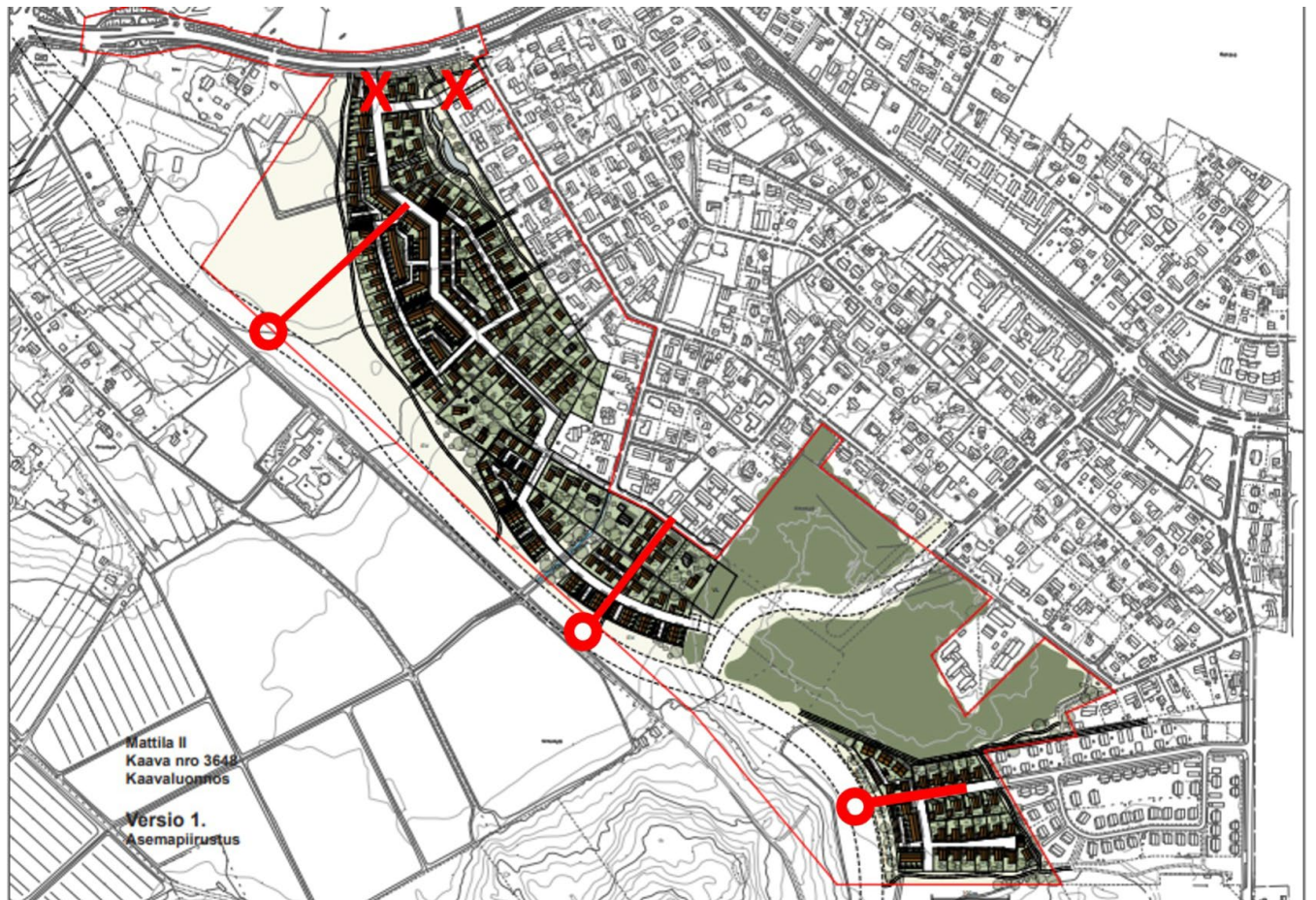
Kuva 1. Nykyinen pyöräilyreitti kilometreinä Suopurontien päästä Mattilasta Rykmentinpuistoon.



Kuva 2. MATTILANBAANA kilometreinä Suopurontien päästä Mattilasta Rykmentinpuistoon.

Toivomme, että Saksanväylän tarkoitus on vain ja ainoastaan palvella tuusulalaisia ja tässä kohtaa erityisesti tulevan Mattila II asuinalueen sekä muiden myöhemmin väylän varteen rakentuvien asuinalueiden asukkaita. Tällöin toteutetaan Tuusulan kuntastrategian päätavoitettu ”Tuusulassa on hyvä elää”. Saksanväylä tulisi rakentaa valmiiksi aina Jukolansuoran jatkeeseen asti ennen Mattila II asuinalueen rakentamista. Tämä mahdollistaisi sen, että Mattila II asuinalueen rakentaminen voitaisiin toteuttaa pelkästään uuden väylän kautta ja vanha Mattila säästyisi rakennusliikenteen kuormitukselta.

Saksanväylä tulisi toteuttaa katumaisena enintään 40km/h nopeusrajoituksella ja väylältä tulisi olla liittymiä sen varteen rakentuville uusille asuinalueille. Paras vaihtoehto tähän olisi kiertoliittymät Jukolansuoran ja Saksanväylän risteykseen sekä Mattila II asuinalueen keskivaiheille ja toiseen päähän. Kulku Mattila II -asuinalueelle ohjattaisiin siten kiertoliittymien kautta ja siten Mattila II -asuinalueen kokoojakadun ei tarvitsisi liittyä Tuusulantiehen. (Kuva 3.)



Kuva 3. Kiertoliittymät Mattila II -asuinalueelle Saksanväylältä sekä ehdotus autoliikenteen katkaisemisesta Tuusulantielle.

Tuusulan pitää kasvaa ja kehittyä, mutta kestävästi ja katse tulevaisuudessa, jossa kuntalaisten on hyvä elää ja olla. Kuntalaisten viihtyvyys on kaiken perusta. Saksanväylän kaavaa valmistellaan rinnakkain Mattila II -asemakaavan kanssa ja siksi onkin erittäin tärkeää kaava suunnittelussa muistaa millainen, on meidän Mattila ja miksi Mattilassa halutaan asua. Miksi sitten? Vaikkapa siksi, että täällä on lasten turvallista kasvaa, luonto on lähellä ja täällä ei ole autoliikenteen aiheuttamaa ruuhkaa.

Mielipide 11. 1.1.2024

tiepohjat täällä tosi huonossa kunnossa ottakaa ne huomioon suunnitelmissa... tää savipohja elää joka kevät... nytkin urat jotka tehty valokuidulle aukee joka vuosi.... ja koittakaa välttää työliikenne suma tossa kirkonkylän liittymässä uudella koululla...

Mielipide 12. 1.12.2024

Kaavaan tutustuttuani esitän toiveen, että metsän läpi ei viedä liikennettä (ns. Suopurontien jatke). Metsä on ahkerassa ulkoilukäytössä alueen asukkaille. Eikä tunnu 2024 kestävältä kehitykseltä ohjata autoliikennettä juuri pienen metsän läpi, kun vaihtoehtoja on.

Mielipide 13. 1.1.2024

Kannatan Mattilan alueen asukasyhdistyksen esittämää mielipidettä Saksanväylän asemakaavasta 3670 sellaisenaan. Esitetty mielipide pitää sisällään keskeisiä elementtejä alueen luontoarvoista sekä kevyen liikenteen parantamisen tuomista hyödyistä kuten myös lapsiperheille tärkeistä turvallisuus tekijöistä.

Mielipide 14. 1.1.2024

Asun Saksanväylän kaavan vaikutusalueella ja olen järkyttynyt siitä, että asukkaita ei ole informoitu kaavan valmistelusta mitenkään. Pelkkä kunnan verkkosivuilla oleva kaavainfo ei riitä, vaan siitä on jaettava tietoa kohdennetusti vaikutusalueen kiinteistöille ja taloyhtiöille. Kaavaluonnos on vaikeaselkoinen, sillä eri tielinjausten valintaperusteista ei ole kerrottu. Paksuin viiva näyttää olevan nykyisen itäväylän päästä Kirkonkylän Nesteen kohdalle sekä väylältä Suopurontielle, mutta katkoviivoja on myös eri kohtaan: pohjoisessa Tuusulantielle ja etelässä Kulloontielle. Mikä on ensisijainen vaihtoehto, jota tavoitellaan ja millä perusteilla valinta tehdään? Eikö yksi liityntä Tuusulantielle riittäisi Suopurontien ja Kirkonkylän koulun puolivälissä? Haluan muistuttaa kuntaa ja kaavoittajaa myös Suomen sitoumuksista luontokadon pysäyttämiseen ja ilmastonmuutoksen hillintään / muutokseen sopeutumiseen. Elinympäristöjen pieneneminen ja pirstoutuminen uhkaa monimuotoisuutta. Metsien hävittäminen muuttaa myös mikroilmastoa ja heikentää hulevesien imeytymistä ja vähentää metsän viilentävää vaikutusta. Lisäksi yhteiskunnan tulisi siirtyä yhä nopeammin fossiilittomaan energiaan ja mm. vähentää (henkilö)autoliikennettä. Miten tämä näkyy kaavassa, jossa vain siirretään liikennettä yhdeltä reitiltä toiselle? Lisääntykö Mattila 2-kaavan toteutumisen myötä esimerkiksi alueen julkinen liikenne? Paranevatko kevyen liikenteen yhteydet Mattilan alueelta Hyrylän suuntaan?

Pidän tärkeänä, että uuden tiestön rakentamisessa varmistetaan, että nykyisiä metsäisiä luontoalueita tuhoataan mahdollisimman vähän ja varmistetaan Mattilan alueelta luonteva ja turvallinen kulkuyhteys säilyville metsäalueille, jotka ovat alueen asukkaiden keskeinen lähiluonto- ja virkistysalue. Lisäksi autoliikenteen melu- ja saastehaitat tulee torjua.

Mielipide 15. 2.1.2024

Saksanväylän suunnitelmat vaativat mielestäni muutoksia ennen sen toteuttamista. Mattilanalueen kaikki viherympäristö pitää säilyttää Suopurontien päässä ja Suotien ja Tuusulantien risteyksessä. Metsää ja puistoa ei ole alueella paljon jäljellä ja siksi vastustan ehdottomasti sen kaikkea vähentämistä. Suopurontieltä ei voi tehdä läpiajoliikennettä tulevalle Saksanväylälle. Siitä tulee merkittävä haitta Suopurontielle ja sen lähettyvillä asuville lisääntyvän liikenteen meluna ja turvallisuustekijänä lapsille. Lisäksi se pilaisi Mattilalaisille tärkeää metsää. Saksanväylän suunnitelmat ovat tekemässä myös merkittävää liikenne- ja turvallisuushaittaa koulun alueelle. Mattila II alueen rakennusaikainen liikenne ei saa ohjautua koulun eteen. Mattilanalueen koululaisilla on jo ennestään ollut koko kunnan vaarallisin koulumatka, kun he ylittävät ruuhkaista Tuusulantietä, jossa on 50km/h rajoitus. Asialle olisi syytä tehdä parannuksia ensisijaisesti ennen kuin mitään muuta rakentamista edes aloitetaan. Nämä Saksanväylän kaavasunnitelmat toisivat koulumatkalle vielä suuria työmaakoneita, joista lapsien havaitseminen risteysalueilla on vaikeaa.

Mielipide 16. 2.1.2024

(Tämä sama myös liitetiedostona)

Hyrylän itäisen ohikulkutien eli Saksanväylän asemakaavasta oli 14.12.23 yleisötilaisuus, jossa keskusteltiin ja esitettiin mielipiteitä myös Saksan pelloille rakennettavasta Mattila II –kaavasta. Hyvä näin, koska Saksanväylä vaikuttaa oleellisesti Mattilan alueen, Mattila II –alueen ja kirkonkylän koulukeskuksen liikennesuunnitteluun.

Nyt liikennesuunnittelu pyritään ajamaan kiireen ja kunnan ”rahapulan” vuoksi erillisratkaisuiksi perusteena se, että Mattila II rakennetaan ensin ja vasta sitten Saksanväylä. Jos näin lyhytnäköisesti aluetta suunnitellaan, tulee uuden kirkonkylän koulukeskuksen viereen liikenteellinen sumppu: Suotie katkaistaan Tuusulantien risteyksessä ja käännetään pienen puiston läpi Mattila II:n kokoojakadulle ja siitä Tuusulantielle aivan koulukeskuksen viereen. Uuden risteyksen ja koulun vilkkaan liikenteen pelätään ruuhkauttavan koko Tuusulantien. Kirkonkylän koulukeskukseen keskitetään paitsi peruskoulu niin myös kunnan ruotsinkielinen koulu ja vielä muun muassa päiväkotit. Lisäksi koulun viereen rakennetaan kaksi urheilukenttää. Kun ajatellaan kuinka paljon autoliikennettä jo yksistään koulu ja päiväkotit tuovat alueelle, jalan ja polkupyörin kulkevien lasten lisäksi, on liikennesuunnitteluun syytä panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Uusi koulukeskus, Mattila II:n 900 uutta asukasta, vanha Mattilan alue sekä Saksan väylä (ohitustie) muodostavat liikenteen osalta kokonaisuuden, joka nyt tapahtuvassa suunnittelussa tulisi käsitellä yhtenäisenä alueena. Ja täytyy muistaa, että tämä on vasta ensimmäinen vaihe Saksan peltöjen rakentamisessa – tavoitehan lienee kokonaisuudessaan noin 5000 uutta asukasta. Jo yksistään rakennusaikainen liikenne vaatii ratkaisuja. Tähän mennessä kaavoittaja ei ole pohtinut tätä lainkaan, vaan ajaa työmaaliikenteenkin koulun viereen Mattila II:n kokoojakadulle.

Liikennesuunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen järjestelyjen kokonaisuus, joka kestää myös tulevaisuuden vaatimukset. Vielä nyt liikennesuunnittelu on palasteltu kaavoittain: koululla oma, Mattila II:lla oma ja mm. Saksanväylällä oma. Nyt liikennesuunnittelusta tehdään kaikkia näitä koskeva yhteinen suunnitelma ja se valmistuu ensi keväänä. Toivottavasti tässä ulkopuolisen yrityksen tekemässä konsulttityössä nähdään ongelmat pitkäjänteisesti. Miksi tehdä liikenteellisiä sumppuja, kun viereen suunnitellaan Saksanväylää, jolla saataisiin ratkaistua paitsi Hyrylän läpiajoliikennettä, myös Mattila II:n liikenne kokonaisuudessaan. Näin koulun läheisyyteen ei ahdettaisi lainkaan lisäliikennettä. On helppoa yhtyä Mattilan asukasyhdistyksen mielipiteeseen, jossa esitetään, että Saksan väylä rakennettaisiin Mattila II –kaavan kohdalta etukäteen valmiiksi, jotta jo rakennusaikainen liikenne voitaisiin ohjata sitä kautta. Näin koulukeskuksen eteen ei siis tulisi uuden ja vanhan Mattilan liikeneruuhkaa. Rakentamisen eriaikaisuus ei ole kestävä perustelu Saksanväylän järkevälle käytölle. Se on ennen kaikkea järjestelykysymys ja päättäjien tahdosta kiinni. Saksanväylän käyttämisen tyrmäämistä ei voi perustella edes kustannusten suuruudella. Sitä paitsi kunnalla oli rahaa laittaa miljoona euroa kirkon viereiseen puistoon – siellä ei juuri käyttäjiä näy. Olisiko syytä käyttää rahaa koulun turvallisuuden lisäämiseen. Siispä lasten liikenneturvallisuus on nyt asetettava etusijalle.

