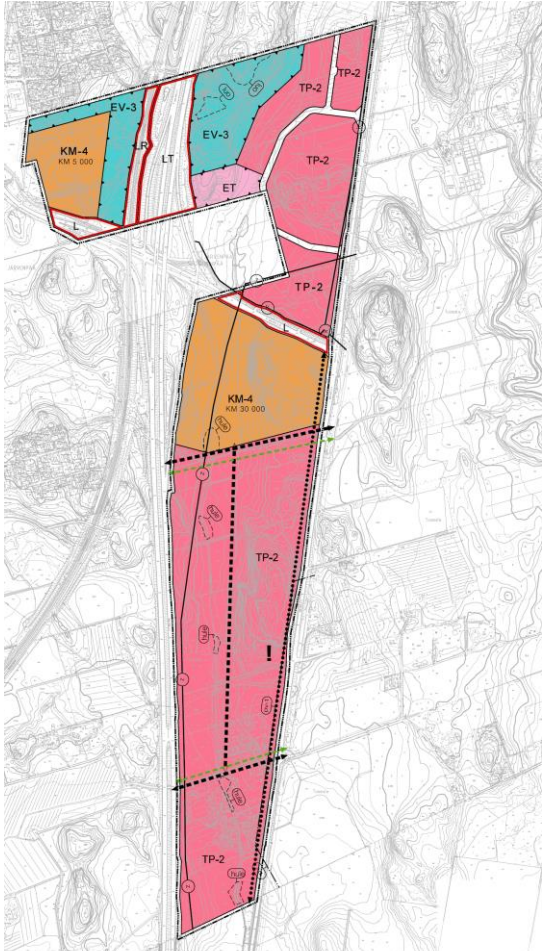


TUOMALA II –OSAYLEISKAAVA SELOSTUS



KL	luonnos 24.3.2010
KH	luonnos 12.4.2010
MRA § 30	29.4. – 31.5.2010
KKL	ehdotus 27.8.2014
KH	ehdotus 8.9.2014
MRA § 27	16.10. – 17.11.2014
KKL	ehdotus 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016
KH	ehdotus 16.1.2017
MRA § 32	2.2. – 6.3.2017

SISÄLLYSLUETTELO

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	4
1.1 SUUNNITTELUALUE	4
1.2 KAAVAN TARKOITUS	5
1.3 SUUNNITTELUN VAIHEET, OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS	5
2. LÄHTÖKOHDAT	8
2.1 SUUNNITTELUTILANNE	8
2.1.1 Maakuntakaava	8
2.1.2 Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2025)	10
2.1.3 Yleiskaava	11
2.1.4 Osayleiskaava	11
2.1.5 Asemakaava	12
2.1.6 Järvenpään kaavat ja yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma	12
2.1.7 Keravan yleiskaavat	15
2.1.8 Sipoon yleiskaavat	16
2.2. ALUEESEEN LIITTYVÄT MUUT SUUNNITELMAT	18
2.2.1 Kuuma-kehityskuva 2035	18
2.2.2 Lentoradan lisäselvitykset	18
2.2.3 Ristikyö – uusi asemanseutu?	18
2.3 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA	20
2.3.1 Alueen yleiskuvaus	20
2.3.2 Luonnonympäristö ja maisema	20
2.3.3 Pinta- ja pohjavedet	23
2.3.4 Maanomistus	23
2.3.5 Rakennettu ympäristö	23
2.3.6 Väestö	24
2.3.7 Kulttuurihistorialliset kohteet	24
2.3.8 Muinaismuistokohteet	24
2.3.9 Työpaikat ja palvelut	24
2.3.10 Liikenne	24
2.3.11 Tekninen huolto	25
2.3.12 Ympäristön häiriötekijät	26
3. TAVOITTEET	28
3.1 OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET MAANKÄYTTÖ- JA RAKENNUSLAIN SISÄLTÖVAATIMUSTEN MUKAISESTI	28
4. LAADITUT VAIHTOEHDOT	29
4.1 AIKAISEMMAT SUUNNITELMAT JA LAADITTAVAT SELVITYKSET	29
4.2 TUTKITUT VAIHTOEHDOT	30
4.2.1 Osayleiskaavaluonnosvaiheessa tutkitut vaihtoehdot	30
4.2.2 Osayleiskaavaehdotus 27.8.2014	32
4.2.3 Uusi osayleiskaavaehdotus 30.11.2016	33
4.2.4 Osayleiskaava	35
5. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS	36
5.1 KAAVAN RAKENNE	36
5.2 MITOITUS	36
5.3 ASUMINEN	37
5.4 KAUPALLISET PALVELUT JA TYÖPAIKAT	37
5.4.1 Kaupallisten palvelujen alue	37
5.4.2 Työpaikka-alueet	39
5.5 VIRKISTYS	40
5.6 LIIKENNE	41
5.7 TEKNINEN HUOLTO	44
5.8 ERITYISALUEET	46
5.9 SUOJELU	47
6. OSAYLEISKAAVAN SUHDE VALTAKUNNALLISIIN ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEISIIN JA MAAKUNNALLISEEN SUUNNITTELUUN	48

7. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	49
7.1 VAIKUTUKSET YHDYSKUNTARAKENTEeseen	49
7.2 VAIKUTUKSET LUONNONVAROIHIN JA LUONTOON	50
7.3 VAIKUTUKSET MAISEMAAN, TAAJAMAKUVAAN JA KULTTUURIPERINTÖÖN	51
7.4 VAIKUTUKSET IHMISIIN JA YHTEISÖIHIN	51
7.5 VAIKUTUKSET LIIKENTEeseen JA YHDYSKUNTAHUOLTOON	52
7.6 VAIKUTUKSET TALOUTEEN	53
8. OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET	53
9. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN	54
10. SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJAT	55

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio
3. Luontoselvitys
4. Maisemaselvitys
5. Liito-orvaselvitys
6. Kaavakartta, pienennös 1: 7 000 ja määräykset
7. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta jätetyt mielipiteet ja niihin laaditut vastineet
8. Osayleiskaavaluonnoksen yleisötilaisuuden muistio
9. Poikkitie – Pohjoisväylä, Tuusula ja Järvenpää, Kaupallisten vaikutusten arviointi 18.3.2011
10. Tuomala II kaava-alueen hulevesien hallinnan suunnittelu 28.2.2011
11. Tuomala II liikenneselvitys 30.6.2011
12. Kaavaehdotuksesta 27.8.2014 jätetyt lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet
13. Kaupan mitoitus – Poikkitien ja Tuomalan kaava-alueet 26.5.2015
14. Lausunto Tuomalan lähteen luonnontilasta ja suojeleuvasta
15. Seudullisen vähittäiskaupan aluerajaus ja kerrosalojen jakautuminen Tuusulassa ja Järvenpäässä
16. Tuomala II –työpaikka-alue suhteessa kunnan muihin työpaikka-alueisiin
17. Uudesta kaavaehdotuksesta 30.11.2016 jätetyt lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet

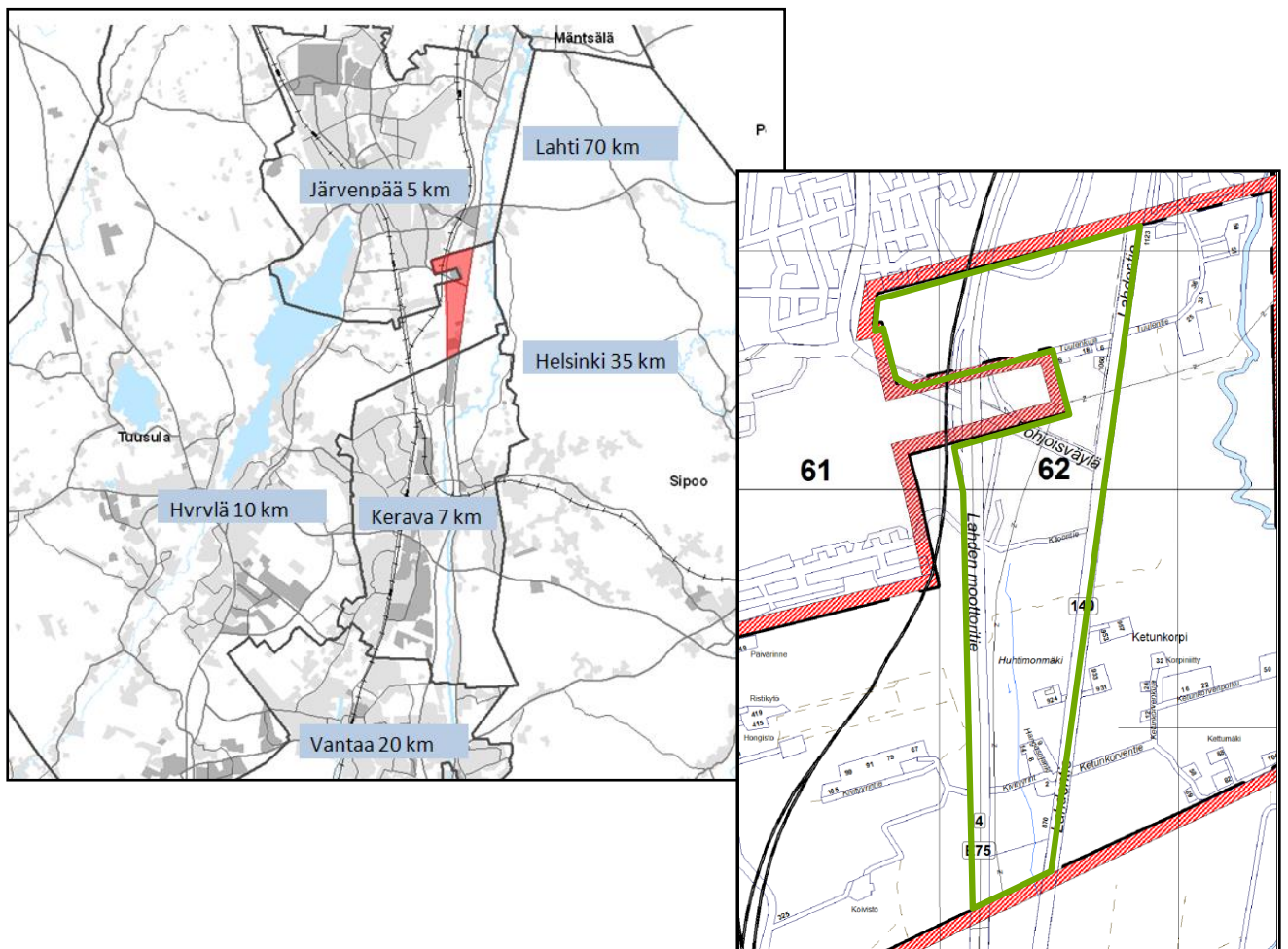
1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Aloitteen Tuomalan osayleiskaavan tarkistamisesta on tehnyt Tuusulan kunta. Tuomalan osayleiskaavatyö sisältyi vuoden 2008–2012 kaavoitus suunnitelmaan ja työn vireille tulosta ilmoitettiin 29.4.2009. Osayleiskaavan laatimista varten on asetettu MRL 38 §:n mukainen rakennuskielto ja MRL 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus merkittäville luontokohteille. Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus ovat voimassa 12.3.2019 saakka tai kunnes kaava on saanut lainvoiman.

Osayleiskaavan tarkistamistyö päätettiin toteuttaa kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa laaditaan Tuomala II, johon kuuluvat alueet Lahden moottoritien itäpuolelta. Toisessa vaiheessa laaditaan osayleiskaava moottoritien länsipuolelle (Tuomala III), jolloin tarkastellaan taajamarakenteen leviämistä ja alueen suhdetta muihin Hyrylän taajaman kasvusuuntiin sekä naapurikaupunkeihin ja raideliikenteen hyödyntämismahdollisuuksia. Toisen vaiheen kaavatyö aloitetaan sen jälkeen, kun 4. vaihemaakuntakaavatyössä on ratkaistu 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetun "Raideliikenteeseen tukeutuva asemaseudun kehittäminen" –merkinnän maankäyttö. Tuomala III –alueelle on vuoden 2016 aikana käynnistetty yleissuunnitelman laadinta yhteistyössä Järvenpään ja Keravan kanssa. Yleissuunnitelman laadintatyöhön tullaan kutsumaan myös mm. valtion viranomaisia.

1.1 Suunnittelualue

Nyt laadittava Tuomala II -osayleiskaavan alue sijaitsee Tuusulan kunnan Tuomalan kylässä noin 10 kilometrin päässä Tuusulan keskustasta. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa Tuusulan ja Järvenpään rajaan, idässä vanhaan Lahdentiehen, etelässä Tuusulan ja Keravan rajaan ja lännessä Lahden moottoritien alueeseen. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 1,15 km².



1.2 Kaavan tarkoitus

Osayleiskaavan tavoitteena on ohjata yhdyskuntarakenteen kehitystä sekä sovittaa yhteen eri toimintoja. Kaavassa esitetään tarpeelliset alueet rakentamisen ja muun suunnittelun sekä maankäytön perustaksi.

Tuomalan osayleiskaavan tarkistuksen tavoitteena on tutkia maankäytön tehostamismahdollisuuksia ja suunnitella vaihtoehdot alueen kytkemiseksi pääliikenneväyliin. Tavoitteena on ennen kaikkea logistisesti hyvin sijaitsevan Lahden moottoritien ja Lahdentien välisen alueen kehittäminen seudullisesti merkittävänä yritysalueena, jonne voidaan mahdollisesti sijoittaa myös tilaa vievää kauppaa.

Nämä tavoitteet ovat sekä Tuusulan kunnan, että myös muiden Kuuma-kuntien, Helsingin seudun ja Uudenmaan maakunnan yhteisistä tavoitteista lähtöisin. Lisäksi kaavalla selvitetään teknisen huollon verkostot sekä viheryhteydet. Nykyinen Tuomalan osayleiskaava ei vastaa näihin tavoitteisiin, joten osayleiskaavan tarkistamistyö on tullut ajankohtaiseksi.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Työpaikka- ja palvelualueille on tarkoitus laatia asema-kaavat.

1.3 Suunnittelun vaiheet, osallistuminen ja vuorovaikutus

Osayleiskaavan valmistelussa on ollut seuraavia vaiheita:

1.4.2009	Kaavoituslautakunta / OAS
14.4.2009	Kunnanhallitus / OAS
4.5. - 8.6.2009	OAS nähtävillä
17.6.2009	Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu
8.9.2009	Neuvottelu Keravan kaupungin kanssa
9.9.2009	Neuvottelu Järvenpään kaupungin kanssa
15.12.2009	Kaavoituslautakunta / osayleiskaavaluonnos, palautettiin
24.3.2010	Kaavoituslautakunta / osayleiskaavaluonnos
12.4.2010	Kunnanhallitus / osayleiskaavaluonnos
29.4.–31.5.2010	Osayleiskaavaluonnos nähtävillä (MRA § 30)
18.5.2010	Osayleiskaavaluonnoksen esittelytilaisuus
27.8.2014	Kuntakehityslautakunta / osayleiskaavaehdotus
8.9.2014	Kunnanhallitus / osayleiskaavaehdotus

Tuomala II -osayleiskaavan tarkistus

Luonnos 24.3.2010

Ehdotus 27.8.2014, 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016

Osayleiskaava

16.10. – 17.11.2014	Osayleiskaavaehdotus nähtävillä (MRA § 27)
21.10.2014	Kaavanäyttely
19.8.2015	Kuntakehityslautakunta / osayleiskaavaehdotus
22.9.2015	Työpalaveri ELY-keskuksen kanssa
28.10.2015	Kuntakehityslautakunta / osayleiskaavaehdotus
2.9.2016	Työpalaveri Järvenpään kanssa
30.11.2016	Kuntakehityslautakunta / osayleiskaavaehdotus
13.12.2016	Työneuvottelu ELY-keskuksessa
16.1.2017	Kunnanhallitus / osayleiskaavaehdotus
2.2. – 6.3.2017	Osayleiskaavaehdotus uudelleen nähtävillä (MRA § 32)
	Osayleiskaava, hyväksyminen

Osayleiskaavan aloitusvaiheessa laadittiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka käsiteltiin kaavoituslautakunnassa ja kunnanhallituksessa keväällä 2009 (Liite 1). OAS oli nähtävillä alkukesällä 2009. Samassa yhteydessä kunta tiedotti kaavan vireilletulosta. Nähtävilläolon aikana OAS:sta saatiin 7 mielipidettä alueen asukkailta. Mielipiteet koskivat muun muassa Ketunkorven alueen maankäyttöä sekä Tuulenkujan asuinalueen tulevaisuutta. Vastineet OAS:sta saatuihin mielipiteisiin käsiteltiin kaavaluonnoksesta saatujen mielipiteiden yhteydessä (Liite 7). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään kaavoitustyön kuluessa.

Kesäkuussa 2009 pidettiin aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu Uudenmaan ympäristökeskuksessa. Neuvottelussa keskustelua herättivät muun muassa pohjavesi-, melu- ja joukkoliikenneasiat, viheryhteydet ja lähiympäristön maankäyttö. Neuvottelun muistio on liitteessä 2.

Kaavan maankäyttöratkaisuista on neuvoteltu myös Keravan ja Järvenpään kaupunkien kanssa koskien lähinnä rajaseutujen maankäyttöä.

Osayleiskaavaluonnos pidettiin nähtävillä 29.4. – 31.5.2010 ja kaavan esittelytilaisuus järjestettiin 18.5.2010 Hyrylässä kunnantalolla. Esittelytilaisuuteen osallistui 22 asukasta. Kaavaluonnoksen esittelytilaisuuden muistio on liitteessä 8.

Kaavaluonnoksesta jätettiin 24 lausuntoa ja 17 asukkaiden mielipidettä. Lausunnot ja mielipiteet tiivistettyinä sekä niihin laaditut vastineet sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut palautteet sekä niihin laaditut vastineet ovat liitteessä 7.

