

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Aika 09.01.2019, klo 17:00 - 18:46

Paikka Valtuustosali

Käsitellyt asiat

- § 1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**
- § 2 Pöytäkirjan tarkastus**
- § 3 Kuntakehityslautakunnan kokouksiin osallistuvat viranhaltijat vuonna 2019**
- § 4 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 - luonnos, lausunto**
- § 5 Rykmentinpuisto, Kirkonmäki, asemakaava ja asemakaavan muutos**
- § 6 Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus**
- § 7 Ilmoitusasiat**
- § 8 Muut asiat**

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Saapuvilla olleet jäsenet

Mika Mäki-Kuhna, puheenjohtaja
Liisa Sorri, 1. varapuheenjohtaja
Jari Anttalainen
Klaus Koivunen
Päivö Kuusisto
Tiia Kaukolampi
Vesa Lundberg, varajäsen
Antti Vaittinen, varajäsen
Kati Lepojärvi, varajäsen
Kirsti Ruislehto, varajäsen
Lars Winqvist, varajäsen
Pasi Huuhtanen, varajäsen
Pirjo Maula, varajäsen

Muut saapuvilla olleet

Arto Lindberg, pormestari
Jussi Salonen, apulaispormestari, saapui 17:42
Jesse Ojalehto, nuorisovaltuuston edustaja
Aatos Kärki, nuorisovaltuuston edustaja
Pia Sjöroos, kaavoituspäällikkö
Päivi Hämäläinen, maankäyttöpäällikkö
Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja, esittelijä
Asko Honkanen, kuntasuunnittelupäällikkö
Henna Lindström, yleiskaavasunnittelija, sihteeri
Jukka-Matti Laakso, liikenneinsinööri
Jouni Määttä, asemakaava-arkkitehti

Poissa

Jari Raita
Johanna Sipiläinen
Jorma Soini
Jouko Riola
Kirsi Viitanen
Margita Winqvist
Ulla Palomäki

Allekirjoitukset

Mika Mäki-Kuhna
Puheenjohtaja

Henna Lindström
Sihteeri

Pöytäkirjan tarkastus

Pöytäkirja on tarkastettu ja hyväksytty

11.01.2019

13.01.2019

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Jari Anttalainen

Tiia Kaukolampi

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Julkaistu nähtäväksi yleisessä tietoverkossa 14.1.2019

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 1

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todetaan läsnäolijat.

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

Kokous todetaan laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 2

Pöytäkirjan tarkastus

Kahden pöytäkirjan tarkastajan valinta.

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

Valitaan tämän kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi jäsenet

- Jari Anttalainen ja Tiia Kaukolampi

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 3

Kuntakehityslautakunnan kokouksiin osallistuvat viranhaltijat vuonna 2019

TUUDno-2018-1709

Valmistelija / lisätiedot:

Benita Salminen, kaavoitussihteeri

Hallintosäännön 113 §:n mukaan toimielinten jäsenten ja esittelijän lisäksi kuntakehityslautakunnan kokouksessa pormestarilla, apulaispormestareilla ja kansliapäälliköllä on läsnäolo- ja puheoikeus. Toimielin päättää muiden henkilöiden läsnäolo- ja puheoikeudesta. Nuorisovaltuusto voi nimetä lautakuntien kokouksiin edustajansa, jolla on läsnäolo- ja puheoikeus. Nuorisovaltuuston edustajalla ei kuitenkaan ole läsnäolo-oikeutta lautakuntien erikseen rajaamissa asioissa. Toimielimen esittelijä tai puheenjohtaja voi päättää asiantuntijan kuulemisesta yksittäisessä asiassa. Asiantuntija voi olla läsnä kokouksessa asiasta käytävän keskustelun päättämiseen saakka.

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohdaja

Kuntakehityslautakunta päättää, että

- viranhaltijoista ja työntekijöistä kuntakehityslautakunnan kokouksiin vakituisesti osallistuvat esittelijöiden ja pöytäkirjanpitäjän lisäksi asiantuntijoina ne viranhaltijat, jotka ovat valmistelleet kokouksessa esille tulevia asioita tai toimineet valmistelussa asiantuntijoina
- nuorisovaltuuston edustajilla on kuntakehityslautakunnan kokouksissa läsnäolo- ja puheoikeus
- esittelijöillä ja kuntakehityslautakunnan puheenjohtajalla on oikeus kutsua kokouksiin asiantuntijoita yksittäisessä asiassa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kuntakehityslautakunta, § 134, 12.12.2018

Kuntakehityslautakunta, § 4, 09.01.2019

§ 4

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2019 -luonnos, lausunto

TUUDno-2017-808

Kuntakehityslautakunta, 12.12.2018, § 134

Valmistelijat / lisätiedot:

Henna Lindström, yleiskaavasunnittelija, henna.lindstrom@tuusula.fi

Luonnos Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo) MAL 2019 -suunnitelmasta on valmistunut. MAL 2019 on maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista. Arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. Liikenteen CO₂-päästövähennystavoite (50 %) saavutetaan, kun kaikki

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Tehokkain yksittäinen keino vähentää moottoriajoneuvoliikennesuoritetta ja sen aiheuttamia päästöjä on tiemaksu eli ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, joka sisältyy MAL 2019 – suunnitelmaan. Myös sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu on merkittävä keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä.

Suunnitelmassa tarkastellaan myös pidemmän aikavälin kehitystä vuodesta 2030 eteenpäin, vuoteen 2050. MAL 2019 –suunnitelman maankäytön tavoitevuosi on 2050. Näin kauas ulottuva suunnittelu on kuitenkin epävarmempaa ja epätarkempaa. Maankäyttö perustuu vuoden 2030 jälkeenkin vahvasti nykyrakenteeseen – ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja asemanseuduille. Kasvu edellyttäneen myös uusia avauksia, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös. Liikenteen ja asumisen toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin vuoteen 2030 asti, mutta varaudutaan myös tätä pidempään ajanjaksoon. MAL 2019 –suunnitelman tavoitteena vuodesta 2030 eteenpäin on mm. että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

MAL 2019 –suunnitelmaluonnos Tuusulan osalta

Maankäyttö

MAL-suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille on tavoitteena sijoittaa vähintään 90 % seudun asuntotuotannosta. Vyöhykkeet perustuvat olemassa olevaa rakennetta täydentäviin, saavutettavuudeltaan hyviin alueisiin. Tuusulassa ensisijaista kehittämisvyöhykettä on osoitettu Hyrylässä Tuusulanväylä – Järvenpääntie – Tuusulantien ympäristöön. Alue pitää sisällään Riihikallion, Lahelanpellon, kirkonkylä / Mikkola –alueen. Jokelaan on osoitettu asemanympäristö sisältäen Kartanon alueet, Peltokaaren, Lepolan ja Kolsan. Kellokoskelle on merkitty keskusta-alue. Ristikytöön on merkitty uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke.

Asemakaavatarve asuntotuotannolle on 41 580 k-m² vuosittain. Kuluvalle sopimuskaudella 2016–2019 asemakaavavelvoite on ollut 106 500 k-m² vuosittain. Asemakaavavarannon puutteen vuoksi on kuluvalle kaudella suuri kaavavelvoite. Asumisen kaavavarantoa on saatu hyvin kasvatettua ja kaavatarve onkin laskenut aikaisemmalle, muiden Kuuma-kuntien kanssa yhteiselle tasolle.

Asuminen

Asuntotuotantotavoite on 462 asuntoa vuodessa, joista kohtuuhintaista 92. Kokonaisuudessaan vuosina 2020 – 2023 tavoite on toteuttaa 1 848 asuntoa, joista kohtuuhintaista 370. Kunta on itse ilmoittanut asuntorakentamisen ennusteen 2018 – 2029. Kuluvalle sopimuskaudella asuntotuotantotavoite on ollut 420 asuntoa vuosittain.

Liikenne

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennehankkeet vuoteen 2030. Tuusulan osalta Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyyhteytenä on osoitettu Järvenpää – kantatie 45

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

(Hämeentie) –yhteys, lisäksi Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvalmiutta edistetään. Suunnitelmassa on myös pääradan 1. ja 2. vaiheet. Lisäksi investointihankkeina on esitetty mm. liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA), pyöräliikenteen pääverkko, pääväylien liikenteenhallinta, liityntäpysäköinti ja meluntorjunta.

Joukkoliikenteen runkoverkon vuoden 2030 kartassa Tuusulan osalta korostuvat pääradan ja oikoradan käytävät. Linja-autoliikenteen osalta Tuusulanväylä (kt 45) – Järvenpääntie (mt 145) – Tuusulantie (mt 11610, yhteys Keravalle) on osoitettu ”muu tärkeä seudullinen yhteys” –merkinnällä kuten myös Järvenpääntie (mt 145) – Järvenpään keskusta – Pohjoisväylä/Vanha valtatie (mt 1456, yhteys Mäntsälään) (suunnitelmaluonnoksen kuva 15, s.31.). Kehysalueen keskeisiä seudullisia joukkoliikennedyhteyksiä 2030 kuvaavassa kartassa Hyrylä on osoitettu isona keskuksena / vaihtopisteenä, josta yhteys Helsinkiin kt 45 käytävässä toteutetaan ensisijaisesti liityntänä Kehäradan asemille (kuva 16). Jokelaan on merkitty tarve lisätä maantasopysäköintiä aseman yhteyteen (kuva 17).

Seudullisina pyöräliikenteen yhteyksinä on osoitettu mm. Tuusulan taajamien välisten maantienyhteyksien pyörätiet – joista Jokelantien-Eriksnäsintien pyörätietä ei vielä ole toteutettu, yhteydet Hyrylän ja Järvenpään suunnasta Keravalle, yhteys Hyrylästä Nurmijärven kirkonkylälle ja reitti Tuusulanjärven ympäri (kuva 20).

