

KOILLIS-HYRYLÄN KATUALUEIDEN JA KUNNALLISTEKNIIKAN YLEIS-SUUNNITELMA (EHDOTUS)

ESITETYT PALAUTTEET JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET

Yleissuunnitelmaehdotuksen nähtävilläolo 15.08. - 16.09.2024

Yleissuunnitelmaehdotuksesta saatiin viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta viisi (5) lausuntoa. Kirjallisia muistutuksia saatiin muilta osallisilta kaksitoista (12) kappaletta.

Yhteenveto viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnoista

Lausunnot yleissuunnitelmaehdotuksesta saatiin seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Caruna
- Helsingin kaupungin museo
- HSL
- Telia
- Uudenmaan ELY-keskus

Viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnot kaavaluonnoksesta kohdistuivat sähkönjakeluun, muinaisjäännöksiin, maisemaan, joukkoliikenteeseen sekä katu- ja tiealueisiin.

Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin

11.9.20.24 Caruna

Nykyinen sähköverkko 20 kV ja 0,4 kV

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

Vaikutukset sähkönjakeluun

Yleiskaavan perusteella alueelle on suunniteltu asumista. Vaikutuksia sähkönjakeluun voidaan arvioida sitten kun alueen asemakaavoitus lähtee käyntiin. On todennäköistä, että asemakaavoituksen myötä katualueille on tarpeen rakentaa uusia maakaapelointeja.

KKL 20.11.2024

Siirtokustannusten jako

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

Muuta huomautettavaa

Toivomme tiedoksisaantia yleissuunnitelman valmistumisesta.

(liitekartta poistettu julkisesta koosteesta)

Vastine:

Merkitään tiedoksi

12.9.2024 Helsingin kaupungin museo

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

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

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

Rakennettu kulttuuriympäristö ja maisema

Kulttuuriympäristön ja maiseman kannalta olennaista on miten uudet katualuelinjaukset vaikuttavat kulttuuriympäristön kannalta merkittävän Kirkonkylän Saksan peltoaukeamaiseen maisematilaan.

Tuusulantien, Järvenpääntien, Kirkkotien ja Saksanväylän liittymään tarkasteltiin neljä eri vaihtoehtoa, joista tilaaja valitsi jatkotyöstettäväksi kaksi vaihtoehtoa. Esi-tetyistä vaihtoehtoista Saksanväylän linjaus huomioi paremmin viljelymaiseman vaihtoehto B:ssä.

Kaavaesittelyssä todetaan, että keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä.

Tähän suhteutettuna, museo kaipaisi suunnitelma-aineistoon visualisointeja, miten esitetyt linjaukset konkretisoituvat maisemassa.

Arkeologia

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma-alueella on suoritettu arkeologinen inventointi Järvenpääntien itäpuolella, Mattilan alueella. Museoviraston arkeologisten kenttäpalveluiden tekemän tutkimuksen mukaan (Lehto, 2023) alueella ei sijaitse kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita kulttuuriperintökohteita.

Suunnittelualueeseen on yleissuunnitelman raportissa rajattu alue, joka rajautuu Järvenpääntien länsipuolelle, lähelle Kirkkotietä. Alueelle ei ole osoitettu suunnitelmassa vielä katualueita tai kunnallistekniikkaa. Tällä alueella sijaitsee kiinteä muinaisjäänös Tuusulan kk (Tusby by), jonka tunnus muinaisjäänösrekisterissä on 1000014738. Kohteella on suoritettu useita arkeologisia tutkimuksia. Vuonna 2017 Maanala Oy:n suorittama koekaivaus sekä vuonna 2019 Museoviraston arkeologisten kenttäpalveluiden koekaivausryhmän tekemät kaksi koekaivausta. Alueelta on löydetty rakenteita ja kulttuurikerroksia, jotka on ajoitettu 1600–1800-luvuille. Tutkimuksen perustella muinaisjäänös on parhaiten säilynyt kylänpaikan länsi- ja lounaisosassa, myös alueen kaakkoisosasta on löydetty 1700-luvulle ajoitettuja kulttuurikerroksia.

Museo toteaa, että suunnitelman tarkentuessa kiinteän muinaisjäänöksen alue on huomioitava alueen suunnittelussa. Muinaismuistolaki määrää yleisen maankäyttöhankkeen tai kaavoituksen suunnittelijan selvittämään suunnitelman vaikutukset kiinteään muinaisjäänökseen. Muinaismuistolaki kieltää sellaiset toimenpiteet, jotka saattavat olla vaaraksi muinaisjäänöksen säilymiselle.

Vastine:

Saksanväylän ja muiden yleissuunnitelmassa esitettyjen liikenneväylien vaikutusta alueen maisemaan tullaan arvioimaan tarkemmin alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Lausunnossa mainittu kiinteä muinaisjäänös sijaitsee yleissuunnitelmassa esitettyjen pääkatuyhteyksien vaikutusalueen ulkopuolella. Muinaisjäänös tullaan huomioimaan alueelle valmisteltavan Tuuskodon asemakaavamuutoksessa.

13.9.2024 HSL

Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden kunnallistekninen yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle.

Yleissuunnitelma käsittää seuraavat samanaikaisesti käsiteltävät asemakaavat:

- Tuusulan itäisen ohikulkutien eli Saksantien linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä Saksanväylän jatkeen vaikutukset ympäristöön. Ohikulkutien tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa.
- Mattila II -kaava-alueelle mahdollistetaan uutta asutusta n. 350 asukkaalle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL antaa tässä lausunnossa kommentit, jotka käsittävät asemakaavat Saksanväylä (kaavaluonnos nro 3670) ja Mattila II (kaavaehdotus nro 3648). HSL ei anna näistä asemakaavoista erillisiä lausuntoja.

Saksanväylä (kaavaluonnos nro 3670)

Nykyisen bussiliikenteen näkökulmasta kaavaluonnos 1 aiheuttanee jonkin verran viiveitä Hyrylän suunnilta saapuville linjoille 641 ja 665, sillä kaavaluonnos sisältää uuden käännöksen vasemmalle Järvenpääntieltä Saksanväylälle. Näin ollen näiden linjojen ajoajat voisivat hieman kasvaa. Tältä osin viisihaarainen liittymä VE2 olisi parempi bussiliikenteen näkökulmasta.

HSL haluaa olla mukana pysäkkien tarkemmassa suunnittelussa.

Mattila II (kaavaehdotus nro 3648)

Kaava-alueella ei kulje joukkoliikennettä, mutta asemakaava-alueelta tulee panostaa kevyen liikenteen yhteyksiin, erityisesti Suopurontien ja Saksanväylän pysäkeille.

Vastine:

HSL toteaa lausunnossaan, että viisihaarainen kiertoliittymä (VE2) on kaavaluonnoksista linja-autoliikenteen näkökulmasta parempi vaihtoehto. Asemakaavaehdotus on valmisteltu kaavaluonnosvaihtoehdon 2 pohjalta.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

19.8.2024 Telia Company

Teliällä verkkoa suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

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

KKL 20.11.2024

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

-Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä.

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

-Osallistutaan hankkeen johtosiirtosuunnitteluun.

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

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

Suunnittelun yhteydessä tarkastellaan myös alueen uusia tarpeita ja niistä toivo-
taan mahdollisimman paljon tietoja.

Vastine:

Merkitään tiedoksi

12.9.2024 ELY-keskus

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) liikenne ja
infrastrukturi -vastuualueen (Lvastuualue) lausunto koskien Koillis-Hyrylän katu-
alueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaehdotusta.

Yleissuunnitelmaehdotuksessa on esitetty Saksanväylän liittyvän Järvenpääntien
(maantie 145) ja Tuusulantien risteyksessä olevaan kiertoliittymään tai vaihtoeh-
toisesti Järvenpääntien linjauksen muuttamista siten, että Järvenpääntie liittyy
Saksanväylään ennen kiertoliittymää. Toisesta päästä Saksanväylä liittyy Kulloon-
tielle (maantie 148). Järvenpääntie ja Kulloontie kuuluvat valtion tieverkkoon ja
Tuusulantie on katua.

Molemmat liittymät tarvitsevat tarkempaa jatkosuunnittelua. Suunnittelu tulee
tehdä yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Järvenpääntien tulisi olla katua. Jär-
venpääntien muututtua kaduksi voi Saksanväylän pohjoisemman liittymäalueen
suunnittelu edetä katusuunnitelmana. Kulloontien risteuksen suunnittelussa tulee
ottaa huomioon Tuusulan itäväylän aluevaraussuunnitelma. Tuusulan itäväylää
tullaan jatkosuunnittelemaan aluevaraussuunnitelman vaihtoehdon 1D mukaisesti.
Tavoitetilanteessa Tuusulan itäväylän ja Saksanväylän liittymä toteutetaan alue-
varaussuunnitelman vaihtoehdon 2 mukaisesti, 1D on vain välivaihe, joka mahdol-
listaa lopputilanteen eritasoliittymäratkaisun.