Osayleiskaavaehdotus pidettiin julkisesti nähtävillä 16.10. – 17.11.2014. Ehdotuksesta saatiin 22 lausuntoa ja 6 muistutusta. Lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet ovat liitteessä 12. Lausunnoissa nousi keskeiseksi kysymykseksi kaupan mitoitus ja maakuntakaavassa osoitetun vähittäiskaupan kerrosalan jakautuminen Tuusulan ja Järvenpään kesken. Kunnilta edellytettiin yhteistyötä alueen suun-

nitteluun. Kunnat teettivät uuden kaupallisen selvityksen (Liite 13. Kaupan mitoitus Poikkien ja Tuomalan kaava-alueet, Ramboll 2015), jonka tavoitteena oli tuottaa suositus mitoituksen jakamisesta kuntien välille sekä suositus kaava-alueille sijoitettavista kaupan toimialoista. Selvityksen mukaan pääosa kaupasta kannattaa sijoittaa Järvenpään puolelle, tulevan Ainolan aseman sekä alueen asukkaiden lähelle. Suurin osa ostovoimasta tulee Järvenpään puolelta ja nyt käsiteltävä suuryksikkö on Järvenpään ainoa, kun taas Tuusulassa on merkinnät myös Sulassa ja Focuksessa

Kaupallinen kerrosala sovittiin Järvenpään kanssa jaettavaksi suhteessa 75 000 kem² Järvenpäähän, 25 000 kem² Tuusulaan (Khall § 302/15.6.2015). Tuomala II –osayleiskaava käsiteltiin uudelleen ehdotuksena kuntakehityslautakunnassa 19.8.2015 yllä olevan kaupallisen jaon mukaisena. Samaan aikaan valmistelussa oli myös Sulan osayleiskaava, jossa niin ikä kaupan kysymykset aiheuttivat kaavaan muutoksia. Tuomala II osayleiskaavan etenemisessä haluttiin odottaa ensin Sulan osayleiskaavasta saatavat lausunnot, jotta kaupan ratkaisua ja suhdetta 2. vaihemaakuntakaavan kaupan ohjaukseen voitaisiin käsitellä samoin periaattein. Sulan osayleiskaavasta saadun Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Uudenmaan liiton antamien lausuntojen perusteella pidettiin ELY-keskuksen kanssa epävirallinen työpalaveri, jonka pohjalta todettiin tarkoituksenmukaiseksi muokata myös Tuomala II osayleiskaavaehdotuksen 19.8. kaavamääräyksiä ja kaavaa käsiteltiin kuntakehityslautakunnassa uudelleen 28.10.2015.

Samaan aikaan Tuomala II –osayleiskaavan kanssa vireillä on ollut Järvenpään Poikkien alueen yritys- ja palvelualueen itäosan asemakaavaehdotus. Asemakaavan tavoite muuttui, kun Järvenpäässä nousi vireille Lidl Suomi Ky:n Etelä-Suomen uuden logistiikka- ja jakelukeskuksen hanke. Hankkeen myötä Järvenpää muutti Poikkien yritys- ja palvelualueen itäosan asemakaavaa (luonnos pidettiin uudelleen nähtävillä joulukuussa 2015, ehdotus huhti-toukokuussa 2016). Logistiikkakeskuksen sijoittumisen myötä kaupallisen kerrosalan osuus Järvenpään asemakaavassa väheni. Tuomala II –osayleiskaavan kanssa odotettiin Järvenpään asemakaavan voimaantumista (7.8.2016), jonka jälkeen 2.9.2016 neuvoteltiin Järvenpään kanssa kaupallisen kerrosalan mahdollisesta uudelleen jaosta. Uudeksi jaoksi pohdittiin: Järvenpäähän 65 000 kem² ja Tuusulaan 35 000 kem². Tältä pohjalta Tuomala II –osayleiskaavaehdotukseen tehtiin muutoksia.

Koska kaupallisen selvityksen myötä muutokset kaavaehdotukseen olivat merkittäviä, tuli yleiskaavaehdotus käsitellä ja asettaa uudelleen nähtäville. Kuntakehityslautakunta hyväksyi uuden ehdotuksen 30.11.2016. Lautakuntakäsittelyn jälkeen neuvoteltiin vielä työpaikka-alueen kaavamääräyksestä Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Uudenmaan liiton kanssa. Työpaikka-alueelle nähtiin mahdolliseksi osoittaa merkitykseltään paikallista myymälätilaa vähäisesti, mutta kaavamääräystä tuli vielä hioa. ELY-keskus sekä Uudenmaan liitto edellyttivät, että kaavamääräyksestä näkyy, paljonko paikallista myymälätilaa työpaikka-alueille voisi muodostua. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava mahdollistaa työpaikka-alueelle paikallisena korkeintaan 10 000 kem² paikallista myymälätilaa.

Uusi osayleiskaavaehdotus pidettiin MRA 32 §:n mukaisesti nähtävillä 2.2. – 6.3.2017. Uudesta ehdotuksesta saatiin 17 lausuntoa ja 4 muistutusta. Lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet ovat liitteessä 17. Muistutuksen jättäneet asukkaat vastustivat alueen muuttumista työpaikkatoiminnoille. Lausunnoissa edellytettiin muutaman liitekartan lisäämistä selostukseen sekä muutamia korjauksia määräyksiin. Muutokset eivät olleet suuria.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 Suunnittelutilanne

2.1.1 Maakuntakaava

Uudellamaalla on voimassa useita vahvistettuja maakuntakaavoja:

- Uudenmaan maakuntakaava
- Itä-Uudenmaan maakuntakaava
- Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava
- Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavat ovat kokonaiskaavoja, joissa on esitetty kaikki maankäyttömuodot. Vaihekaavat täydentävät ja päivittävät kokonaiskaavoja valittujen teemojen osalta

Vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmässä Lahden moottoritien ja Lahdentien välinen alue Pohjoisväylän eteläpuolella on osoitettu työpaikka-alueiden reservialueeksi. Merkinnällä on osoitettu pitkällä aikavälillä toteutettavat alueet. Suunnittelu-

määräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa toteuttaminen on ajoitettava pääsääntöisesti maakuntakaavan suunnittelukauden (2035) loppupuolelle. Kunta määrittelee alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin ja työpaikkojen osalta suhteessa kunnan muihin käytävissä oleviin työpaikkatoimintojen alueisiin. Työpaikka-alueelle voidaan osoittaa paikallisena korkeintaan 10 000 kem² sellaista vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskusta-alueiden ulkopuolelle, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha – ja maatalouskauppa. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Moottoritien ja Pohjoisväylän liittymään on osoitettu seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön merkintä. Suuryksikön / suuryksiköiden yhteenlaskettu enimmäiskerrosala voi olla 100 000 k-m². Kohdemarkinnalla osoitetaan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumiskohteet keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Niitä kehitetään sellaista kauppaa varten, joka vaatii paljon tilaa, ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa ja jonka tyypillinen asiointitiheys on pieni. Merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa ei saa toteuttaa ennen ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamista. Lisäksi on huolehdittava, että palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä sekä edistetään sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja että liikenteestä aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman vähäisiä.



Lisäksi vahvistetussa maakuntakaavassa Tuomala II –osayleiskaava-alueen kautta kulkee viheryhteystarve ja Pohjoisväylän pohjoispuoleinen alue on varattu taajamatoiminnoille. Taajamatoimintojen alueella merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja on tilaa vaativassa erikoiskaupassa 10 000 kem², muussa erikoiskaupassa 5 000 kem² ja päivittäistavarakaupassa 2 000 kem².

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava

Uudenmaan neljännen vaihemaakuntakaavan valmistelu on käynnissä. Kaavaluonnos oli julkisesti nähtävillä tammi-helmikuussa 2015. Kaavaehdotus oli lausunnoilla helmikuun 2016 loppuun saakka ja virallisesti nähtävillä marras-joulukuussa 2016. Kaavan tavoitteena on tukea kestävästä kilpailukykyä ja hyvinvointia Uudellamaalla. Maankäytön valinnoilla edistetään myös Uusimaa-ohjelman tavoitteita. Neljäs vaihekaava tulee olemaan aiempia maakuntakaavoja strategisempi. Siinä määritellään suuret yhteiset kehittämislinit seuraavien teemojen osalta:

- Elinkeinot ja innovaatiotoiminta
- Logistiikka eli tavaraliikenne
- Tuulivoima
- Viherrakenne
- Kulttuuriympäristöt

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Tuomala II –osayleiskaavan alueelle osoitettu viheryhteystarve on siirretty kulkeväksi etelään Keravan rajalle. Merkinnällä osoitetaan virkistysalueverkostoon ja ekologiseen verkostoon kuuluvat viheryhteydet ja -alueet. Merkintään ei liity MRL 33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoitusta. Osayleiskaava-alueen itäpuolelle on osoitettu Marjamäen pohjavesialue ja länsipuolelle Ristikydön raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue sekä tiivistettävän keskustan rasteri. Kappaleessa 2.2.3 on kerrottu lisää Ristikydestä uutena asemanseutuna.