Liikennehankkeina vuoden 2030 jälkeen ovat mm. lentorata ja uudet asemat pääradalla (Ristikytö) maankäytön edellytysten täytyessä.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty seuraava Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen kehittämisspolku:

- Järvenpää - Kantatie 45 –yhteys, toteutus ennen vuotta 2030
- Kehä IV (mt 152)-pohjoinen linjaus, toteutus välille kt45-vt3 vuoden 2030 jälkeen, mutta suunnitteluvalmiuden edistäminen ennen vuotta 2030 ja toteutus vaiheittain maankäytön ja rahoituksen edellytysten täytyessä
- Varautuminen itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen (pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)

Aineisto löytyy HSL:n verkkosivuilta osoitteesta <https://www.hsl.fi/mal/mal-2019>. Aineisto sisältää MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen, toimenpidekortit ja vaikutusten arviointiselostuksen luonnoksen. Sivuilla on myös kalvosarja ja linkki karttasovellukseen.

Lisätietoja:

liikenne Jukka-Matti Laakso p. 040 314 3569 , asuminen Outi Hämäläinen p. 040 314 3030, maankäyttö Henna Lindström p. 040 314 3513

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohdaja

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

- antaa MAL 2019 - suunnitelmaluonnoksesta seuraavan lausunnon:

Tuusulan lausunto MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksesta

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Lausuntopyynnössä on pyydetty ottamaan kantaa erityisesti alla oleviin kysymyksiin. KUUMA on (14.11.2018) on lausunut MAL-suunnitelmasta koko KUUMA-seudun osalta. Tuusulan kunta lausuu suunnitelmasta oman kuntansa näkökulmasta:

1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitettun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?

MAL-suunnitelman valmistelu yhtenä dokumenttina on aikaisempia kolmea suunnitelmaa (maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma) selkeämpi kokonaisuus. Maankäyttö, asuminen ja liikenne liittyvät saumattomasti toisiinsa, jolloin niiden käsitteleminen samassa suunnitelmassa on luontevaa. Näin saadaan muodostettua selkeämmin hahmotettava kokonaisnäkemys seudun kehittymisestä.

Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen, mutta liikenteen osalta, mm. tiemaksujen sisältyessä suunnitelmaan, suunnitelma herättää epävarmuutta suunnitelman kuntakohtaisten tai seutua koskevien vaikutusten osalta.

Suunnitelmassa esitetään kattavasti keinoja tavoitteiden täyttämiseksi. Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoon siitä, että suunnitelmassa pitäisi nostaa kuitenkin vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet unohtamatta kuitenkaan muiden toimenpiteiden edistämistä.

1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?

Suunnitelman vaikutusarvioinnin perusteella suunnitelma mahdollistaa suurelta osin sille asetettujen tavoitteiden ja tavoitetasojen saavuttamisen.

Haasteena on se, että tavoitteiden saavuttaminen on osin riippuvainen toisistaan. Merkittävässä roolissa ovat valtion suora tuki ja tukitoimet sekä seudun asukkaiden, yritysten ja seudulla liikkuvien valinnat, halu ja kyky toimia kuntien ja kaupunkien tavoitteiden mukaisesti.

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta. Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että tämä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen.

1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

Suunnitelma sisältää runsaan joukon toimenpiteitä, jotka suunnitelman valmistelun perusteella ovat MAL-kokonaisuuden kehittämisen kannalta strategisesti tärkeimpiä.

Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että pidetään hyvänä uuden maankäytön sijoittamista kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Tuusulan kunta näkee KUUMA-kuntien tapaan, että infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestävänsä kehittämisen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra-avustuksilla on merkitystä keskusten kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä.

Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttään tukeutuvaa Focus –aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152) toteutusta. Kunta pitää tärkeänä, että tieliikenneverkkoa kehitettäessä jo jaksolla ennen vuotta 2030 Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaihteittain toteutettua.

Tuusulassa Hyrylän keskusta-alue kaksin puolin mt 145:tä (Tuusulanväylä) nykyisen keskustan ja Rykmentinpuiston osalta ovat maankäytön ensisijaisia alueita, joille kohdentuu merkittävä osa kunnan alueen asuntotuotannosta vuoteen 2030 mennessä. Ottaen huomioon keskusta-alueen halki kulkevan maantien 145 nykyinen kuormitus, siitä aiheutuvat haitat sekä väylää ja sen lähialuetta koskevat tulevaisuuden suunnitelmat ja niiden vaikutukset, kunta ei tule jättämään Hyrylän itäisen ohikulkutien kokonaisuutta pois Hyrylän ja Keravan välisen alueen maankäytön ja väyläverkon kehittämissuunnitelmistaan. Kehittyvän keskusta-alueen ohittava väylä tulee olemaan edellytys alueen mm. liikenneverkon toimivuudelle, taajamaytimen sekä Koillis-Hyrylän alueen kehittämiseksi. Kunta katsoo, että ohikulkutien puuttuvan osuuden tulee edelleen olla yksi seudun tulevista ajoneuvoliikenteen hankkeista.

Suunnitelmassa on tunnistettu Lentorata vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään. Tuusulan kunta katsoo, että kehysalueelta Helsingin niemelle johtavan väylästä liikennöinnin hidastuessa ja liikkujien määrän noustessa, Lentoradan hyödyntäminen nopeana taajamajunakäytävänä tulee olemaan perusteltua ja tarpeellista. Vähäisenkin paikallisliikenteen mahdollistaminen ja aseman sijoittaminen Hyrylän taajama-alueelle antaa mahdollisuuden tehostaa maankäyttöä merkittävästi, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja Tuusulan näkemyksen mukaan vuoden 2040 jälkeen taajamarakennetta.

Strategiaa tukevaksi toimenpiteeksi suunnitelmassa esitetään seudullista tieliikenteen hinnoittelua, jonka suunnittelun ja arvioinnin käynnistämiseen sekä tarvittavien lainsäädännön muutosten valmisteluun ja toteuttamiseen suunnitelmalla haetaan hyväksyntää. Tuusulan kunta katsoo, että tiemaksujen käyttöön ottamisen edellytykset voidaan selvittää ja tämän jälkeen tuoda päätettäväksi toimenpiteen jatko sekä mahdollisten kokeilujen aloittaminen.

Tuusulan kunta katsoo, että tieliikenteen hinnoittelu vaatii tuekseen lisäselvityksiä toteutustavasta sekä eri toteutustapavaihtoehtojen vaikutuksista ja niiden kohdentumisesta alueelle. Kunta edellyttää, että ennen tiemaksujärjestelmän käyttöönotosta päättämistä selvitetään tiemaksujärjestelmän vaikutukset seudun ja

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

kuntien keskinäiseen vetovoimaan. Lisäksi tulee suunnitella, selvittää ja kuvata tiemaksujärjestelmällä kerättyjen tuottojen kohdentuminen alueelle sekä periaatteet tuottojen jakautumisesta alueen sisällä. Yksityiskohtaisuus tulee olla sellaisella tasolla, ettei hinnoittelun käyttöönottoratkaisua tehtäessä jää tältä osin avoimia kysymyksiä. Myös ennen käyttöönottopäätöstä kunta edellyttää varmennettua valtion sitoutumista suunnitelmaluonnokseen kirjattuun periaatteeseen siitä, ettei ajoneuvoliikenteen hinnoittelu vähennä valtion rahoitusta seudun liikennejärjestelmään. Lisäksi päätöksentekovaihetta varten järjestelmän suunnittelussa on varmistettava, että tuottojen jakautuminen seudulla on tasapuolinen niin liikennejärjestelmän kuin kuntienkin kannalta.

2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?

Maankäytön osuudessa on huomioitu hyvin Tuusulan näkemys. Ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen aluerajaus on Tuusulan osalta onnistunut. Valtaosa uudisrakentamisesta sijoittuu MAL-suunnitelmassa esitetyille ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, mutta paikallista pientalotuotantoa rakentuu myös vyöhykkeen ulkopuolelle tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoon. MAL 2019-suunnitelmassa Tuusulan kunnalle esitetyt asuntotuotannon tavoitteet ovat yhteneväiset kunnan omien tavoitteiden kanssa (kokonaistuotanto 462 asuntoa, josta 92 valtion tukemaa kohtuuhintaista ARA-asuntoa vuodessa). Myös asemakaavatarve on Tuusulan osalta hyväksyttävä (keskimäärin 41 580 k-m² vuodessa), joka on muiden Kuuma-kuntien kanssa samalla tasolla.

2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?

Valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumiseksi on ensiarvoisen tärkeätä säilyttää käynnistysavustukset ja niiden riittävä määrä valtion tukimuotona. Muiden tukimuotojen ja niiden kehittämissesitysten osalta Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-seudun lausunnossa annettuihin näkemyksiin. Asuntotuotannon monipuolisuus aikaansaadaan talotyypeiltään, hallinta- ja rahoitusmuodoiltaan sekä huoneistokokojen suhteen erilaisilla ratkaisuilla.

2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?

