

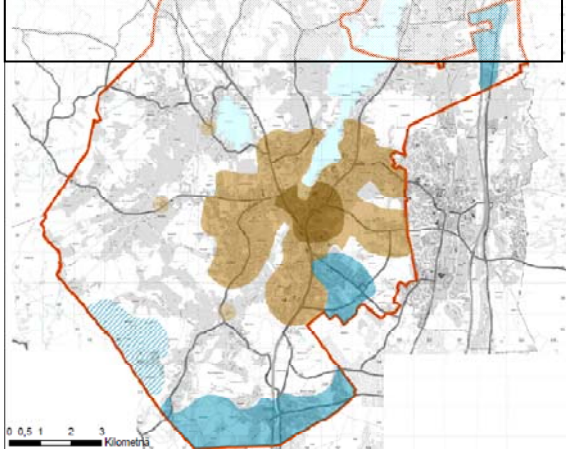
2011

Rakennemallit  
virkamiestyöpajassa  
31.3.-15.4.2011

Tuusula Yleiskaava 2040  
Rakennemalli A1  
Hyrylän taajama

### A1 Hyrylän taajama

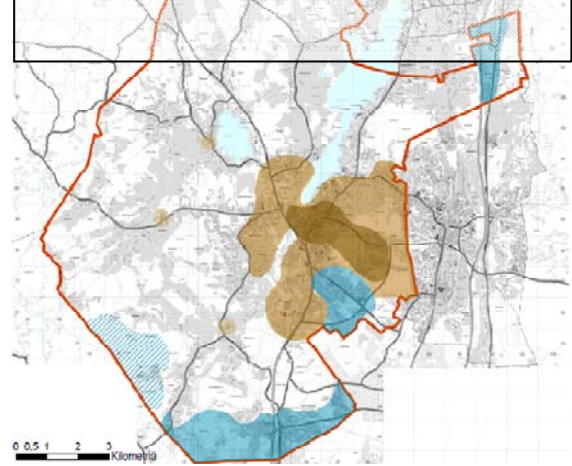
Olevia taajamia tukeva malli. Hyrylän ympäristön olevat alueet täydentyvät joukkoliikennetaajamaksi. Kulloontien vartta pitkin uusi kasvukäytävä Keravalle. Kasvua Hyrylässä länteen yhtä lailla kuin muihin suuntiin.



Tuusula Yleiskaava 2040  
Rakennemalli A2  
Hyrylä - Kerava

### A2 Hyrylä-Kerava

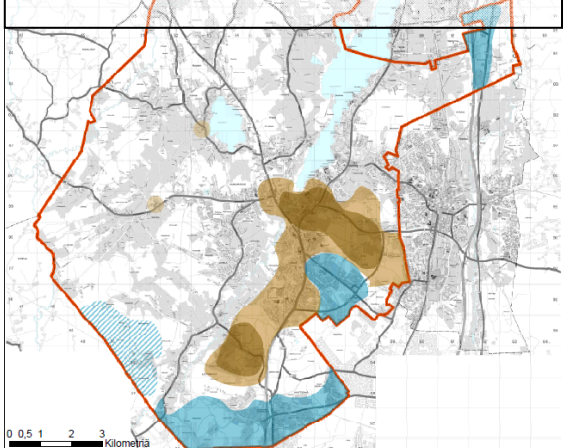
Olevia taajamia tukeva malli. Kasvu suunnataan Hyrylän ympäristössä Keravan suuntaan, nykyisellään rakentamattomille alueille. Kasvu painottuu Hyrylässä itään.