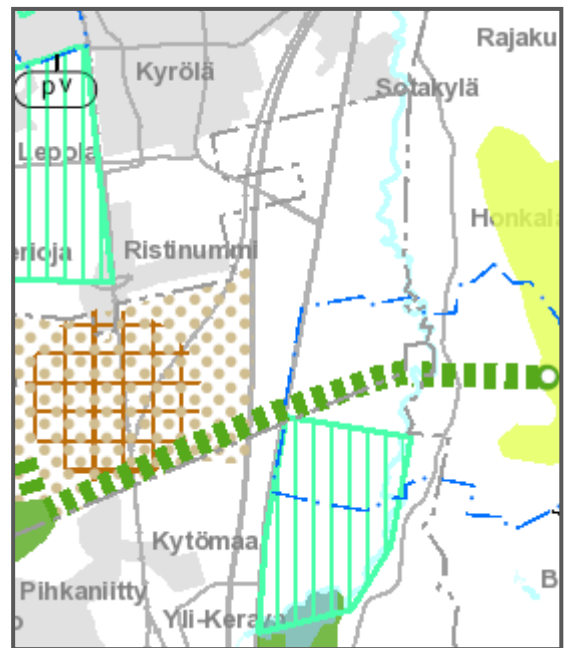
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitys

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ja Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) yhteydessä tunnistettiin tarve parantaa nykyisin puutteellisia poikittaisia liikenneyhteyksiä Keski-Uudellamaalla. Parantamistarve nousi esille erityisesti logistiikan tarpeista valtateiden 3 ja 4 välille. Selvityksessä vertailtiin jo aikaisemmin esillä olleita ja uusia vaihtoehtoja poikittaisyhteyksien parantamiseksi. Tavoitteena on löytää kustannustehokas kehittämispolku nykyisten ongelmien ja kehittyvän maankäytön tarpeiden ratkaisemiseksi.

Selvityksessä kehittämispoluksi osoitettiin seuraavat yhteydet:

1. Järvenpää - Kantatie 45 –yhteys (toteutus ennen vuotta 2025)
2. Kehä IV, pohjoinen linjaus (toteutus 2025–2040)
3. Hyvinkään itäinen ohikulkutie (ja itäinen radanvarsitie pitkän aikavälin varauksena pääosin maankäytön kehittämisen tarpeisiin, toteutus vaiheittain)

Järvenpää – Kantatie 45 –yhteyden parantaminen ohjaa Keravan ja Sipoon logistiikka-alueiden vt3:n suuntaan kulkevaa liikennettä Lahden moottoritille (vt4) / Lahdentielle (mt140) nykyistä enemmän. Li-



sääntyvä raskas liikenne sivuaa Tuomala II –osayleiskaava-alueita, mutta liikenteen lisääntyminen kohdistuu pääasiassa moottoritien liikenteeseen ja muutos mt140:llä on pientä, eikä se vaikuta osayleiskaava-alueen toimintaedellytyksiin.

2.1.2. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MASU 2025)

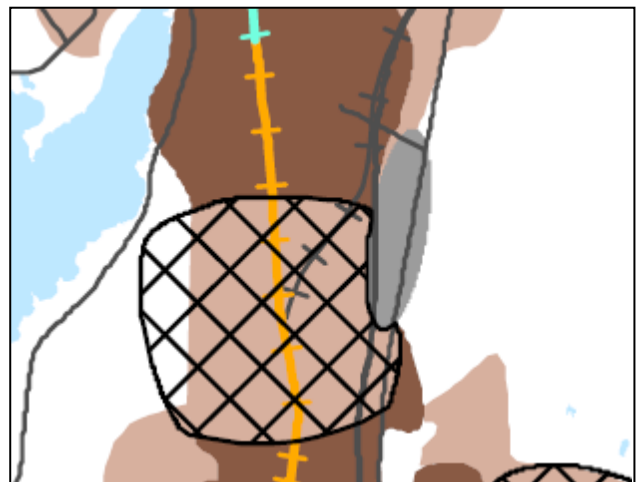
Tuusulan valtuusto hyväksyi 8.6.2015 MASU 2050 –suunnitelman. MASU 2050 luo yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta Helsingin seudulle. Tavoitteena on nykyisen rakenteen täydentäminen ja tiivistäminen sekä palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuden parantuminen erityisesti kestäväillä kulkumuodoilla. Strategisessa suunnitelmassa tutkittiin tavoitevuosia 2025, 2040 ja 2050+. Toteutettavien alueiden priorisointi ja ajoitus sekä kytkökset liikennejärjestelmään ovat avainasemassa. MASU 2050 perustuu vapaaehtoisuuteen ja kuntien ja valtion väliseen aiesopimukseen. MASU 2050 ei ole juridinen kaava, mutta se tuo maankäytön linjauksia valmistelussa olevaan ja jatkossa vahvistuvaan maakuntakaavaan.

MASU -suunnitelmassa on esitetty seuraavat maankäyttövyöhykkeet:

1. Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016 – 2050 (tumman ruskea). Tavoitteena on ohjata tälle alueelle vähintään 80 % seudun asuntorakentamisesta
2. Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025–2050 (ruudutettu alue). Nämä alueet muuttuvat seudun ensisijaisesti kehitettäviksi vyöhykkeiksi joukkoliikennejärjestelmän täydentyessä siten, kun HLJ 2015 suunnitelmassa on määriteltä
3. Mahdolliset laajentumisalueen vuoden 2040 jälkeen. Nämä ovat isoihin liikenneinvestointeihin kytkeytyviä alueita, joiden laajamittainen kehittäminen on kytköksissä hankkeiden mahdolliseen toteuttamiseen (ei Tuusulassa)
4. Kuntien muut kehittämisalueet 2016 – 2050. Nämä ovat seudullisten vyöhykkeiden ulkopuolelle jäävät alueet, joiden kehittäminen on kuntien nykyisten suunnitelmien mukaista. Alueen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä (vaalean ruskea)
5. Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät (harmaa)

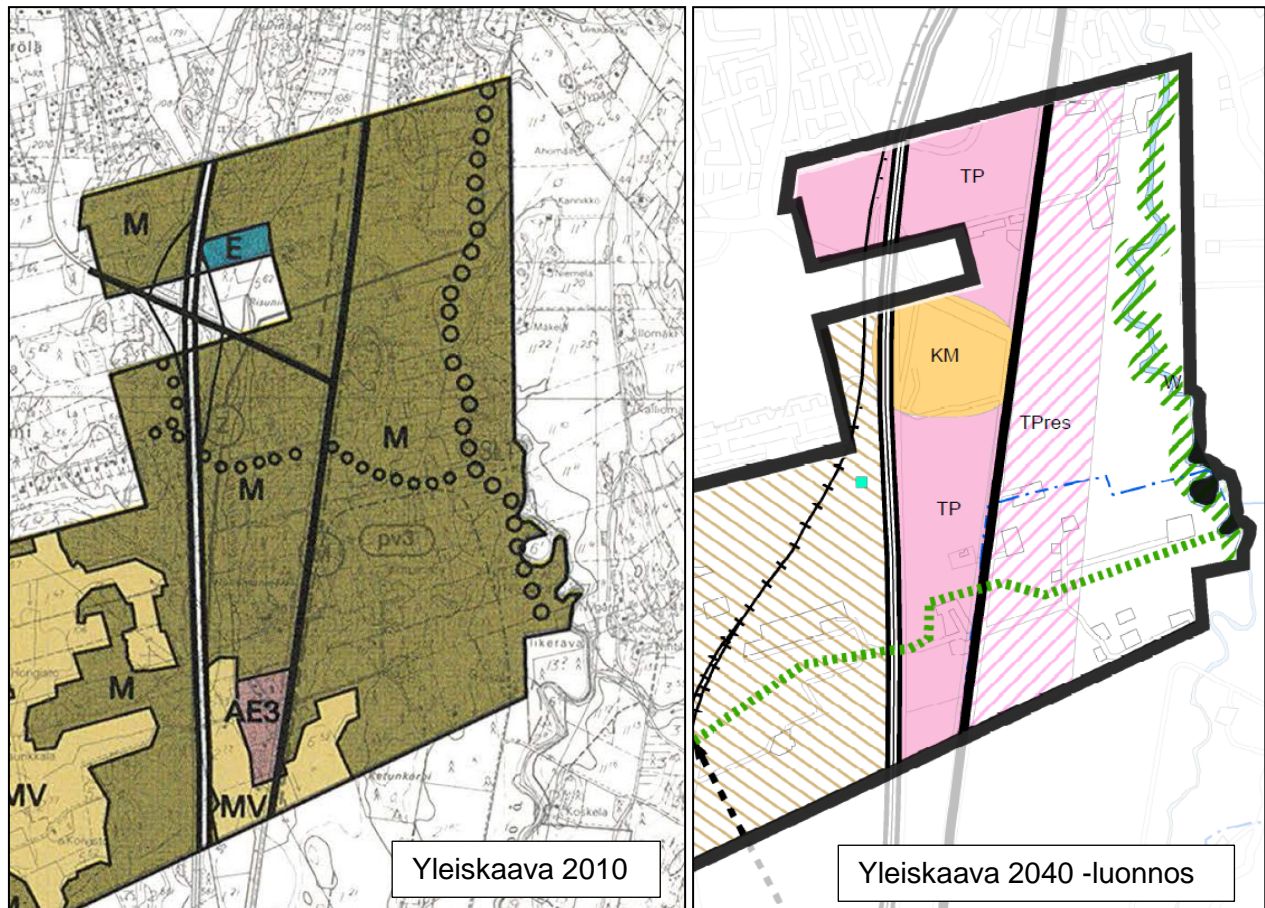
Vyöhykkeiden ulkopuolisia alueita voidaan kehittää paikallisesti niin, ettei siitä aiheudu merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä se haittaa myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä.