Kunta on oman asuntokantansa osalta valmis kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti huolehtimaan vuokra-asuntojensa elinkaarikunnosta ja vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin. Vuokra-asuntojen monipuolista tarjontaa käytetään erilaisissa elämäntilanteissa olevien asukkaiden asunto-olojen kohentamiseen eriytymiskehitys eliminoiden. Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019-suunnitelmaan on tärkeää. Asunnottomuuden torjumiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi kunnassa huolehditaan ensisijaisesti riittävästä vuokra-asuntojen tuotannosta monipuolisissa asuinympäristöissä. Asumisen neuvontapalveluiden tarve on kasvussa ja panostukset asumisneuvontaan toimivat hyvinvointia lisäävänä keinona.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

Ajoneuvokannan uudistaminen energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi on suunnitelmassa todettu hyvin merkittäväksi toimenpiteeksi pyrittäessä kohti liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta. Ajoneuvokannan uudistumisen eteneminen jää pitkälti valtion tukitoimien ja vero-ohjauksen varaan. Kunnille on osoitettu energiainfran kehityksen ja tarpeiden huomioiminen rakentamisessa sekä vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön tuki katu ympäristössä. Toimijoille jaettujen tehtävien keskinäistä merkittävyyttä tulisi avata ja arvioida nyt kirjattua enemmän ja miettiä keinoja tuottaa seurantatietoa toimenpiteen toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Joukkoliikenteen matkalippujen hintojen alentamistavoite on kytketty tiemaksujärjestelmään. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamista suhteessa henkilöautoiluun tulee tavoitella laajalla keinovalikoimalla. Matkustamisen hinnoittelun kautta tavoiteltavaa houkuttelevuutta ei tule kytkeä suoraan tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon vaan matkalippujen hintojen alentamiseen tulee pyrkiä ensisijaisesti ja jatkuvasti muilla keinoilla. Asiassa pitää ottaa huomioon se, että tiemaksujärjestelmän käyttöönotto johtaa liikkumiskäyttäytymisen muuttumiseen ja tiemaksujen tuoton muutokseen mahdollista järjestelmän käyttöönottoa tai pilotointia seuraavina vuosina. Mahdollisen tiemaksujärjestelmän tuottoja tulee kuitenkin voida ohjata joukkoliikenteen lippujen hintojen laskemiseen, mikäli seudun kunnat niin päättävät.

Suunnitelmassa korostetaan seudun joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sen varaan rakentuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelun houkuttelevuuden kasvattamiseksi tulee keskittyä myös siihen, että joukkoliikenteen liityntäyhteyksien taso tukee runkoverkon palvelutasoa. Tämä tulee ottaa korostetusti huomioon mm. seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja sen jälkeisissä toimenpiteissä.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta Tuusulan kunta katsoo jalankulun- ja pyöräilyn väyläverkon kehittämisen olevan edelleen hyvin keskeinen tekijä kulkumuotojen osuuden kasvattamisessa alueellaan. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tukemiseksi tulee jatkuvasti toimia kohdistuen toimenpiteitä ja valistusta myös muille ajoneuvoliikenteen osapuolille. Kävelyn ja pyöräilyn ollessa keskeisessä roolissa kestävien kulkutapojen osuuden kasvutavoitteissa, suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomiota myös näiden kulkumuotojen ympärivuotisen roolin kasvattamiseen. Suunnitelmaluonnoksen kuvaa 20 tulisi ajantasaistaa. Mm. Järvenpään ja Kellokosken välinen pyörätieyhteys Pohjoisväylän käytävässä (mt 1465) on jo toteutettu.

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA-ohjelma) on Tuusulan kunnan kannalta hyvin keskeinen paikallisen liikennejärjestelmän kehittämistä tukeva toimenpide.

Tällä hetkellä Tuusulan kunta esittää KUHA-ohjelmaan seuraavat hankkeet:

- Mt 1421 Eriksnäsintie#Jokelantie, jalankulku- ja pyörätien puuttuvan osuuden (Järvenpää, Tuusula) toteuttaminen (rakentamissuunnitelma valmistumassa 2018).

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Kt 45 / Mt 145 (Tuusulanväylä), kiertoliittymän parantaminen sekä kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen liittymästä Koskenmäen liittymän suuntaan.
- Kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen ja liittymien parantaminen Koskenmäen liittymän pohjoispuolella välillä Nummenharju- mt 11479 (Rusutjärventie)
- Kt 45 / mt 152 / Vanha Tuusulantie, ramppien päät, liikennevalojen rakentaminen (Focus- liikekeskuksen asemakaava etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2019 aikana)
- Kt 45 (Tuusulanväylä), Riihikallion linja-autopysäkit, polkupyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköintijärjestelyt
- Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie).
- Mikäli Keski-Uudenmaan poikittainen tieyhteys välillä Järvenpää – kt45 ei tuo mukanaan Vanhankylän koulua palvelevaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä mt 1421 (Jokelantie) suunnasta, kunta esittää KUHA-ohjelmaan hanketta Mt 11507 (Vanhankylän koulutie) , jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1421 (Jokelantie) – Vanhankylän koulu

3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO2 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esittäte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.

Päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi valituista keinoista tiemaksujärjestelmä sekä ajoneuvokannan uudistaminen ovat tehokkaita ja niiden merkitys on keskeinen. Molemmat keinot ovat kuitenkin tässä vaiheessa ehdollisia, kuten lausunnossa on todettu kysymysten 1.3 ja 2.4 kohdalla. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tulee tarkastella CO2 -päästöjen vähentämissuunnitelman herkkyyttä keskeisten toimenpiteiden arvioitua heikommille vaikutuksille. Jotta kompensoiva toimenpide on mahdollista aidosti löytää, tarkasteluun pitää ottaa mukaan muut CO2 -päästölähteet seudulla, kuten asumisen, julkisten sekä kaupan kiinteistöjen energiankäyttö, lämmön ja energian tuotanto sekä kaupan, palvelujen ja teollisuuden prosessit.

Suunnitelma ei mainittavasti vastaa siihen, miten esimerkiksi seudun tai laajemmankin alueen kannalta merkittävien teollisuuden tai logistiikan toimintojen tulisi seudulla sijaita suhteessa niiden toiminnasta suoraan tai välillisesti muodostuviin päästövaikutuksiin. Kysymys on myös maakuntatasoinen ja osin koko Suomeakin koskeva, koska Helsingin seudulle sijoittuu merkittävä väestömäärä, keskeisiä satamia ja lentokenttä. Toimintojen keskittäminen merkittävien liikenteen solmujen yhteyteen voi vähentää päästöjä seutua laajemmassa mittakaavassa. Suunnitelmaan viimeistelyssä seudun merkitystä maakunnan tai valtakunnan tason päästökehitykseen tulisi tarkastella tästä näkökulmasta. Tuusulan kunta katsoo, että maankäyttöä, saavutettavuutta, liikkumista ja liikenneverkkoa Helsinki-Vantaan – lentoasema-alueen ympäristössä kehittävät toimenpiteet ovat sellaisia, joiden vaikutukset ovat mm. päästöjen kannalta Helsingin seutua laajemmassa yhteydessä merkityksellisiä.

3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?

Aiempaan tapaan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja on tarkoitus solmia MAL-sopimus (vuodet 2020-2023) valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

laadinnan yhteydessä tulee korostaa mm. päästövähennysten edellyttämää, sopimuskauden yli jatkuvaa MAL -suunnittelua ja toimenpiteiden toteuttamista. Myönteinen kehitys edellyttää osapuolten sitoutumista ja sitouttamista.

Liikenteen osalta valtio kerää liikenteen verotuksen kautta yli 1 000 M€ tulot Helsingin seudulta vuosittain. Liikenteen ostojen ja tukien, avustusten, perusväylänpidon, suunnittelun ja väylien kehittämisinvestointien kautta seudulle kohdentuu noin 300 M € valtion menot vuosittain. On erittäin tärkeää, että valtion rahoitusosuus MAL-suunnitelman toteutuksessa on merkittävä ja sen osuus kasvaa tämän suunnitelmakierroksen yhteydessä. Valtion rahoituksen tärkeyttä korostaa seudun merkitys liikenteen päästöjen vähentämisen kokonaisuudessa. On jatkossa syytä selvittää, voiko valtiovarainministeriön edustus olla mukana jo suunnitelman laatimisvaiheessa.

Valtionosuuden kasvattaminen on keskeistä myös siksi, että esitetty tiemaksujärjestelmä on rahoitusinstrumenttina vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Vaikutusten arviointi on periaatteessa yleisesti kattava. Arvioinnissa on tuotu esiin huolta siitä, etteivät mm. suunnitellut CO2-päästövähennystoimenpiteet ole käytännössä riittäviä tai niistä ei saada tavoiteltuja vaikutuksia riittävän nopeasti. Mm. ajoneuvokannan uudistumisnopeudesta esitetty tavoite kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on herättänyt myös epäilyä. Arviointiin tulisi vielä sisällyttää herkkyyshanalyysiä myös sen vuoksi, että päästövähennystarve voi tulevaisuudessa olla nyt asetettuja tavoitteita kovempi.

Tiemaksujärjestelmän toteutettavuus on vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

MAL-suunnitelmaa on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa asiantuntijaryhmien kanssa. Tuusulan kunta pitää toimintatapaa erittäin hyvänä ja tärkeänä myös suunnitelman viimeistelyvaiheessa.

Päätös

Kuntakehityslautakunta päätti

- palauttaa asian uudelleen valmisteluun. Asia käsitellään kuntakehityslautakunnan ylimääräisessä kokouksessa 9.1.2019.

Vesa Lundberg poistui kokouksesta tämän asian käsittelyn aikana klo 18.12.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Liitteet

- 1 MAL 2019 suunnitelmaluonnos, KKL 9.1.2019
- 2 MAL2019 luonnos kalvot, KKL 9.1.2019
- Verkkojulkisuus rajoitettu
- 3 KUUMA-johtokunnan lausunto MAL 2019 -luonnoksesta KKL 9.1.2019

Luonnos Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Kerava, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Kirkkonummi, Vihti ja Sipoo) MAL 2019 –suunnitelmasta on valmistunut. MAL 2019 on maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, vaikutusten arviointiin ja laajaan sidosryhmien vuoropuheluun. Suunnitelmakokonaisuus kattaa myös lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista. Arviointi on ohjannut suunnitelmaratkaisujen valintaa.