Vastine:

Alueen jatkosuunnittelua tullaan toteuttamaan Tuusulan Itäväylän aluevaraus-suunnitelman mukaisesti yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa, lähtökohtaisesti lausumiskäytäntöjen mukaisesti.

Yhteenveto palautteesta

Yleissuunnitelmaehdotusta saatiin kirjallisia muistutuksia kaksitoista kappaletta.

Mielipiteet kaavaluonnoksesta kohdistuivat enimmäkseen Saksanväylän linjausvaihtoehtoihin, Suopurontien jatkamiseen sekä viheralueisiin.

Vastineet sekä esitetyt muistutukset:

31.8.2024 Muistutus 1.

Kommenttini koskevat Suopurontien mahdollista jatketta.

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

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

Suopurontien jatke sekä monet muut alueen rauhallisuutta koskevat muutokset herättävät Mattilan alueen asukkaissa merkittävää vastustusta. Muun muassa Mattilan alueen asukasyhdistys on antanut lausunnon, joka on jyrkästi nykyisiä suunnitelmia vastaan. Asukasyhdistys edustaa satoja Mattilan alueen asukkaita. Viihtyisyyden ja rauhallisuuden lisäksi huolena on myös alueen turvallisuus. Iki-vanhaa kaavaa ja myöhemmin alueelle kaavoitettua rakentamista ei ole tehty siten, että risteysalueita voitaisiin toteuttaa turvallisesti tällaisille nykypäivän liiken-

nemäärille. Nykyisellään tielle on asetettu 30 km/h rajoitus ja fakta on, että tätä rajoitusta noudattaa vain osa, ehkä puolet. Suoran tien varrella nähdään päivittäin 50-60 km/h nopeuksia tasa-arvoisista risteyksistä välittämättä.

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

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

Olen jyrkästi sitä vastaan, että läpiajoliikenne tällaisessa muodossa sallittaisiin. Jos tarkastellaan suunnittelussa asetettuja tavoitteita, tulisi Suopurontien jatke toteuttaa ainoastaan kevyelle liikenteelle. Jos kunta väkisin kaikesta vastustuksesta huolimatta tekee tielle jatkeen esitetystä muodosta, se olisi meille järkytys. Tie tulisi toteuttaa siten, että läpiajoliikenne tavoitteen mukaan MINIMOITAIIN. Näitä keinoja ovat muun muassa:

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

Ainoastaan läpiajoliikenteen kieltävä merkki on aidosti läpiajoliikenteen minimointia.

Suopurontien avaaminen vapaalle autoliikenteelle antaisi asuinalueen läpiajomahdollisuuden kaikille Mattilan alueen Tuusulan kunnan asukkaille, mutta myös koko pohjois- ja länsialueen Keravalaisille. Onko tosiaan niin, että Tuusulan kunta ei välitä nykyisten asukkaiden ja veronmaksajien viihtyvyydestä ja mielipiteistä edes tämän vertaa, ja on valmis pilaamaan totaalisesti tämän asuinalueen? Kenen etua Tuusulan kunta tällä ratkaisulla on tavoittelemassa? Yksi alkuvaiheen tavoitteista on ollut vähentää Tuusulan keskustan läpiajoliikennettä. Aiotteko todella tehdä tämän asuinalueiden kustannuksella? Eikö läpiajoliikenne nimenomaan kuulu keskustaan, jossa on kaikki palvelut? Kuntalaisten, Mattilan alueen asukkaiden mielistä ei ole huomioitu suunnitelmassa. Palatkaa suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin. Miettikää, onko tekemänne ratkaisut niiden mukaisia, ja mikä on parasta nykyisille Tuusulan kunnan asukkaille. Olette tekemässä uutta ja hienoa, mutta älkää tehkö sitä niiden kustannuksella, jotka ovat jo valinneet Tuusulan kotikunnakseen! Etsikää sellaiset ratkaisut, ettei Mattilan alueen asukkaat, erityisesti Suopurontien varressa asuvat perheet joudu niistä kärsimään. Tuusulaan muutetaan ja asetutaan muun muassa rauhan, tilan ja viihtyisyyden vuoksi.

Vastine:

Saksanväylän tavoite on Hyrylän keskustan liikenteen lisääntymisen vähentäminen siirtämällä Hyrylän keskustan läpi suuntautuvaa läpiajoliikennettä vaihtoehtoiselle reitille. Läpiajoliikenne ei määritelmällisesti ole asiointiliikennettä. Asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän ja Suopurontien katualueet on mitoitettu niin, että yleissuunnitelman mukaisesti voidaan toteuttaa alueen läpi kulkevat kävelyn ja pyöräilyn erotellut kaistat sekä tilavaraukset linja-autopysäkeille. Tämä edistää liikkumista myös muilla muodoilla kuin henkilöautolla.

Saksanväylän kaavaehdotuksessa on esitetty Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun levenyttämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi.

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

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

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

Avaamalla läpiajoliikenne Mattilan läpi Suopurontien jatkeen kautta alueen rauhallisuus kärsii huomattavasti. Olette varmasti tietoisia, että alueen asukkaat ja Mattilan asukasyhdistys vastustavat tätä muutosta. Turvallisuusnäkökulman lisäksi alueen asukkaille olisi äärimmäisen järkyttävää, että rauhallinen pientaloalue muuttuisi vilkkaasti liikennöidyksi läpiajoväyläksi. Olisitko itse valmis kymmenkertaistamaan oman asuntosi viereisen liikenteen ja nostamaan kotikatusi nopeusrajoitusta, jotta mm. viereisen kunnan asukkaat pääsisivät nopeammin töihin? Fakta on se, ettei Suopurontien jatke palvele vain alueen asukkaita, vaan liikennevirrat ohjautuisivat Suopurontien jatkeelle mm. Keravalta. Millä tavoin olisi mielestänne kohtuullista ohjata nykyisellään Hyrylän keskustan läpi kulkevaa liikennettä rauhallisen omakotitaloalueen läpi siellä asuvien asukkaiden turvallisuuden ja kotirauhan kustannuksella? Selvityksessä todetaan mm., että liikennevaloilla pyrittäisiin rajoittamaan läpiajo liikennettä Suopurontien jatkeelle. Ajatus kuulostaa naurettavalta. Tämä estää läpiajoliikennettä yhtä tehokkaasti, kuin hiekanjyvä tulipalon leviämistä. Ainoastaan läpiajoliikenteen kieltävä merkki pyrkii aidosti minimoimaan läpiajoliikenteen. Muut vaihtoehdot ovat täysin tehottomia.

Koko Hyrylän läpi kulkeva tie on täynnä liikennevaloja, eikä se rajoita millään tavalla läpiajavan liikenteen määrää. Liikenne kulkee sieltä, mistä sen on mahdollista kulkea nopeinta reittiä. Läpiajoliikenne Suopurontiellä laskisi merkittävästi myös alueen kiinteistöjen arvoa, kun rauhallisuudesta tunnettu alue pilataan ohjaamalla merkittäviä liikennemääriä alueen läpi. Tuusulan muutetaan siksi, että täällä on rauhallista ja turvallista asua. Alueella on sopivasti palveluita, mutta tunnelma on sopivan maaseutumainen. Älkää siis tehkö Hyrylästä Tikkurilaa.

Suopurontien jatkeen suunnitelma ei ole nykyisessä muodossaan linjassa niiden tavoitteiden kanssa, joita Koilis-Hyrylän yleissuunnitelmalle on valmisteluvaiheessa asetettu. Toteutuessaan Suopurontien jatke aiheuttaisi merkittävää haittaa

KKL 20.11.2024

alueen asukkaille. Vastustan jyrkästi Suopurontien jatkeen avaamista läpiajoliikenteelle. Suunnitelman alkuperäisiin tavoitteisiin viitaten ainoa järkevä vaihtoehto olisi toteuttaa Suopurontien jatke vain kevyelle liikenteelle.

Vastine:

Saksanväylän tavoite on Hyrylän keskustan liikenteen lisääntymisen vähentäminen siirtämällä Hyrylän keskustan läpi suuntautuvaa läpiajoliikennettä vaihtoehtoiselle reitille. Läpiajoliikenne ei määritelmällisesti ole asiointiliikennettä. Asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän ja Suopurontien katualueet on mitoitettu niin, että yleissuunnitelman mukaisesti voidaan toteuttaa alueen läpi kulkevat kävelyn ja pyöräilyn erotellut kaistat sekä tilavaraukset linja-autopysäkeille. Tämä edistää liikkumista myös muilla muodoilla kuin henkilöautolla.

Saksanväylän kaavaehdotuksessa on esitetty Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi.

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

9.9.2024 Muistutus 3. (Arontaustantien tiehoitokunta)

Tässä on aluetta sivuava Savirihentietä ja Piiliojan tilannetta.