Suopurontie ja metsän kaato Monille Mattilan alueen asukkaille on tullut yllätyksenä Suopurontien jatkaminen suoraan metsän poikki kokoojakadulle ja siitä edelleen myöhemmin aina Kulloontielle saakka asuatomessualueen risteykseen. Tiestä tehtäisiin joukkoliikenneväylä, mikä tarkoittaisi Suopurontien rakentamista bussiliikennettä varten. Tämä toisi Suopurontielle runsaasti läpiajoliikennettä mm. Keravan suunnasta. Ratkaisu avaisi näin uuden nopean väylän mm. naapurikaupungin asukkaille. Lisäksi tämä ratkaisu kaataisi leveän väylän muutoinkin vähäiseen Mattilan alueen virkistysmetsään. Miksi

kaavoittaja ajaa Suopurontietä tällaiseen tarkoitukseen, kun alueen asukkaat vastustavat suunnitelmaa. Parempi vaihtoehto on Jukolansuora mm. julkisen liikenteen tarpeisiin. Tiepohja on jo valmiiksi tarpeeksi kestävä, koska alueella oli vuosikausia elementtitehdas. Tämä reitti tulisi hieman pidemmäksi, mutta luontoarvot säilyisivät, kun virkistysmetsää ei tarvitsisi kaataa ja Suopurontien omakotialue säästyisi mm. mahdolliselta tien leventämiseltä ja liikenteen kasvamiselta. Vaikka velkaisella Tuusulan kunnalla on suuri tarve ja kiire saada lisää veronmaksajia, näin suuressa projektissa ei saisi mennä kiireessä siitä, missä aita on matalin.

LIITE (Tämä sama myös liitetiedostona)

Mielipide 17. 2.1.2024

Mielestäni Tuusulan kunnan strategisia tavoitteita (mm. Tuusulassa on hyvä elää ja Tuusula kehittyy kestävästi) sotii ajatus ko. kaavaan suunnitellun Suopurontien jatke, jolla on tarkoitus yhdistää tuleva Saksanväylä Tuusulantiehen. Muutaman viikon takaisessa kuntalaisille tarkoitetussa kaavaan liittyvässä keskustelutilaisuudessa yksi kunnan edustajista mainitsi, että näillä tulevilla rakennushankkeilla pyritään siihen, että niistä aiheutuisi mahdollisimman vähän vaivaa ja haittaa Mattilan vanhalle omakotialueelle. Suopuron tie on nimenomaan osa tätä vanhaa Mattilaa, ja sen muuttaminen vilkkaaksi läpiajotieksi bussilinjoineen ja kevytliikenneväylineen tulisi aiheuttamaan hyvinkin paljon haittaa ja vaivaa ko. tien varrella tai läheisyydessä asuville ja muuttaisiin ns. vanhan Mattilan täysin. Lisäksi tien linjaus tulisi tuhoamaan mattilalaisille ja lähiseudun muillekin ulkoilijoille tärkeän viheralueen ja myös ko. alueen eläinkannan. Metsän läheisyys on itseni lisäksi monelle meille mattilalaiselle alueella viihtymisen ja hyvinvoinnin edellytys ja metsän säilyttäminen niin ikään ilmastoteko. Metsän säilyttäminen on todellakin yksi alueen hyvinvoinnin edellytyksistä ja toivon itseni ja lähialueella asuvien puolesta, että vanhaan Mattilaan kuuluvaan Suopuron tiehen ja Mattilan metsiin ei kajota.

Sen sijaan Mattilan alueelta Saksanväylälle yhteyden rakentaminen Jukolansuoraa hyödyntäen on järkevin ratkaisu ja varmasti myös kustannustehokkain. Jukolan suora on jo hyvin pohjustettu, leveä tie, jossa jalkakäytävät molemmilla puolilla. Sen jatkaminen peltokaistaleen läpi Saksanväylälle säästäisi myös lähimetsät suurelta osin ja tarjoaisi mahdollisuuden yhteyteen Mattilan (ja Keravan) puolelta Saksanväylälle, mutta ei välttämättä houkuttelisi kovavauhtiseen läpiajoliikenteeseen.

Pyydän myös, että otatte lisää aikaa Saksanväylän suunnittelussa ja toteutuksessa siihen saakka kun uusi Tuusulantien risteyksessä oleva koulurakennus on saatu käyttöön. Haluaisin nähdä kokonaisvaltaisen suunnitelman turvallisesta vilkasliikenteisestä liittymästä koulun välittömässä läheisyydessä. Kommentoitte, että olette arvioineet liikennemääriä, mutta arviot ja käytäntö saattavat joskus olla etäällä toisistaan. Käytäntö näyttää, miten autoliikenteen lisääntyminen todellisuudessa tulee vaikuttamaan ja mahdollisesti ruuhkautumaan aamuin ja iltapäivisin koulupäivien päättyessä risteyksiä. Mielestäni on jopa hieman edesvastuutonta suunnitella Saksanväylän kaltaisen 'valtaväylän' liittymä käytännössä suuren uuden koulurakennuksen välittömään läheisyyteen.

Lopuksi, mielestäni on myös ristiriitaista se, että perustellaan Saksanväylän suunnittelua sillä, että halutaan ohjata liikenne pois Hyrylän keskustasta. Samalla kuitenkin Hyrylän keskustaa kehitetään, sinne suunnitellaan suurta uutta kauppakeskusta ja muita palveluita. Eikö näille palveluille haluta asiakkaita? Tuntuu siltä, että Saksanväylän päällimmäisenä tarkoituksena on palvella ohiajoliikennettä - heitä, jotka haluavat päästä nopeasti Järvenpään suunnasta lentoasemalla tai Vantaalle & Helsinkiin töihin - ja takaisin.

Tarvitseeko tämä ohiajoliikenne ohjata juuri Mattilan peltöjen ja metsien kautta, vai olisiko 'ohiajoliikenteelle' kenties muitakin vaihtoehtoja, joita on jo ymmärtääkseni kunnassa aiemminkin mietitty?

Mielipide 18. 2.1.2024

"Kunnioita metsää, metsä kunnioittaa sinua.....hyvä uutinen on se, että Tuusulassa metsään ja luontoon pääsee usein ihan kotiovelta.....Tuusulan pitkä kulttuurihistoria on näkyvässä vaihtelevissa metsämaisemissa, vanhoilla pelloilla ja niittyalueilla..." (lähde: Tuusulan asukaslehti 2/2021) Tuusula mainostaa itseään luonnonläheisenä paikkana, jossa kotiovelta pääsee hiihtämään ja muutenkin nauttimaan luonnosta.

Haluan jatkossakin päästä kodin läheltä metsään. Saksanväylän suunnitelmat uhkaavat tätä mahdollisuutta.

Vastustan erityisesti suunnitelmissa olevaa Suopurontien jatketta, joka halkoisi metsää vieden siitä laajan kaistaleen. Metsä on niin tärkeä meille paikallisille. Se on meidän virkistytymispaikka. Metsä on tärkeä myös planeetalle. Metsän tärkeys hiilinieluna on taas kerran unohtunut. Uutisissa puhutaan lähes joka päivä siitä, että Suomen hiilinielujen tilanne on paljon huonompi, kuin mitä olemme ajatelleet. Miten tällaiset uutiset voidaan ohittaa Tuusulassa? Suopurontien jatke uhkaa myös luonnon monimuotoisuutta. Metsä ja pieni metsikkö eivät ole sama asia. Eläimet eivät elä metsiköissä tai pienillä viheralueilla. Faunatican tekemässä luontoselvityksessä puhutaan alueelle arvokkaista lokaatioista metsässä ja pellolla. Mattilan metsässä on suojeltuja lintuja ja suuria lepakkoyhdyskuntia. Metsässä on vakituisena asukkaana nähty myös kanahaukka, joka on suojeltu laji. Tämä puuttui Faunatican selvityksestä.

Vastustan Suopurontien jatketta myös siksi, että rauhallisen pientaloalueen liikenne lisääntyisi huomattavasti. Suopurontiestä tulisi nopea oikopolku keravalaisille. Suunnitelmassa tosin sanotaan, että läpikulkua pitäisi rajoittaa, mutta tähän tuskin on keinoja, sillä jo kesällä 2023 olleessa asukastilaisuudessa Tuusulan liikennesuunnittelija myönsi, että läpikulkua olisi käytännössä mahdoton rajoittaa. Lasten koulutiestä tulisi entistäkin turvattomampi. Miksi liikenne halutaan ohjata Hyrylästä pientaloalueelle varsinkin kun Hyrylään halutaan automarketteja yms.? Mattilasta menee jo kaksi eri bussilinjaa Keravan asemalle. Hyrylästä pääsee Kulloontietä Keravalle. Miksi vielä Mattila II:sta pitäisi saada bussi vanhan Mattilan läpi Keravalle? Suunnitelmassa mainitaan, että suunnitelmat tehdään kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla. Voitaisiko keskittyä nyt enemmän kävelyn ja pyöräilyyn?

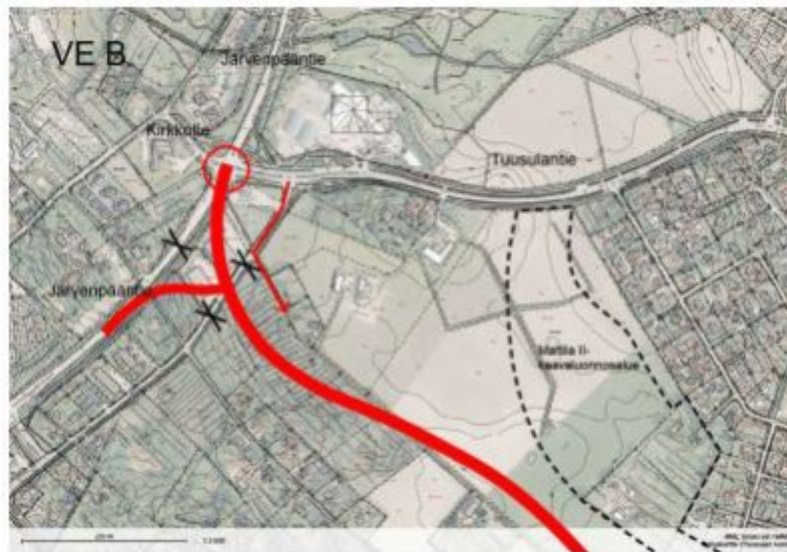
Mielipide 19. 2.1.2024

Suunnitelma on mielestäni hyvä verrattuna aikaisempiin. On hyvä, että suunnitelmissa läpiajo eli Itäisen ohitustien jatke on pienemmässä roolissa ja asuminen ja tuusulalaisten kulkeminen suuremmassa. Mahdollinen sujuva ohitustie tulisi lisäämään liikennettä Järvenpäästä ja se ei mielestäni ole Tuusulan edun mukaista. Järvenpäästä pääsee moottoritietä etelään ja sen käyttöön tukisi kannustaa. Pyytäisin suunnittelijoita simuloimaan ja harkitsemaan sellaista vaihtoehtoa, että nk. ohitustie ei jatkuisikaan Kirkonkylän koululle asti. Olen huolissani koulun ympäristön turvallisuudesta, jos siihen viereen rakennetaan viiden tien risteys. Nk. ohitustie voisi liittyä Tuusulan tiehen Saksan tilan itäpuolella. Tämä ja mahdollinen Suopurontie vähentäisivät Järvenpääntien eteläosan liikennettä tuhansilla autoilla vuorokaudessa. Nykyinen suunnitelma pohjautuu edelleen liikaa MT145 rakentamissuunnitelmiin vuodelta 2008 ja siitä on jo 15 vuotta. Tuusula ja

liikennetarpeet ovat muuttuneet sen jälkeen huomattavasti. Suurin paine liikenteessä saattaa olla tien 45 suuntaan. Tämä tulisi tutkia ja mitata mahdollisimman nopeasti ennen tämän suunnitelman seuraavaa versiota.

LIITE

Esimerkiksi VE B ja VE C yhdistelmä ilman liittymää Kirkonkylän koulun risteykseen (Tuusulantien ja Järvenpääntien risteys).



Mielipide 20. 2.1.2024

Toistan Mattila II asemakaavaluonnoksen muutosluonnos 3648:n palautteen kantani: ” Itse Mattila II-kaavasta, kuten myös maantie 145:n (nyk. Saksanväylä) suunnitelmasta: olen lähtökohtaisesti kulttuuri- sekä maalaismaisemaa turmelevaa muutosta vastaan, joista olen saanut koko tuusulalaisuuteni nauttia. Kaavan kuitenkin mahdollisesti edetessä, toivoisin vielä seuraavia asioita tarkasteltavan, kuten olitte osallistumis- ja arviointisuunnitelma-vaiheen ensimielipiteiden perusteella tehneetkin. Suunta on siis hyvä. ”

Viitaten asemakaava hankkeen alkuperäiseen kuvaukseen: Kaavan tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Myöhemmässä vaiheessa maininta liikenteen ohjautuvuudesta on poistettu, mutta ilmiö on olemassa ja se tulee huomioida kaavaa suunnitellessa. Kun mietitään Pohjois-Tuusulasta suuntautuvaa autoliikennettä, Jokelan liikenne ohjautuu Kantatie 45:lle, Kellokosken liikenne ohjautuu E75:lle (Lahdenväylä) ja vain Hyrylän pohjoisreunalle jäävien alueiden (mm. Mattila, Rantatie, Pekkola, Tuomala) liikenne ohjautuu läpiajoliikenteenä Hyrylän keskustan läpi. Näin ollen Saksanväylän pääasialliseksi käyttötarkoitukseksi mitä todennäköisimmin jää läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta sekä Järvenpäästä, vaikka Tuusulan ja sen asukkaiden kannalta olisi mielekkäämpää saada kyseisten alueiden autoliikenne ohjautumaan näiltä alueilta suoraan kohti Lahdenväylää. Lisäksi Hyrylän keskusta on jo elävöitynyt (uimahalli, Monio, pk. Martta Wendelin, urheilukeskus) ja tulee lähitulevaisuudessa elävöitymään entisestään (kaavat Hyrylän palvelukeskus sekä Hyrrän asemakaavan muutos). Monipuolistuvat PT-kaupat, kunnalliset palvelut ja harrastusmahdollisuudet keräävät luontaisesti liikenteen kohti Hyrylän keskustaa, joten eikö nyt Saksanväylään ”korvamerkityt” rahat olisi kustannustehokkaampaa, yleishyödyllisempää sekä vastuullisempaa kohdistaa sujuvoittamaan tätä liikennettä Hyrylän keskustassa? Saksanväylä edes toteutuessaan ei tätä liikennettä tulisi poistamaan.

Vaikka palautetta kerätään Saksanväylästä, käytän tilaisuuden myös huomioidakseni Mattila II-kaavahankkeen, koska tämä oli esillä myös asukastilaisuudessa. Saksanväylän linjaus näyttää nyt asettuneen nykyisen Mattilan eteläreunalle, jolloin edelleen kyseenalaistan Mattila II-kaavan asettelun. Palautteeni (Mattila II asemakaavan muutosluonnos nro 3648) on tämän palautteen liitteenä eikä kantani ole muuttunut. Tällä asettelulla Mattila II jäisi puristuksiin Saksanväylän sekä nykyisenä kutsutun Mattilan väliin (kuva 1). Saksanväylän kylkeen sijoittuminen ei ole asumismukavuustekijä, kaavahankkeen pitkittäissuuntainen muoto ei ole tehokkuustekijä ja aikaisempien Mattila II:sta koskeneiden palautteiden huolet ovat edelleen aiheellisia. Koska Saksantien linjauksesta Tuusulanjärven kampuksen pohjoispuolelta on luovuttu, tulisi Mattila II:n asettelua harkita uudelleen.