MAL 2019 -suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet sekä tavoitetasot hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 13.2.2018, KUUMA-johtokunnassa 14.3.2018 sekä Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYK:issä 24.4.2018. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi hyväksyttiin, että liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Suunnitelman pääsisältö on:

- Seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille
- Seudulle rakennetaan vuosittain n. 16 500 uutta asuntoa ja asuntokannan sekä elinympäristön laadusta huolehditaan
- Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset, tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti
- Päästöjä vähennetään useilla liikennesuoritetta pienentävillä keinoilla, mm. tiemaksuilla sekä ajoneuvokantaa energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi uudistaen.

Suunnitelmassa on osoitettu konkreettiset toimet, joilla tavoitteisiin päästään 2030 mennessä. Näitä ovat muun muassa seudullisesti määritellyt maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, kuntakohtaiset asuntorakentamisennusteet ja asemakaavatavoitteet sekä ennen vuotta 2030 aloitettavat liikennehankkeet ja -toimenpiteet. Liikenteen CO₂-päästövähennystavoite (50 %) saavutetaan, kun kaikki suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuvat riittävällä voimakkuudella. Tehokkain yksittäinen keino vähentää moottoriajoneuvoliikennesuoritetta ja sen aiheuttamia päästöjä on tiemaksu eli ajoneuvoliikenteen hinnoittelu, joka sisältyy MAL 2019 –suunnitelmaan. Myös sähkö- ja vähäpäästöisten autojen määrän voimakas kasvu on merkittävä keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä.

Suunnitelmassa tarkastellaan myös pidemmän aikavälin kehitystä vuodesta 2030 eteenpäin, vuoteen 2050. MAL 2019 –suunnitelman maankäytön tavoitevuosi on 2050. Näin kauas ulottuva suunnittelu on kuitenkin epävarmempaa ja epätarkempaa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Maankäyttö perustuu vuoden 2030 jälkeenkin vahvasti nykyrakenteeseen – ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja asemanseuduille. Kasvu edellyttäneen myös uusia avauksia, mikäli alueen edellytyksenä olevasta liikenneinvestoinnista on sitova päätös. Liikenteen ja asumisen toimenpiteet suunnitellaan tarkemmin vuoteen 2030 asti, mutta varaudutaan myös tätä pidempään ajanjaksoon. MAL 2019 –suunnitelman tavoitteena vuodesta 2030 eteenpäin on mm. että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä.

Keväällä 2019 valmistuvan MAL 2019 -suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelman ja sopimuksen toteutusta ja vaikutuksia tullaan seuraamaan vuosittain.

MAL 2019 –suunnitelmaluonnos Tuusulan osalta

Maankäyttö

MAL-suunnitelmassa on määritelty seudullisesti ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille on tavoitteena sijoittaa vähintään 90 % seudun asuntotuotannosta. Vyöhykkeet perustuvat olemassa olevaa rakennetta täydentäviin, saavutettavuudeltaan hyviin alueisiin. Tuusulassa ensisijaista kehittämisvyöhykettä on osoitettu Hyrylässä Tuusulanväylä – Järvenpääntie – Tuusulantien ympäristöön. Alue pitää sisällään Riihikallion, Lahelanpellon, kirkonkylä / Mattila –alueen. Jokelaan on osoitettu asemanympäristö sisältäen Kartanon alueet, Peltokaaren, Lepolan ja Kolsan. Kellokoskelle on merkitty keskusta-alue. Ristikytöön on merkitty uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke.

Asemakaavatarve asuntotuotannolle on 41 580 k-m² vuosittain. Kuluvalla sopimuskaudella 2016–2019 asemakaavavelvoite on ollut 106 500 k-m² vuosittain. Asemakaavavarannon puutteen vuoksi on kuluvalla kaudella suuri kaavavelvoite. Asumisen kaavavarantoa on saatu hyvin kasvatettua ja kaavatarve onkin laskenut aikaisemmalle, muiden Kuuma-kuntien kanssa yhteiselle tasolle.

Asuminen

Asuntotuotantotavoite on 462 asuntoa vuodessa, joista kohtuuhintaista 92. Kokonaisuudessaan vuosina 2020 – 2023 tavoite on toteuttaa 1 848 asuntoa, joista kohtuuhintaista 370. Kunta on itse ilmoittanut asuntorakentamisen ennusteen 2018 – 2029. Kuluvalla sopimuskaudella asuntotuotantotavoite on ollut 420 asuntoa vuosittain.

Liikenne

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty liikennehankkeet vuoteen 2030. Tuusulan osalta Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteytenä on osoitettu Järvenpää – kantatie 45 (Hämeentie) –yhteys, lisäksi Kehä IV –tason yhteyden (mt 152) suunnitteluvalmiutta edistetään. Suunnitelmassa on myös pääradan 1. ja 2. vaiheet. Lisäksi investointihankkeina on esitetty mm. liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA), pyöräliikenteen pääverkko, pääväylien liikenteenhallinta, liityntäpysäköinti ja meluntorjunta.

Joukkoliikenteen runkoverkon vuoden 2030 kartassa Tuusulan osalta korostuvat pääradan ja oikoradan käytävät. Linja-autoliikenteen osalta Tuusulanväylä (kt 45) – Järvenpääntie (mt 145) – Tuusulantie (mt 11610, yhteys Keravalle) on osoitettu ”muu

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

tärkeä seudullinen yhteys” –merkinnällä kuten myös Järvenpääntie (mt 145) – Järvenpään keskusta – Pohjoisväylä/Vanha valtatie (mt 1456, yhteys Mäntsälään) (suunnitelmaluonnoksen kuva 15, s.31.). Kehysalueen keskeisiä seudullisia joukkoliikenneyhteyksiä 2030 kuvaavassa kartassa Hyrylä on osoitettu isona keskuksena / vaihtopisteenä, josta yhteys Helsinkiin kt 45 käytävässä toteutetaan ensisijaisesti liityntänä Kehäradan asemille (kuva 16). Jokelaan on merkitty tarve lisätä maantasopysäköintiä aseman yhteyteen (kuva 17).

Seudullisina pyöräliikenteen yhteyksinä on osoitettu mm. Tuusulan taajamien välisten maantieyhteyksien pyörätiet – joista Jokelantien-Eriksnäsintien pyörätietä ei vielä ole toteutettu, yhteydet Hyrylän ja Järvenpään suunnasta Keravalle, yhteys Hyrylästä Nurmijärven kirkonkylälle ja reitti Tuusulanjärven ympäri (kuva 20).

Liikennehankkeina vuoden 2030 jälkeen ovat mm. Lentorata ja uudet asemat pääradalla (Ristikytö) maankäytön edellytysten täytyessä.

Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty seuraava Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien parantamisen kehittämisspolku:

- Järvenpää - Kantatie 45 -yhteys, toteutus ennen vuotta 2030
- Kehä IV (mt 152) -pohjoinen linjaus, toteutus välille kt45-vt3 vuoden 2030 jälkeen, mutta suunnitteluvalmiuden edistäminen ennen vuotta 2030 ja toteutus vaiheittain maankäytön ja rahoituksen edellytysten täytyessä
- Varautuminen itäisen radanvarsitien ja Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteuttamiseen (pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)

Aineisto löytyy HSL:n verkkosivuilta osoitteesta <https://www.hsl.fi/mal/mal-2019>. Aineisto sisältää MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen, toimenpidekortit ja vaikutusten arviointiselostuksen luonnoksen. Sivuilla on myös kalvosarja ja linkki karttasovellukseen.

Lisätietoja:

liikenne Jukka-Matti Laakso p. 040 314 3569, asuminen Outi Hämäläinen p. 040 314 3030, maankäyttö Henna Lindström p. 040 314 3513

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

- antaa MAL 2019 - suunnitelmaluonnoksesta alla olevan lausunnon
- Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää
- tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa.

Tuusulan lausunto MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksesta

Tuusulan kunta toteaa suunnitelman viimeistelyä varten seuraavaa:

1. Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmaratkaisuun.
 1. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

2. Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää
3. Suunnitelmassa ei pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välille
4. Suunnitelma ei tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue - joukkoliikenteen runkoverkon palvelutason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä.
2. Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttäalueeseen liittyvää Focus - aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152 välillä kt 45 – vt 3) toteutumista.
 1. Kunta edellyttää, että Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaiheittain toteutettua ennen vuotta 2030
3. Myös olemassa olevat seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävät maantiet tarvitsevat kehittämistä
 1. Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento-asema-alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa.
4. Lentorata on tunnistettu suunnitelmassa vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi.
 1. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana
 2. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään.

Lausuntopyynnössä on pyydetty ottamaan kantaa erityisesti alla oleviin kysymyksiin. KUUMA on 14.11.2018 lausunut MAL-suunnitelmasta koko KUUMA-seudun osalta. Tuusulan kunta lausuu suunnitelmasta oman kuntansa näkökulmasta lisäksi seuraavaa:

1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitettun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?

MAL-suunnitelman valmistelu yhtenä dokumenttina on aikaisempia kolmea suunnitelmaa (maankäyttösuunnitelma, asuntostrategia ja liikennejärjestelmäsuunnitelma) selkeämpi kokonaisuus. Maankäyttö, asuminen ja liikenne liittyvät saumattomasti toisiinsa, jolloin niiden käsitteleminen samassa suunnitelmassa on luontevaa. Näin saadaan muodostettua selkeämmin hahmotettava kokonaisnäkemys ja perusteet alueen kehittämiseksi.

Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen, mutta liikenteen osalta, mm. tiemaksujen sisältyessä suunnitelmaan, suunnitelma herättää epävarmuutta suunnitelman kuntakohtaisten tai seutua koskevien vaikutusten osalta. Kehyskuntien alueella liikenteen osalta suunnitelma ei tarjoa vakuuttavia ratkaisuja.

Suunnitelmassa esitetään kattavasti keinoja tavoitteiden täyttämiseksi. Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoon siitä, että suunnitelmassa pitäisi nostaa kuitenkin vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet unohtamatta kuitenkaan muiden toimenpiteiden edistämistä.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?

Suunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella suunnitelma mahdollistaa suurelta osin sille asetettujen tavoitteiden ja tavoitetasojen saavuttamisen.

Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmratkaisuun. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta.

Suunnitelman haasteena on se, että tavoitteiden saavuttaminen on osin riippuvainen toisistaan. Merkittävässä roolissa ovat valtion suora tuki ja tukitoimet sekä seudun asukkaiden, yritysten ja seudulla liikkuvien valinnat, halu ja kyky toimia kuntien ja kaupunkien tavoitteiden mukaisesti.

Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta (ei Tuusulanväylän). Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että tämä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen osittain pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen.

Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento-asema-alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa.

1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?

Suunnitelma sisältää runsaan joukon toimenpiteitä, jotka suunnitelman valmistelun perusteella ovat MAL-kokonaisuuden kehittämisen kannalta strategisesti tärkeimpiä.

Tuusula yhtyy KUUMA-kuntien näkemykseen siitä, että pidetään hyvänä uuden maankäytön sijoittamista kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi KUUMA-kunnissa ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta.

Tuusulan kunta näkee KUUMA-kuntien tapaan, että infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestävästä kehittämisestä kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra-avustuksilla on merkitystä keskustan kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä.

Tuusulan kunnan tavoitteena on kehittää lentokenttään tukeutuvaa Focus -aluetta ja edistää vahvasti Kehä IV:n (mt 152) toteutusta. Kunta pitää tärkeänä, että tieliikenneverkkoa kehitettäessä jo jaksolla ennen vuotta 2030. Kunta edellyttää, että

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

ennen vuotta 2030 Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaihteittain toteutettua.

Tuusulassa Hyrylän keskusta-alue kaksin puolin mt 145:tä (Tuusulanväylä) nykyisen keskustan ja Rykmentinpuiston osalta ovat maankäytön ensisijaisia alueita, joille kohdentuu merkittävä osa kunnan alueen asuntotuotannosta vuoteen 2030 mennessä. Ottaen huomioon keskusta-alueen halki kulkevan maantien 145 nykyinen kuormitus, raskaan liikenteen määrä ja luonne, liikenteestä aiheutuvat haitat ja riskit sekä väylää ja sen lähialueetta koskevat tulevaisuuden suunnitelmat ja niiden vaikutukset, kunta ei tule jättämään Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteystarpeen ja mt:n 11466 (Tuusulan itäväylä) muodostamaa kokonaisuutta pois Hyrylän ja Keravan välisen alueen maankäytön ja väyläverkon kehittämissuunnitelmistaan. Kehittyvän keskusta-alueen ohittava väylä tulee olemaan edellytys alueen mm. liikenneverkon toimivuudelle, taajamaytimen sekä Koillis-Hyrylän alueen kehittämiselle. Kunta katsoo, että Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteyden tulee edelleen olla yksi seudun tulevasta ajoneuvoliikenteen hankkeista, joka tulee toteuttaa rinnan maankäytön kehittämisen kanssa.

Suunnitelmassa on tunnistettu Lentorata vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään. Tuusulan kunta katsoo, että kehysalueelta Helsingin niemelle johtavan väylästä liikennöinnin hidastuessa ja liikkujien määrän noustessa, Lentoradan hyödyntäminen nopeana taajamajunakäytävänä tulee olemaan perusteltua ja tarpeellista. Vähäisenkin paikallisliikenteen mahdollistaminen ja aseman sijoittaminen Hyrylän taajama-alueelle antaa mahdollisuuden tehostaa maankäyttöä merkittävästi, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.

Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja Tuusulan näkemyksen mukaan vuoden 2040 jälkeen taajamarakennetta.

Strategiaa tukevaksi toimenpiteeksi suunnitelmassa esitetään seudullista tieliikenteen hinnoittelua, jonka suunnittelun ja arvioinnin käynnistämiseen sekä tarvittavien lainsäädännön muutosten valmisteluun ja toteuttamiseen suunnitelmalla haetaan hyväksyntää. Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. MAL-suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja.

MAL-suunnitelman puutteena on se, ettei suunnitelmassa pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskustan välillä. Suunnitelma ei myöskään tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelun tason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?

Maankäytön osuudessa on huomioitu hyvin Tuusulan näkemys. Ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen aluerajaus on Tuusulan osalta onnistunut. Valtaosa uudisrakentamisesta sijoittuu MAL-suunnitelmassa esitetyille ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, mutta paikallista pientalotuotantoa rakentuu myös vyöhykkeen ulkopuolelle tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoon. MAL 2019-suunnitelmassa Tuusulan kunnalle esitetyt asuntotuotannon tavoitteet ovat yhteneväiset kunnan omien tavoitteiden kanssa (kokonaistuotanto 462 asuntoa, josta 92 valtion tukemaa kohtuuhintaista ARA-asuntoa vuodessa). Myös asemakaavatarve on Tuusulan osalta hyväksyttävä (keskimäärin 41 580 k-m² vuodessa), joka on muiden Kuuma-kuntien kanssa samalla tasolla.

2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asuntokannan monipuolisuutta?

Valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumiseksi on ensiarvoisen tärkeitä säilyttää käynnistysavustukset ja niiden riittävä määrä valtion tukimuotona. Muiden tukimuotojen ja niiden kehittämisesitysten osalta Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-seudun lausunnossa annettuihin näkemyksiin. Asuntotuotannon monipuolisuus aikaansaadaan talotyypeiltään, hallinta- ja rahoitusmuodoiltaan sekä huoneistokokojen suhteen erilaisilla ratkaisulla.

2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?

Kunta on oman asuntokantansa osalta valmis kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisesti huolehtimaan vuokra-asuntojensa elinkaarikunnosta ja vetovoimaisuudesta kiinteistönpidon keinoin. Vuokra-asuntojen monipuolista tarjontaa käytetään erilaisissa elämäntilanteissa olevien asukkaiden asunto-olojen kohentamiseen eriytymiskehitys eliminoiden. Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019-suunnitelmaan on tärkeää. Asunnottomuuden torjumiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi kunnassa huolehditaan ensisijaisesti riittävästä vuokra-asuntojen tuotannosta monipuolisissa asuinympäristöissä. Asumisen neuvontapalveluiden tarve on kasvussa ja panostukset asumisneuvontaan toimivat hyvinvointia lisäävänä keinona.

2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?

Ajoneuvokannan uudistaminen energiatehokkaammaksi ja hiilineutraalimmaksi on suunnitelmassa todettu hyvin merkittäväksi toimenpiteeksi pyrittäessä kohti liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta. Ajoneuvokannan uudistumisen eteneminen jää pitkälti valtion tukitoimien ja vero-ohjauksen varaan. Kunnille on osoitettu energiainfran kehityksen ja tarpeiden huomioiminen rakentamisessa sekä vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön tuki katu ympäristössä. Toimijoille jaettujen tehtävien keskinäistä merkittävyyttä tulisi avata ja arvioida nyt kirjattua enemmän ja miettiä keinoja tuottaa seurantatietoa toimenpiteen toteutumisesta ja vaikuttavuudesta.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Joukkoliikenteen matkalippujen hintojen alentamistavoite on kytketty tiemaksujärjestelmään. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantumista suhteessa henkilöautoiluun tulee tavoitella laajalla keinovalikoimalla. Matkustamisen hinnoittelun kautta tavoiteltavaa houkuttelevuutta ei tule kytkeä tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon vaan matkalippujen hintojen alentamiseen tulee pyrkiä ensisijaisesti ja jatkuvasti muilla keinoilla.

Suunnitelmassa korostetaan seudun joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sen varaan rakentuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelun houkuttelevuuden kasvattamiseksi tulee keskittyä myös siihen, että joukkoliikenteen liityntäyhteyksien taso tukee runkoverkon palvelutasoa. Tämä tulee ottaa korostetusti huomioon mm. seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja sen jälkeisissä toimenpiteissä.

Suunnitelman puutteena on se, ettei suunnitelmassa pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välillä. Suunnitelma ei myöskään tuota selvää kuvaa kehysalue-ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelun tason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin.

Kävelyn ja pyöräilyn osalta Tuusulan kunta katsoo jalankulun- ja pyöräilyn väyläverkon kehittämisen olevan edelleen hyvin keskeinen tekijä kulkumuotojen osuuden kasvattamisessa alueellaan. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tukemiseksi tulee jatkuvasti toimia kohdistaen toimenpiteitä ja valistusta myös muille ajoneuvoliikenteen osapuolille. Kävelyn ja pyöräilyn ollessa keskeisessä roolissa kestävien kulkutapojen osuuden kasvutavoitteissa, suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomiota myös näiden kulkumuotojen ympärivuotisen roolin kasvattamiseen. Suunnitelmaluonnoksen kuvaa 20 tulisi ajantasaistaa. Mm. Järvenpään ja Kellokosken välinen pyörätieyhteys Pohjoisväylän käytävässä (mt 1465) on jo toteutettu.