LIITE:

Vaikka pääosa lausunnosta koskee kuitenkin Saksan-Mattilan aluetta, haluamme kuitenkin kommentoida Savirihentien mukanaoloa.

Ehdotamme, että koko Savirihentie siirretään kunnalle.

Perusteina

KKL 20.11.2024

Savirihentien tiehoitokuntaan kuuluvat Savirihentie ja Arontaustantie. Savirihentie lähtee Mahlamäentieltä ja päättyy Kulloontiehen. Toisessa päässä ovat Savirihenten asuntoalue (tämä osuus tiestä on kunnallinen) ja toisessa päässä palolaitos. Savirihentien varrella on Keravan hautausmaa. Osa tällä alueella on asfaltoitu tiehoitokunnan toimesta.

Tien kunto on heikohko, osittain talouden takia ja osittain hidastettu myös liikennettä (lyhentää kulkua esim.paloaseman kohdalta Mahlamäentielle). Tiellä on paljon lenkkeilijöitä. Pellot ovat Tuusulan kunnan hallinnassa, osa myös metsästä.

Tie vaatisi perustusta ja tiehoitokunnalla ei ole varaa siihen.

Savirihentien läpi kulkee Piilioja. Varuskunta-alueelta poistettiin metsät, kallioiden syvennykset ym. ja tämä aiheutti sen, että vedet virtasivat suoraan Piiliojaan ja se tukkeutui. Savirihentie jouduttiin v. 2022 katkaisemaan kahden kuukauden ajaksi (pari autoakin rikkoutui tässä vaiheessa). Samalla peltoalueelta (ehkä 10 hehtaaria) huuhtoutui esim. osa ravinteista. Piiliojan nopea kunnostus olisi tarpeen tai siten veden kerääminen.

Savirihentien kunnostaminen voisi helpottaa ajamista olla palolaitokselle ja esim. vaikka Kirkonkylän ja Mattilan alueelle. Tie oikaisee (noin kilometrin) ja nopeuttaa erityisesti ruuhka-aikoina.

Vastine:

Muistutus on saatettu Tuusulan kunnallistekniikan tietoon.

9.9.2024 Muistutus 4. (Savirihentien tiehoitokunta)

Lisää haluamasi liitetiedostot (esimerkiksi kuvat, selvitykset, tarkemmat selvitykset) tähän.

LIITE:

Vaikka pääosa lausunnosta koskee kuitenkin Saksan-Mattilan aluetta, haluamme kuitenkin kommentoida Savirihentien mukanaoloa.

Ehdotamme, että koko Savirihentie siirretään kunnalle.

Perusteina

Savirihentien tiehoitokuntaan kuuluvat Savirihentie ja Arontaustantie. Savirihentie lähtee Mahlamäentieltä ja päättyy Kulloontiehen. Toisessa päässä ovat Savirihenten asuntoalue (tämä osuus tiestä on kunnallinen) ja toisessa päässä palolaitos. Savirihentien varrella on Keravan hautausmaa. Osa tällä alueella on asfaltoitu tiehoitokunnan toimesta.

KKL 20.11.2024

Tien kunto on heikohko, osittain talouden takia ja osittain hidastettu myös liikennettä (lyhentää kulkua esim.paloaseman kohdalta Mahlamäentielle). Tiellä on paljon lenkkeilijöitä. Pellot ovat Tuusulan kunnan hallinnassa, osa myös metsästä.

Tie vaatisi perustusta ja tiehoitokunnalla ei ole varaa siihen.

Saviihentien läpi kulkee Piilioja. Varuskunta-alueelta poistettiin metsät, kallioiden syvennykset ym. ja tämä aiheutti sen, että vedet virtasivat suoraan Piiliojaan ja se tukkeutui. Saviriihentie jouduttiin v. 2022 katkaisemaan kahden kuukauden ajaksi (pari autoakin rikkoutui tässä vaiheessa). Samalla peltoalueelta (ehkä 10 hehtaaria) huuhtoutui esim. osa ravinteista. Piiliojan nopea kunnostus olisi tarpeen tai sitten veden kerääminen.

Saviriihentien kunnostaminen voisi helpottaa ajamista olla palolaitokselle ja esim. vaikka Kirkonkylän ja Mattilan alueelle. Tie oikaisee (noin kilometrin) ja nopeuttaa erityisesti ruuhka-aikoina.

Vastine:

Muistutus on saatettu Tuusulan kunnallistekniikan tietoon.

14.9.2024 Muistutus 5.

Suotien ajoneuvoliittymää Tuusulantielle ei tule poistaa. Suotien jatketta K 4 ei tarvitse toteuttaa. Se on kallis ja laaditun kustannusarvion mukaan kunta säästää noin 500 000 €, kun sitä ei toteuteta. Se tulisi kohtaan , jossa tarvitaan ensin esirakentamista ja kevennyksiä pehmeään maaperän ja paineellisen pohjaveden vuoksi. Liikenneturvallisuus huononee huomattavasti Kirkonkylän koulun ja päiväkodin ympäristössä, jos Suotien ajoneuvoliikenne ohjataan Tuusulantielle Einarinkadun kautta. Liikenneturvallisuuden kannalta on järkevää jakaa Tuusulantielle Mattilan alueelta tulevaa liikennettä useamman katuliittymän kautta. Tuusulantie on nyt kunnan hallinnassa oleva katu, jossa katuliittymiä voi olla tiheimmin kuin Väyläviraston hallinnoimilla teillä.

Vastine:

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa on päivitetty Mattila II -asemakaava-alueen osalta niin, että Suotien liittymä Tuusulantielle on säilytetty Tuusulantien muututtua kunnan kaduksi. Muilta osin Mattila II -kaava-alueeseen liittyvien liikennejärjestelyjen muuttamista ei ole todettu tarpeelliseksi alueen tuottamien arvioitujen liikennemäärien perusteella.

12.9.2024 Muistutus 6.

VAATIMUKSET

xxxxx kunnioittavasti pyytävät, että Saksanväylän linjaus jätetään pois katualueiden yleissuunnitelmasta. Mikäli kuitenkin Saksanväylän suunnittelua on jatkettava, on linjaus suunniteltava vaihtoehdon VEB Liva mukaisesti ilman liikenneympyrää.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella liikennesuunnittelussa on otettava huomioon ja säilytettävä arvokas ympäristö. Koska kaikki vaihtoehdot on risteysvaihtoehtojen toimivuustarkastelussa todettu toimiviksi, on risteysvaihtoehdon valinnassa huomio kiinnitettävä alueen kulttuurihistoriallisiin arvoihin, ympäristöön, alueen luonteeseen ja rakennettavuuteen.

Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän rakentaminen jatkosuunnitteluun valittujen vaihtoehtojen mukaisesti lisää liikennettä ja pilaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaan Saksan tilan elinympäristönä ja aiheuttaa maanomistajille kohtuutonta haittaa ja heikentää Tuusulan Rantatien alueen kulttuurihistoriallista arvoa.

PERUSTELUT

1 Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma, Diaarinumero TUUDno-2023-36, on nähtävillä 16.9.2024 saakka.

Yleissuunnitelman keskeisin kohde on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä Saksanväylän vaikutukset ympäristöön. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa.

Työssä keskeistä on tarkastella etenkin Järvenpääntien ja Tuusulantien liittymävaihtoehtoja, jolla on vaikutusta sekä Mattila II että Tuuskodon kaavatoihin.

Toimivuustarkasteluiden perusteella ei pystytty suoraan toteamaan, että vaihtoehdoista joku olisi selkeästi parempi kuin muut, sillä kaikki vaihtoehdot saatiin enustemäärillä toimiviksi. Tilaaja, eli Tuusulan kunta, valitsi kuitenkin jatkotyöstettäväksi vaihtoehdoiksi vaihtoehdot B ja D viisihaarainen liikenneympyrä. Vaihtoehdon B alavaihtoehdoista erityisesti liikenneympyrä koettiin parempana.

Mikäli Saksanväylän suunnittelua jatketaan, on valittava jatkosuunnitteluun vaihtoehto VEB Liva. VEB Liva edellyttää vähiten muutoksia nykyiseen Tuusulantien liittymään ja koko risteysalueelle. Välivaiheessa on mahdollista kytkeytyä nykyiseen väylään ja hyödyntää nykyisiä alikulkuja. Linjaus ei edellytä muutoksia Kirkkotiehen. Kirkkotiellä jo oleva suojatie säilyy jatkossakin. Lisäksi uusi Järvenpääntien linjaus on rakennettavissa kitkamaalle, jolloin pohjanvahvistustarpeita ei ole. VEB Liva on myös ainoa vaihtoehto, jossa kulttuurihistoriallinen Saksan tila säilyy mahdollisimman koskemattomana.