Tuomala II –osayleiskaava-alueella Lahden moottoritien ja Lahdentien välinen alue on osoitettu seudulliseksi teollisuus-, varasto- ja logistiikka-alueeksi. Kaava-alueen pohjoisosa on osoitettu taajamatoiminnoille.



2.1.3 Yleiskaava

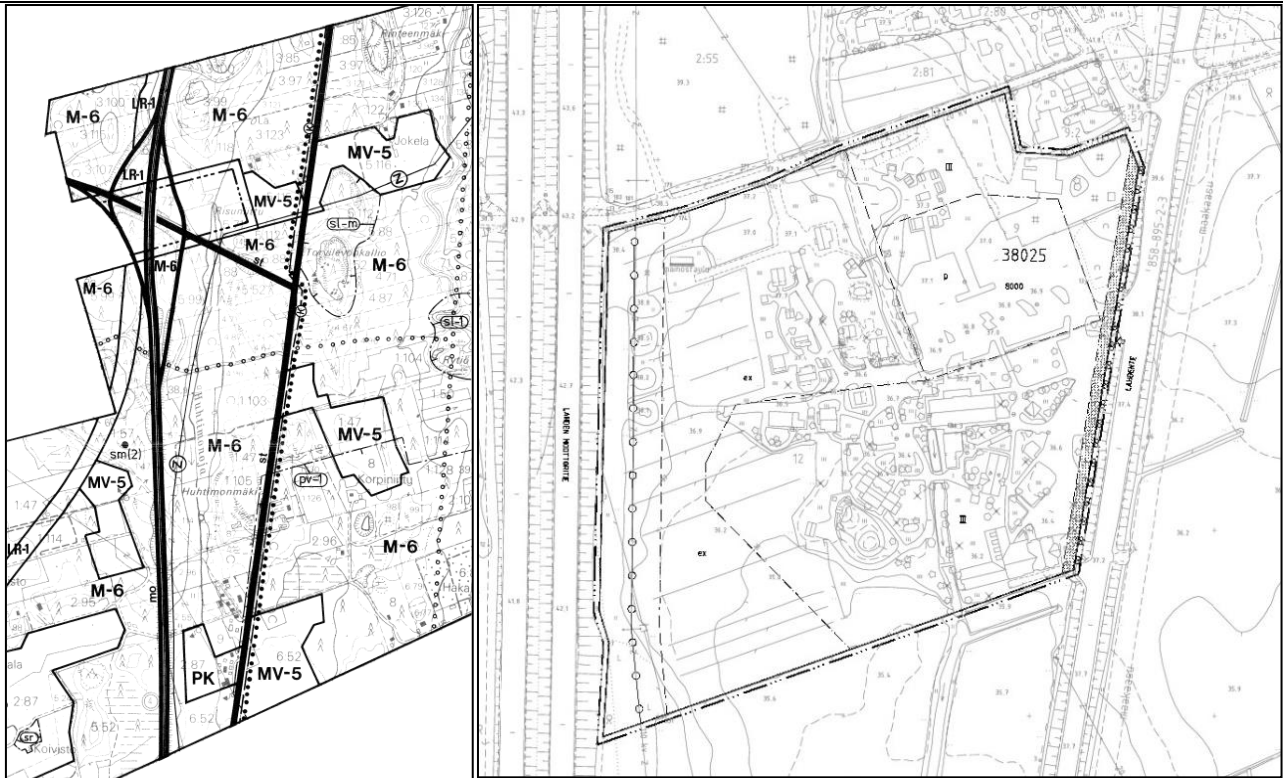
Koko kuntaa koskeva oikeusvaikutukseton yleiskaava 2010 on hyväksytty kunnanvaltuustossa 15.5.1989. Yleiskaavassa suunnittelualue on merkitty pääosin maa- ja metsätalousalueeksi (M). Etelän peltoalueet on merkitty maanviljelysalueeksi (MV), moottoritien ja vanhan Lahdentien väliin on merkitty pientaajama (AE3) ja Pohjoisväylän pohjoispuolella erityistoimintojen alue (E). Lisäksi kaavaan on merkitty sähkönsyötön runkolinja, maakaasuputki, moottoritie, Lahdentie ja Pohjoisväylä.



Koko kunnan yleiskaavan 2040 uudistamistyö on ehdotusvaiheessa. Strategisessa yleiskaavaluonnoksessa Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien välinen alue on osoitettu työpaikka-alueeksi. Lisäksi alueelle on osoitettu KM—merkinnällä kaupallista toimintaa. Vanhan Lahdentien itäpuolinen alue on osoitettu työpaikkatoimintojen reservialueeksi merkinnällä TPres. Alueen halki kulkee viheryhteystarve Keravanjoelta kohti Tuusulanjärveä. Tuusulan yleiskaavaa 2040 tullaan tarkistamaan ehdotusvaiheessa siten, että työpaikka-alueen reservialueesta Lahdentien itäpuolella luovutaan ja KM-korttelit rajataan uudelleen Tuomala II –osayleiskaavan aluerajausten mukaisesti. Tuusulan yleiskaavaa 2040 ei ole kuitenkaan vielä hyväksytty ehdotuksena nähtäville.

2.1.4 Osayleiskaava

Kunnanvaltuuston 16.10.2000 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa Tuomalan osayleiskaavassa suunnittelualue on pääosin maa- ja metsätalousvaltaista aluetta ja viljelysmaisemaa. Lisäksi etelässä on palvelujen alue (PK). Kaava-alueella on myös hieman rautatieliikenteen aluetta, moottoritie, seututie, kevyen liikenteen reitti ja seudullinen yhteystarve ulkoilureitille. Aluetta halkovat myös voimansiirtolinjat ja maakaasuputki.



Kuvat: Osayleiskaava ja Honkarakenteen asemakaava

2.1.5 Asemakaava

Suunnittelualueen eteläosassa on voimassa Honkarakenteen asemakaava (kunnanvaltuusto 6.10.2003), joka koskee korttelia 38025. Alue on osoitettu toimitilarakennusten korttelialueeksi (KTY-14), jonka rakennusoikeus on 8 000 k-m². Muita asemakaavoja suunnittelualueella ei ole.

2.1.6 Järvenpään kaavat ja yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma

Järvenpään yleiskaava 2020:ssä Lahdentien sekä Pohjoisväylän varteen on sijoitettu työpaikkatoimintaa, joista tehokkaita yritysalueita ovat alueet Lahdentien länsipuolella sekä Pohjoisväylän varrella moottoritien länsipuolella. Pohjoisessa, Lahdentien itäpuolella on asemakaavoitettua pientalovaltaista asuntoaluetta ja Lahdentien länsipuolella harvaa pientalovaltaista asuntoaluetta. Myös Ristinummen ja Satukallion asuinalueet ulottuvat Tuusulan rajalle saakka. Pohjoisempana Järvenpäässä Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien välissä on vuonna 2010 lainvoiman saanut Änäsin yritysalueen asemakaava, jossa Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien väliin on kaavoitettu yritysalueita, kuten on tarkoituksena Tuomala II osayleiskaavallakin.

Pohjoisväylän ja moottoritien risteyksessä, Pohjoisväylän pohjoispuolella sijaitsevat työpaikka- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet on Järvenpään yleiskaavassa merkitty alueiksi, joilla asemakaavaa muutetaan. Alueella on kaupunginvaltuuston 20.10.2008 hyväksymä asemakaavan muutos, joka mahdollistaa Fortumin voimalaitoksen ja liikerakennusten sijoittamisen alueelle. Alueen suunnittelun yhteydessä on laadittu Järvenpään kaupungin ja Tuusulan kunnan yhteistyönä yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma, jossa esitetään voimalaitoksen ja liikerakennusten sijoittaminen Järvenpään puolelle sekä liike- ja toimitilarakentamista Tuusulaan Lahdentien ja moottoritien väliin (Korttelin 2190 maankäyttötarkastelut ja ympäröivien alueiden yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen 13.12.2006 / Jukka Turtiainen ja Dan Mollgren, liite 19). Maankäyttösuunnitelman pohjalta on laadittu

myös liikennetarkastelu (Järvenpään korttelin 2190 ja sitä ympäröivien alueiden liikenteelliset tarkastelut. Suunnittelukeskus Oy. 11.12.2006 / Heikki Leppänen).



Kuva: Yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma, vaihtoehto A. (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen (13.12.2006).