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA-ohjelma) on Tuusulan kunnan kannalta hyvin keskeinen paikallisen liikennejärjestelmän kehittämistä tukeva toimenpide.

Tuusulan kunta katsoo, että KUHA-hankkeiden rahoitus (liikenteen pienet kustannustehokkaat kehittämishankkeet) tulee saada valtion yleisestä MAL-rahoituksesta, eikä sen rahoitus pohjaa saa kytkeä mahdollisiin tiemaksutuloihin. Tuusulan kunta esittää, että vuosittainen KUHA-rahoitustaso nostetaan 60 miljoonaan euroon vuodessa. Summan tulee jakautua puoliksi kuntien ja valtion ja toisaalta KUUMA-seudun ja pääkaupunkiseudun kesken.

Tällä hetkellä Tuusulan kunta esittää KUHA-ohjelmaan seuraavat hankkeet:

- Mt 1421 Eriksnäsintie#Jokelantie, jalankulku- ja pyörätien puuttuvan osuuden (Järvenpää, Tuusula) toteuttaminen (rakentamissuunnitelma valmistumassa 2018).
- Kytömaantien pohjoispään jalankulku- ja pyörätie
- Mt 140 (Lahdentie) jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 148 (Keravantie) – mt 145 (Pohjoisväylä) sekä mt 146 (Sipoontie) - Haarajoki

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- Mt 11671 (Linjatie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1456 (Vanha valtatie) – mt 140 (Vanha Lahdentie).
- Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie).
- Mikäli Keski-Uudenmaan poikittainen tieyhteys välillä Järvenpää – kt45 ei tuo mukanaan Vanhankylän koulua palvelevaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä mt 1421 (Jokelantie) suunnasta, kunta esittää KUHA-ohjelmaan hanketta Mt 11507 (Vanhankylän koulutie) , jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1421 (Jokelantie) – Vanhankylän koulu
- Mt 148 (Kulloontie), maantien parantaminen 2+2 –kaistaiseksi välillä Saviontie - mt 11466 (Tuusulan itäväylä)
- Kt 45 / Mt 11466 (Tuusulan itäväylä), liittymän parantaminen
- Kt 45 / Mt 145 (Tuusulanväylä), kiertoliittymän parantaminen sekä kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen liittymästä Koskenmäen liittymän suuntaan.
- Kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen ja liittymien parantaminen Koskenmäen liittymän pohjoispuolella välillä Nummenharju– mt 11479 (Rusutjärventie)
- Kt 45 / mt 152 / Vanha Tuusulantie, ramppien päät, liikennevalojen rakentaminen (Focus- liikekeskuksen asemakaava etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2019 aikana)
- Kt 45 (Tuusulanväylä), Riihikallion linja-autopysäkit, polkupyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköintijärjestelyt

3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO2 päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esittäte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.

Päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi on esitetty mm. tiemaksujärjestelmää sekä ajoneuvokannan uudistamista. Tuusulan kunta ei hyväksy tiemaksujen käyttöönottoa. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tarkasteluun pitää ottaa mukaan muut CO2 – päästölähteet seudulla, kuten asumisen, julkisten sekä kaupan kiinteistöjen energiankäyttö, lämmön ja energian tuotanto sekä kaupan, palvelujen ja teollisuuden prosessit.

Suunnitelma ei mainittavasti vastaa siihen, miten esimerkiksi seudun tai laajemmankin alueen kannalta merkittävien teollisuuden tai logistiikan toimintojen tulisi seudulla sijaita suhteessa niiden toiminnasta suoraan tai välillisesti muodostuviin päästövaikutuksiin. Kysymys on myös maakuntatasoinen ja osin koko Suomeakin koskeva, koska Helsingin seudulle sijoittuu merkittävä väestömäärä, keskeisiä satamia ja lentokenttä. Toimintojen keskittäminen merkittävien liikenteen solmujen yhteyteen voi vähentää päästöjä seutua laajemmassa mittakaavassa. Uudet sujuvat raskaan liikenteen väylät, kuten Kehä IV, voivat järkevöittää ja lyhentää reittivalintoja vähentäen näin päästöjä toisaalla. Uusi väylä parantaa liikenneturvallisuutta, ohjaa parempiin reitinvalintoihin ja vähentää siten päästöjä asuinalueiden läheisyydestä, kuten Hyrylän keskustassa, josta raskas liikenne nykyisin kulkee. Suunnitelmaan viimeistelyssä seudun merkitystä maakunnan tai valtakunnan tason päästökehitykseen tulisi tarkastella tästä näkökulmasta. Tuusulan kunta katsoo, että maankäyttöä, saavutettavuutta, liikkumista ja liikenneverkkoa Helsinki-Vantaan – lentoasema-alueen ympäristössä kehittävät toimenpiteet ovat sellaisia, joiden päästövaikutuksia tulisi tarkastella Helsingin seutua laajemmassa mittakaavassa

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

arvioiden mm. Kehä IV:n tuomia kansantaloudellisia hyötyjä sekä muualla tapahtuvia päästövähennyksiä ja liikenneturvallisuushyötyjä raskaan liikenteen suuntautuessa uudelle väylälle.

3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?

Aiempaan tapaan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja on tarkoitus solmia MAL-sopimus (vuodet 2020-2023) valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. Sopimuksen laadinnan yhteydessä tulee korostaa mm. päästövähennysten edellyttämää, sopimuskauden yli jatkuvaa MAL-suunnittelua ja toimenpiteiden toteuttamista. Myönteinen kehitys edellyttää osapuolten sitoutumista ja sitouttamista.

Liikenteen osalta valtio kerää liikenteen verotuksen kautta yli 1 000 M€ tulot Helsingin seudulta vuosittain. Liikenteen ostojen ja tukien, avustusten, perusväylänpidon, suunnittelun ja väylien kehittämisinvestointien kautta seudulle kohdentuu noin 300 M € valtion menot vuosittain. On erittäin tärkeää, että valtion rahoitusosuus MAL-suunnitelman toteutuksessa on merkittävä ja sen osuus kasvaa tämän suunnitelmakierroksen yhteydessä. Valtion rahoituksen tärkeyttä korostaa seudun merkitys liikenteen päästöjen vähentämisen kokonaisuudessa. On jatkossa syytä selvittää, voiko valtiovarainministeriön edustus olla mukana jo suunnitelman laatimisvaiheessa.

Valtionosuuden kasvattaminen on keskeistä myös siksi, että esitetty tiemaksujärjestelmä on rahoitusinstrumenttina vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole.

3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

Vaikutusten arviointi on periaatteessa yleisesti kattava. Arvioinnissa on tuotu esiin huolta siitä, etteivät mm. suunnitellut CO₂-päästövähennystoimenpiteet ole käytännössä riittäviä tai niistä ei saada tavoiteltuja vaikutuksia riittävän nopeasti. Mm. ajoneuvokannan uudistumisnopeudesta esitetty tavoite kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on herättänyt myös epäilyä.

Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ -päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. Suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja.

MAL-suunnitelmaa on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa asiantuntijaryhmien kanssa. Tuusulan kunta pitää toimintatapaa erittäin hyvänä ja tärkeänä myös suunnitelman viimeistelyvaiheessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kunnanhallitus, § 309, 24.09.2018
Kuntakehityslautakunta, § 5, 09.01.2019

§ 5

Rykmentinpuisto, Kirkonmäki, asemakaava ja asemakaavan muutos

TUUDno-2017-1167

Kunnanhallitus, 24.09.2018, § 309

Valmistelijat / lisätiedot:

Jouni Määttä, projektipäällikkö, jouni.maatta@tuusula.fi

Kkl § 41/15.3.2017

Kaavaprosessin kulku

Rykmentinpuistoa asemakaavoitetaan osa-alueittain. Osa-alueiden laajuudet pyritään miettimään järkeviksi sekä toimintojen sijoittumisen, että maanomistuksen kannalta. Useamman osa-alueen kaavatyo voi olla vireillä samaan aikaan.

Ensimmäisenä asemakaava on valmistunut Puustellinmetsän osa-alueelle. Rykmentinpuiston keskuksen asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus on ollut nähtävillä 28.10.–30.11.2016 välisenä aikana. Seuraavana kuntakehityslautakunta käsitteli kokouksessaan 14.12.2016 Monion asemakaavaa. Kirkonmäen asemakaava sijoittuu Monion asemakaavaan eteläpuolelle. Suunnittelualueen pinta-ala on 6,7 hehtaaria.

Kirkonmäen asemakaava ja asemakaavan muutos

Rykmentinpuiston asemakaava ja asemakaavan muutoksen luonnos oli nähtävillä 13.2.-14.4.2014 välisenä aikana ja siitä saatiin 26 lausuntoa ja 13 mielipidettä. Kirkonmäen asemakaava-aluetta koskevaan palautteeseen on laadittu vastineet. Muuta Rykmentinpuistoa koskevaan palautteeseen on laadittu ja laaditaan vastineet palautetta koskevan alueen asemakaavaehdotuksen yhteydessä.