2 Keskeinen lainsäädäntö

Maankäyttö- ja rakennuslain 85 § koskee kadun rakentamista ja lainkohdan mukaan katu rakennetaan kunnan hyväksymän suunnitelman mukaisesti. Edelleen lainkohdan mukaan katu on suunniteltava ja rakennettava siten, että se sopeutuu asemakaavan mukaiseen ympäristöönsä ja täyttää toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimukset.

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 41 §:n mukaan katusuunnitelmassa tulee esittää katualueen käyttäminen eri tarkoituksiin sekä kadun sopeutuminen ympäristöön ja vaikutukset ympäristökuvaan, jos se alueen tai rakentamistoimenpiteen luonteen vuoksi on tarpeen.

Kadun suunnittelua koskevista lainkohdista käy ilmi, että kadun suunnittelussa keskeistä on kadun soveltuminen ympäristöönsä.

Myös hallituksen esityksessä, HE 101/1998 vp, todetaan, että kadun suunnittelulle ja rakentamiselle asetettaisiin jo laissa vaatimus sopeutumisesta asemakaavan mukaiseen ympäristöön sekä toimivuuden, turvallisuuden ja viihtyisyyden vaatimus.

3 Hyrylän ohikulkutiehanke, Saksanväylä

Yleissuunnitelman raportin mukaan Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa.

Samaan aikaan nähtävillä olevan Saksanväylän asemakaavaluonnoksen, kaava nro 3670, mukaan Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa ja toisaalta suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Yleissuunnitelman ja asemakaavoituksen tavoitteet ovat ristiriitaisia. On selvää, että uusi Hyrylän itäinen ohikulkuväylä, joka on nimetty Saksanväyläksi, ainoastaan lisää läpiajoliikennettä Keravalta ja Järvenpäästä. Uusien risteysten ja tieyhteyksien rakentaminen johtaa väistämättä liikenteen lisääntymiseen.

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

Saksanväylän tarkoituksena on ohjata liikennettä pois Hyrylästä. Kun liikennettä ohjataan pois Hyrylästä, siirtyy liikenne muualle, tässä tapauksessa uudelle Saksanväylälle. On selvää, että uusi liikenneyhteys myös lisää liikennettä, jolloin liikenne ohjautuu Saksanväylää Kirkonkylälle ja siitä edelleen Järvenpääntielle ja Rantatien seudulle. Uusi Saksanväylä johtaisi Rantatien viereisen Järvenpääntien liikenteen lisääntymiseen Helsingin ja lentoaseman suuntaan moninkertaiseksi, kun nyt Lahdentien kautta kulkeva liikenne siirtyisi Järvenpääntielle. Lisäliikenteen

seurauksena Järvenpääntie olisi levennettävä 4-kaistaiseksi meluvallaiseen ja eritasoristeyksiseen, sekä liitosteineen, jotka ulottuvat kulttuurihistorialliselle alueelle ja Tuusulanjärven rantaan asti. Juuri tämän ongelman ja sen myötä tulevien suurten kustannusten takia valtio luopui ohikulkutiehankkeesta vuosia sitten. Hanke sai voimakasta vastustusta, mm. akateemikot ja Suomen kulttuurin monet johtohenkilöt ja poliitikot vastustivat hanketta ja ilmoittivat sen valtioneuvostolle. Järvenpääntien 4-kaistaistaminen on tyrmätty 1990-luvulla myös kansanäänestysellä.

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

Nyt esillä olevat Saksanväylän ohikulkutievaihtoehdot lisäksi ohikulkuliikennettä sekä Keravalta että Järvenpäästä. Seurausvaikutuksena Järvenpääntie olisi levennettävä eritaso- ym. risteyksiseen ja liitosteineen. Uutta tiealuetta jouduttaisiin sijoittamaan Krapin ja Vanhan kunnan talon välille. Liikennehaitat siirtyisivät Kirkonkylään, Kotorannan ja Mattilan alueelle.

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

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

Jotta Hyrylän keskustan liikennettä saataisiin vähenemään, on ohikulkuliikenne suunnattava pääväylille, kuten VT 3 ja VT 4. Valtateiden välistä liikennettä varten on kehitettävä Kehä IV ja Kehä V tyyppisiä linjauksia, sen sijaan, että Tuusulan Rantatien ympäristöön ja Kirkonkylään ohjataan lisää läpiajoliikennettä. 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 sijaitsi asumiseen sopimattomalla voimalinjan varoalueella ja vähentäisi läpiajoliikennettä paitsi Järvenpääntiellä myös Tuusulanväylän-Koskenmäen suunnalla ja ympyröissä, kun yhteys pohjoisesta lentoasemalle paranisi.

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

Nähtävillä olevat risteys- ja tielinjausvaihtoehdot lisäävät merkittävästi liikennettä kulttuurihistoriallisella Tuusulan Rantatien ja Kirkonkylän sekä Saksan tilan alueella ja tuhoaa valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Mikäli Saksanväylän suunnittelua on tarpeen jatkaa, on valittava vaihtoehto VEB Liva, jossa tarvitaan mahdollisimman vähän maanrakennustöitä.

4 Liittymäsuunnitelmat

Risteysvaihtoehtojen vertailutaulukossa on selvitetty erilaisten risteysvaihtoehtojen vaikutuksia. Vertailusta käy ilmi mm. että kaksikaistainen viisihaarainen liikenneympyrä on käyttäjille erityisen hankala ja vaarallinen. Jo tämän takia on liikenneympyröihin perustuvat vaihtoehdot hylättävä.

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

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

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

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

5 Saksan tilan ja Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallinen arvo

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

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

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

Tuusulan itäväylän jatkeen (Kulloontieltä Järvenpääntielle) eli Saksanväylän linjauksella on olennainen merkitys mielipiteen antajien kiinteistön käyttöön, asumiseen ja muihin oloihin. Saksan tilan päärakennus ja talouskeskus 1800-luvun luhitaittoineen, pihapiireineen, puistoineen ja lähipeltoineen kuuluvat Tuusulan kunnan kulttuurihistoriallisiin arvokohteisiin. Kiinteistön rakennukset on kunnostettu perinteiseen tyyliin ja on tärkeää, että rakennusten ympäristö säilyy osana Tuusulan rantatien perinteistä kulttuurihistoriallista ympäristöä. Pihapiiri on muuta maastoa ylempänä, jolloin meluvälleinkaan ei ole mahdollista suojata pihapiiriä melulta.

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

Tuusulan kunnan verkkosivuilla on ”Kulttuurimaisema ja rakennuskanta, Tuusulan Rantatie, osa 3/8” -niminen selvitys, jonka sivulta 79 alkaen on käsitelty Saksan tilaa. Kuten selvityksessä olevasta karttakuvasta ilmenee, Saksan tila on osoitettu

rakennetuksi kulttuurialueeksi. Lisäksi tilalla ja sen vanhassa pihapiirissä sijaitsee rakennuskulttuurikohde ja useita rakennettua kulttuurialuetta täydentäviä rakennuksia tai rakennelmia.

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

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on katusuunnittelun osalta vaatimus, että katu on sopeutettava asemakaavan mukaiseen ympäristöön sekä vaatimukset toimivuudesta, turvallisuudesta ja viihtyisyydestä.

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. Tämä tarkoittaa, että myös tie-suunnitelmia laadittaessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on otettava huomioon.

OAS:n aineistoon sisältyy mm. ”Viher- ja virkistysverkon kehittäminen 2021” -niminen 21.12.2021 päivätty asiakirja. Asiakirjan sivulla 59 esitetyssä Tuusulan maisema-arvot -kartassa Tuusulanjärvi sekä järven länsipuoli ja itäpuolinen rantaviivan ympäristö on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi maisema-alueeksi. Järven itäpuolella rannan myötäisesti on lisäksi RKYkohde (rakennettu kulttuuriympäristö), useita muita kulttuuriperintökohteita, kiinteä muinaisjäännös sekä museotie. Asiakirjan sivulla 60 todetaan kohdassa 3.7.3 Kulttuurihistoria seuraavaa: ”Kulttuurihistoria on keskeinen osa Tuusulaa ja sillä on tärkeä osa alueen identiteetin muodostumisessa. Tuusulan tunnetut historialliset paikat ovat sekä kansainvälisten matkailijoiden että päiväretkeilijöiden suosimia kohteita. Monet Rantatien nähtävyydet ja Fjällbon puisto ovat suosittuja 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).

Suunnittelualueella sijaitsee myös useita yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, kuten myös Museoviraston RKY-kohdesivulta ilmenee. Tuusulan Rantatien alueella sijaitsevat kulttuurihenkilöiden kuten Jean Sibeliuksen, Juhani Ahon, Venny Soldan-Brofeltin, Eero Järnefeltin, Pekka Halosen, J. H. Erkon, Martta Wendelinin ja E. N. Setälän kodit, Eino Leinon, Einari Vuorelan ja Uuno Kailaan asuinhuoneet Onnelan majatalossa ja Aleksis Kiven kuolinmökki, sekä Sibelius Akatemian kurssikeskus. Hanke sivuaa siten valtakunnallisesti merkittävää Tuusulanjärven kulttuuriympäristökokonaisuutta.