Tuusulantien pohjoispuolelle jäävä peltoaukea (kuva 2) on myös kunnan vuokraama ja rajoittuu selkeämmin omaksi kokonaisuudekseen. Pinta-ala on raa’asti nykyistä asemakaavaluonnosta (suojaalue huomioiden) liki vastaava (~7 ha) ja muodoltaan alueen alustus (mm. kunnallistekniikka) huomattavasti kustannustehokkaampaa. Tällä vaihtoehdolla Saksanväylän sekä Mattila II-kaavat saataisiin irralleen toisistaan, valmistuvan kampuksen houkuttelevuus tulisi kunnan kannalta hyödynnettyä ja nykyisen Mattilan asukkaiden huoliin sekä toiveisiin tulisi vastattua.

Saksanväylän toteutuessa voitaisiin tällöin Kallionpohjasta aina Mattilaan asti ulottuva alue hyödyntää pääkaupunkiseudulle poikkeuksellisenä ulkoilu-/virkistysmaastona, jota kyseinen väylä - ”Tuusulabulevardi” (heittona kuntaimagoa mieltäville) -halkoisi. Vastaavaa maankäyttöä, jota on hyödynnetty Helsingin Paloheinän pohjoispuolella. Tällaisia pääkaupunkiseudun kilpailuvaltteja on harvassa! Tällä tavoin voitaisiin myös rajoittaa kaavan vaikutus alueen peltoihin, metsistöihin sekä eläimiin.

Toistan vielä Mattila II havainnekuviin (kuva1) liittyen edellisen palautteeni: ”Tuusulan valtteja ovat aina olleet väljyys, luonto, rauha sekä konstailematon maalaisuus...” Tätä väljyyttä on nähtävissä Tuuskodon kaavaluonnoksen havainnekuviissa (OAS-vaiheen

asukastilaisuuden esitys (14.12.2023), sivu 14, vaihtoehto B – oikea reuna) ja toivoisin vastaavan maankäytön heijastuvan myös Mattila II:n suunnitteluun.

Tiivistäen...

#1 Saksanväylän todellinen tarpeellisuus? Todennäköiset hyötyjät ovat keravalaiset sekä järvenpääläiset. #2 Saisiko vastaavan rahan käytöllä Hyrylän liikenneratkaisuihin paremman lopputuloksen? Liikenne keskustassa kasvaa. #3 Mattila II alueen uudelleen harkinta Tuusulantien pohjoispuolelle? Nykyinen Mattila on keskimäärin 50 vuotta vanhempaa. #4 Saksanväylän toteutuessa, ulkoilu-/virkistysalueen luonti? Mattilan pellot sekä metsät ovat säilyttämisen arvoisia. #5 Väljyys sekä tila kaavoituksessa.

LIITE

Toistan Mattila II asemakaavaluonnoksen muutosluonnos 3648:n palautteen kantani:

” Itse Mattila II-kaavasta, kuten myös maantie 145:n (nyk. Saksanväylä) suunnitelmasta: olen lähtökohtaisesti kulttuuri- sekä maalaismaisemaa turmelevaa muutosta vastaan, joista olen saanut koko tuusulalaisuuteni nauttia. Kaavan kuitenkin mahdollisesti edetessä, toivoisin vielä seuraavia asioita tarkasteltavan, kuten olitte osallistumis- ja arviointisuunnitelma-vaiheen ensimielipiteiden perusteella tehneetkin. Suunta on siis hyvä. ”

Viitaten asemakaava hankkeen alkuperäiseen kuvaukseen:

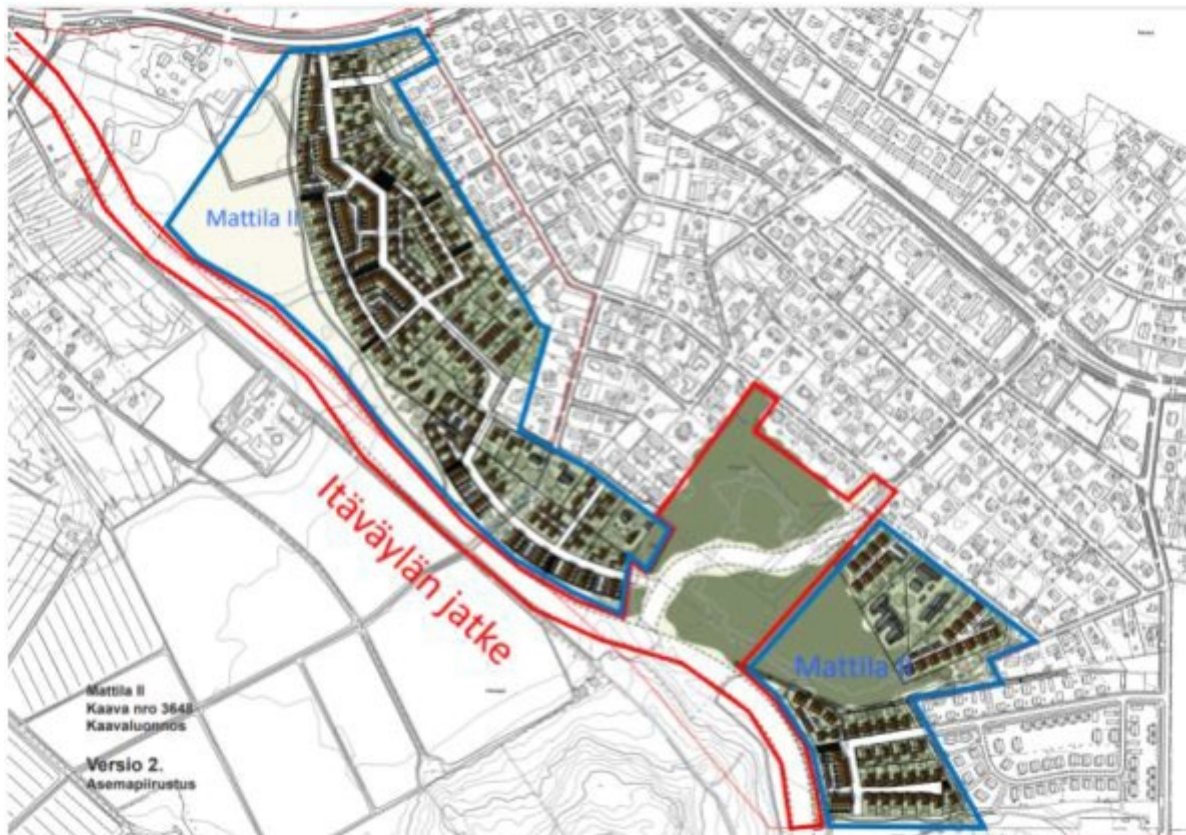
Kaavan tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Myöhemmässä vaiheessa maininta liikenteen ohjautuvuudesta on poistettu, mutta ilmiö on olemassa ja se tulee huomioida kaavaa suunnitellessa. Kun mietitään Pohjois-Tuusulasta suuntautuvaa autoliikennettä, Jokelan liikenne ohjautuu Kantatie 45:lle, Kellokosken liikenne ohjautuu E75:lle (Lahdenväylä) ja vain Hyrylän pohjoisreunalle jäävien alueiden (mm. Mattila, Rantatie, Pekkola, Tuomala) liikenne ohjautuu läpiajoliikenteenä Hyrylän keskustan läpi. Näin ollen Saksanväylän pääasialliseksi käyttötarkoitukseksi mitä todennäköisimmin jää läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta sekä Järvenpäästä, vaikka Tuusulan ja sen asukkaiden kannalta olisi mielekkäämpää saada kyseisten alueiden autoliikenne ohjautumaan näiltä alueilta suoraan kohti Lahdenväylää. Lisäksi Hyrylän keskusta on jo elävöitynyt (uimahalli, Monio, pk. Martta Wendelin, urheilukeskus) ja tulee lähitulevaisuudessa elävöitymään entisestään (kaavat Hyrylän palvelukeskus sekä Hyrrän asemakaavan muutos). Monipuolistuvat PT-kaupat, kunnalliset palvelut ja harrastusmahdollisuudet keräävät luontaisesti liikenteen kohti Hyrylän keskustaa, joten eikö nyt Saksanväylään ”korvamerkityt” rahat olisi kustannustehokkaampaa, yleishyödyllisempää sekä vastuullisempää kohdistaa sujuvoittamaan tätä liikennettä Hyrylän keskustassa? Saksanväylä edes toteutuessaan ei tätä liikennettä tulisi poistamaan.

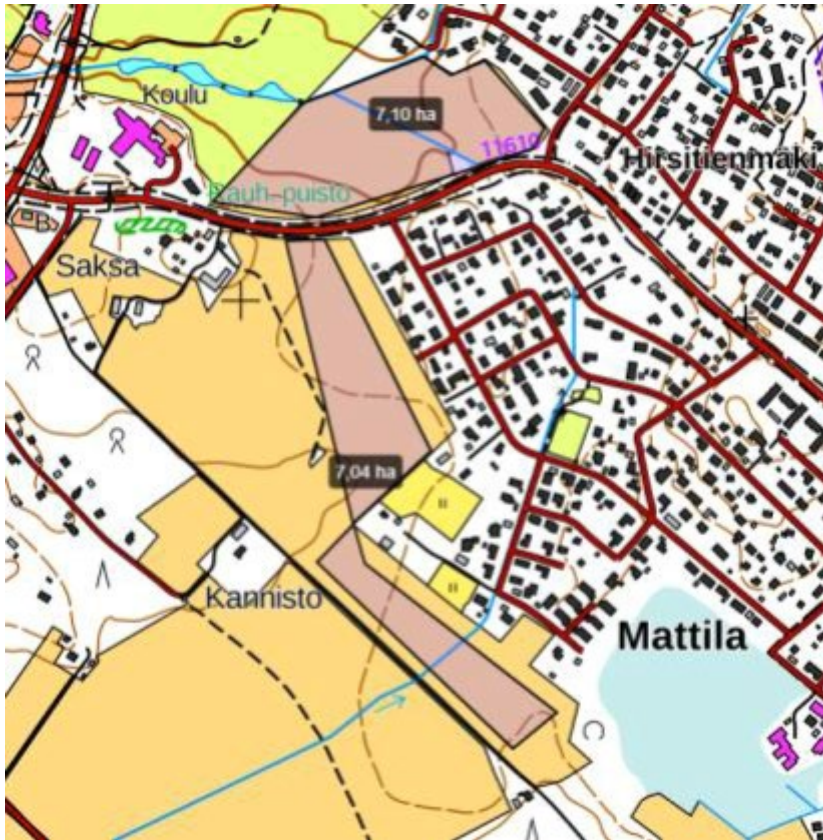
Vaikka palautetta kerätään Saksanväylästä, käytän tilaisuuden myös huomioidakseni Mattila II-kaavahankkeen, koska tämä oli esillä myös asukastilaisuudessa. Saksanväylän linjaus näyttää nyt asettuneen nykyisen Mattilan eteläreunalle, jolloin edelleen kyseenalaistan Mattila II-kaavan asettelun. Palautteeni (Mattila II asemakaavan muutosluonnos nro 3648) on tämän palautteen liitteenä eikä kantani ole muuttunut. Tällä asettelulla Mattila II jäisi puristuksiin Saksanväylän sekä nykyisenä kutsutun Mattilan väliin (kuva 1). Saksanväylän kylkeen sijoittuminen ei ole asumismukavuustekijä, kaavahankkeen pitkäjäsuuntainen muoto ei ole tehokkuustekijä ja aikaisempien Mattila

II:sta koskeneiden palautteiden huolet ovat edelleen aiheellisia. Koska Saksantien linjauksesta Tuusulanjärven kampuksen pohjoispuolelta on luovuttu, tulisi Mattila II:n asetelua harkita uudelleen.

Kuva 1



Kuva 2



Tuusulantien pohjoispuolelle jäävä peltoaukea (kuva 2) on myös kunnan vuokraama ja rajoittuu selkeämmin omaksi

kokonaisuudekseen. Pinta-ala on raa'asti nykyistä asemakaavaluonnosta (suoja-alue huomioiden) liki vastaava (~7 ha) ja muodoltaan alueen alustus (mm. kunnallistekniikka) huomattavasti kustannustehokkaampaa. Tällä vaihtoehdolla Saksanväylän sekä Mattila II-kaavat saataisiin irralleen toisistaan, valmistuvan kampuksen houkuttelevuus tulisi kunnan kannalta hyödynnettyä ja nykyisen Mattilan asukkaiden huoliin sekä toiveisiin tulisi vastattua.

Saksanväylän toteutuessa voitaisiin tällöin Kallionpohjasta aina Mattilaan asti ulottuva alue hyödyntää pääkaupunkiseudulle poikkeuksellisena ulkoilu-/virkistysmaastona, jota kyseinen väylä - "Tuusulabulevardi" (heittona kuntaimagoa miettiville) -halkoisi. Vastaavaa maankäyttöä, jota on hyödynnetty Helsingin Paloheinän pohjoispuolella. Tällaisia pääkaupunkiseudun kilpailuvaltteja on harvassa! Tällä tavoin voitaisiin myös rajoittaa kaavan vaikutus alueen peltoihin, metsistöihin sekä eläimiin.

Toistan vielä Mattila II havainnekuviin (kuva1) liittyen edellisen palautteeni: "Tuusulan valtteja ovat aina olleet väljyys, luonto, rauha sekä konstailematon maalaisuus..." Tätä väljyyttä on nähtävissä Tuuskodon kaavaluonnoksen havainnekuviissa (OAS-vaiheen asukastilaisuuden esitys (14.12.2023), sivu 14, vaihtohto B – oikea reuna) ja toivoisin vastaavan maankäytön heijastuvan myös Mattila II:n suunnitteluun.

Tiivistäen...

#1 Saksanväylän todellinen tarpeellisuus? Todennäköiset hyötyjät ovat keravalaiset sekä järvenpääläiset.

#2 Saisiko vastaavan rahan käytöllä Hyrylän liikennetkaisuihin paremman lopputuloksen? Liikenne keskustassa kasvaa.

#3 Mattila II alueen uudelleen harkinta Tuusulantien pohjoispuolelle? Nykyinen Mattila on keskimäärin 50 vuotta vanhempaa.