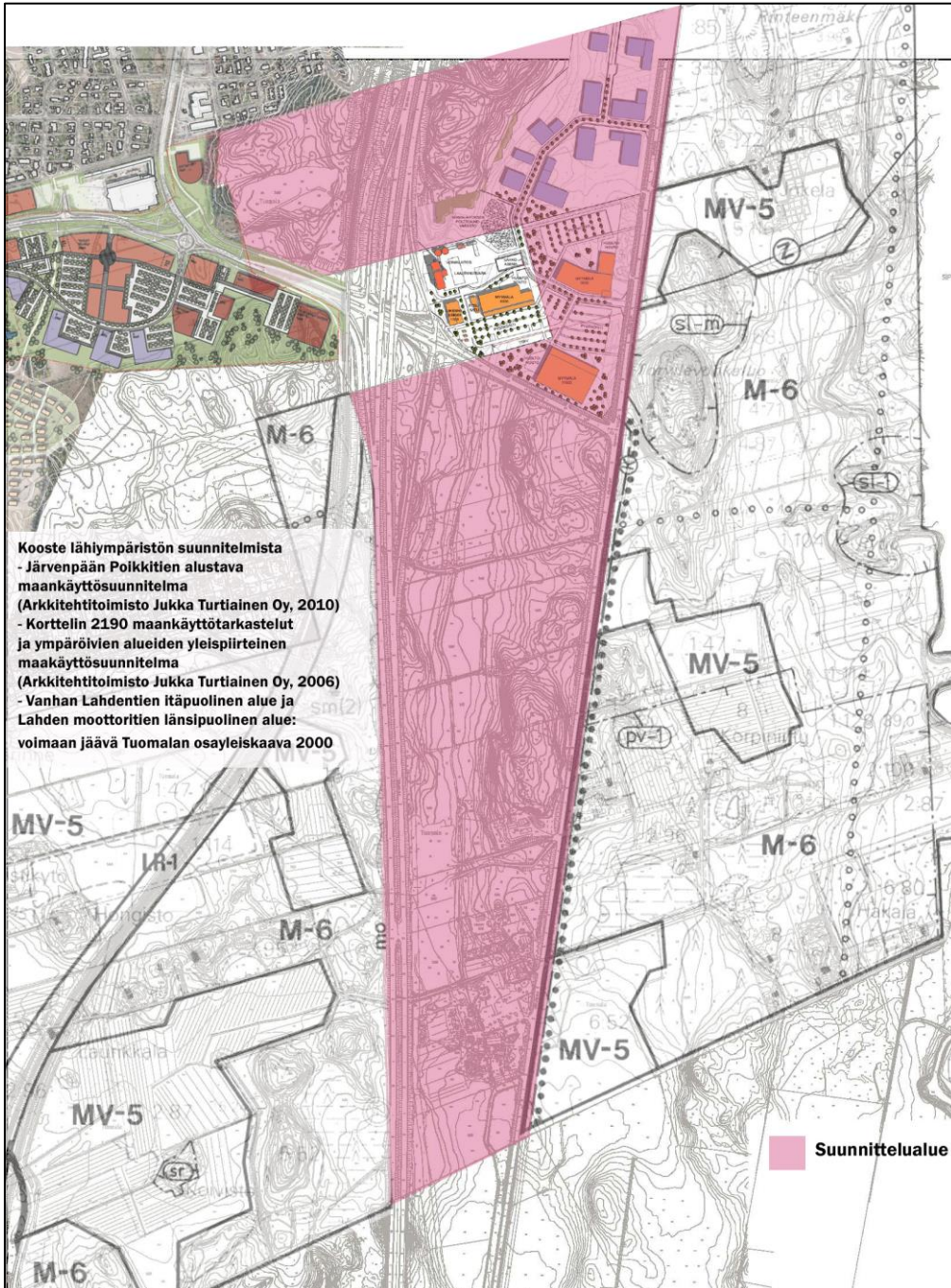
Osayleiskaavatasoinen maankäyttötarkastelu koettiin tarpeelliseksi, koska liittymä Fortumin lämpölaitoksen korttelialueelle on mahdollista toteuttaa vain Tuusulan kunnan alueen kautta. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan väliaikainen liittymä Pohjoisväylältä, myöhemmin rakennetaan pysyvä katuyhteys Lahdentieltä. Järvenpään korttelin 2190 ja lähiympäristön maankäytöstä on tehty kaksi alustavaa vaihtoehtoa, jotka poikkeavat toisistaan vain Järvenpään puolella liiketilän määrän ja voimalaitoksen laajenuksen sijainnin osalta. Asemakaavan pohjana on käytetty vaihtoehtoa A.

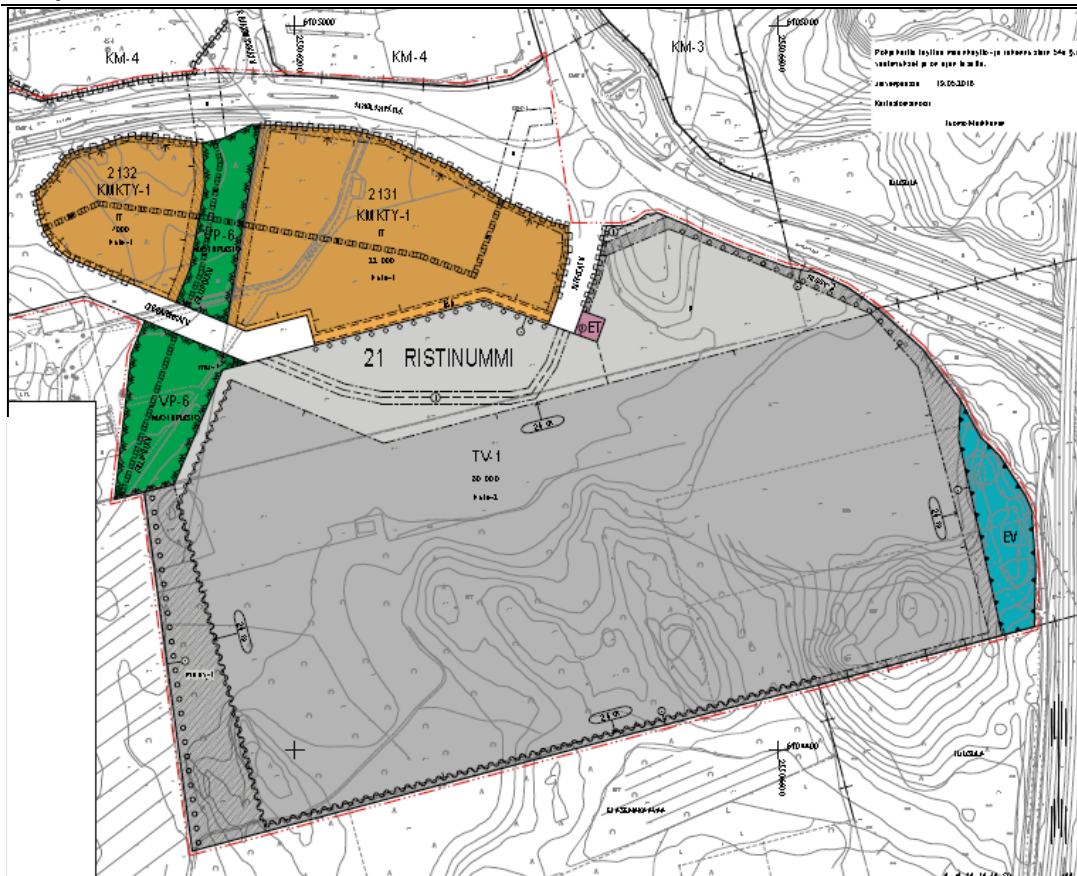
Järvenpäässä Poikkien yritys- ja palvelualueelle laadittiin vuoden 2010 alussa maankäyttösuunnitelma (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy, 21.1.2010). Maankäyttösuunnitelma sisälsi kaksi vaihtoehtoista kortteli- ja katuverkkomallia, joissa tutkittiin liikerakentamisen ja asuinrakentamisen eri painopistealueita ja mitoitusta. Maankäyttösuunnitelmaa ei käsitelty päätöksentekoeleimissä.

Poikkien yritys- ja palvelualueen kaavarunko (Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy) sekä kaavarun-
gon tueksi tehdyt liikenneselvitykset (SITO Oy) valmistuivat vuoden 2013 lopussa. Näiden pohjalta Jär-
venpäässä aloitettiin asemakaavojen laadinta. Koska moottoritien liittymään maakuntakaavassa osoi-
tettu vähittäiskaupan

suuryksikkö koskettaa
sekä Tuusulaa että Jär-
venpäästä, laadittiin alue-
elta kaupallinen selvitys
kuntien yhteistyönä ke-
väällä 2015 (Liite 13.).
Selvityksen tuloksena
saatu kaupallisen kerros-
alan jakautuminen tuli
esittää sekä Järvenpään
asemakaavoissa että
Tuomala II -osayleiskaa-
vassa. Järvenpään Poik-
kien yritys- ja palvelu-
alueen itäosan asema-
kaavan tavoite kuitenkin
muuttui, kun kaavalla ha-
luttiin mahdollistaa alue-
elle sijoitettava Lidl
Suomi Ky:n Etelä-Suo-
men logistiikka- ja jakelu-
keskus.