Jatkosuunnitteluun valittujen Saksanväylän ja risteysalueen vaihtoehtojen mukainen rakentaminen meluvallineen ja -seinineen heikentää alueen maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja muuttamalla Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien ympäristön. Liikennemäärät tulisivat 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 Kirkonkylän, Rantatien ja Tuusulanjärven rannan ympäristöön. Hankkeen myötä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen vaalimisen mahdollisuudet heikentyvät entisestään.

Muistutuksen antajat korostavat, että katualueiden suunnitelmia laadittaessa on varmistuttava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Lisääntyvän liikenteen ohjaaminen Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueelle ei edistä kulttuuriympäristön arvojen säilyttämistä, minkä takia suunnittelussa on selvitettävä vaihtoehtoja liikenteen ohjaamiselle muualle kuin Tuusulan Kirkonkylään ja Rantatien seudulle. Esimerkiksi liitteenä olevassa MAL 2023 kuvassa on esitetty Helsingin seudun tiehankkeita, joissa valtio on osallistumassa kustannuksiin ja jotka korvaisivat Saksanväylän. Korvaavia Hyrylän keskustan liikennettä vähentäviä ratkaisuja olisivat MAL 2023 kuvassa näkyvät kehä IV ja Vähänummentien jatke, sekä Hyrylän pitkä läntinen ohikulkutie, joka on syytä palauttaa suunnitelmiin.

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

Ensisijaisesti Saksanväylän suunnittelusta on luovuttava kokonaan. Koska katualueen yleissuunnitelmasta käy selvästi ilmi, että Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa, on selvää, että liikenne sekä siirtyisi

että uudet tieyhteydet houkuttelisivat uutta liikennettä Kirkonkylään ja Järvenpääntielle Tuusulan Rantatien tuntumaan.

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

6 Pohjaolosuhteet

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

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

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

7 Maisemalliset vaikutukset, luonnonsuojelualueet ja viheralueet

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

Saksan tilan pohjoisreunalla Tuusulantien varressa on yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA, Saksan pihapuisto), joka on rauhoitettu luonnonsuojelulain mukaisella rajauspäätöksellä vuonna 1987. Alue on 85 metriä pitkä Tuusulantien suunnassa ja ulottuu noin 17 metriä Saksan tilan alueelle. Saksan tilalle on 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 tuleekin ottaa huomioon hankkeen vaikutukset Saksan tilalla sijaitsevaan luonnonsuojelualueeseen. Asemakaavaan on myös merkittävä luonnonsuojelulain mukaiset alueet.

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

8 Lopuksi

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

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

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

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

Mielipiteen esittäjät pyytävät saada kirjallisesti tiedot kaavahankkeen edistymisestä.

Vastine:

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa linjatun Saksanväylän tavoite on Hyrylän keskustan liikenteen lisääntymisen vähentäminen siirtämällä Hyrylän keskustan läpi suuntautuvaa läpiajoliikennettä vaihtoehdoille reitille. Asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän ja Suopurontien katualueet on mitoitettu niin, että yleissuunnitelman mukaisesti voidaan toteuttaa alueen läpi kulkevat kävelyn ja pyöräilyn erotellut kaistat sekä tilavaraukset linja-autopysäkeille. Tämä edistää liikkumista myös muilla muodoilla kuin henkilöautolla.

Ratkaisut ovat voimassa olevan maakuntakaavan, osayleiskaavan sekä Tuusulan valtuuston hyväksymän yleiskaavan (14.11.2022 § 133, ei vielä lainvoimainen) mukaisia.

Osana yleissuunnitelmatyötä on selvitetty Saksanväylän vaikutukset alueen, kuten Järvenpääntien liikennemääriin. Liikenne-ennusteiden perusteella Saksanväylä ei merkittävästi lisää liikennettä Järvenpään suunnasta verrattuna vaihtoehtoon, jossa Saksanväylää ei toteuta.

Yleissuunnitelman yhteydessä on teetetty laajat maaperätutkimukset. Maaperätutkimusten mukaan Saksanväylä on toteutettavissa ja suurelta osin voidaan käyttää katualueen perustamisessa esimerkiksi painopenkkoja stabiloinnin sijaan.

Laajempaa maisemallisten vaikutusten tarkastelua suoritetaan asemakaavoituksen yhteydessä viranomaistahojen ja osallisten kanssa yhteistyötä tehden. Alueelliset viheryhteydet ja virkistysalueiden riittävyys on otettu huomioon yleissuunnitelman sekä alueen muiden vireillä olevien suunnittelujen valmistelussa. Tuusulan valtuuston hyväksymässä yleiskaavassa, joka ei ole vielä lainvoimainen, yleissuunnitelman alue on osoitettu pääasiassa pientaloalueeksi.

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa on muutettu ehdotusvaiheesta niin, että vaihtoehdon D (viisihaarainen kiertoliittymä) katualueen linjausta sen pohjoisosasta on tarkasteltu uudelleen huomioimaan paremmin kohdan maisemalliset piirteet ja kulttuuriarvo.

16.9.2024 Muistutus 7.

Katso liite

LIITE:

Koillis-Hyrylän suunnittelun tavoitteena on Tuusulan kaavoittajan mielestä luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin.

Onko tästä unohtunut jotain? Alue rakennetaan Saksan vanhoille pelloille ja alueelle muutto vaatii jo etäisyyksienkin vuoksi perheeseen henkilöauton tai kaksi. Kaavoittajan vihreät ajatuksen tuntuvat vaativan realismia ja samoin myös suunnitelmat.

Tuusulan itäväylä on liitettävä suunniteltua kiinteämmin Mattila II -alueeseen, mikä toimii oikein toteutettuna koko seudun liikennejärjestelyjen turvallisuuden tuojana. Suora yhteys Mattila II alueelta itäväylään antaa mahdollisuuksia suunnitella jatkoa aivan toisella tavalla siihen verrattuna, miten kaavoittaja on asukastilaisuudessa kertonut: mahdollisimman vähän liittymiä, koska ne häiritsevät itäväylän liikenteen sujumista.

Ohitustie on rakennettava tuusulalaisia varten ja tuusulalaisten tarpeita palvelevaksi. Samalla se kuitenkin ohjaa liikennettä pois Hyrylän keskustasta, mikä onkin koko tien tarkoitus. Ohitustiestä ei kuitenkaan saa tulla pikaväylää korkeine nopeuksineen, mikä houkuttelisi pohjoisen suunnasta liikaa liikennettä alueelle. Hidasteet, eli tässä tapauksessa Mattila II -alueen liittymät toimisivat kiertoliittymätyyppisinä hyvinä liikenteen rauhoittajina.

Tämä ratkaisu lisää turvallisuutta erityisesti Tuusulanjärven koulukampuksen alueella, koska se vähentää siellä liikennettä.

Tuusulanjärven koulukampuksen alueen liikennejärjestelyissä on kaavoittajan mukaan oleellista juuri turvalliset liikenneyhteydet. Nyt kuitenkin Suotie on tarkoitus katkaista Tuusulantien kohdalta ja kääntää se Suotien päässä olevan pienen puiston poikki uudelle alueelle. Tämä ei millään tavoin lisää liikenteen turvallisuutta koululaisten kannalta, päinvastoin. Suotien kääntäminen 90 asteen mutkalla kohti Mattila II -aluetta tekee tästä paikasta erittäin vaarallisen mm. huonon näkyvyyden vuoksi. Lapset eivät kouluun pyöräillessään ja Suotien nykyisille ja säilytettäville suojuosteille kiiruhtaessaan huomaa uutta vaaraa vasemmalta (Suotien jatketta ja siinä liikkuvia autoja).

Tälle ratkaisulle ei löydy järkevää selitystä - varsinkaan, kun Tuusulantie on tarkoitus muuttaa kunnan kaduksi. Kunta voi siis itse päättää Tuusulantiestä eikä risteysten läheisyys ole enää esteenä säilyttää Suotien nykyisellään.



Kun Suotie katkaistaan (kuvassa oikealla ylhäällä) siihen jäävät suojatiet Tuusulantien yli. Ennen suojatietä lapset ovat tottuneet ryhmittymään joukolla Suotien vasempaan reunaan, minkä jatkossa tekee entistä vaarallisemmaksi uusi liittymä: Suotien 90 asteen mutka.

Esimerkiksi Rykmentinpuistossa on lyhyellä matkalla useita risteyskohtia – miten Tuusulanjärven koulukampuksen alue poikkeaa siitä? Suotien risteys on säilytettävä nykyisellään, jos kunnan poliittiset päättäjät ovat Mattilan asukkaiden kanssa samaa mieltä. Tämä ratkaisu toisi lisäksi puolen miljoonan säästöt, kun huonoon maapohjaan ei tarvitsisi rakentaa tietä.