Tuusula Yleiskaava 2040  
Rakennemalli B1  
Ruotsinkylä

### B1 Ruotsinkylä

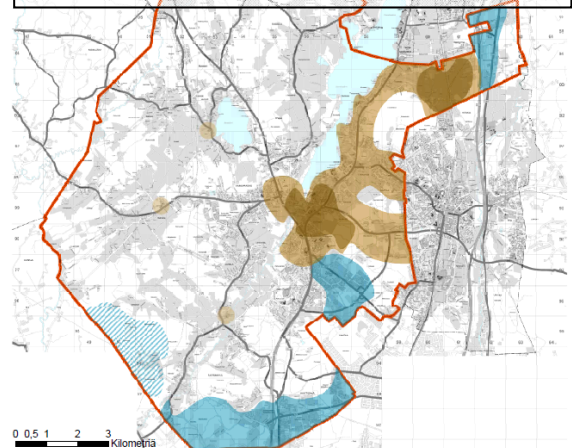
Ruotsinkylään muodostetaan uusi, neljäs taajama. Olevat taajamat kasvavat vähemmän kuin malleissa A. Kasvu suuntautuu Hyrylän ympäristössä etelään.



Tuusula Yleiskaava 2040  
Rakennemalli B2  
Ristikytö

### B2 Ristikytö

Ristikytöön muodostetaan uusi, neljäs taajama. Olevat taajamat kasvavat vähemmän kuin malleissa A. Kasvu suuntautuu Hyrylän ympäristössä pohjoiseen.



# Sisältö

Vaikutusten arviointi kirjekurssimenetelmällä.....	4
Alue- ja seuturakenne.....	4
Maakunnalliset näkökohdat.....	4
Metropolialueen kilpailukyky .....	4
Elinkeinoelämän toimintaedellytykset .....	5
Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva .....	5
Liikenne.....	5
Palvelut.....	6
Terveyspalvelut.....	6
Koulu- ja päiväkotipalvelut .....	6
Liikuntapalvelut.....	7
Yhdyskuntatekniikka.....	7
Virkistys ja luonto .....	7
Yhteenveto .....	8

# Vaikutusten arviointi kirjukurssimenetelmällä

Laadittuja rakennemalleja haluttiin vertailla ja arvioida jo alustavassa rakennemallivaiheessa. Päädyttiin menettelyyn, jossa pyydettiin kunnan eri toimialoja arvioimaan malleja omasta näkökulmastaan. Vaikutusten arvioinnissa toimialoille annettiin neljä vertailtavaa rakennemallia sekä listana ne näkökulmat, joiden suhteen malleja pyydettiin arvioimaan.

Kunnan toimialoista arviointeja pyydettiin terveystoimialoilta, tekniseltä toimelta, viherpalveluilta, liikuntapalveluilta, sivistystoimelta, museolta sekä Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselta. Lisäksi arviointeja pyydettiin elinkeinoihin, maapolitiikkaan, seudullisiin näkökulmiin ja aluerakenteeseen liittyen.

Vastaajia pyydettiin arvioimaan malleja annettujen näkökohtien valossa pisteuttämällä ja perustelemalla valintojaan. Pisteitä sai antaa asteikolla -2 – 2. Kaikissa arvioinneissa pyydettiin huomioimaan taloudelliset vaikutukset.

Vaikutusten arviointi kirjukurssilla tuotti toivottua tietoa rakennemallivaihtoehdoista. Arviointiin ei tarvinnut käyttää paljon aikaa, mutta silti saatiin selkeä kokonaisnäkemys mallien mahdollisista vaikutuksista.