Kirkonmäen asemakaava-aluetta koskevan palautteen pääkohdat olivat:

- aluerakenne on toimiva
- kaava ja havainnekuva antavat hyvät lähtökohdat tavoitteiden mukaisen alueen toteuttamiselle
- pohjavesialueen yksityiskohtaisempi huomioiminen ja hulevesien huomioiminen pohjavesialueella sekä Keravan suunnassa
- pohjavesialueen ja maalämpökaivojen yhteensovittaminen
- energiaverkostojen tarpeellisuus ja uusiutuvan ja innovatiivisen energian tuotantoa hyödynnettävä
- vanhat rakennukset on sovitettu hyvin suhteessa uuteen rakenteeseen, suojelukohteiden yksityiskohtainen huomioiminen jatkosuunnittelussa tärkeää mm. kerroslukujen, julkisivumateriaalien ja massoitteiden osalta. Muinaismuistoaluetta ja sen ympäristö koskevista suunnitelmista neuvotellaan museoviranomaisen kanssa
- kytkeytyminen nykyiseen keskustaan kaupallisesti ja kulkuyhteyksinä tärkeää
- julkisten palveluiden tilavarauksien riittävyys paikoituksen näkökulmasta

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

- rakenteellinen paikoitus on hyvä mutta aiheuttaa kustannushaasteen
- liikenteellisten liittymien toimivuus ja turvallisuus tärkeää
- Tuusulanväylä katualueeksi
- Kaava-aluetta reunustavien isojen teiden, Kulloontien ja Tuusulanväylän reunustoille sijoittuvien asuinrakennusten suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennemelun torjuntaan.
- kevytliikenneverkoston kytkeytyvyys ja toiminnallisuus eri vaiheissa tärkeä, erityisesti Tuusulanväylän alikulku parannettava
- Alueiden kytkeytyminen viheralueisiin tärkeää. Viher- ja muiden yleisten alueiden suunnittelussa tulisi painottaa luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä ja lisäämistä.
- ehdotettu nimistöä
- tekniset verkostot hyvä huomioida kaavavaiheessa
- ehdotuksia kaavamääräyksiin aiheesta riippuen lisäyksinä ja lievennyksinä

Asemakaavan kehittäminen luonnoksesta ehdotukseksi

Kirkonmäen alueen suunnittelua on jatkettu ja huomioitu molempien luonnosvaiheen päävaihtoehdoissa esitettyjä ratkaisuja. Mäen päällä, Tykkitien eteläpuolella oleva kortteli on osoitettu enintään kaksikerroksisten asuinrakennusten korttelialueeksi ja pohjoispuoliseen kortteliin on osoitettu kaksi uutta kerrostaloa luonnosvaiheen mukaisesti. Alueen lounaisosan kerrostalokorttelia on jatkettu kaava-alueen reunaan asti, sijoitettu rakennukset kohtisuoraan Tuusulanväylää vasten ja lisätty puistoalue asuinkorttelin itäreunaan viheryhteyden turvaamiseksi. Suunnitteluvaiheessa on myös keskusteltu alueen yksityisen maanomistajan kanssa ja tutkittu lisärakentamisen mahdollisuutta hänen omistamansa upseerikerhon pohjoispuolella. Nyt käsiteltäväksi tulevassa asemakaavaehdotuksessa ei rakentamista ole kuitenkaan osoitettu tälle alueelle. Asemakaavaehdotuksessa on huomioitu mahdollisuuksien mukaan aikaisemmista Rykmentinpuiston asemakaavaehdotuksista saatu palaute.

Kaavan yleiskuvaus

Kirkonmäen asemakaava-alue tukeutuu Rykmentinpuiston eteläisen pääkadun, Pataljoonantien, välityksellä Tuusulanväylään ja on osa Rykmentinpuiston keskusta ympäröivää keskusta- ja asuinalueita. Alue sijoittuu keskuksen lounaispuolelle. Nykyisin ravintolarakennuksena toimiva Upseerikerho sijoittuu hyvin saavutettavasti Tuusulanväylän varrelle. Nykyisen Tykkitien linjausta jatketaan idän suuntaan ja se yhdistyy Rykmentinpuiston pohjois-eteläsuuntaiseen kokoojakatuun, Rykmentintiehen. Tykkitielle ei ohjata läpikulkevaa liikennettä.

Kirkonmäen asemakaava-alueelle rakentuu asuntoja noin 200 asukkaalle. Kaava-alueen kokonaistehokkuus on noin 0,25.

Olemassa olevista rakennuksista kuusi suojellaan tällä asemakaavalla.

Asuinrakennusten korttelialueet

Asuinrakennusten korttelialueita on n. 33% kaava-alueesta.

Tehokas asuinrakennusten korttelialue. (A-23)

Alue on osoitettu pääasiassa asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi.

Pääkadun varrelle on osoitettu kerrostalovaltaisis korttelialueita, joille saa toteuttaa

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

rakennuksen maantasokerrokseen kerrosalan lisäksi ympäristöä häiritsemättömiä liike-, toimisto-, työ-, ja palvelutiloja sekä yksityisille että julkisille palveluille, kuten päiväkodeille ja asukastiloille, enintään 10% asemakaavan mukaisen korttelin asuinkerrosalasta.

A-23 -korttelialueita on yhteensä n. 2,2 ha.

Keskustatoimintojen korttelialueet

C -korttelialueita on yhteensä n. 6% kaava-alueesta. C-kortteleiden kaupallisten toimintojen määrä noudattaa kaupallisen selvityksen mitoitusta.

Keskustatoimintojen korttelialue (C-3)

Alueelle ei saa toteuttaa päivittäistavarakauppaa tai asuntoja.

Vanhan Upseerikerhon alue on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi

C-3 -korttelialueita on yhteensä n. 0,4 ha.

Yleiset alueet

Viheralueet

Kaava alueen alasta viheralueita on n. 38% ja pinta-ala yhteensä noin 2,6 ha.

Kaava-alueen viheralueet on osoitettu lähivirkistysalueina (VL). Viheralueille on osoitettu yhteystarpeet pyöräilyä ja jalankulkua varten.

Liikennealueet

Asemakaava-alueesta on katualuetta n. 1,5 ha, joka vastaa noin 23% kaava-alueen alasta.

Asemakaava-alueella katusuunnitelmat laaditaan erikseen.

Katuverkko kytkee alueen Tuusulanväylään, Rykmentinpuiston keskukseen ja viereisiin, myöhemmässä vaiheessa asemakaavoitettaviin alueisiin, joista on laadittu Rykmentinpuiston asemakaavaluonnos ja joilla on voimassa oleva osayleiskaava.

Yhdessä kaavaehdotuksen laadinnan kanssa on alueelle tehty rakentamistapaohje.

Rakentamistapaohjeet täydentävät asemakaavan ympäristöä ja rakentamista koskevia määräyksiä ja merkintöjä.

Lisätiedot: asemakaava-arkkitehti Jouni Määttä p. 040 314 2016, kaavoituspäällikkö Asko Honkanen p. 040 314 2012

Ehdotus/kp

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

- hyväksyy laaditun Kirkonmäen asemakaavaehdotuksen ja laaditut vastineet mielipiteistä ja lausunnoista
- asettaa asemakaavaehdotuksen MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville muistutusten ja lausuntojen esittämistä varten.

Päätös K

Kuntakehityslautakunta päätti

- jättää asian pöydälle.

Kkl § 63/26.4.2017

Ehdotus/kp

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Kuntakehityslautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

- hyväksyy laaditun Kirkonmäen asemakaavaehdotuksen ja laaditut vastineet mielipiteistä ja lausunnoista
- asettaa asemakaavaehdotuksen MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville muistutusten ja lausuntojen esittämistä varten

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin

Merkittiin, että kunnanhallituksen edustaja Ilmari Sjöblom poistui kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi intressijääviyden vuoksi.

Kunnanhallitus 24.9.2018

Kuntakehityslautakunta päätti esittää 26.4.2017 hallitukselle Kirkonmäen kaavaehdotuksen asettamista nähtäville. Lautakunnan kokouksen jälkeen on jatkettu kesken olleita sopimusneuvotteluita, joissa on edistytty siten, että asemakaavan käsittelyä voidaan jatkaa. Lautakunnan käsittelyn jälkeen kaavakarttaan on tehty pieniä muutoksia Tykkietien alkupään ja korttelin 5739 kahden eri pääkäyttötarkoituksen välisen rajauksen osalta. Muilta osin materiaali on lautakunnan päätöksen mukaista.

Ehdotus

Esittelijä: Harri Lipasti, vt. hallintojohtaja

Kunnanhallitus päättää

- hyväksyä laaditun Kirkonmäen asemakaavaehdotuksen ja laaditut vastineet mielipiteistä ja lausunnoista
- asettaa asemakaavaehdotuksen MRA 27 §:n mukaisesti nähtäville muistutusten ja lausuntojen esittämistä varten.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kuntakehityslautakunta, 09.01.2019, § 5

Valmistelija / lisätiedot:

Jouni Määttä, projektipäällikkö, jouni.maatta@tuusula.fi

Liitteet

- 1 H Kirkonmäki selostus 02012019, KKL 09.01.2019.pdf
- 2 H Liite 1 Luonto- ja maisemaselvitykset 2016, KKL 09.01.2019
- 3 H Liite 2, REMIX-projekti Rykmentinpuisto, KKL 09.01.2019
- 4 H Liite 3, Osayleiskaavakartan pienennös ja määräykset 17.4.2012, KKL 09.01.2019
- 5 H Liite 4, Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 7.9.2015, KKL 09.01.2019
- 6 H Liite 5 Asemakaavaehdotuksesta saatu palaute ja laaditut vastineet 02012019, KKL 09.01.2019.pdf

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

7 H Liite 6 Asemakaavakartan piennennös ja määräykset 02012019, KKL 09.01.2019.pdf

8 H Liite 7 A3 Havainnekuva 2000, KKL 09.01.2019

9 H Liite 8, Katujen tyyppileikkaukset 6.7.2015, KKL 09.01.2019

10 H Liite 9, Meluselvitykset, 10.3.2017, KKL 09.01.2019

11 H Liite 10 Hulevesien hallinta, KKL 09.01.2019

12 H Liite 11, Pohjavesiselvitykset 1 2013, KKL 09.01.2019

13 H Liite 12, Maiseman yleissuunnitelma, 8.11.2013, KKL 09.01.2019

14 H Liite 13 Kirkonmäki rakentamistapaohje 02012019, KKL 09.01.2019.pdf

15 H Liite 14, Rykmentinpuiston visio, KKL 9.1.2019

16 H Liite 15 Asemakaavan_seurantalomake, KKL 09.01.2019.pdf

Kirkonmäen asemakaava ja asemakaavan muutoksen ehdotus oli nähtävillä 11.10. - 12.11.2018. Ehdotuksesta ei jätetty yhtään muistutusta. Saatuihin lausuntoihin on laadittu vastineet. Asemakaavaehdotukseen on tehty tarkistuksia saadun palautteen perusteella. Tarkistukset ovat luonteeltaan teknisluonteisia ja vähäisiä eivätkä ne vaikuta olennaisesti kaavan sisältöön tai haitallisesti sen toteutettavuuteen tai toteutuksen laatuun.