Rekkaliikenne pois koulun vierestä

Nyt olisi syytä harkita tosissaan Mattila II alueen liikennejärjestelyjen tukeutumista uuteen Hyrylän ohitustiehen jo Mattila II -alueen rakennusaikana, joka tuo näillä näkymin melkoisen rekkaliikenteen aivan koulun viereen.

Koska ohitustien varsinainen rakentaminen ajoittuu ehkä kymmenen vuoden päähän, olisi järkevää tehdä turvallinen liikennekorjaus nyt ja saada purettua koulun edestä liikennettä. Se saattaisi onnistua jos käytettäisiin Mahlamäentien alkua, josta etelään erkanevan pikkutien pohjaa vahvistamalla saisi väylän Mattila II -alueelle ja samalla ehkäpä tulevan ohitustien osan. Sen kautta esimerkiksi rakennusaikainen rekkaliikenne Mattila II -alueelle olisi turvallisempaa kuin koulun edestä.

Vastine:

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa on päivitetty Mattila II -asemakaava-alueen osalta niin, että Suotien liittymä Tuusulantielle on säilytetty Tuusulantien muututtua kunnan kaduksi. Muilta osin Mattila II -kaava-alueeseen liittyvien liikennejärjestelyjen muuttamista ei ole todettu tarpeelliseksi alueen tuottamien arvioitujen liikennemäärien perusteella.

16.9.2024 Muistutus 8.

Suotietä ei pidä katkaista ja Suotien jatke tulee poistaa suunnitelmista. Tuusulantie muutetaan kunnan kaduksi. Lähekkäin olevat Einarinkadun ja Suotien risteykset tulevat toimimaan pienillä turvallisuusparannuksilla.

Suotien jatke on suunniteltu saksan pellon yli Einarinkadulle Saksan pellon yli. Pellon kantavuus on sillä kohtaa heikommillaan. Pellolla on paineellinen pohjavesi. Pohjaveden pinta on keskimäärin pellon pinnan tasolla. Pohjaveden tasoa ei saa laskea. Varsinkin kadun alle rakennettavat putkilinjat tulevat kuivattamaan

pohjavettä putkilinjan lähialueelta. Suotien jatkeen varrella on maanvaraisia rakennuksia 10 m etäisyydellä. Muutaman vuoden kuluttua rakennukset tulevat painumaan maapohjan kuivuttua rakennuksien alta. Suotien jatkeesta tulee luopua.

Suotietä pitkin Tuusulantielle polkupyörällä ajavat käyttävät tien vasenta laitaa. Suotieltä Suotien jatkeen edessä on näköesteenä kiinteistön -378 kuusiaita ja jätekatos. Suotien kiinteistöiltä -377 ja -358 ajavien näkökenttä vasemmalle taaksepäin on olematon. Talvella näkökenttää ei ole laisinkaan. Yhteentörmäyksen vaara on todennäköinen. Suotien jatketta on siirrettävä noin 20 m Tuusulantielle päin tai siitä kokonaan luovuttava.

Mattila II alue on liitettävä Saksanväylään kiinteästi esim. kiertoliittymällä. Se rauhoittaa liikennettä Tuusulanjärven kampuksen kohdalla. Suurin osa työmatkaliikenteestä suuntautuu etelään Helsinkiä kohti. Mattila II rakennusaikainen liikenne luo turvattomuutta kampuksen kohdalla. Liikenne voidaan ohjata Mahlamäentieltä parantamalla tietä joka johtaa Kannistonmäelle.

Vastine:

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa on päivitetty Mattila II -asemakaava-alueen osalta niin, että Suotien liittymä Tuusulantielle on säilytetty Tuusulantien muututtua kunnan kaduksi. Muilta osin Mattila II -kaava-alueeseen liittyvien liikennejärjestelyjen muuttamista ei ole todettu tarpeelliseksi.

16.9.2024 Muistutus 9.

Muistutus liittyy Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaehdotukseen. Tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokooja katuverkolle. Tämä muistutus kohdentuu Tuusulan itäväylän jatkeen linjauksiin ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä muutosten vaikutukset Järvenpääntien mt 145 ja Kirkkotien ympäristössä ja tieliittymissä. Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Pää tavoitteina on uusien tielinjauksien keinoin vähentää Hyrylästä Tuusulan kirkonkylän kautta Järvenpään ohjautuvaa läpikulkuliikennettä huomioiden samalla sujuvoittaa liikennettä. Esitetty muutos on kallis eikä toteutune vuosiin tai vuosikymmeniin. Isoja muutoksia ennen voidaan vaikuttaa kulkuväylien muutoksiin pienemmin muutoksin

- 1) Suunnittelualueen länsilaidalla on Kirkkotien pohjoisosa, joka alkaa Keudan risteyksestä ja jatkuu Järvenpään tien ylittävään valo-ohjattuun risteykseen. Tie jatkuu Tuusulantienä Keravalle. Kirkkotie alkaa Koskenmäeltä Tuusulanjärven päästä kapeana ajoratana noudattaen entisiä historiallisia linjauksia. Ihmetystä herättää tiemuutos ”kylätieksi” samaan aikaan kun kokonaisuutta suunnitellaan taajama-alueena. Kylätie on määritelty tieksi, joita perustetaan varsinaisen taajama-alueen ulkopuolelle. Samanaikaisesti kun lähiympäristön Järvenpääntien-Tuusulantie alue määritellään taajama-alueeksi ja päätien hahmotetaan kaduksi niin n 100 m päässä toinen tie onkin kaukana taajamasta, hajaasutusalueen ”kylätie”. Epäloogisuutta ja ongelmia tuottavaa.

Esitän että suunnittelualueen rajalla olevan Kirkkotien liikennejärjestelyt toteutetaan (muutetaan) koko Kirkkotiellä yhtenäiseksi alkuosan mallin mukaisesti. Ajoradan suuntaisesti oikeaan reunaan on kivityksellä erotettu n 2-3 m m leveä yhdistetty pyöräily ja jalankulkuväylä. Suunnittelualueen Kirkkotien pohjoisosaan suunnittelujaksolla toteutettu uudenlainen liikennejärjestely tulee muuttaa. Tämä osa Kirkkoteistä joka on muutettu ns ”kylätieksi ”. Kylätiellä ajoneuvoliikenteelle on varattu yksi ajokaista, jalankulkijat ja pyöräilijöille on varattu tien molempaan reunaan yhteinen oma kulkukaista. Liikenteen sujuvuus perustuu väistämiseen ja hitaisiin ajo- ja kulkunopeuksiin sekä tietoon. On tiedettävä ja haluttava noudattaa uudenlaista ajo/kulikutapaa. Haasteelliseksi käytön tekee tien mutkaisuus ja mäki-syys ja osan tienkäyttäjien välinpitämättömyys/tietämättömyys toimintatavasta sekä vilkas liikenne. Ei ihan haja-asutusalueen liikennettä vastaava. Näkyvyys on minimaalista ja tilanteen tulevat yllätyksellisesti eteen. Uusi asfalttipäällyys osoittaa, että tien oikeaan laitaan on yhtäläisesti mahdollista tehdä yhteinen kivireunus kevyenliikenteen väylän ja ajoradan väliin kuten on Kirkkotien alkupäässä. Tuuskodon alueen asukasmäärä tulee nykyisestä kasvamaan. Omien autojen määrä ei tule vähenemään. Ihmiset eivät kuljeta pyörällä päivittäisruokatavaroita. Pyörät ovat tulevaisuudessa yhä enemmän liikunta- ja harjoitusvälineinä , ei niinkään kuljetusvälineinä. 2)Ehdotukseen on valittu 2 vaihtoehtoista esitetystä. 5- haarainen ”ellipsinmuotoinen” vaihtoehto tuntuu realistisemmalta. Kokonaisuus on kustannuksiltaan kallis ja siksi sitä tulisi viedä eteenpäin asteittain. Järvenpääntien muuttaminen taajama-alue statuksen/muutoksen kautta kaduksi mahdollistaa muutosten kuten ;läpiajon vähenemisen, liikennenopeuksien alenemisen arvioinnin lähitulevaisuudessa ja sen vaikutusten testaamisen.