## Alue- ja seuturakenne

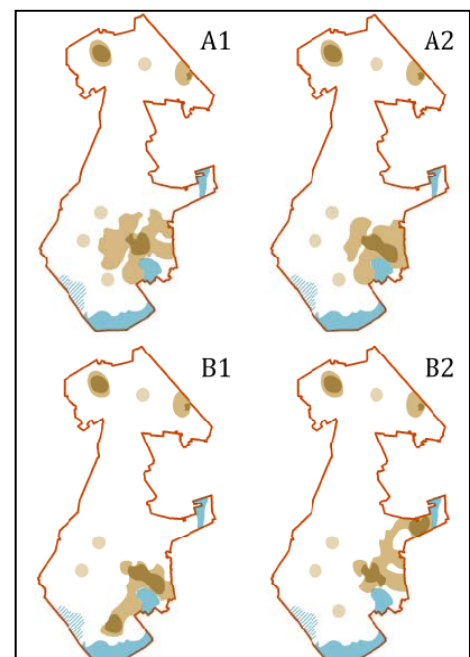
### Maakunnalliset näkökohdat

Alue- ja seuturakenteen kannalta parhaaksi malliksi arvioitiin malli A2. Perusteluina esitettiin rakentamisen tiiviyyttä sekä tukeutumista Keravan suuntaan sekä mahdollisuutta lentoradan aseman kehittämiseen. Malli A1 arvioitiin maakunnallisesti katsottuna niin ikään hyväksi, perusteina lentoradan kehittäminen, olemassa olevien kuntakeskusten tukeminen ja infrastruktuurin tarpeiden keskittäminen. B2 arvioitiin aluerakenteellisesti kaikkein huonoimmaksi malliksi, koska Ristikyön taajaman kehittäminen edellyttäisi Hyrylän laajentamista nauhamaisesti pohjoiseen Järvenpääntien ympärille. Maakunnallisesta näkökulmasta malli olisi toimiva, sillä se yhdistää Keravan ja Järvenpään taajamarakenteet toisiinsa.

### Metropolialueen kilpailukyky

Metropolialueen kilpailukyky arvioitiin toteutuvan parhaiten mallissa A2 sekä mallissa B2. Malli A2 tukee Hyrylän taajaman kehittymistä entistä kaupunkimaisemmaksi, kun taas malli B2 vahvistaisi toteutuessaan Järvenpää – Kerava-akselia.

Maapoliittisista näkökulmista mallit A1 ja A2 olisivat olemassa olevaan rakenteeseen tukeutumalla parempia vaihtoehtoja kuin B-mallit. Taajamarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen on kestävämpi ratkaisu kuin uuden, neljännen taajaman avaaminen.



## Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Elinkeinoelämän kannalta parhaaksi malliksi arvioitiin malli A2, joka sai selkeästi muita paremmat pisteet. Malli A2 tukee Hyrylän keskustaa, ja varsinkin kaupallisten palveluiden kehittymistä. Huonoimmat mallit elinkeinojen kannalta olivat B1 ja B2, joiden uskotaan toteutuessaan mahdollistavan joitakin tiettyjä elinkeinoja, mutta vievän liikaa resursseja Hyrylän taajamasta sekä varsinkin palveluiden näkökulmasta mallit ovat varsin haasteellisia.

## Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Yhdyskuntarakenteellisesti malleista parhaaksi arvioitiin A1. Perusteluina esitettiin tukeutumista olemassa olevaan rakenteeseen, joukkoliikenteen kehittämismahdollisuuksia, Tuusulanjoen muodostamaa viherakselia Hyrylän taajaman halki sekä vapaiden alueiden säästymistä joidenkin alueiden tiivistämisen myötä. Vaikka Hyrylän taajama laajenee mallin mukaan joka suuntaan, silti jäisi edelleen tiivistämisvaraa Rykmentinpuistoon ja Koillis-Hyrylään.

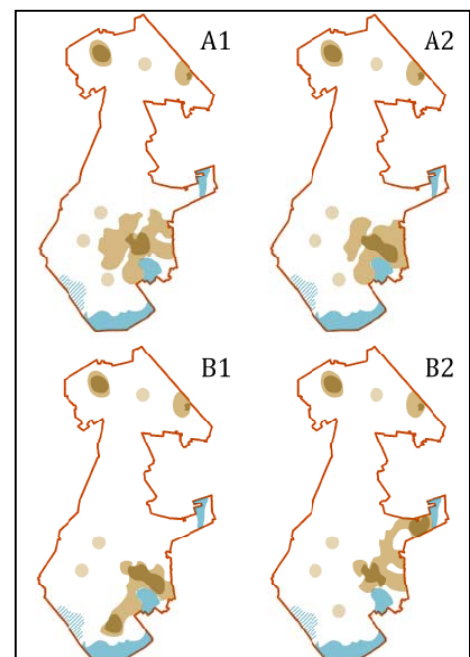
## Liikenne

Liikenteen kannalta mallit A1 ja A2 arvioitiin kokonaisuudeltaan parhaiksi ja kustannustehokkaimmiksi. Liikenteen kustannusvaikutuksilta kalleimmiksi malleiksi muodostuisivat mallit B1 ja B2. Ruotsinkylään painottuva malli B1 olisi liikenteellisesti ehdollinen lentoradan toteutumisesta – ennen varmuutta lentoradan toteutumisesta Ruotsinkylän kautta ei taajamaa voitane avata. Ristikytöön kasvua sijoittava malli B2 olisi liikenteellisesti hankala toteuttaa, vaikka se sijoittuukin olemassa olevan raideliikenteen piiriin. Käytännössä malli edellyttäisi varautumista kahteen uuteen rautatieasemaan sekä mittaviin autoliikenteen yhteyksien parantamiseen, kuten Järvenpääntie.