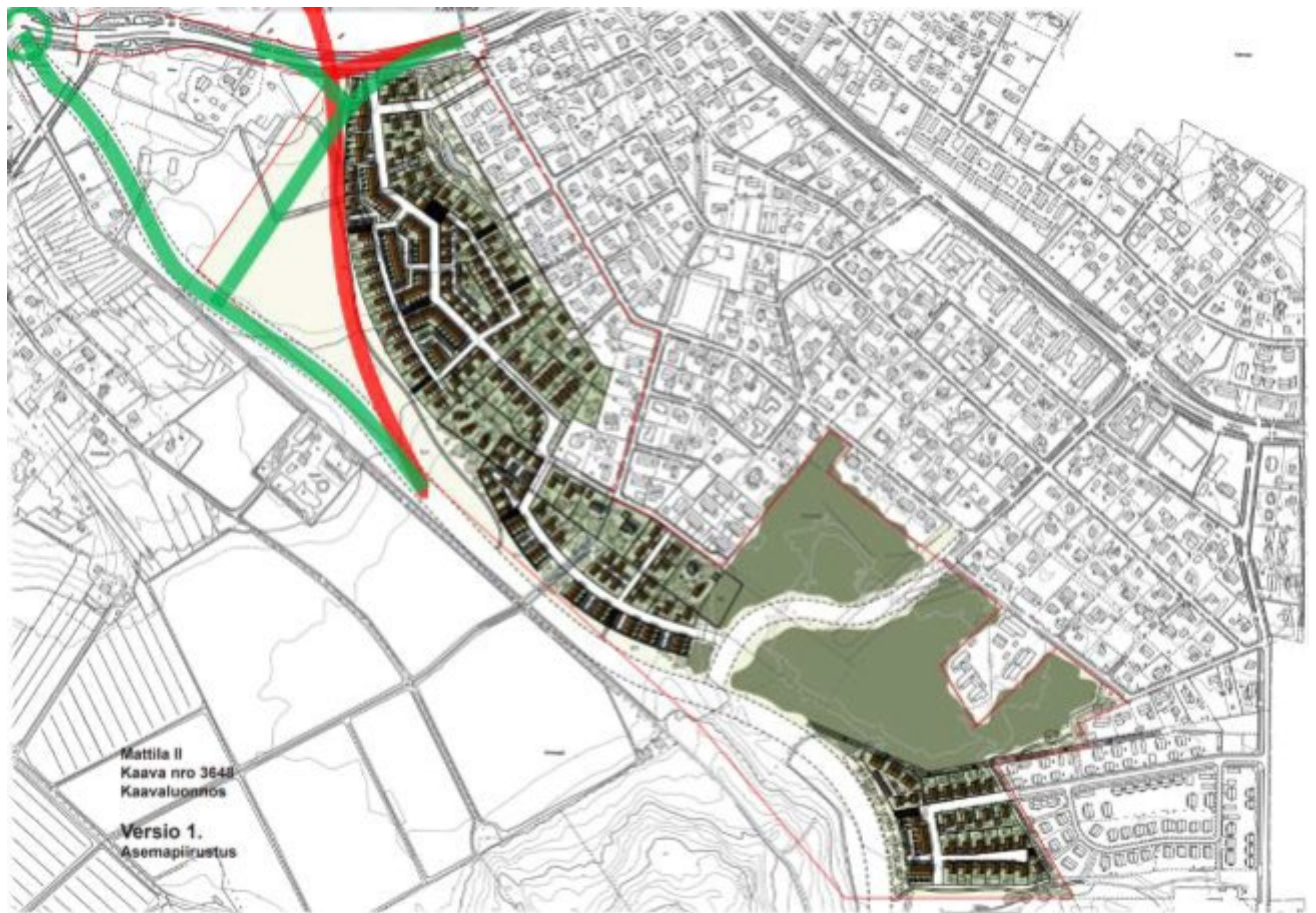
#4 Saksanväylän toteutuessa, ulkoilu-/virkistysalueen luonti? Mattilan pellot sekä metsät ovat säilyttämisen arvoisia.

#5 Väljyys sekä tila kaavoituksessa.

Liite: Mattila II asemakaavan muutosluonnos nro 3648 – Palaute

Mattila II-kaava kytkeytyy vahvasti suunnitelmaan maantie 145:n toteuttamisesta sekä -tavasta (kuva 1.). Kaavaluonnoksen asemapiirrustuksessa on katkoviivoilla korostettuna lyhyempi, nykyiseen Tuusulantien ja Järvenpääntien liikennevaloliittymään suuntautuvaa vaihtoehto (kuva 2.), jota myös kyseisen maantien yleissuunnitelma perustellusti puolsi. Lisäksi kyseinen vaihtoehto ei rajaisi Mattilaa, Hirsitienmäkeä sekä Pekkolaan erilleen muusta Hyrylästä Keravan puolelle. Vaihtoehto takaisi myös turvallisemmat kevyen liikenteen kultuyhteydet myöhemmin valmistuvalle Kirkonkylän kampukselle, jota edellä mainituille alueille hakeutuvat lapsiperheet varmasti arvostaisivat. Eikä vaihtoehdon huomattavasti rajatummat vaikutukset Krapin sekä Tuusulan Golfklubin liiketoimintaan varmasti haittaisi kyseisiä yrittäjiäkään. Myös väljempi rakentaminen mahdollisesti kaavoitettavalle alueelle helpottuisi.

Kuva 1



Mt 145 rakentaminen välillä Mäyräkorpi-Kirkonkylä (Hyrylän itäinen ohikulkutie), yleissuunnitelma

(Tiehallinto, 2008). Kuva 18. Tutkitut linjausvaihtoehdot hankkeen pohjoispäässä.

Kuva 2



19.01.2023-17.02.2023 Kaavaluonnos asemapiirustus VE1. MT 145 havainne katkoviiva korostettuna.

Itse Mattila II-kaavasta, kuten myös maantie 145:n suunnitelmasta: olen lähtökohtaisesti kulttuuri- sekä maalaismaisemaa turmelevaa muutosta vastaan, joista olen saanut koko tuusulalaisuuteni mattilalaisena nauttia. Kaavan kuitenkin mahdollisesti edetessä, toivoisin vielä seuraavia asioita tarkasteltavan, kuten olitte osallistumis- ja arviointisuunnitelma-vaiheen ensimielipiteiden perusteella tehneetkin. Suunta on siis hyvä.

Nykyinen Mattila sekä uudisrakentamista varten suunniteltu alue olisi keskeistä erottaa vielä selkeämmin toisistaan. Jo alueen yleisilmeen kannalta olisi suorastaan irvokasta sijoittaa rinnakkain rakennuskantaa keskimäärin yli viidenkymmenen vuoden ikäerolla. Nykyisen Mattilan alueelle hakeutuu paljolti remontointi- sekä saneeraustaitoisia-/halukkaita lapsiperheitä, joten alueen nykyinen yleisilme tulee säilymään vielä vuosia eteenpäin. Myös siksi, että rakentamatonta maapohjaa on jäljellä nykyisellä alueella merkittävän rajallisesti. Alueiden selkeämpi erottaminen olisi myös osa kunnan, sekä myöhemmässä vaiheessa mahdollisten rakennuttajien, riskienhallintaa ja -minimointia. OAS-vaiheen mielipiteetkin jo korostivat sekä varoittivat suo- ja savimaalle rakentamisen vaatiman maanvaihdon sekä kuivattamisen haasteellisuudesta/kalleudesta sekä vaikutuksista nykyisen alueen usein maanvaraisesti perustettuihin rakennuksiin sekä ennalta-arvaamattomiin muutoksiin jo valmiiksi herkästi tulvivan Piiliojan alueen hule-, sulamis- sekä pohjavesissä. Lisäksi tällä pienennettäisiin epäonnen mahdollisuutta, joka johtaisi väistämättä pitkiin sekä kalliisiin oikeuskäsittelyihin esimerkiksi ryhmäkanteiden muodossa. Kuntaimagoa miettivät voisivatkin hyödyntää selkeästi eriytetyt alueet nimeämällä nykyisen Mattilan "Gamla Mattila" sekä uuden alueen "Nya Mattila"-tyylisesti, uuden kaksikielisen Kirkonkylän kampuksen hengessä – trendikästä, eikö?

Samalla jo vuosikymmenet aluetta hallinneet pelto- sekä metsämaisemat tulisivat pääosin säästettyä ja säilytettyä houkuttelevuustekijöinä alueelle mahdollisesti muuttavien silmissä. Alueen kasvisto ja eläimistö ovat yllättävän monimuotoisia ja kunta on tehnyt vakuuttavaa aluekehittämistä vastaavissa alueissa esimerkiksi Fjällbon puiston sekä Rykmentinpuiston toteutuksissa. Vastaavanlaiset alueet ovat pääkaupunkiseudun kilpailuvaltteja! Näin ollen puhtaasti keravalaisista autoliikennettä palvelevan - sekä lisäävän - Suopurontietä jatkavan ohitustien toteuttaminen olisi täysin turhaa: Mattilan sekä Hirsitienmäen alueella asuvat ovat jo oppineet käyttämään Tuusulantietä koululaiset huomioiden. Lisäksi Mattila II:n tulisi huomioida kevyen liikenteen turvalliset ratkaisut. Nyt suunnitellun liikenteen lisääminen Keravan suunnalta sekä kunnan varallisuuden tuhlaaminen keravalaisien palvelemiseksi olisi suorastaan edesvastuutonta. Toivoisinkin siis Suopurontien lounaispäätyyn rajoittuvan metsä- ja peltoalueen hyödyntämistä muita Tuusulan onnistuneesti toteutettuja virkistysalueita mm. Sarvikallio, Fjällbo, Rykmentinpuisto vastaavasti.

Lopuksi haluaisin vielä mietittävän alueen kaavan havainnekuvia. Onko tarkoituksenmukaista suunnitella Vantaata vastaavasti? Miksi lapsiperheet muuttaisivat tämän näköiseen Tuusulaan, kuin samaan hintaan lähemmäs keskustaa? Tuusulan valtteja ovat aina olleet väljyys, luonto, rauha sekä konstailematon maalaisuus, joiden soisi myös näkyvän. Aivan kuten kuntastrategiassamme on mainittu: "Elämisen taidetta kestävästi kasvavassa Tuusulassa".

Palautteen teemat tiivistäen...

#1 MT 145 - tarpeellisuuden arviointi & korkeat kustannukset suo- sekä savimaarakentamisesta

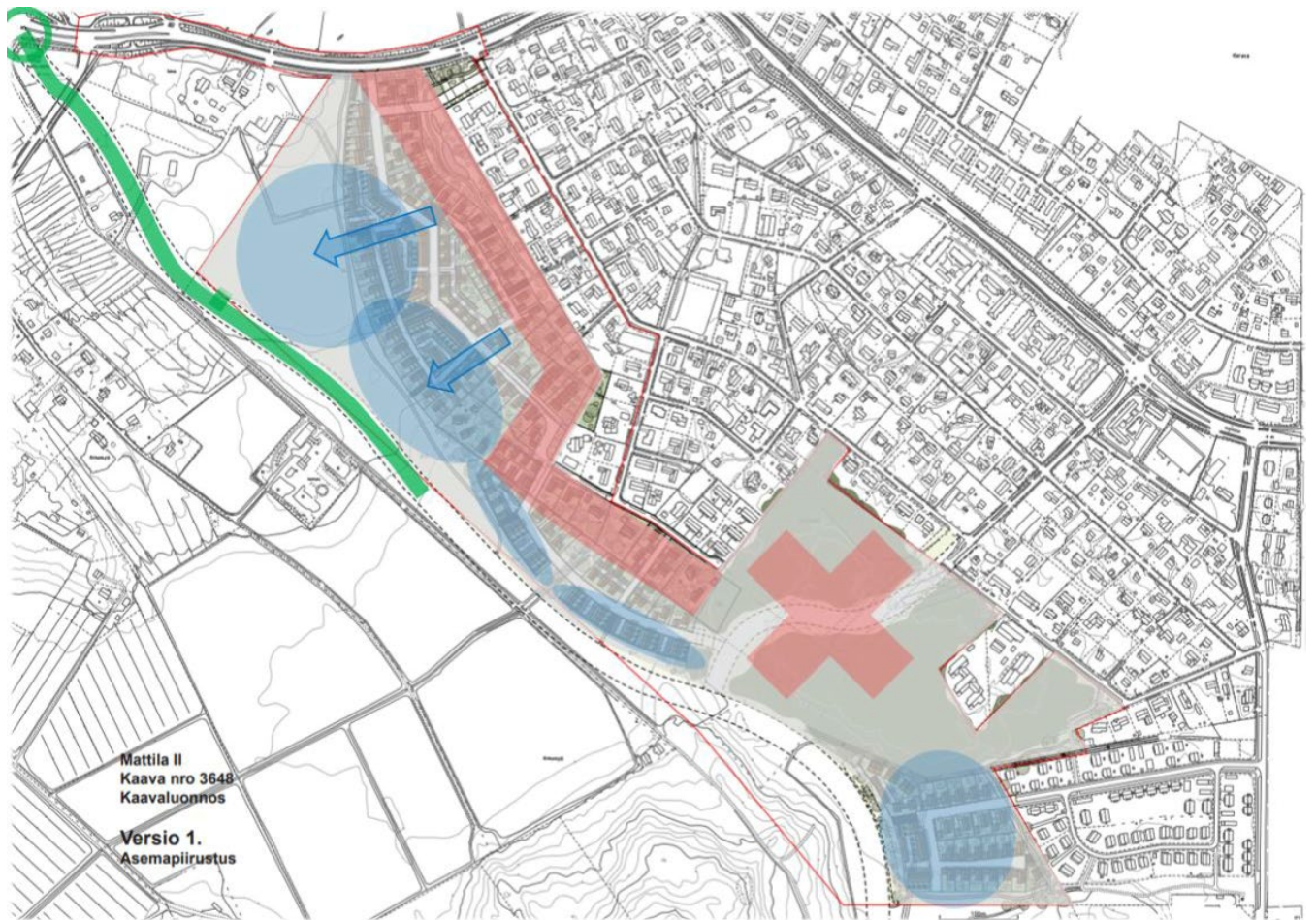
#2 Mattila II eriyttäminen nykyisestä Mattilasta - peltoa, puistoa sekä kevyen liikenteen väylää väliin (= väljyyttä) plus maapohjan haasteet

#3 Metsä & pellot - Mattila II kaava poikkeaisi täysin Tuusulan muusta viher- sekä virkistysalueiden kaavoitustavasta

#4 Suopurontien ohitustie - lisää liikennettä sekä investointi keravalaisille: "ei kiitos"

#5 Havainnekuvat - Toiminee Rykmentinpuistossa, mutta emmehän me halua Mattilasta Vantaan kopiota?

Kuva 3



Palautetta mukaileva havainnekuva

Mielipide 21. 2.1.2024

Mielipiteenämme suunnitelmaan esitämme seuraavaa: Kohta "Aloite ja suunnittelun tavoitteet"

"Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä."

- Mikäli suunnitelmassa esitetty Suopurontien jatke Saksanväylälle toteutuu, se nimenomaan ohjaa Keravalta liikenteen Mattilan asuinalueen läpi. Se olisi liian suuri rasite vanhalle omakotialueelle sekä alueella sijaitseville kahdelle asumisyksikölle.
- Suopurontien jatke vain kevyen liikenteen tarpeisiin olisi perusteltua eikä se rasittaisi vanhaa asujaimistoa kohtuuttomasti.
- Suopurontie ei ole rakennettu kestävästi raskasta liikennettä eli joukkoliikennettä eikä mahdollista Mattila II-alueen rakennusaikaista raskasta liikennettä. Nykyisilläänkin talot tärisivät mm. Parilan sekä Multatien asuntoyksiköiden tavaraliikenteen vuoksi. Lisäksi vetoamme aikaisemmin lähettämiimme mielipiteisiin "Mattila II kaavanumero 3648" sekä "Palaute Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaan, OAS".

Yhdyimme Mattilan alueen asukasyhdistys ry:n mielipiteeseen Saksanväylä nro 3670-suunnitelmasta.

Mielipide 22. 2.1.2024

Omistan kiinteistön Saksanrinne, joka on yleiskaavassa merkitty AO-1-alueeksi.

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman alustavissa luonnoksissa on esitetty neljä eri vaihtoehtoa Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymäalueen kehittämiseksi.

Näistä neljästäärkevin vaihtoehto on C. Vaihtoehto C rauhoittaisi kampusalueen liikennettä ja vähentäisi Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymän kuormitusta. Toiseksiärkevin vaihtoehto on D, joka puolestaan säilyttää edelleen voimassa olevat tutut reitit. Tosin liittymä tulisi suunnitella erittäin huolellisesti turhan ruuhkaantumisen välttämiseksi.