Suunnitelmassa taajamamuutokset, Tuusulan/Järvenpääntien muuttaminen kaduksi mahdollistavat esim. tieväylän kaventamista yli 7 m osalta, tiereunan kivityksien ja jalankulku/ja kevyen liikenteen väylien liittämistä ajotiehen kiinni, ajoratojen keskelle puuistutuksia ja esim valaistuksen tehostamista. Katu mahdollistaa myös taiteen hyödyntämisen ja Tuusulan kirkonkylän historiallisen merkityksen nostamisen uudella tavalla. Nykyinen ajorata on (mt 145, mt 146) avo-ojineen, kevyen liikenteen väylin on niin leveä että mahdollistaa ilman yksityisten tontti-alue- lunastuksia ehdotuksen mukaisia uudistuksista pienin kustannuksin. Katumuutos tulisi toteuttaa mahdollisimman pikaisesti. Esitys tarvitsisi rinnalle suunnitelmaa miten asian kanssa asteittain edetään. Kerralla se ei tule. Nykyisen Järvenpääntien haasteellisuus liittyy suuriin liikennemääriin, korkeisiin nopeuksiin ja suojateiden puutteisiin. Tietä on vaikeaa ylittää pysäkkien yhteydessä Krapin pohjoispuolella olevan Mailapojantieltä aina Hyrylän /Kulloontien ympyrän välisellä tieosuudella. Alueella on 4 alikulkua, mutta niiden sijoittelu palvelee huonosti kevyen ja julkisen liikenteen käyttäjiä. 3 alikuluista on nykyisen Tuusulantien/ Järvenpääntien pohjoispuolella ja 1 Kirkkotien risteuksen yhteydessä. Pappilänmäen kohdalla Olkimaan tieltä Pappilankujalle on lähes mahdotonta päästä tien yli. Julkisen liikenteen ehdoin tapahtuvassa visiossa pitäisi huomioida pysäkeiltä siirtymiset molemmille puolin tietä. Pappilankujalle tulisi sallia ainoastaan tonteille ajo, muutoin tie toimisi kevyen liikenteen väylänä Olkimaantieltä Kirkkotielle.

KKL 20.11.2024

Olkimaantien ja Pappilantien kohdalle tarvitaan liikenteen jakaja, ryhmityskaistat ja niiden väliin varoitusvaloin toimivaa suojatietä välikorokkeineen. Muut vaikeat liittymäpaikat ovat Keudan , Krapin/Rantatien liittymän ja Mailapojanliittymän kohdalla. Useat liikenteenjakaajat hidastavat Järvenpääntien läpikulkua ja liikennettä. Nyt voimassa olevaa 50 km / t ei noudata kuin yksi sadasta.

vastine:

Koillis-Hyrylän alueen suunnittelussa tavoitteena on luoda kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen ehdoilla rakentuva uusi alue Keravan ja Hyrylän väliin. Suunnittelutyön tavoitteena on laatia katualueiden yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle. Tässä keskeistä on selvittää Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus ja miten se liittyy Järvenpääntiehen sekä sen vaikutukset ympäristöönsä. Yleissuunnitelmassa ei ole tarkasteltu Kirkkotien statusta kylätienä tai ehdotettu Järvenpääntien muutostoimenpiteitä. Pitkän aikavälin tavoite on siirtää Järvenpääntien osuus Kirkonkylän tulevasta kiertoliittymästä etelään päin kunnan hallinnoimaksi kaduksi. Tarkemmat toimenpiteet ja tavoitteet tarkentuvat, kun asema-kaavamuutos tai katusuunnittelu tulee ajankohtaiseksi.

16.9.2024 Muistutus 10.

Uudelle asuinalueelle tulee tehdä liittymä Tuusulantieltä ja Jukolankaarelta. Läpi-ajotietä eli ns. Suopurontien jatketta ei tarvita. Tuntuu käsittämättömältä, että autoliikennettä haluttaisiin ohjata vanhan asuinalueen sekä virkistyskäytössä olevan metsän läpi. Tie palvelisi lähinnä keravalaisia, jotka kulkevat Killasta, Kalevasta ja Sompiosta.

Tuusulantie (välillä Suopurontie-Kirkonkylän koulu) on nykyisellään toimiva ja turvallinen. Iso tie ja kevyen liikenteen väylät ovat molemmin puolin. Kirkonkylän koulun kohdalla on alikulkutunneli, joten etenkin pienten koululaisten on turvallista kulkea. Koulun kohdalla on myös suojatie. Tätä tietä on kuljettu jo vuosikymmenten ajan ja liikenne on sujuvaa. Mattilassa on paljon vanhoja taloja. Ainakaan meidän talo ei tulisi kestävämmän liikennemäärien kasvua eikä varsinkaan raskaampaa liikennettä. Talo on perinteinen rintamamiestalo savipohjalla. Aikaisemminkin olemme ilmaisseet mielipiteemme lähimetsän säilyttämisen puolesta. Suopurontien päässä oleva metsä on monelle tärkeä virkistyspaikka. Luonnossa liikkumista ja sen terveysvaikutuksia ei tule aliarvioida. Alue on myös helposti saavutettavissa kävellen monelta suunnalta. Todellinen lähimetsä. Metsä tulee säilyttää metsänä. Olemme tyytymättömiä ehdotukseen.

Vastine:

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa on esitetty Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja

Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Yleissuunnittelussa on nähty tarpeen varautua mahdollisiin tuleviin joukkoliikenneverkoston laajentamistarpeisiin. Vaihto jättää Suopurontien jatke toteuttamatta on tutkittu.

Usein toistuneen asukaspalautteen perusteella Tuusulantien liikennejärjestelyt koetaan nykyisellään joiltain osin turvattomiksi ja ajonopeuksia haluttaisiin nykyisestäään rauhoittaa. Tuusulantien kaavamuutoksen myötä koko tie siirtyi kunnan hallinnoimaksi kaduksi, mikä puoltaa katumaisempaa ja tiiviimpää kadun mitoitusta.

Alueelliset viheryhteydet ja virkistysalueiden riittävyys on otettu huomioon yleissuunnitelman sekä alueen muiden vireillä olevien suunnittelujen valmistelussa. Tuusulan valtuuston hyväksymässä yleiskaavassa (14.11.2022 § 133), joka ei ole vielä lainvoimainen, yleissuunnitelman alue on osoitettu pääasiassa pientaloalueeksi.

16.9.2024 Muistutus 11. (Tuusula-Seura ry)

Suunnitelmat, jotka käsittelevät Mattila II aluetta, Saksanväylää ja suurinta osaa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman suunnittelu- aluetta sijoittuvat Tuusulan vanhan kirkonkylän – Kirkkotien ja Rantatien ja Saksan tilan välittömään läheisyyteen, jossa on perinteisesti ollut Tuusulalle tyypillisiä avoimia peltomaisemia pitkin näkymäalueineen. Kaikki nyt lausuttavina olevat suunnitelmat vaikuttavat toteutuessaan huomattavan paljon edellä kuvattuun maisemaan ja alueeseen.

Tuusula-Seura esittää vakavan huolen näiden Tuusulalle ominaisten maisemiin ja alueisiin kohdistuvasta rakentamisesta ja sen seurauksena muuttuvasta maisemasta.

Yleissuunnitelmassa asetettuja tavoitteita on sinänsä hyvin asettuja, mutta voitaneen kysyä, saavutetaanko suunnitelman toteutuksella asetettuja tavoitteita ja kuinka laajasti tai paljon. Kaikki kolme nyt arvioivana olevaa kaavaa tai suunnitelmaa liittyvät kiinteästi toisiinsa. Niin myös niiden vaikutukset asuin- ja elinympäristöön. Tarkoituksena on, että yleissuunnitelmaa voidaan käyttää apuna kaavoituksessa ja kunnallistekniikan suunnittelussa. Tähän se antaa varmasti eväitä. Työn tavoite laatia liikenteen yleissuunnitelma Koillis-Hyrylän pää- ja kokoojakatuverkolle ja Mattila II kaava-alueen kaikelle katuverkolle on kannatettava. Mattila II kaava-alueella tehdään myös tarkemmat liikennesuunnitelmat ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma tulevat myös tarpeeseen. Koko alueelta tehdään jalankulun ja pyöräilyn yleissuunnitelma, jossa keskeistä on turvalliset yhteydet Tuusulanjärven kampukselle sekä laadukkaat ja sujuvat yhteydet Keravan asemalle, Hyrylän keskustaan sekä Rykmentinpuiston kautta Tuusulan urheilukeskukselle. Myös

mahdollisen Suopurontien jatkeen linjauksen vaikutukset selvitetään. Itäisen ohikulkutien jatkeen tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Ke-ravalta ja Järvenpäästä. Tämä on kaunis tavoite, mutta lopputulos voi olla päin-vastainen. Tuusulan itäväylä on liitettävä suunniteltua kiinteämmin Mattila II -alu-eseen, mikä toimii oikein toteutettuna koko seudun liikennejärjestelyjen turvalli-suuden tuojana. Suora yhteys Mattila II alueelta itäväylään antaa mahdollisuuksia suunnitella jatkoa aivan toisella tavalla siihen verrattuna, miten kaavoittaja on asu-kastilaisuudessa kertonut: mahdollisimman vähän liittymiä, koska ne häiritsevät itäväylän liikenteen sujumista.