Poikkien yritys- ja palve-
lualueen itäosan asema-
kaava kuulutettiin voi-
maan tulevaksi 7.8.2016.
Asemakaavassa mah-
dollistetaan alueelle sijo-
itettavan logistiikka- ja ja-
kelukeskustoimintaa,
seudullisesti merkittävän
vähittäiskaupan suuryk-
sikkö-/yksiköitä sekä
muuta alueelle soveltu-
vaa työpaikka-, liike-, toi-
mitila-, varasto- sekä te-
ollisuusrakentamista.



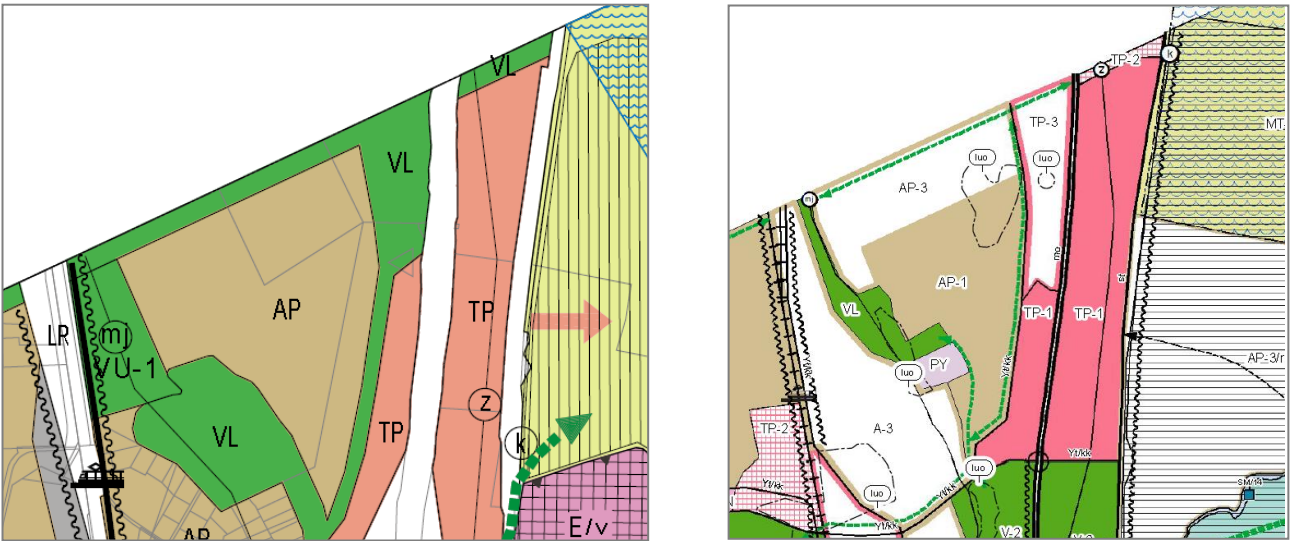


Kuva: Järvenpään Poikkien yritys- ja palvelualueen itäosan asemakaava (voimaan 7.8.2016).

2.1.7 Keravan yleiskaavat

Keravan yleiskaavassa 2020 Tuomala II -osayleiskaavaan rajoittuville maille on osoitettu moottoritien ja Lahdentien väliin työpaikka-alueita ja Lahdentiestä itään maa- ja metsätalousaluetta, josta osalla on erityisiä maisemallisia arvoja. Keravanjoen varteen on merkitty maa- ja metsätalousaluetta, jolla on retkeilyyn ja ulkoiluun liittyviä virkistysarvoja. Marjamäen pohjavesialue jatkuu Keravan puolelle ja pelloille on merkitty rasteri kuvaamaan aluetta, jolla on säilytettävissä ympäristöarvoja. Kuntarajalle on osoitettu viheraluetta

Keravan kaupunginvaltuusto hyväksyi Keravan yleiskaavan 2035 marraskuussa 2016. Yleiskaavan saadessa lainvoiman tulee se korvaamaan voimassa olevan yleiskaavan 2020. Suunnitteluna alueena on koko Keravan kaupunki. Muutoksena yleiskaavaan 2020, yleiskaavassa 2035 maankäyttö on ulotettu kuntarajaan saakka ja kuntarajan suuntainen viherkaistale on poistettu. Hyväksymiskäsittelyssä kaavaan lisättiin poikittainen viheryhteystarve kuntarajalle moottoritiestä länteen.

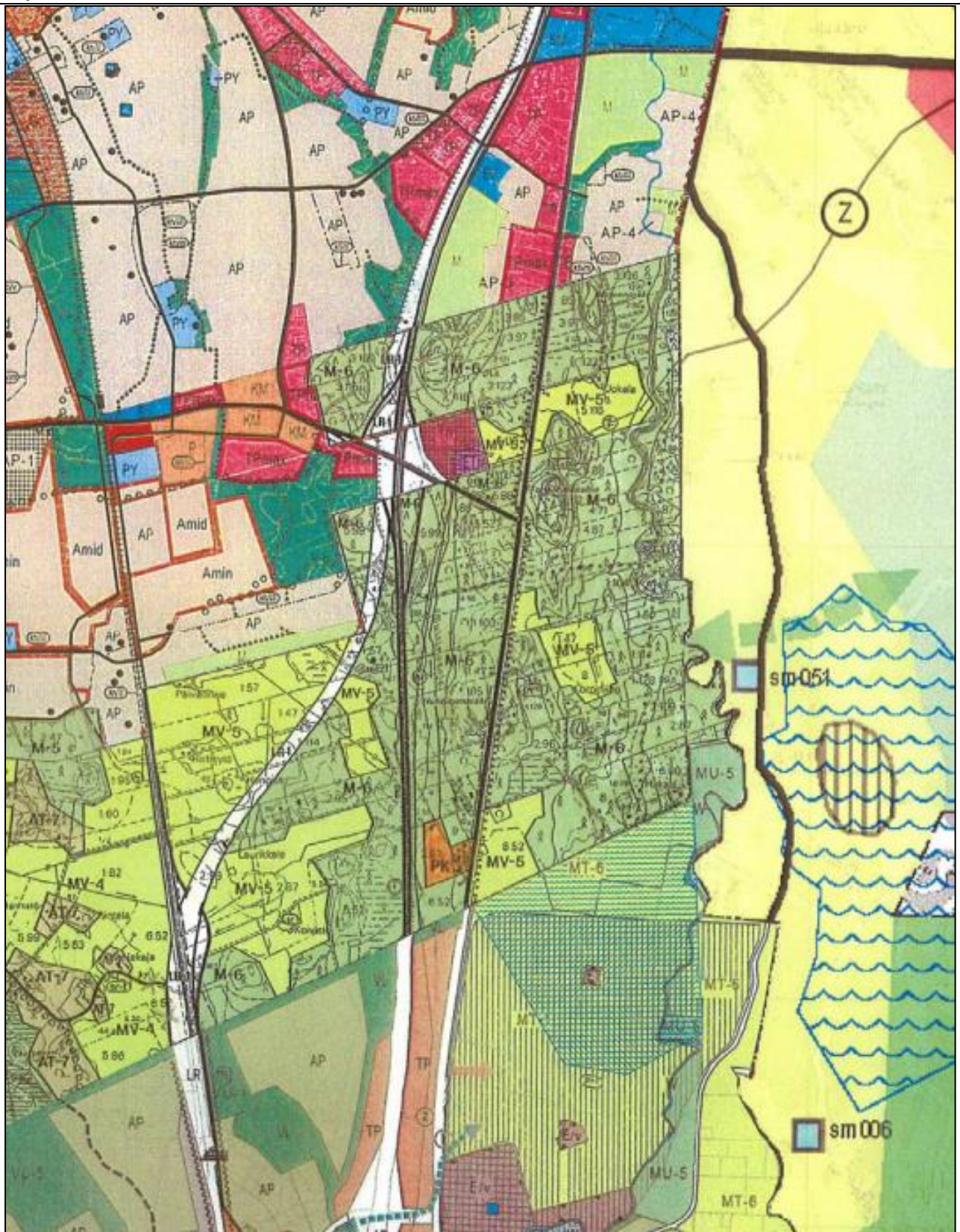


Kuvat: Keravan yleiskaava 2020 ja Keravan yleiskaava 2035.

2.1.8 Sipoon yleiskaavat

Sipoon yleiskaavassa 2025 Sipoon ja Tuusulan kunnanrajalle on osoitettu haja-asutusalueita, jolla maaja metsätalouteen liittyvä rakentaminen on sallittu. Lisäksi yleiskaavaan on merkitty viheryhteystarve kohti Tuusulaa Keravanjoen yli.

Tuomalan alueen kaakkoispuolelle on hyväksytty Talman osayleiskaava. Talman kaava-alue ei rajaudu Tuusulan kuntaan vaan sijaitsee hieman etäämmällä. Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisesti Talman aluetta on tarkoitus kehittää raideliikenteeseen tukeutuvana, toiminnoiltaan monipuolisena, noin 10 000 - 13 000 asukkaan taajamakeskuksena.