Huonoin vaihtoehto on B. Se ei ratkaise yhtään ongelmaa. Lisäksi se on monimutkainen ja jättää alleen jo rakennettuja kiinteistöjä. Muut vaihtoehdot kulkevat pohjoispäässä olevan tielinjan mukaisesti, joten ne olisivat joka tapauksessa luonnollisempia ratkaisuja kuin vaihtoehto B. Lisäksi vaihtoehto B halkaisisi täysin tarpeettomasti omistamani Saksanrinteen.

Mielipide 23. 2.1.2024

Palaute asemakaavaan Saksanväylä nro 3670 Suopurontietä ei tule jatkaa autotienä metsän läpi Kulloontielle. Jos välttämättä halutaan tie keravalaisia varten Mattilan kautta Kulloontielle, niin sen tulee kulkea Jukolantien/Jukolansuoran kautta. Bussiliikennettä Jukolantiellä on nykyiselläänkin eli tie soveltuu tuohon tarkoitukseen. Paras ja toivottavin vaihtoehto on kuitenkin liikenteen ohjaaminen nykyisen Tuusulantien kautta. Tuusulantie (välillä Suopurontie-Kirkonkylän koulu) on nykyisellään turvallinen. Iso tie ja kevyen liikenteen väylät ovat molemmin puolin. Kirkonkylän koulun kohdalla on alikulkutunneli, joten etenkin pienten koululaisten on turvallista kulkea. Tätä tietä on kuljettu jo vuosikymmenten ajan. Mattilassa on paljon vanhoja taloja. Ainakaan meidän talo ei tulisi kestäämään liikennemäärien kasvua eikä varsinkaan raskaampaa liikennettä. Talo on perinteinen rintamamiestalo savipohjalla. Läpiajoliikenne tulisi olemaan sietämätöntä.

Aikaisemminkin olemme ilmaisseet mielipiteemme lähimetsän säilyttämisen puolesta. Suopurontien päässä oleva metsä on monelle tärkeä virkistyspaikka. Luonnossa liikkumista ja sen terveysvaikutuksia ei tule aliarvioida. Alue on myös helposti saavutettavissa kävellen monelta suunnalta. Tuusulan visio on "Elämisen taidetta kestävästi kasvavassa Tuusulassa". Tässä suunnitelmassa visio ei toteudu: lähiluonto tuhoataan, suunnitellaan turhaa tietä ja asuinympäristön viihtyvyys huononee. Eli rakennetaan uutta Tuusulaa vanhasta välittämättä.

Olemme tyytymättömiä suunnitelmaa kohtaan.

Mielipide 24. 2.1.2024

Olen yrittäjänä Autobox Suomi Oy:ssä, joka omistaa kokonaisuudessaan Kiinteistö Oy Mahlamäentie 64:n. Ehdottomasti vastustan suunnitelmaa, jossa tiestöä on suunniteltu kyseisen omistamamme osoitteen yli. Hankimme kiinteistön muutama vuosi sitten merkittävällä rahasummalla ja olemme investoineet tähän paljon. Ennen kiinteistön hankintaa olin yhteydessä tuolloin teille Tuusulan kunnan kaavoitukseen ja puhelintiedusteluna kysyin onko alueelle suunnitelmia, koska olimme tekemässä merkittävää hankintaa ja silloin minulle kerrottiin puhelimesta näistä tieliittymäsuunnitelmista, mutta mitään vaaraa ei pitänyt olla sen suhteen, että tietä

suunniteltaisiin kiinteistämme päälle. Minulle kerrottiin tuolloin puhelimesta, että on mahdollista, että jossain vaiheessa Nesteen kylmäaseman päältä saattaa tulla menemään tämä uusi tie, mutta missään nimessä ei pitänyt olla mahdollista, että se menee Mahlamäentie 64:n päältä, tätä nimenomaista asiaa silloin selvitin ja asian piti olla täysin varma. Lisäksi haluaisin tuoda ilmi, että mahlamäentieltä pääsyä Tuusulantielle ei kannattaisi poistaa, koska mikäli Mahlamäentieltä jää auki merkittävä ulosajo vain Kulloontien suuntaan tulee tuohon Kulloontien risteykseen valtava liikennepaine ja varsinkin ruuhka-aikoihin tuo kyseinen risteys on jo nykyään äärimmäisen haastava ja aiheuttaisi edelleen lisätyvää painetta myös Kulloontien, Järvenpääntien, Koskenmäentien ja Tuusulanväylän yhdistävään liikenneympyrään. Mikäli Mahlamäentieltä ei olisi pohjoisen suuntaan ulosajomahdollisuutta siirtyisi kaikki liikennepaine siten, että kulloontien risteyksestä tulisi erittäin haastava. Lisäksi tämä monimutkaistaisi ja vaatisi merkittäviä muutoksia myös kevyenliikenteen väylästään, jota käyttää merkittävä määrä jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Mielipide 25. 3.1.2024

Työn tavoitteet huomioiden paras Saksanväylä malli on versio C, (kts Liite 1) 1) Väylä rauhoittaa koulukampuksen liikennettä melua - siirtämällä volyymia pois ruuhkautuvasta liikenneympyrästä. C - versiossa on mahdollista jakaa kuormitusta koulun ja liikenneympyrän välisessä liikenteessä Keravalta ja Hyrylästä tulevat pääsevät suoraan koululle Tämän väylän yhteyteen voidaan rakentaa myös toimiva kevyen liikenteen väylä Keravalle ja Hyrylään, Järvenpää.

2) Uusi C liittymälinja, mahdollistaa liikenneympyrästä Kirkkotielle liittymän säilymisen ilman että tarvitaan 5- sakaraista liittymää

3) C – versio mahdollistaa läpiajon vähenemisen Hyrylään, koska ohjaa liikennettä suoraan Kulloontielle – Keravalle/ . C- versio vaikuttaa edulliselle ja inhimilliseksi vaihtoehdoksi, koska sen alle ei jää yksityisten rakennuksia eikä vaikuta(?) kuvauksen perusteella alueen jo rakennettuihin rakennuksiin kuten versio B.

4) Toimivuuden kannalta tärkeää olisi saada ensisijaisesti bussiyhteydet (Keravalle, Järvenpää, Hyrylä, HKI) riittävän tiheiksi, jolloin henkilöautoliikenne vähenisi. Bussipysäkkien sijoitus ja niille turvallinen kulku/ suojatiet.

5) Liikenteen läpiajoo ja nopeuksia hillitsevä, turvallisuutta parantava taajama-alueen mukainen liikennesuunnittelu Järvenpääntien mt 146 Hyrylä - Krapa (Mailapojantien)välillä. - Esitän, että pohjoisesta lähtien olisi seuraavasti; 1) Mailapojantielle kääntyminen on I ryhmityskoroke/ /ja -merkit ja kaista , suojatiet samoin 2) Rantatielle/Krapille kääntymisen kohdalla . Krapin parkkipaikalta mahdollistetaan ainoastaan Järvenpääntielle ulospoistuminen.

- Seuraavana Järvenpääntiellä on liikennevalojen sijasta uusi liikenneympyrä (versio C) 3)Olkimaantien/ ja Pappilankujan liittymäkohdassa. Tämä mahdollistaa sujuvan tien ylityksen sekä pohjoisen että etelän suunnasta bussilta tuleville sekä tietä ylittävälle kevyen liikenteen kulkijoille että turvallisen kääntymisen Olkimaantieltä Pappilankujalta Järvenpään tielle. Pappilankuja säilyy läpiajettavana hiekkatienä . Kevytliikenne ja tonteille ajo sallittu. Pappilankujan kiinteistöissä pienliiketoimintaa. 4) ryhmityskoroke on Keudan risteyksessä. Keudan risteyksessä voisi olla myös liikenneympyrä, joka yhdistäisi Mahlamäentien ja Kirkkotien kääntyvän liikenteen.

6) Saksanväylän kokonaisuuteen liittyy myös Kirkkotien kehittäminen. Väyläverkoston sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi esitän, että Kirkkotien alkupään pyörätietä jatketaan

tien oikealla puolella Keudan risteyksestä myös lopun Kirkkotien osalta niin että se liittyy Kirkkotien pohjoispäässä päässä muuhun pyörätieverkoston.

7) Tuuskodon kaavaan 3562L liitviä asukashuomioita (kts liite)

LIITE

Itäisen ohikulkutien jatkeen tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä. 14.12.2023 esitetystä aineistosta Saksanväylästä oli esillä 4 vaihtoehtoista mallia.

Työn tavoitteet huomioiden paras Saksanväylä 3670 malli on versio C;

- 1) Väylä rauhoittaa koulukampuksen liikennettä melua - siirtämällä volyyymia pois ruuhkautuvasta liikenneympyrästä. C - versiossa on mahdollista jakaa kuormitusta koulun ja liikenneympyrän välisessä liikenteessä Keravalta ja Hyrylästä tulevat pääsevät suoraan koululle. Tämän väylän yhteyteen voidaan rakentaa myös toimiva kevyen liikenteen väylä Keravalle ja Hyrylään, Järvenpää.

- Päiväkotiin, kouluun kuljetetaan lapsia henkilöautoin että tullaan harrastuksiin iltaisin. Osa lapsista käyttää kevyen liikenteenväyliä, kuljetaan bussipysäkeille – joiden paikat on tärkeää valita. Eri-ikäisiä lapsia kulkee pyörillä, skoottereilla, mopoilla, mopoautoilla(?). Tärkeää on tarkistaa sujuvat purkautumisväylät liikenneverkostot, tienylitykset, odotuspaikat jne. Alueella ei ole kauppoja tai kioskeja. Jos niitä on suunnitelmissa pitäisi huomioida ylä-koululaisten liikkuminen koululta ko pisteisiin ennen kuin niitä perustetaan.

- 2) Uusi C liittymälinja, mahdollistaa liikenneympyrästä Kirkkotielle liittymän säilymisen ilman että tarvitaan 5- sakaraista liittymää. Liikkuminen sekä matkailukohteissa, golfkentälle että asukkaiden päivittäiset siirtymiset työhön kouluun harrastuksiin olisi lähes mahdoton jos Kirkkotieltä ei pääsisi läpi pilaamatta aluetta ja palveluita. Jos Kirkkotie suljettaisiin pohjoispäästä muutenkin kapealle tielle syntyisi edestakainen moottoriliikenne. Koulusta 1,5 km säteellä on mm. Krapin, Gustavelundin, Tuusulan Kirkko, Keuda, Tuuskoto(?), Pappilanranta jne -näissä kaikissa käy paljon asiakkaita, jotka kulkevat tiellä. Kirkkotien ja Rantatien ympäristössä on tapahtumia läpi vuoden. Tuusulanjärvestä on luotu aktiivinen kesä ja talviliikunta ympäristö pyöräily- ja liikuntatapahtumien keskus. Vaikuttavat alueella liikkumiseen ja liikenteeseen. (kts kohta 6)

- 3) C – versio mahdollistaa läpiajon vähenemisen Hyrylään, koska ohjaa liikennettä suoraan Kulloontielle – Keravalle/. C- versio vaikuttaa edulliselle ja inhimillisesti vaihtoehdoksi, koska sen alle ei jää yksityisten rakennuksia eikä vaikuta(?) kuvauksen perusteella alueen jo rakennettuihin rakennuksiin kuten versio B.

- 4) Tärkeää olisi saada bussiyhteydet (Keravalle, Järvenpää, Hyrylä, HKI) riittävän tiheiksi, jolloin henkilöautoliikenne vähenisi. Bussipysäkkien sijoitus ja niille turvallinen kulku/suojatiet.

- 5) Liikenteen läpiajoo ja nopeuksia hillitsevä, turvallisuutta parantaa parhaiten taajamaalueen mukainen liikennesuunnittelu Järvenpääntien mt 146 Hyrylä - Krapin (Mailapojantien) välillä.

Monet pysähdykset ja nopeuden rajoitus vähentää läpiajoo sekä Hyrylästä, Keravalta että Järvenpäästä.

- Taajama-alueen risteysalueet merkitään liikenteenjakaajilla ja ryhmityskaistoin ja niiden yhteydessä ovat korokkeiset suojatiet. Tiheästi olevat liikenteenjakaajat, suojatiet ja vilkas jalankulkuliikenne ja nopeusrajoitus /- seuranta 40 km/t hidastaa väkisinkin liikennettä (vrt

esim Järvenpään ratkaisut kaupunkialueella nopeusseurantoineen). Liikenneväyliä alittavia alikulkuja tarvitaan esim koulujen kohdalla. - Esitän, että pohjoisesta lähtien olisi seuraavasti; Mailapojantielle kääntyminen on 1) ryhmityskoroke/ja -merkit ja kaista , suojatiet samoin toinen 2) Rantatielle/Krapille kääntymisen kohdalla . Krapin parkkipaikalta mahdollistetaan ainoastaan Järvenpääntielle ulospoistuminen. Seuraavana Järvenpääntiellä on liikennevalojen sijasta uusi liikenneympyrä (versio C) Seuraava , kolmas ryhmityskoroke Hyrylään päin suojateineen on 3)Olkimaantien/ ja Pappilankujan liittymäkohdassa. Tämä mahdollistaa sujuvan tien ylityksen sekä pohjoisen että etelän suunnasta bussilta tuleville sekä tietä ylittävillä kevyen liikenteen kulkijoille että turvallisen kääntymisen Olkimaantieltä Pappilankujalta Järvenpään tielle. Pappilankuja säily läpiajettavana hiekkatienä . Kevytliikenne ja tonteille ajo sallittu. Pappilankujan kiinteistöissä pienliiketoimintaa. Neljäs 4) ryhmityskoroke on Keudan risteyksessä. Keudan risteyksessä voisi olla myös liikenneympyrä, joka yhdistäisi Mahlamäentien ja Kirkkotien kääntyvän liikenteen. Tai ainakin liikennevalot. Nyt vaikea päästä Järvenpääntielle.

- Alikulkujen sijasta ryhmityskaistat sujuvoittavat sekä moottori- että kevytliikennettä ja parantavat liikenteen turvallisuutta. Ne ovat myös kaikenikäisille ja toimintakykyisille jalankulkijoille, pyöräilijöille käyttäjäystävällisempiä, on helpommin pidettävissä kunnossa kuin alikulkuväylät ja kustannustehokkaampia.

6) Saksanväylän kokonaisuuteen liittyy myös Kirkkotien kehittäminen. Väyläverkoston sujuvuuden ja turvallisuuden vuoksi esitän, että Kirkkotien alkupään pyörätietä jatketaan tien oikealla puolella Keudan risteyksestä myös lopun Kirkkotien osalta niin että se liittyy Kirkkotien pohjoispäässä päässä muuhun pyörätieverkoston. Jossain kohdissa pyörätie on tonteista johtuen hyvin kapea , mutta on parempi kuin nykyinen tai olemassa olevat suunnitelmat ilman pyörätietä. Kirkkotien liikennejärjestelyissä tulee huomioida huomattavasti lisääntyvä sekä auto- että kevytliikenne. Tien tulee säilyä nopeusrajoitteisena 30 km/t kaksikaistaisena ja läpiajettavana.

Tuusokoto kaavaan 3562L liittyviä asukashuomioita

- Saksanväylän asemakaava liittyy Tuuskoto asemakaavaan liikennejärjestelyiden osalta. Mikäli Kirkkotien pohjoispää suljetaan se tekee alueesta liikenteellisen sumpun. Tuuskodon asemakaavassa tulee huomioida Tuusulan historiallinen ympäristö ja erilaiset kulkuvälineet . Jos kaavallisesti Tuusulan kirkonkylän Golf- kentän ja järven puoleinen alue olisi pääosin omakotitaloasutusta(versio C) ko asukkaiden kulkeminen olisi pääosin autoilla. Alueella ei ole kauppaa . Pappilankujan varteen oli suunnitelluissa versioissa merkitty rivitaloja, mutta siihenkin rakennettiin 5 erillistalon osakeyhtiö 2020. Tuusulan kirkonkylä Tuusulanjärven puoleinen alue soveltuu parhaiten omakotitaloasumiseen upean ympäristönsä vuoksi.