Ohitustie on rakennettava ensisijaisesti tuusulalaisia varten ja tuusulalaisten tar-peita palvelevaksi. Samalla se kuitenkin ohjaa liikennettä pois Hyrylän keskus-tasta, mikä onkin koko tien tarkoitus.

Ohitustiestä ei kuitenkaan saa tulla pikaväylää korkeine nopeuksineen, mikä hou-kuttelisi pohjoisen suunnasta liikaa liikennettä alueelle. Hidasteet, eli tässä ta-pauksessa Mattila II -alueen liittymät toimisivat kiertoliittymätyyppisinä hyvinä lii-kenteen rauhoittajina.

Tulevan pientaloalueen liikenteen sujuvoittamiseksi ja liikenneturvallisuuden lisää-miseksi on kuitenkin harkittava alueen eteläosasta tieyhteyden rakentamisesta Suopurontielle. Jos tätä ei toteuteta, henkilöautoliikenne lisääntyy kapeilla ja mut-kaisilla nykyisin pientaloalueen teillä. Myös Tuusulan itäväylän sen osan, joka si-vuaa kaava-alueetta, rakentamista tämän alueen rakentamista ennen tulee harkita. Tällöin liikenteen paineet, etenkin rakentamisen aiheuttamat, vähenisivät ole-massa olevalla vanhalla tiestöllä.

Etelässä Tuusulan Saksanväylän paikallisen liikenteen yhteystarpeen merkintää sivuaa luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokas alueen osa (luo(1)). Suunnit-telualueella kulkee vihreällä katkoviivalla merkittyjä paikallisia viheryhteystarpeen reittejä. Ympäristökeskus suosittelee, kuten aiemmin Mattila II OAS:n yhteydessä, suunnittelualueen keskiosissa sijaitsevan metsäalueen säilyttämistä perustuen selvitykseen Luontoselvitykset Tuusulan Hyrylässä Saksan alueella vuonna 2020. Kyseisellä metsäalueella sijaitsee paikallisesti arvokkaaksi luokiteltu luontokohde (id 2), jonka luontotyyppinä ovat nuoret lehtomaiset kankaat (vaarantunut VU) ja varttuneet lehtomaiset kankaat (silmällä pidettävä). Metsä on myös osittain linnus-tollisesti arvokas ja liito-oravalle ja lahopaviosammaleelle sopivaa elinympäristöä. Suunnittelualueen itäpuolelle jää luontoselvityksessä säästettäväksi suositettu luontotyyppikohde (id 8). Myös linnustollisesti arvokkaimmiksi alueiksi rajatut koh-teet tulee pyrkiä säilyttämään. Lepakoiden osalta luontoselvityksessä havaittu li-sääntymisalue jää suunnittelualueen ulkopuolelle. Suunnittelualueelle tuleva uusi asuinrakentaminen ja tieyhteydet luovat estevaikutusta ekologisen yhteyden toimi-vuuteen. Ekologisen yhteyden toteutumisen kannalta tulee pyrkiä säilyttämään mahdollisimman leveitä ja yhtenäisiä metsäisiä alueita. Myös virkistysreittien

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

Alueen maaperä on rakentamisen kannalta vaikeaa ja sen saattaminen infran ja asuntorakentamisen edellyttämään tilaan kallistakin. Voidaan kysyä, miten alueen kaavatalous tulee toteutumaan. Savimaa on vallitsevaa ja alueella esiintyy usein keväisin ja syksyisin pellot peittäviä tulva-alueita. Myös pohjaveden läheisyys on tiedossa, ennen rakentamisen aloittamista tulee pohjaveden taso ja paineellisuus selvittää edelleenkin tarkemmin. Tällä voi olla merkitystä vanhojen kiinteistöjen perustuksiin uuden alueen infran rakentamisen käynnistyttyä. Esitetyt hulevesialueet ja hulevesien hallinta tulee mitoittaa riittävästi.

Tällä alueella etenkin tieinfran rakentamisessa kannattaa harkita painopenkkojen käyttöä. Rakennusmaan stabilointi ja paaluttaminen tulee tehdä vanhan ja uuden alueen välimatkan pidentyessäkin varovasti, jotta vanhan asuinalueen rakennukset eivät vaurioidu tai pohjavesi pääse laskemaan. Myös muun kunnallistekniikan rakentamisen vaikutuksia ja ratkaisuita alueen maaperään ja olemassa oleviin rakennuksiin tulee tarkastella tarkoin. Tavoitteita lisää: Suunnittelun valmistelun yhteydessä arvioidaan toteuttamisen keskeisimmät vaikutukset. Arvioitavat vaikutukset voivat liittyä muun muassa suunnittelu- ja lähialueen asukkaiden elinympäristöön ja elinoloihin, kulttuuriympäristöön, rakennettuun ympäristöön ja liikenteeseen, luonnonympäristöön, virkistykseen ja kaavatalouteen sekä laaditaan tarvittavat selvitykset suunnitteluratkaisun merkittävien vaikutusten arvioimiseksi. Vaikutusten arviointia suorittavat kaavan valmisteluun osallistuvat kunnan asiantuntijat sekä muut viranomaiset ja osalliset. Osalliset voivat osallistua arviointityöhön ottamalla yhteyttä suunnittelijaan, lausua mielipiteensä tai jättää muistutuksensa nähtävillä olon aikana

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

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

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

Vastine:

Saksanväylän tavoite on Hyrylän keskustan liikenteen lisääntymisen vähentäminen siirtämällä Hyrylän keskustan läpi suuntautuvaa läpiajoliikennettä vaihtoehdoille reitille. Läpiajoliikenne ei määritelmällisesti ole asiointiliikennettä. Asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän ja Suopurontien katualueet on mitoitettu niin, että yleissuunnitelman mukaisesti voidaan toteuttaa alueen läpi kulkevat kävelyn ja pyöräilyn erotellut kaistat sekä tilavaraukset linja-autopysäkeille. Tämä edistää liikkumista myös muilla muodoilla kuin henkilöautolla.

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

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leven-tämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asema-kaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi.

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

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa on päivitetty Mattila II -asemakaava-alueen osalta niin, että Suotien liittymä Tuusulantielle on säilytetty Tuusulantien muututtua kunnan kaduksi. Muilta osin Mattila II -kaava-alueeseen liittyvien liikennejärjestelyjen muuttamista ei ole todettu tarpeelliseksi alueen tuottamien arvioitujen liikennemäärien perusteella.

Laajempaa maisemallisten vaikutusten tarkastelua suoritetaan asemakaavoituksen yhteydessä viranomaistahojen ja osallisten kanssa yhteistyötä tehden. Alueelliset viheryhteydet ja virkistysalueiden riittävyys on otettu huomioon yleissuunnitelman sekä alueen muiden vireillä olevien suunnittelujen valmistelussa. Tuusulan valtuuston hyväksymässä yleiskaavassa, joka ei ole vielä lainvoimainen, yleis-suunnitelman alue on osoitettu pääasiassa pientaloalueeksi.

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

KKL 20.11.2024

Vastustustamme Mattilan asuinalueelle suunnitteilla olevaa uutta väylää. Tällä hetkelläkin autot ajavat hyvin paljon ylinopeutta mikä tuo turvattomuutta ulkoilijoille ja lapsille. Jos liikennettä ohjataan Mattilan läpi tämä tuo riskin, että etenkin työhön liikkuvat pyrkivät oikaisemaan asuinalueen läpi. Myös nuorison hupiajelu lisääntyy entisestään. Tämä luo riskitekijöitä asuinalueen ihmisille ja vaikuttaa asuinalueen viihtyvyyteen. Tällä hetkellä julkisen liikenteen kulkuyhteydet ja sujuvuus ovat täysin riittäviä. Käytämme julkista liikennettä viikottain. Vaihtoehtona liisäisimme 641 vuoroja mikäli tarve kasvaa.

Vastine:

Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa on esitetty Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Yleissuunnittelussa on nähty tarpeen varautua mahdollisiin tuleviin joukkoliikenneverkoston laajentamistarpeisiin. Vaihto jättää Suopurontien jatke toteuttamatta on tutkittu.

Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta. Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää katua mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

Yhteenveto asukastilaisuudesta 29.8.2024

Yleissuunnitelmaehdotuksesta järjestettiin kaikille avoin asukastilaisuus 29.8.2024. Asukastilaisuuteen osallistui noin 45 osallista. Asukastilaisuudessa kommentit ja kysymykset kohdistuivat etenkin Suopurontien jatkamiseen sekä alueella valmisteltaviin asemakaavoihin, joiden valmisteluaineistona Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelma toimii. Huolta herätti etenkin Suopurontien liikenteen lisääntymisen vaikutus lähiympäristön asukkaisiin sekä viheralueiden vähentyminen. Useat kommentit kohdistuivat suunnitelmaan sulkea Suotien liittymä Tuusulantielle.