Jokainen malli edellyttää liikenteellisiä panostuksia. Jokainen malli edellyttää tiettyjen suurten liikenteellisten suunnitelmien toteutumista:

1. Hyrylän itäinen ohikulku
2. Lahelan orsi
3. Hyrylän läntinen ohikulku
4. Kehä IV
5. Lentorata, 1x asemavaraus, mallissa B1 Lentorata, 2 \* asemavaraus ja mallissa B2 Lentorata ja päärata, 2 \* asemavaraus
6. Uusien alueiden sisäinen liikenneverkko Hyrylässä, Jokelassa ja Kellokoskella

Keveyden liikenteen kannalta ihanteellista olisi, jos palvelut sijoittuisivat tiiviin taajaman keskelle, jolloin tärkeimmät palvelut olisivat saavutettavissa jalan. Mallia A1 arvioitiin Hyrylän taajamaa liikenteellisesti hajauttavaksi, ja asutuksen leviäminen Lahelaan aiheuttaisi kustannuksia, kun keveyden liikenteen reitit tulisi järjestää joen yli keskustaan. Malli A1 olisi





kuitenkin toteutettavissa liikenteellisesti parhaiten vaiheittain, koska kasvu sijoittuu Hyryllään tukeutuen, jolloin kynnysinvestoinnit olisivat paremmin hallittavissa ja jaksotettavissa.

Pyöräilyn kannalta malleissa ei ollut suuria eroja. Hyryllään keskittäminen parantaa keskusta-alueen yhteyksiä, mutta toisaalta uusien taajamien avaaminen voi vaikuttaa seudullisiin yhteyksiin positiivisesti.

Joukkoliikenteellisesti paras malli olisi B2, joka sijoittuu parhaiten olemassa olevan raideliikenteen varteen. B2 tukeutuu päärataan ja rakentuu asemien ympärille. Taloudellisesti Ristikytöön suuntautuva malli B2 olisi hankala, koska se edellyttäisi varautumista kahteen uuteen asemaan. Bussiliikenteen näkökulmasta kaikki vaihtoehdot ovat samansuuntaisia, asutus sijoittuu nykyisten bussireittien varsille.

## Palvelut

### Terveyspalvelut

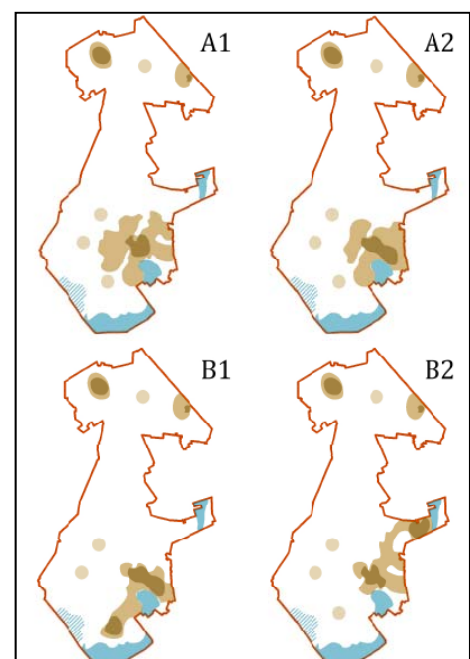
Terveys- ja sosiaalipalveluiden järjestämisen kannalta parhaaksi malliksi valittiin A2, joka mahdollistaa lähipalvelut ja nykyisten palveluiden kehittämisen sekä mahdollistaa hyvinvointipalveluyrittäjyyden syntymisen Hyryllään. Malli A2 tukee Rykmentinpuiston kasvua ja Hyvinvointipalvelukeskuksen toteutumista. Etelä-Tuusulan sosiaali- ja terveysaseman nykyinen sekä toisen vaiheen laajenemissuunnitelma mahdollistavat riittävän palveluntuotannon, sekä mahdollistaa suurempien palvelutuottajien toimintaa. Malli tukee olemassa olevien kunnallisten yksiköiden laajentamista ja kehittämistä myös Jokelassa ja Kellokoskella.