- Työmatkaliikenteeseen vaikuttaa miten hyvät julkisen liikenteen yhteydet (bussipysäkkien paikka, odotusajat, reitit/ kesto Kerava, Jpää, Hki) alueelta on. Todennäköistä on , että alueelle muuttaisi koulun vuoksi lapsiperheitä.

- Pitäisi miettiä myös vapaa-ajanharrastustiloja muuallekin kuin koululle. Vanhainkodin vanhan osan säilyttäminen ja varaaminen palvelupisteeksi/virkistysalueeksi olisi osa tulevaisuutta. Tuuskodon vaihtoehto asemakaavassa A on säilytetty palstat ja parkkialue /pysäköintikenttä ns vanhan kunnantalon takana mahdollistaisi esim. h-auton ja julkisen liikenteen hyödyntämisen .

Mielipide 26. 3.1.2024

Mattilan asukasyhdistys on laatinut tästä kaavamuutoksesta kattavan palautteen ja mielipiteen, jonka huomioita kannatan ja jotka tulisi ottaa huomioon kaavassa nro 3670:

Muutokset tulee toteuttaa niin, että alueen luontoarvot säilytetään ja varsinkin metsien käyttö saadaan säilymään alueen asukkaiden virkistyskäytössä. Puiden kaatamista tulee välttää niin ja alueen ojat sekä muut vesivirtaukset pitää saada säilymään ennallaan luontoarvojen ja nykyisen rakennuskannan pohjien ja perustusten turvaamiseksi.

Suopurontietä ei tule jatkaa edelleen kaavassa ehdotetun mukaisesti vaan sen tilalla voisi olla pyörä- ja jalankulku tie yhdysväylänä. Näin ollen Suotie ja Suopurontie riittäisivät nykyisen nykyisen liikenteen kuormitukselle. Ehdotus Jukolansuoran tien jatkeesta on kannatettava, jotta raskaampi autoliikenne ohjautuu sitä kautta Kulloontielle ja uudelle asuinalueelle.

Tuusulantien liikennettä ei tule lisätä lisäämällä yhteys Tuusulantielle uudelta alueelta, vaan liikenne pitää ohjata tapahtumaan Kulloontien kautta, jotta Suotien ja sen poikkiteiden asuinalueille ei koidu nykyistä enempää liikenteen haittoja.

Uuden alueen tiet ja liikenne pitää järjestää niin, että puistomaisuus säilyy ja liikennenopeudet ovat vahvasti rajoitetut.

Suotien ja muiden lähiteiden liikennettä ei tule lisätä uuden asuinalueen rakentamisen aikana eikä myöskään alueen valmistumisen jälkeen.

LIITE

Tuusula haluaa olla edelläkävijä ja luoda kestävästä tulevaisuutta. Tuusulan kunnan uutta strategiaa 2021-2025 toteutetaan teemalla ”elämisen taidetta kestävästi kasvavassa Tuusulassa”. Tämän vision toteutumiseksi Tuusulan kunta on asettanut strategisia tavoitteita. Mattilan alueen asukasyhdistys ja asukkaat toivovat, että Saksanväylän kaavassa muistettaisiin tämä tärkeä Tuusulan kunnan strategisen tavoitteet.

Tuusula kehittyy kestävästi mm. rakentaen kestävästä tulevaisuutta ja edistää ilmastotekoja kaikessa toiminnassa, vaalii viherympäristöä, vesistöjä ja niiden saavutettavuutta. Tavoitteena on myös vaalia luonnon monimuotoisuutta, kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista sekä kasvaa taloudellisesti kestävästi rakenteita ja toimintatapoja uudistaen. Tuusulassa on hyvä elää-päämäärän tavoitteena on mm. kehittää hyvinvoinnin edellytyksiä ja mahdollisuuksia sekä ehkäistä yksinäisyyttä, eristymistä ja pahoinvointia. Tuusulassa on mahdollisuuksia kasvaa ja kehittyä -päämäärän tavoitteina on mm. tarjota laadukkaat ja saavutettavat palvelut uudistuvassa ympäristössä, luoda tiiviimpiä keskustaalueita, jotka mahdollistavat monipuoliset palvelut sekä tarjota upeat mahdollisuudet kulttuuriin, vapaa-aikaan ja harrastamiseen.

Olemme siis rohkeasti edelläkävijöitä, rakennetaan kestävästä tulevaisuutta ja edistetään ilmastotekoja, vaalitaan viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta ja sekä niiden saavutettavuutta unohtamalla Suopurontien jatke, joka yhdistäisi Saksanväylän Tuusulantiehen. Suopurontien jatke tuhoaisi Mattilalaisille 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.

Tuusulan tavoitteena on kasvaa taloudellisesti kestävästi, mutta Suopurontien jatkeen toteuttaminen ei ole kunnan kannalta taloudellisestikaan kovin kestävä vaihtoehto. Mikäli Suopurontien jatke Saksanväylälle toteutettaisiin, jouduttaisiin koko Suopurontie uudistamaan, jotta Suopurontien nykyinen tie kestäisi lisääntyvän liikenteen. Tien uudistaminen tulisi todella kalliiksi kunnalle. Vaihtoehtoinen niin sanottu läpiajoreitti

Saksanväylältä Tuusulantielle ja edelleen Keravalle olisi Jukolansuoran jatke. Jukolansuoraa ei tarvitsisi uudistaa, koska tienpohja on jo vakaa alueella sijainneen vanhan elementtitehtaan jäljiltä. Jukolansuoralla on jo valmiiksi kevyenliikenteen väylät molemmin puolin tietä. Jukolansuoran jatke vaatisi paljon vähemmän viherympäristön tuhoamista koska tulevan Mattila II-asuinalue on kaavoitettu Jukolansuoran päähän ja tulee hyvin lähelle Saksanväylää. Ehdottamamme Jukolansuoran jatke olisi taloudellisesti järkevä ratkaisu tieyhteydeksi Mattilan alueelta Saksanväylälle.

Jukolansuoran jatke tarjoaisi mahdollisuuden läpiajoliikenteelle, mutta ei ole olisi kuitenkaan millään tavalla houkutteleva "valtaväyläksi" ollessa mutkikas. Sen sijaan Suopurontien jatke olisi liian suora ja nopea reitti oikaista Saksanväylälle tai toisin päin ja näin tiestä tulisi helposti "valtaväylä". Liikennemäärät tulisivat näin ollen olemaan liikaa asuinalueen läpiajoliikenteeksi. Lisääntyvä liikenne ja sen myötä lisääntyvät kaahailut pientaloalueella olisivat todellinen riski alueen lasten turvallisuudelle. Suopurontien ylitys kuuluu monen alueen pienen ja vähän suuremman koululaisen koulumatkaan. (Kuva 1.)



Kuva 1. Jukoansuoran jatke ja kiertoliittymä sekä läpiajoliikenne reitti Tuusulantielle Keravan rajalle.

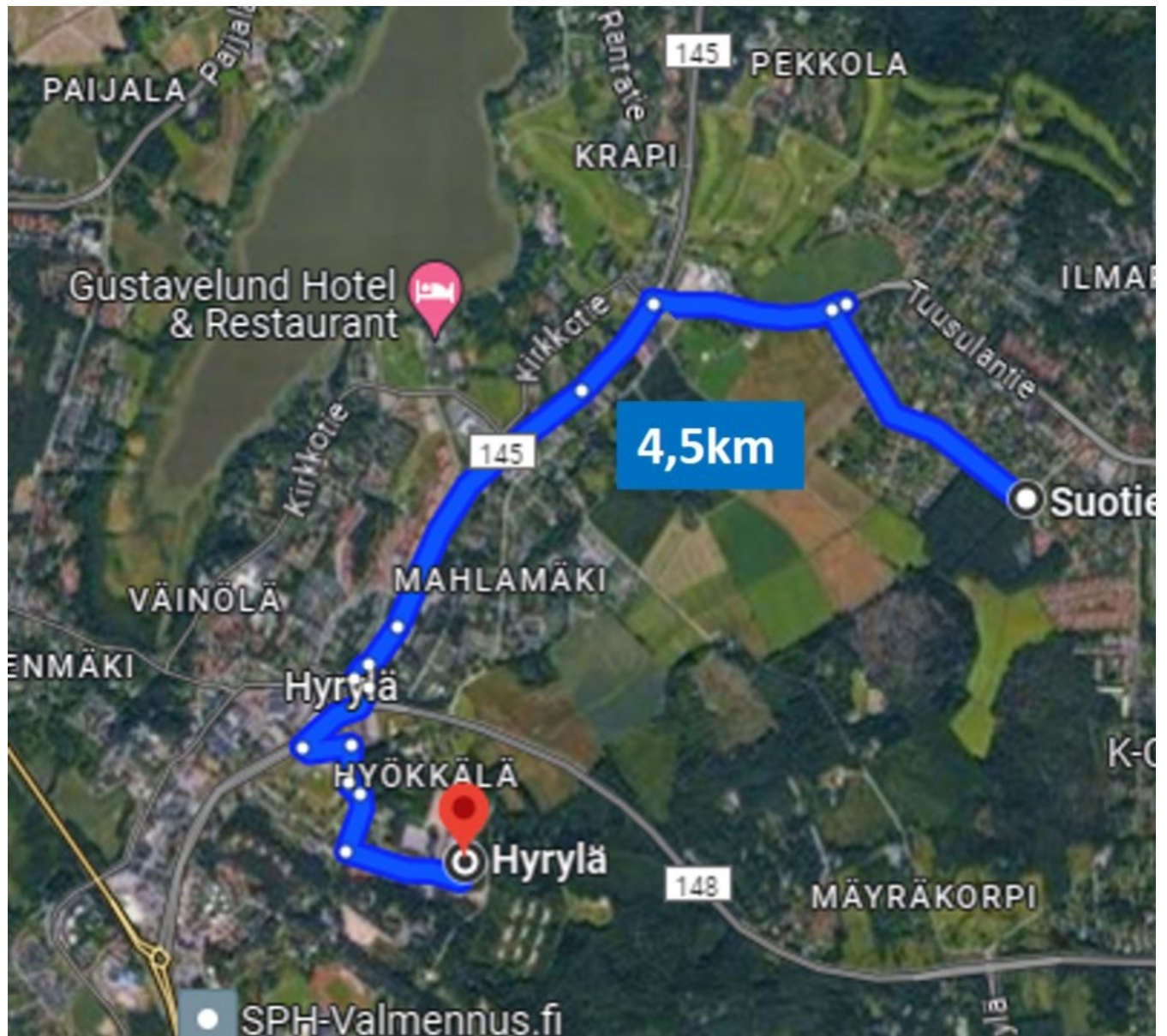
Jukolantiellä kulkee myös Helsingin seudun liikenteen (HSL) bussilinja ja Jukolantiellä on myös pääte pysäkki Mattilanpuisto. Mikäli yhteys Saksanväylälle toteutettaisiin Jukolansuoran jatkeena, olisi luontevaa siirtää tuo Mattilanpuiston pysäkki Jukolantien ja Jukolansuoran risteykseen ja siitä bussilinja kulkisi Jukolansuoraa Saksanväylälle ja sitä kautta Tuusulan keskukseen ja tulevaisuudessa Rykmentinpuistoon.

Tuusulan keskuksessa on paljon laadukkaita ja monipuolisia palveluita, jotka olisi toivottavaa saada lähemmäs Mattilan alueen uudistuessa ja tiivistyessä. Kunta haluaa kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista. Ilmastoteko on vähentää yksityisautoilua tulevaisuuden Tuusulassa. Laadukkaat kevyenliikenteen reitit ovat kestävä tulevaisuutta ja ratkaisu vähentää yksityisautoilua.

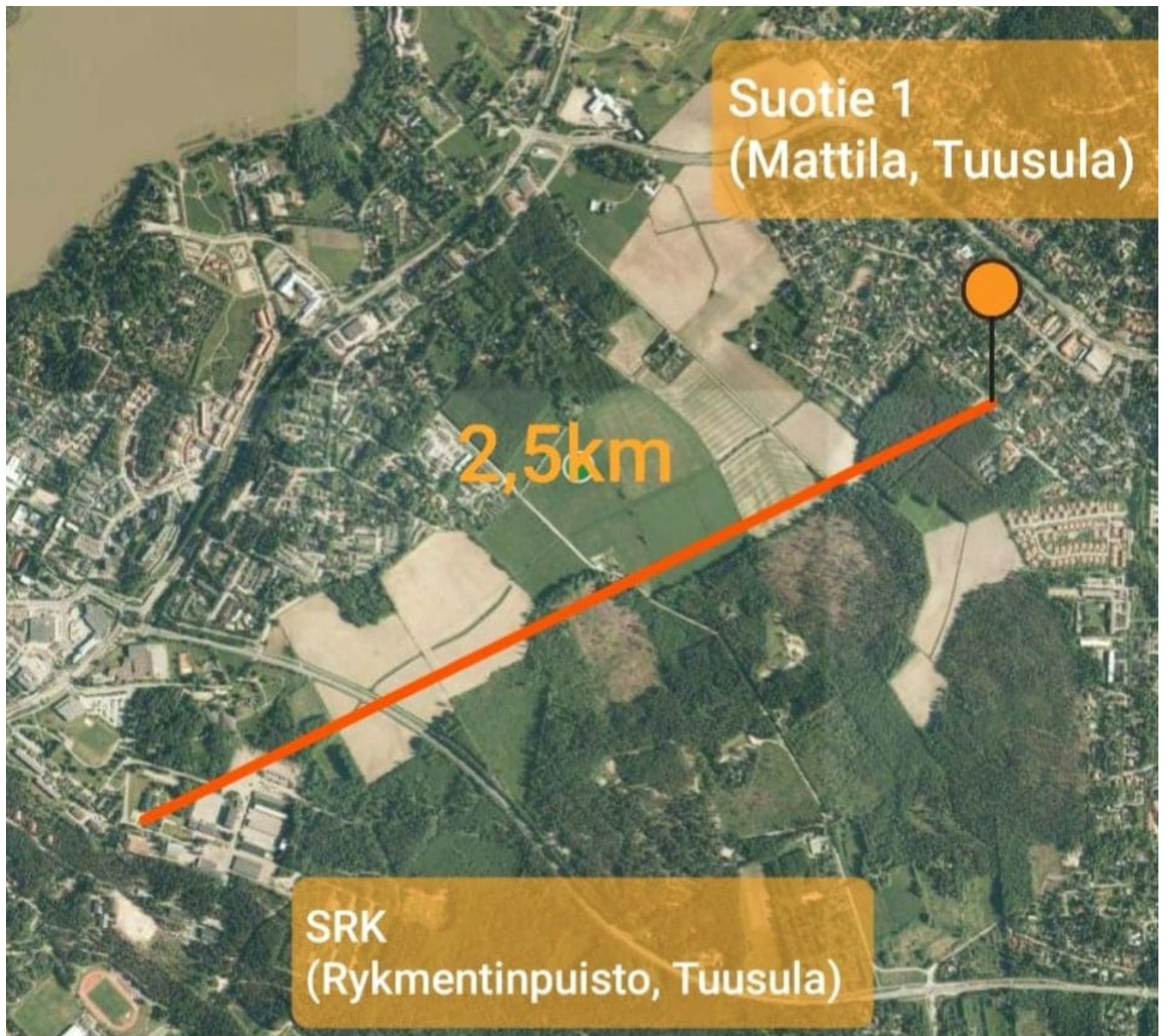
Suora, nopea ja laadukas kevyenliikenteen väylä Suorpurontien jatkeena olisi taloudellisesti kannattava, viherympäristöä säästävä ja turvallinen reitti alueen asukkaille kunnan keskuksen palveluiden pariin. Lähitulevaisuutta ja realismia on, että kevyenliikenteen yhteys tarvitaan Mattilasta Rykmentinpuistoon asti mahdollisimman nopeasti. Mattilasta tulee kulkemaan uuteen Rykmentinpuiston kampukseen kouluvuoden 2025 alkaessa paljon koululaisia ja kevyenliikenteenyhteys Mattilasta Tuusulan keskusta ei ole tällä hetkellä 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 laatukäytävä – MATTILAN BAANA. Kevyenliikenteenväylä kulkisi Suopurontien päästä metsän läpi Puustellinmetsän ja Rykmentinpuiston kautta aina urheilukeskukseen asti. MATTILAN BAANA vähentäisi liikkumisen eriarvoisuutta helpottamalla lasten, nuorten ja vanhusten omatoimista liikkumista esteettömällä ja turvallisella väylällä. Se olisi nopea, turvallinen ja lyhyempi pyöräilyreitti Mattilasta Tuusulan keskukseen. Baanan myötä Tuusulan keskuksen palvelut ja ennen kaikkea tuleva Rykmentinpuiston kampus olisivat helposti saavutettavissa myös mattilalaisille. Koululaisten koulumatka Rykmentinpuiston kampukselle lyhenisi baanan myötä puoleen.