Tarkistusten pääkohdat ovat:

- Tykkitie linjausta levennettiin länsipäästä
- Muuntamon ohjeellisen rakennusalan sijaintia tarkennettiin
- Tarkennettiin rakennusalan rajoja korttelissa 5739
- Piha- ja leikkialueille annettiin määräyksiä koskien melusuojausta
- Energiantuotantoa koskevia määräyksiä tarkennettiin, mm. lisättiin kieltö öljysäiliöiden tai maalämpökaivojen sijoittamisesta alueelle.

Kirkonmäen asemakaava laajentaa Hyrylän nykyistä keskustaa ja keskustaa ympäröivää asuinalueita. Asemakaava yhdistää molemmin puolin Tuusulanväylää sijaitsevat kaupunkimaiset alueet tiiviisti toisiinsa, ja kehittää sekä vahvistaa Hyrylän roolia seudullisessa verkossa. Samalla laajentuvalla keskustalla luodaan toiminnallista ja eri aikakausien rakennuskantaa hyödyntävää imagoa. Rykmentinpuiston aluetta jäsentää eri aikakausien rakennusten monipuolinen toiminnallinen ja tilasarjallinen hyödyntäminen. Vanhat rakennukset toimivat asemakaavallisen suunnitelman keskeisenä jäsentäjänä, ja niiden mittakaava ja nykyinen sekä historiallinen asemointi on lähtökohtana uudisrakentamisen suunnittelulle. Kirkonmäen asemakaava-alueella 1900-luvun alun upseerikerho ja 1950-luvun asuinrakennukset muodostavat vanhan lähtökohdan uudelle rakentamistavalle, joka sovitetaan metsämäiseen viherympäristöön.

Kirkonmäen alue muodostuu keskustatoimintojen ja asuinkortteleiden osista, joiden keskellä sijaitsee hidaskaduksi suunniteltu tonttikatu, Tykkitie. Katu kytkeytyy lännessä Rykmentinpuiston eteläiseen pääkatuun Pataljoonantiehen ja idässä Rykmentinpuiston keskukseen johtavaan Rykmentintiehen. Tuusulanväylän vieressä rakentamistapa sovitetaan upseerikerhoon. Eteläosan asuinkortteli sijoittuu etelärinteeseen. Idässä uudisrakennukset täydentävät 1950-luvun asuinrakennusten rivistöä. Korttelit ovat metsäisen viheralueen ympäröimiä.

Paikitusjärjestelyissä on mahdollistettu monipuolisia ja joustavia ratkaisuja. Alueen keskeisestä sijainnista ja pohjavesialueesta johtuen uudesta paikoituksesta merkittävä osa ratkaistaan rakenteellisesti.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Alue voidaan toteuttaa vaiheittain niin, että kokonaisuus on toimiva, tasokas ja mahdollisimman valmis jokaisessa vaiheessa. Lähtökohtana on muodostaa miellyttävää ja inhimillisen mittakaavan asuinympäristöä. Asemakaavalla muodostuu kerrosalaa noin 15 700 k-m², joka sisältää keskustatoimintoja ja asumista. Asuntokerrosala vastaa noin 200 asukasta. Lisäksi muodostuu viheralueita ja katualueita. Kokonaismitoitus tällä kaava-alueella vastaa likimain aluetehokkuutta 0,25.

Asuinrakennusten korttelialueet

Asuinrakennusten korttelialueita on n. 17% kaava-alueesta.

Tehokas asuinrakennusten korttelialue. (A-23)

Alue on osoitettu pääasiassa asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialueeksi.

Kokoojakadun varrelle on osoitettu kerrostalovaltaisia korttelialueita, joille saa toteuttaa rakennuksen maantasokerrokseen kerrosalan lisäksi ympäristöä häiritsemättömiä liike-, toimisto-, työ-, ja palvelutiloja sekä yksityisille että julkisille palveluille, kuten päiväkodeille ja asukastiloille, enintään 10% asemakaavan mukaisen korttelin asuinkerrosalasta.

A-23 -korttelialueita on yhteensä n. 2,3 ha.

Keskustatoimintojen korttelialueet

C -korttelialueita on yhteensä n. 5% kaava-alueesta.

Keskustatoimintojen korttelialue (C-3)

Alueelle ei saa toteuttaa päivittäistavarakauppaa tai asuntoja.

Vanhan Upseerikerhon alue on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi.

C-3 -korttelialueita on yhteensä n. 0,3 ha.

Yleiset alueet

Viheralueet

Kaava-alueen alasta viheralueita on n. 38% ja pinta-ala yhteensä noin 2,6 ha.

Kaava-alueen viheralueet on osoitettu lähivirkistysalueina (VL). Viheralueille on osoitettu yhteystarpeet pyöräilyä ja jalankulkua varten.

Liikennealueet

Asemakaava-alueesta on katualueita n. 1,5 ha, joka vastaa noin 23% kaava-alueen alasta.

Asemakaava-alueella katusuunnitelmat laaditaan erikseen.

Katuverkko kytkee alueen Tuusulanväylään, Rykmentinpuiston keskukseen ja viereisiin, myöhemmässä vaiheessa asemakaavoitettaviin alueisiin, joista on laadittu Rykmentinpuiston asemakaavaluonnos ja joilla on voimassa oleva osayleiskaava.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Yhdessä kaavaehdotuksen laadinnan kanssa on alueelle tehty rakentamistapaohje. Rakentamistapaohje täydentää asemakaavan ympäristöä ja rakentamista koskevia määräyksiä ja merkintöjä.

Yhdessä kaavaehdotuksen laadinnan kanssa on alueelle tehty rakentamistapaohje. Rakentamistapaohje täydentää asemakaavan rakentamista ja ympäristöä koskevia määräyksiä ja merkintöjä.

Lisätiedot: asemakaava-arkkitehti Jouni Määttä p. 040 314 2016

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

Kuntakehityslautakunta päättää esittää kunnanhallitukselle, että kunnanhallitus

- hyväksyy laaditun asemakaavan
- hyväksyy lausuntoihin laaditut vastineet
- esittää valtuustolle, että

VALTUUSTO päättää

- hyväksyä Kirkonmäen asemakaavan

Lisäksi kuntakehityslautakunta päättää

- hyväksyä ja tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 6

Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus

Kuntakehitysjohtaja

hankintapäätös:

§ 107 Jokelan hevoskylä, suunnittelutyön tilaus, 11.12.2018

muu päätös:

§ 109 Alvardag Group Oyj, AP-33 tonttien varaaminen kortteleissa 2266, 2267, 2270, 2271 ja 2272, Lahelanpelto II asemakaava-alue, 14.12.2018

§ 110 Plus Hoivakiinteistöt Oy ja Familiar Oy, YS-2 tontin varaaminen korttelista 31051, Lahelan asemakaava-alueella, 19.12.2018

Ohjelmapäällikkö

hankintapäätös:

§ 3 Rakentamisaikainen jätehuolto asuntomessualueen pientalorakentajille hankinta, 14.12.2018

§ 4 Sherpa Oy, KLH-korttelin markkinointi ja sparraus asiantuntijan valinta, 17.12.2018

§ 5 Evermade Oy:lä rykmentinpuisto.fi -nettisivujen 1. vaiheen uudistustyö, 21.12.2018

Ehdotus

Esittelijä: Marko Härkönen, kuntakehitysjohtaja

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

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 7

Ilmoitusasiat

TUUDno-2018-1684

Liitteet

1 Julkipanolista 13.12.2018 kp

2 Julkipanolista 13.12.2018 ys

Kaavoituspäällikön julkipanolista 13.12.2018

Yleiskaavasuunnittelija julkipanolista 13.12.2018

Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen päätös:

11.12.2018 § 127: Ympäristösuojeluviranomaisen valvontaohjelma vuodelle 2019

Valtuuston päätöksiä:

10.12.2018 § 143: Kaavoitussuunnitelma 2019-2023

10.12.2018 § 144: Asuntorakentaminen 2019-2023

Kunnanhallituksen päätös:

17.12.2018 § 455: Kunnantalon henkilöstöaterioiden hinnat 2019

Maankäyttöpäällikön päätös:

19.12.2018 § 96: Rykmentinpuiston kunnanosa nro 15, tonttijaon laatiminen kortteliin 5711

Päätös

Merkittiin tiedoksi.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

§ 8

Muut asiat

- Päivi Hämäläinen esitteli yritystonttien tilanteen

Päätös

Merkittiin tiedoksi

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty Tuusula asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§1, §2, §3, §4, §5, §7, §8

Muutoksenhakukielto

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