Käytännössä uuden, noin 9000 asukkaan taajaman avaaminen joko Ruotsinkylään tai Ristikytöön tarkoittaisi valtavia investointeja terveyspalveluille; mahdollisesti uuden terveysaseman järjestämistä. Jo nykyinen taajamamäärä on haasteellinen terveyspalveluiden tuottamisen kannalta, uusi taajama heikentäisi huomattavasti jo olemassa olevia terveyspalveluita. Huonoimpia vaihtoehtoja terveyspalveluiden kannalta ovat B-mallit, joissa avattaisiin uusi taajama, mikä edellyttäisi uuden terveyspalveluyksikön rakentamista, mikä edellyttäisi suuria kiinteistö- ja henkilöstöinvestointeja.

Sosiaali- ja terveyspalveluiden järjestämisen kannalta on kustannustehokkaampaa ylläpitää ja kehittää olemassa olevia yksiköitä kuin hajauttaa ja perustaa uusia yksiköitä.

### Koulu- ja päiväkotipalvelut

Koulujen ja päiväkotien sijainnin näkökulmasta Hyryllän taajaman tiivistäminen ja eheyttäminen olisi kustannustehokkainta. Mallit A1 ja A2 ovat saaneet parhaat arvot koulu- ja päiväkotiverkon puolesta, koska niissä on jo olemassa olevat yksiköt. Ruotsinkylävaihtoehto B1 edellyttäisi uusien varhaiskasvatuspalveluiden hankkimista, ja Ristikytövaihtoehto edellyttäisi kaikkien sivistyspalveluiden järjestämistä alusta saakka.



## Liikuntapalvelut

Liikuntapalveluiden kannalta rakennemallit A1 ja A2 saivat parhaat arviot. A-malleissa kasvu suunnataan Hyrylään olemassa olevaa rakennetta tiivistäen ja eheyttäen. Tiivistämällä säästetään eikä merkittävää ulkoilu- ja liikunta-alueiden lisärakentamista tarvita. Uuden taajaman avaaminen edellyttäisi merkittäviä panostuksia liikuntapalveluihin: henkilöresursseja, urheilualueiden rakentamista sekä uuden valaistun kuntoreitin rakentamista. Resurssit tulisi keskittää uuden taajaman kehittämiseen, mikä söisi olevien alueiden kunnossapitoa ja kehittämistä.

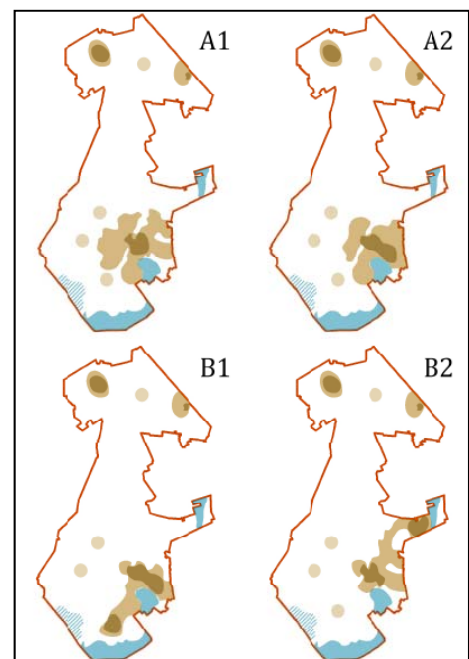
## Yhdyskuntatekniikka

Yhdyskuntateknisiin verkostoihin, energiatalouteen, hulevesiin sekä alueiden rakennettavuuteen peilattuina rakennemalleista parhaat arviot sai malli A2. Mallin hyviä puolia olivat helppo ja edullinen toteutettavuus, tiiviys sekä kynnysinvestointien kohtuullisuus. Huonoimpana pidettiin mallia B2, sen huonoja puolia olivat uuden taajaman sijainti kaukana Hyrylästä sekä nauhamainen taajamarakenne Hyrylästä Ristikytöön. Yhdyskuntateknisesti olisi järkevintä keskittää kasvua olemassa oleviin taajamiin, jotta olevia verkostoja on mahdollista hyödyntää ja kehittää kolmea taajamaa. Neljännen taajaman avaamisen katsotaan syövän liikaa resursseja.