MATTILAN BAANAN myötä Suopurontien jatkeena alkava metsäalue säilyisi tärkeänä viheralueena kuntalaisille. Baanaa ympäröivä metsä tulisi samalla kunnostettua puistomaiseksi ulkoilualueeksi ja näin kehitettyä asukkaiden virkistyskäyttöön. (Kuva 1 ja 2.)



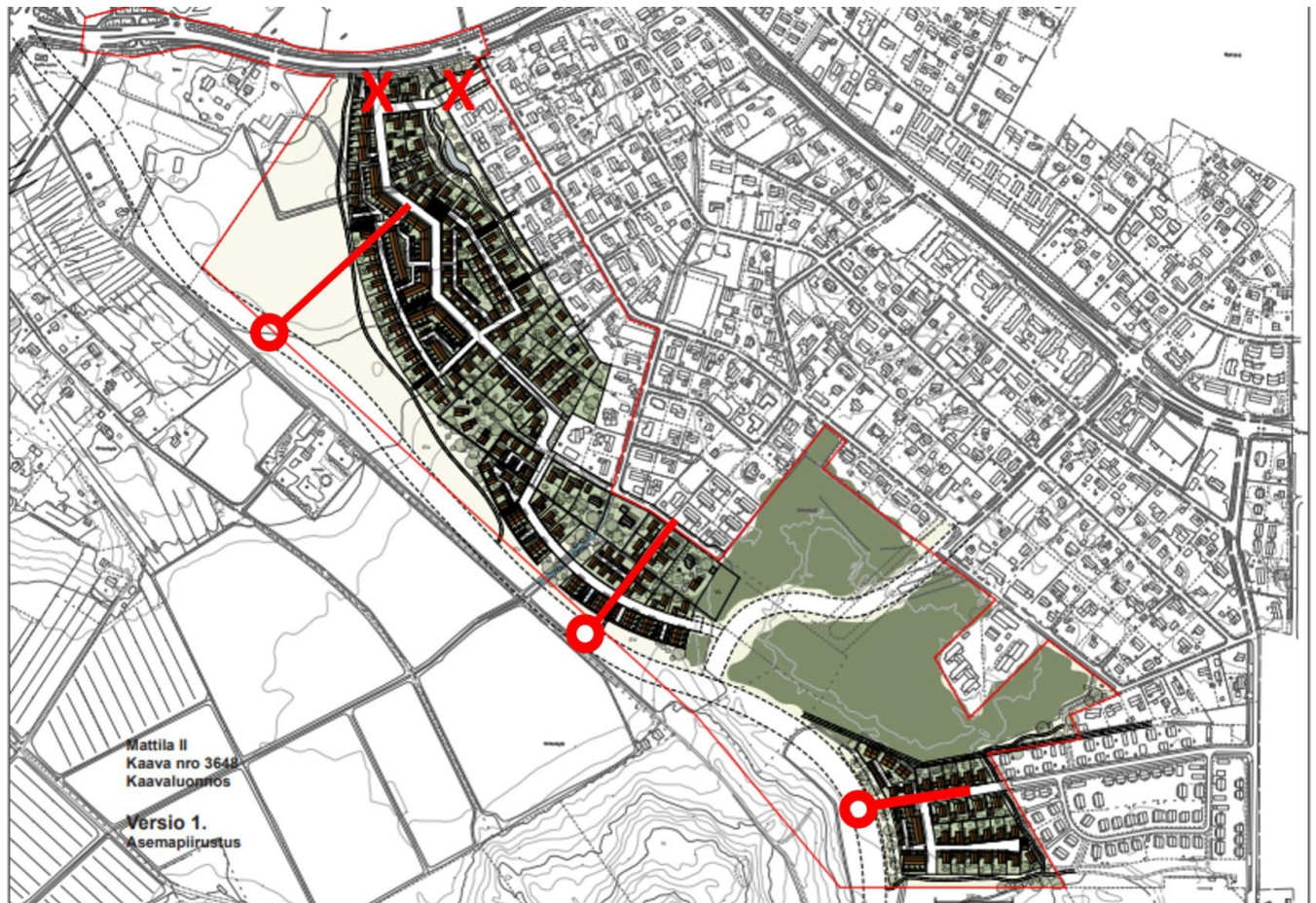
Kuva 1. Nykyinen pyöräilyreitti kilometreinä Suopurontien päästä Mattilasta Rykmentinpuistoon.



Kuva 2. MATTILANBAANA kilometreinä Suopurontien päästä Mattilasta Rykmentinpuistoon.

Toivomme, että Saksanväylän tarkoitus on vain ja ainoastaan palvella tuusulalaisia ja tässä kohtaa erityisesti tulevan Mattila II asuinalueen sekä muiden myöhemmin väylän varteen rakentuvien asuinalueiden asukkaita. Tällöin toteutetaan Tuusulan kuntastrategian päätavoitettu ”Tuusulassa on hyvä elää”. Saksanväylä tulisi rakentaa valmiiksi aina Jukolansuoran jatkeeseen asti ennen Mattila II asuinalueen rakentamista. Tämä mahdollistaisi sen, että Mattila II asuinalueen rakentaminen voitaisiin toteuttaa pelkästään uuden väylän kautta ja vanha Mattila säästyisi rakennusliikenteen kuormitukselta.

Saksanväylä tulisi toteuttaa katumaisena enintään 40km/h nopeusrajoituksella ja väylältä tulisi olla liittymiä sen varteen rakentuville uusille asuinalueille. Paras vaihtoehto tähän olisi kiertoliittymät Jukolansuoran ja Saksanväylän risteykseen sekä Mattila II asuinalueen keskivaiheille ja toiseen päähän. Kulku Mattila II -asuinalueelle ohjattaisiin siten kiertoliittymien kautta ja siten Mattila II -asuinalueen kokoojakadun ei tarvitsisi liittyä Tuusulantiehen. (Kuva 3.)



Kuva 3. Kiertoliittymät Mattila II -asuinalueelle Saksanväylältä sekä ehdotus autoliikenteen katkaisemisesta Tuusulantielle.

Tuusulan pitää kasvaa ja kehittyä, mutta kestävästi ja katse tulevaisuudessa, jossa kuntalaisten on hyvä elää ja olla. Kuntalaisten viihtyvyys on kaiken perusta. Saksanväylän kaavaa valmistellaan rinnakkain Mattila II -asemakaavan kanssa ja siksi onkin erittäin tärkeää kaava suunnittelussa muistaa millainen, on meidän Mattila ja miksi Mattilassa halutaan asua. Miksi sitten? Vaikkapa siksi, että täällä on lasten turvallista kasvaa, luonto on lähellä ja täällä ei ole autoliikenteen aiheuttamaa ruuhkaa.

Mielipide 27. 3.1.2024

Saksanväylän tarkoituksena on keventää Hyrylän läpikulkuliikennettä. Väylästä tulee Tuusulan kunnan rakentama ja ylläpitämä katu. Väylälle on suunniteltu 60 km/h nopeusrajoitus. Väylä ei saa palvella ainoastaan Järvenpään suuntautuvaa liikennettä VAAN VÄYLÄLTÄ TULEE OLLA LIITTYMIÄ SEN VARTEEN RAKENTUVILLE UUSILLE ASUINALUEILLE. Nopeusrajoitus tulisi olla korkeintaan 50 km/ h. Nopeutta voidaan rajoittaa lisäksi kiertoliittymillä ja kavennuksilla sekä rakentamalla lisäkaistoja liittymissä vaikeuttamatta liikenteen sujuvuutta.

Mattila II on ensimmäinen uusi asuinalue joka rakennetaan Saksanväylään liittyvänä ja sen KOKOOJAKADUN TULEE LIITTYÄ TUUSULANTIEN SIJAAN SAKSANVÄYLÄLLE. Mattila II :ssa suunniteltu Saksanväylää kohti suuntautuva tonttikatua tulisi leventää ja jatkaa Saksanväylälle ja sulkea Mattila II kokoojakatu Tuusulantien päästä.

Nykyiset suunnitelmat lähtevät siitä, että Mattila II kokoojakatu liittyisi Tuusulantielle Tuusulanjärven kampuksen kohdalla. Koulu on tarkoitettu 450 oppilaalle ja päiväkotiki 180

lapselle. Oppilaista on ruotsin kielisiä muualta Tuusulasta ja ympäristökunnista, joista useat tuodaan taksilla tai omalla autolla kouluun. Päiväkodin lapsista suurin osa tuodaan töihin mennessä omalla autolla päiväkotiin. Kampuksen liityntäpaikoitus on näyttää jo rakennusvaiheessa alimitoitettua. Viimeistään silloin kun Mattila II on rakennettu täyteen, tulee kampuksen liittymä, kokoojakadun ja Tuusulantien liikenne yhdessä muodostamaan liikenteellisen sumpun, kun siihen vielä lisätään nykyisen Mattilan alueen liikenne.

Mattila II :sen kokoojakadun ja Tuusulantien risteykseen on suunniteltu liikennevalot. Liikennevalot tulevat alentamaan ja myös lisäämään ajonopeuksia Tuusulantiellä. Tie kampukselta Keravalle päin on loivaa alamäkeä joka jo nykyisin aiheuttaa paljon ylinopeuksia. " Vanhoihin vihreisiin" rientävät tulevat lisäksi vaarantamaan Tuusulantietä ylittävät Suotien kohdalla. Tämä koskee erityisesti arvaamattomia pieniä koululaisia. Täällä näkee usein " läheltä piti " tilanteita.

Tuusulantien ylitys on nykyäänkin turvaton koululaisille. Kun siihen vielä lisätään Mattilan II liikenne se tulee vielä turvattommaksi. KULKU MATTILA II ASUINALUEELLE TULEE OHJATA SAKSANVÄYLÄN KAUTTA, esimerkiksi kiertoliittymällä. Lähiseudulta, Hyrylästä ja Järvenpäästä löytyy useita esimerkkejä miten kiertoliittymiä on rakennettu lähekkäin. Koska Saksanväylä tullaan joka tapauksessa rakentamaan, se TULEE RAKENTAA JO VALMIIKSI MAHLAMÄENTIELTÄ JUKOLANSUORALLE ENNEN MATTILA II ASUINALUEEN RAKENTAMISTA.. Silloin se palvelisi valmiiksi Mattila II rakentamista ja palvelisi paremmin myös Tuusulantien turvallisuutta.

Mielipide 28. 3.1.2024

Vastustan kunnan asukkaana ja veronmaksajana yhteisten varojemme käyttöä tähän Saksanväylän eli "Tuusulan ohitustien" suunnitteluun ja toteutukseen. Hanke on tarpeeton ja kallis, joten siitä on jo Suomen valtiokin vetäytynyt.

Tuusulan kunnan veronmaksajilta kerättyä rahaa kuuluu käyttää palveluiden ja ympäristön kehittämiseen Tuusulan asukkaiden edun perusteella. Tämä Saksanväylän suunnitelma pyrkii repimään ainutlaatuisia perinteistä kulttuurimaisemaamme, joka meille useimmille on juuri syynä asua Tuusulassa.

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 verovaroja ei uuden vaihtoehdon rakentamiseen saa tuhlaata.

Julkisen liikenteen palveluiden parantaminen tuusulalaisten tarpeiden perusteella on hyödyllisempää ja monin verroin halvempaa kuin tällaisen suuren hankkeen toteutus.

Mielipide 29. 3.1.2024

Tämä nyt kaavoitettu metsä- ja peltoalue on monelle lähiympäristön ihmisille, kuten meille merkityksellisin syy asua juuri Tuusulassa ja juuri täällä. Se on paikka, jossa kokea luontoyhteyttä ja rauhaa. Se edistää hyvinvointia ja terveyttä. Se on meille jokapäiväinen paikka tavata toisiamme, liikkua ja rauhoittua.

Kävelin hiljattain tässä lähialueen keitaassa talvisessa maisemassa ja tapasin iäkkään rouvan, joka katseli pellolle ja kertoi tulevansa sinne Keravalta. "Tämä paikka on minulle paratiisi" hän sanoi. Minulla on ystäviä, jotka tulevat tänne Helsingistä ja kun kävelemme

metsässä, he päivittelevät, mikä ihana paikka tämä on. Tuusulanjärvi vieressä ja tällainen hiljainen maaseudun rauha suoraan ovelta.

Täältä keskeltä peltoa voi vielä hiljaisuudesta katsoa kauas kohti Hyrylää. Tällainen avaruuden kokemus on tutkitusti merkityksellinen mielen hyvinvoinnille. Metsässä voi tehdä rauhallisia retkiä koirien kanssa tai patikoida kuin olisi jossain muualla kuin lähellä kunnan keskustaa. Metsä ei ole suopohjainen kuten Tuomala vaan kuiva ja sallii luikkumisen käytännössä ympäri vuoden.

Sellainen kehitysusko, jossa kauneimmat ja omaleimaisimmat alueet kaavoitetaan ja rakennetaan jättäen väliin joitain viherkaistaleita, ovat jo aikaa sitten osoittautuneet tuhoisaksi harhaksi. Silti tätä tuhoamista jatketaan vastoin kaikkea sitä, mikä tiedetään luonnolle ja ihmiselle parhaaksi.

Mikäli tämäkin alue nyt tuhotaan ja meille asukkaille jää tästä rakkaasta paratiisistamme jäljelle vain miljoona kaunista valokuvaa ja muistot, se on varmasti tuho, jota tullaan tulevaisuudessa katumaan. Tällaista "työtä" voivat tehdä vain ihmiset, jotka eivät jostain syystä tällaisten alueiden korvaamatonta arvoa koko alueelle näe, eivät asukkaille eivätkä alueen vetovoimalle, jota tässä ajatellaan kasvatettavan. Nyt on nähty, miten suuri vetovoima Tuusulanjärvellä on, se tunnetaan jo laajalti paikkana, johon saavutaan nauttimaan luonnosta - ja samalla toisella kädellä tuhotaan kauneutta ja luonnonrauhaa aivan vieressä.

Perusteltua olisi kaikin tavoin pyrkiä kaavoituksella säilyttämään tämä luonto keskellä kylää.

Mielipide 30. 3.1.2024

ALueen suunnittelussa pitäisi huomata se, ettei Suopurontietä ole suunniteltu turvalliseksi läpiajoliikenteelle. Sellainen linjaus, jossa on kevyenliikenteenväylä molemmin puolin tietä löytyy Jukolansuoralta. Kaikki liikenne uusille tielinjauksille pitäisi ohjata sitä kautta.

OAS-vaiheen asukastilaisuuden dioissa näkyy Mattila II asemakaavaluonnos, jossa on valittu näytettäväksi vaihtoehto 2, jossa Multatielle on kaavoitettu enemmän asuntoja kuin luonnoksessa yksi. Vanhan elementtitehtaan alueelta kulkee paljon lapsia kouluun nimenomaan reittiä Multatie - Suotie. Multatielle suunniteltujen tonttien kulku pitäisi suunnitella pois Multatieltä uuden asuntoalueen puolelle/ Jukolansuoran kautta. Muutoin liikennemäärän kasvu Multatiellä ja ajo nimenomaan tuon kevyenliikenteen väylän yli (jota on vain toisella puolella tietä) lisääntyy vaarallisen paljon.

Suopurontien linjaus sopii kevyelle liikenteelle kohti Hyrylää, ei autotielle.

Toivottavasti suunnitelmissa on huomioitu riittävät alikulut kevyttä liikennettä varten.

Mielipide 31. 3.1.2024

Vastustan kunnan asukkaana ja veronmaksajana yhteisten varojemme käyttöä tähän Saksanväylän eli "Tuusulan ohitustien" suunnitteluun ja toteutukseen. Hanke on tarpeeton ja kallis, joten siitä on jo Suomen valtiokin vetäytynyt.

Tuusulan kunnan veronmaksajilta kerättyä rahaa kuuluu käyttää palveluiden ja ympäristön kehittämiseen Tuusulan asukkaiden edun perusteella. Tämä Saksanväylän suunnitelma pyrkii repimään ainutlaatuisia perinteistä kulttuurimaisemaamme, joka meille useimmille on juuri syynä asua Tuusulassa.

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

Julkisen liikenteen palveluiden parantaminen tuusulalaisten tarpeiden perusteella on hyödyllisempää ja monin verroin halvempaa kuin tällaisen turhan ylimitoitettun hankkeen toteutus.

Mielipide 32. 3.1.2024

Hei, alkuun huomauttaisin, että 3.10.2023 ei ole ollut asukaskävelyä (ilmoitettua) niinkuin näissä materiaaleissa esitettiin. Pidän hyvin surullisena sitä, että Mattilan metsien virkistysarvoa ei mielestäni tunnisteta, tunnusteta eikä myönnetä. On täysin selvää, että kun talojen lisäksi teitä menee ristiin rastiin, metsäkokemus muuttuu merkittävästi. Suopurontien jatke on viimeisin katastrofinen suunnitelma, joka tekee sen, että ns."etumetsä" palvelutalon vieressä on täysin entinen. Metsässä on tälläkin hetkellä valtavan hyvät kävelyreitit ja polut vaikka lunta on paljon, sillä käyttäjiä on paljon. Laitan kuvia liitetiedostoihin.

Liite 1



iite 2



Mielipide 33. 3.1.2024

En kannata Saksanväylää koska tämä on viimeinen virkistysalue Tuusulan Mattilan, ja Keravan Killan alueella ja tosi tärkeä ihmisten hyvinvoinnille. Onko Tuusulan kunnalla varaa pilata ihmisten henkireikä, päivittäinen ulkoilualue kaikkina vuodenaikoina? Jos

alueelle, pellolle rakennetaan tie, ei kauniista maisemista ole enää tietoakaan, eikä kauniista poluista ja hiihtoladuista. Lähimetsä ja kauniit pellot ovat niin tärkeitä kun kaikki paikat rakennetaan täyteen teitä ja rakennuksia. On tärkeä säilyttää lähimetsä jotta vapaa-ajalla voi virkistyä ja latautua. Alueelle ei kuulu suurten teiden melu ja siksi välttämätön virkistysalue niin tiheään rakennetun Keravan ja Hyrylän välissä. Valosaastettakaan ei ole nykyään mutta Saksanväylän kaava pilaa koko ympäristön valoineen ja meluineen. En tiedä teidän luontoselvityksistä mutta kauhistuttaa että meille asukkaille ihana lähiluonto kasveineen ja eläimineen on nyt pahasti uhattuna. Kaiken lisäksi pienen Mattilan metsän pirstominen Suopurontien jatkeella ja taloilla on turmiollista lähialueen asukkaille, metsä on syy elää ja asua täällä. Teitä on muutenkin tarpeeksi, miksi pitää päästä minuutti nopeammin jonnekin ja pilata kaunis asuinympäristö? Jukolansuorakin on tukossa ja alimitoitettu nykyiselle asuinalueelle ja aiheuttaa vaarallisia tilanteita päivittäin, varsinkin talvella, joten toivon että siitä ei tule läpikulkuväylä millekään asuinalueelle. Kaiken lisäksi pellot tulvivat sateella, joten eivät sovellu asuinkäyttöön. Sen sijaan virkistykseen nykyisin jäljellä olevat pienet metsät ja pellonreunojen polut ovat elintärkeitä. Jos ne pirstotaan, se on peruuttamatonta. Kaavasuunnitelmassa on mainittu Asukasyhdistyksen asukaskävely 3.10.2023? Missä sivulla/lehdessä on ilmoitettu kutsu kyseiseen tilaisuuteen? Täällä ulkoillaan, marjastetaan sienestetään, retkeillään ja pyöräillään ja hiihdetään ja tämä on saavutettavissa lähes kotiovilta, tätä aluetta ei voi korvata, ja jos tämä pilataan ei täällä ole enää hyvä elää ja virkistyä, miten Tuusulan kunnalla on varaa tuhota tämä viimeinen metsä- ja peltosaareke, kun se on elintärkeä kuntalaisille, asukkaille? Kaikkien tutkimusten mukaan metsä vähentää stressiä ja parantaa hyvinvointia, tällä seudulla asuvana tiedetään se ilman tutkimuksiakin. Tärkeintä on että metsä on lähellä.

LIITE



Vastine mielipiteisiin:

Vastineet mielipiteissä esitettyihin huomioihin ja kysymyksiin:

Miksi Saksanväylää suunnitellaan?

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

Miksi Tuusula rakentaa uutta?

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

Alueen suunnittelu kokonaisuutena

On tärkeää suunnitella ns. Koillis-Hyrylän liikenteen ratkaisut kokonaisuutena, jotta paloittain asemakaavoittuva alue muodostuu viihtyisäksi, turvallisiksi ja toimivaksi. Kaavatyön pohjaksi Tuusulan kunta on teettänyt laajan liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa ns. Koillis-Hyrylän alueelle, joka toimii kaavaluonnosvaiheessa luonnosvaihtoehtojen valmistelumateriaalina.

Saksanväylän suhde ylempiin kaavatasoihin ylikunnallisiin tavoitteisiin

Saksanväylän yhteystarve on esitetty Tuusulan kunnanvaltuuston hyväksymässä yleiskaavassa 2040.

Lisääkö Saksanväylä Järvenpääntien liikennettä?

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

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

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

Pelto- ja metsäalueiden virkistysarvot

Saksanväylän asemakaavatyön yhteydessä on tavoite kaavoittaa vain Saksanväylän vaatima tie- ja katukäytävä sekä siihen välittömästi linkittyviä katu - risteys ja - lähivirkistysalueita. Kaavatyön valmistelussa tullaan huomioimaan alueellisten virkistysreittien säilyttämisen ja vahvistamisen tarve sekä ekologisten yhteyksien säilyttäminen, korvaaminen ja vahvistaminen.

Voidaanko Saksanväylä korvata panostuksilla julkiseen liikenteeseen?

Saksanväylän valmistelumateriaalissa on esitetty alueellisia joukkoliikenteen ratkaisuja ns. Koillis-Hyrylään ja Saksanväylän rakentamisen lisäksi tavoitella on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Tuusulan alueella. Hyrylän keskustan liikennepaineen vähentäminen riittävästi panostamalla joukkoliikenteen laatuun ja sujuvuuteen ei näytä ennusteiden perusteella mahdolliselta.

Meluvaikutukset

Saksanväylän valmistelun yhteydessä on teetetty Saksanväylän pohjoisosan kattava meluselvitys, jossa asutusta ja tuleva Mattila II-kaava-alue sijaitsee mahdollisella melun vaikutusalueella. Selvityksen perusteella viitearvot ylittävä melu ei pääsääntöisesti yllä Saksanväylää naapuroiville asutuille kiinteistöille. Mahdollisesti tarvittavat meluntorjuntarakenteet ja -keinot tullaan selvittämään tarkemmin kaavoituksen edetessä.

Vireillä olevat kaavatyöt, Mattila II ja Tuuskoto

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

Kuntien välinen yhteistyö

Saksanväylän asemakaavaluonnoksista pyydetään lausunnot naapurikunnilta Keravalta ja Järvenpäältä, jotka ovat myös kaavatyön osallisia.

Suopurontien jatke

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

Suopurontien jatke on sisällytetty nyt nähtävillä oleviin kaavaluonnoksiin, mutta jatkeen lopullinen kohtalo selviää kaavoituksen edetessä.

Suopurontien läpiajoliikenteen vaikutukset ympäristöön ja turvallisuuteen

Suopurontien katutila on riittävän leveä turvallisen ja toimivan kokoojakatumaisten ratkaisun toteuttamiseen. Katu voidaan ratkaista aiheuttamatta kohtuutonta haittaa katua rajaaville kiinteistöille ja riittävä ajorata, pientareet ja kevyen liikenteen väylä saadaan mahtumaan katukuiluun säilyttäen ympäröivien kiinteistöjen piha-alueet. Ei ole ilmennyt, että lisääntyvä liikenne vaurioittaisi Suopurontien varren nykyisiä ympäröiviä rakennuksia.

Miksi Suopurontieltä yhteys Saksanväylälle eikä Jukolansuoralta?

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

Multatien palvelukodit

Suopurontien jatkamisella ei ole merkittäviä vaikutuksia Multatien hoivakotikiinteistöihin. Kiinteistöt sijaitsevat niin kaukana kaavaluonnoksessa esitetystä Suopurontien jatkeen linjauksesta, että meluvaikutuksia ei alueelle kantaudu, eikä Suopurontien muutos lisää niin paljon autoliikennettä Multatiellä, että kadun turvallisuus vaarantuisi.

Suopurontien läpiajoliikenne Keravan suunnalta

Saksanväylän kaava-aineiston pohja-aineistona käytetyn Koillis-Hyrylän yleissuunnitelman tavoite oli löytää tapa toteuttaa Saksanväylä ja Suopurontien jatke minimoiden läpiajoliikenteen lisääntyminen Keravan suunnalta. Teetetyistä liikenne-ennusteista ilmenee, että Suopurontien läpiajoliikenteen salliminen lisää liikennettä Keravan suunnalta ja vähentää sitä Tuusulantiellä verrattuna skenaarioihin, joissa Suopurontietä ei jatketa. Keinoja läpiajoliikenteen hallitsemiseksi niin, että uuden liikenteen syntyminen minimoidaan tutkitaan kaavaprosessin edetessä. Pöydällä on yhä esimerkiksi vaihtoehto, että Suopurontien jatke varattaisiin vain joukkoliikennedyhteyden käyttöön.

Tuusulantien läpiajoliikenteen sulkeminen Tuusulanjärven kampuksen kohdalla

Tuusulanjärven kampuksen turvallisuus toistuu Saksanväylän osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annetuissa palautteissa. Palautteissa turvallisimmaksi vaihtoehdoksi nähtiin usein yleissuunnitelman risteysvaihtoehto VEC. Risteysvaihtoehtojen

jatkotarkastelussa ilmeni, että Tuusulantien uudelleenlinjaus olisi huonoin vaihtoehto Tuusulanjärven kampuksen saattoliikenteen kannalta ja tämä liikennejärjestely koettaisiin ongelmalliseksi. Lisäksi nykyiset alikulkuyhteydet koulun välittömässä ympäristössä nähdään riittäviksi ja heräsi myös huomio, että samanlaisen turvallisuusriskin myös uudelleenlinjattu Tuusulantie olisi etelään päin matkaaville koululaisille.

Saksanväylän rooli ohituskatuna

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

Liittymät Saksanväylälle ympäröiviltä alueilta

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

Risteysalueiden turvallisuus, hidasteet ja muut turvallisuutta lisäävät ratkaisut

Pienipiirteisemmät ratkaisut turvallisuuden ja toimivuuden lisäämiseksi ratkaistaan tarkemmissa katu- tai tiesuunnitelmissa. Asemakaavan tehtävä on varata riittävä tila toimivien liikenteen ratkaisujen suunnittelemiseksi ja toteuttamiseksi.

Koillis-Hyrylän rakentamisen ja Saksanväylän aikatauluttaminen

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

Kirkkotie

Saksanväylän valmisteluaineistossa on esitetty risteysvaihtoehto, jossa Kirkkotie suljettaisiin Tuusulantien ja Järvenpääntien risteyksestä. Tarkemman tarkastelun

tuloksena todettiin, että Kirkkotien sulkeminen ei ole realistinen vaihtoehto, joten tuo risteysvaihtoehto suljettiin pois.

Alueelliset kevyen liikenteen reitit

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

Asukkaiden tiedotus ja osallistaminen

Saksanväylän asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman alueen maanomistajia sekä naapureita on tiedotettu kaavatyon vireilletulosta kirjeitse. Kaavasta on ilmoitettu myös Tuusulan kunnan verkkosivuilla sekä paikallislehdessä. Kaava-aineisto on ollut nähtävillä myös Hyrylän kirjastossa sijaitsevassa TuusInfossa sen aukioloaikoina.

Saksanväylän osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta järjestettiin kaikille avoin asukastilaisuus 14.12.2023. Saksanväylän asemakaavan valmisteluaineistona toimivasta Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmasta järjestettiin kävely Mattila asukasyhdistyksen edustajien kanssa heidän pyynnöstään. Tämä on kirjattu kaavaan liittyviin asiakirjoihin.

Alueen yksityiset maanomistajat

Kaava-alue on pääsääntöisesti asemakaavoittamaton ja Tuusulan kunnanvaltuuston hyväksymässä Tuusula 2040-yleiskaavassa Saksanväylän linjaus osoitetaan viitteellisenä yhteystarpeena, eli aivan tarkkaa linjausta ei ole vielä lyöty lukkoon millään kaavatasolla. Saksanväylän linjaukseksi on ollut vuosien ja vuosikymmenien varrella lukuisia erilaisia suunnitelmia. Saksanväylän asemakaavoittamattomalle alueelle ei ole myönnetty uusia suunnittelutarveratkaisuja epävarman kaavatilanteen vuoksi.

Yksityisiin maanomistajiin tullaan olemaan yhteydessä ja heidän kanssaan tullaan sopimaan tarvittaessa maankäytösopimus. Tavoitteena on löytää kaavaratkaisu, jossa katualueita tarvitsee sijoittaa mahdollisimman vähän nykyisten rakennettujen yksityisomisteisten kiinteistöjen alueelle ottaen samalla huomioon liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden sekä maisemakuvan vaatimukset.

Asukastilaisuus 14.12.2023

Asukastilaisuudessa keskustelut ja kommentit kohdistuivat etenkin Suopurontien jatkamiseen, jota pääsääntöisesti vastustettiin, meluvaikutusten, turvattomuuden ja maaperän vuoksi. Lisäksi virkistysalueiden ja luonnon vähentyminen sekä Tuusulanjärven kampuksen turvallisuus ja Suotien linjauksen kohtalo puhututtivat.