## Virkistys ja luonto

Viheralueiden järjestämisen kannalta A-mallit ovat kustannustehokkaita verrattuna uuden taajaman avaamiseen. A-malleissa voitaisi tukeutua olemassa oleviin viheralueisiin ja kehittää niitä kun taas uuden taajaman osalta kaikki viherpalvelut jouduttaisiin rakentamaan alusta asti. Leikkipuistot, kevyenliikenteen reitit sekä liikunta- ja koirapuistot olisi edullisempaa keskittää nykyisiin kolmeen taajamaan ja parantaa nykyisten palveluiden laatua. Uusi taajama tulisi tarkoittamaan suuria investointeja viherpalveluissa; suunnittelu, rakentaminen sekä uusien puistojen kunnossapito sekä täysin uudet reittiverkostot. Uuden taajaman kunnossapitokustannukset tulisivat olemaan vuosittain noin 100 000 euron luokkaa.

Luontoarvojen kannalta rakennemalli A1 olisi vähiten haittaa aiheuttava, vaikka se sijoittuu Hyrylän ja Lahelan pohjavesialueille. A2-malli uhkaisi Rykmentin alueen arvokasta lintualueutta ja kasvualue sivuiksi lentomelualueutta. Lentomelutilanne olisi kuitenkin vielä huonompi Ruotsinkylävaihtoehdossa, jossa kasvu sijoittuisi ennustetulle lentomelualueelle. Luonnon monimuotoisuuden kannalta olisi tärkeää keskittää asumisen alueita, jotta mahdollisimman vähän koskemattomia metsäalueita jouduttaisiin ottamaan rakentamiskäyttöön ja sitä kautta aiheuttaa luontoarvojen heikkenemistä. Luontoarvojen kannalta jokainen malli on haastava, sillä niissä on osoitettu Sulan työpaikka-alueen leviävän Harminkallion arvokkaalle metsäalueelle.



## **Yhteenveto**

Kaikki toimialat pitivät tärkeänä lähtökohtana olemassa olevien alueiden tiivistämistä ja eheyttämistä. Tiivistämistä puoltaa palveluiden kilpailukyvyn kehittyminen; mitä tiiviimpi taajama, sitä paremmat palvelut sinne on mahdollista syntyä. Lisäksi olemassa olevien liikenne- ja teknisten verkostojen hyödyntäminen parantaa rakentamisen kustannustehokkuutta. Hyrylän taajamaan painottuva kasvu aiheuttaisi vähiten kunnan resurssien hajaantumista, kun koulu- ja päiväkotiverkko sekä muut peruspalvelut ovat jo olemassa. Uuden taajaman avaaminen arvioitiin pääosin kalliiksi ratkaisuksi; koettiin, että nykyisten kolmen taajaman säilyttäminen elinvoimaisina ja peruspalveluverkon turvaaminen ei kestäisi uuteen neljänteen taajamaan vaadittavia panostuksia. Uusi, neljäs taajama söisi resursseja kaikilta toimialoilta. Uuden taajaman avaaminen edellyttäisi valtavia lisäpanostuksia kaavoitukseen, tekniseen rakentamiseen ja suunnitteluun sekä liikunta- ja viherpalveluihin. Lisäksi uuteen taajamaan jouduttaisiin rakentamaan sivistys- ja kasvatustalot alusta asti päiväkodeista kouluihin, sekä uusi terveyskeskus. Uuden taajaman edellyttämät panostukset ovat suuret verrattuna siitä saataviin hyötyihin tarkasteltavalla aikavälillä – vuoteen 2040.