Yhdistelmä lainvoimaisista Järvenpään, Keravan ja Sipoon yleiskaavoista sekä Tuomalan lainvoimaisesta osayleiskaavasta

2.2. Alueeseen liittyvät muut suunnitelmat

2.2.1 Kuuma-kehityskuva 2035

Kuuma-kuntien kaavoittajaryhmän tilaamana ja ohjauksessa laadittiin Kuuma-kuntien yhteinen kehityskuva, jonka Kuuma-hallitus hyväksyi 24.10.2012. Kehityskuvan tavoitteena on Rajaton Metropoli-kehityskuvan syventäminen, MAL-aiesopimukseen 2012 – 2015 kirjatun Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman laadinnan pohjustaminen ja Kuuma-kuntien muodostaman alueen käsittely osana Helsingin seutua elinvoimaisena, kilpailukykyisenä ja omaleimaisena toimintaympäristönä.

Kehityskuvassa Tuomala II -osayleiskaavan alue on osoitettu uutena keskusta-alueiden ulkopuolisena työpaikka-alueena, jolle voi sijoittua palveluita, teollisuutta ja logistiikkaa. Pääradan ja oikoradan risteyskohtaan on osoitettu uusi asema ja näin Ristikydön alueelle on mahdollisuus kehittää päärataa, oikorataa ja lentorataa sekä lentoaseman kautta linjattavaan nopeiden kaukojunien yhteyteen (Helsinki-Pietari) tukeutuva seudullisesti merkittävä palveluiden ja asutuksen keskittymä.

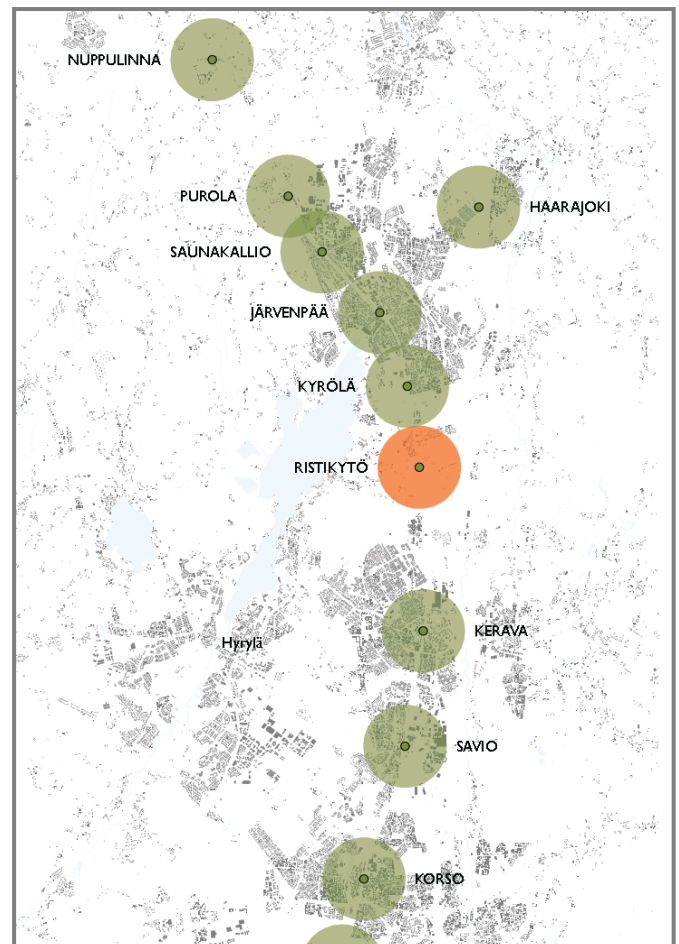
2.2.2 Lentoradan lisäselvitykset

KUUMA-kunnat teettivät vuodenvaihteessa 2010 – 2011 kaksiosaisen Lentoradan lisäselvityksen. Ensimmäisessä osassa selvitettiin vaihtoehtoisia Lentoradan linjauksia ja mahdollisia uusia asemanpaikkoja lentoaseman ja Ristikydön välillä olettaen, että kaukojunille suunnitellulle radalle tulisi myös paikallisjunaliikennettä (*Lentoradan lisätarkastelut KUUMA-kuntien alueella, Sito 13.1.2011*). Ratateknisesti asema voitaisiin sijoittaa Hyrylään, Ruotsinkylään ja Ristikytoon. Ristikydön aseman sijaintia tutkittiin tarkemmin vielä selvitystyön toisessa osassa, jossa selvitettiin mahdolliset uudet asemanpaikat Oikoradalla (*Lentoradan lisätarkastelut KUUMA-kuntien alueella – toinen osio, Sito 19.4.2011*). Ristikydessä uusi asema saataisiin sijoitettua Pää- ja Oikoradan risteyskohtaan siten, että asemalaiturien välinen etäisyys olisi enimmillään noin 300 metriä.

2.2.3 Ristikyö – uusi asemanseutu?

Tuomala II –osayleiskaavan länsipuolella olevaan Ristikydön alueeseen kohdistuu seudullista mielenkiintoa. Alueella risteävät Helsinki – Tampere – päärata sekä koilliseen haarautuva Kerava – Lahti –oikorata. KUUMA-kuntien teettämän selvityksen mukaan pää- ja oikoradan risteämäkohtaan voisi olla mahdollista sijoittaa asemat, jolloin seisake toimisi ratojen vaihtopaikkana. Ristikydön asema toimisi myös vaihtoasemana lentoradalle.

Ympäristöministeriön vahvistamassa 2. vaihemaa-kuntakaavassa alue on osoitettu raideliikenteseen tukeutuvaksi asemanseudun kehittämisalueeksi. Merkintä on kehittämisperiaatemerkinä, jolla osoitetaan pitkällä aikavälillä, pääasiassa maakuntakaavan suunnittelukauden jälkeen toteutettava uusi raideliikenneasemaan tukeutuva alue. Suunnittelumääräyksen mukaan ennen alueen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavoituksessa.

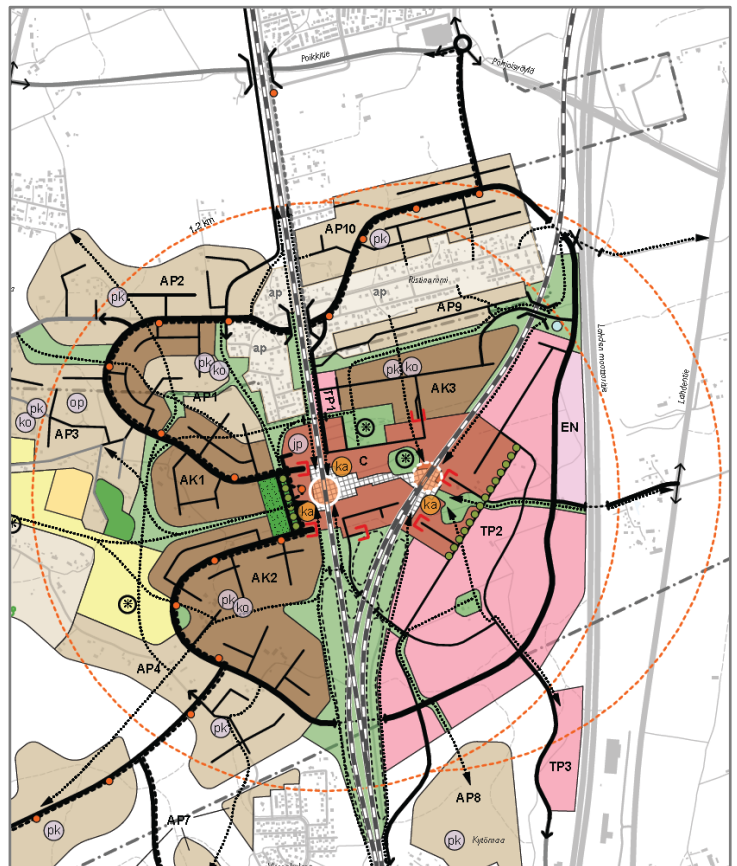


Alueelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa käyttöä raideliikenteeseen tukeutuvan asemansuodun kehittämisalueena.

Maakuntaliitossa on parhaillaan valmisteltavana 4. vaihemaakuntakaava, jossa tutkitaan Ristikydön asemansuodun tulevaisuutta tarkemmin. Alue on kaavaehdotuksessa merkitty raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alueeksi. Suunnittelumääräyksen mukaan alueen maankäyttö on kuntakaavituksessa suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi. Uuden aseman tarkempi sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Olemassa olevan raideliikennetyden uuden aseman suunnittelu ja alueen maankäyttö tulee kytkeä toisiinsa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueen toteuttaminen tulee kytkeä uuden aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Lisäksi alueelle on merkitty tiivistettävän alueen rasterimerkintä, jonka mukaan aluetta on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana kyseisen taajaman muuta aluetta tehokkaammin rakennettavana alueena. Yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä on kiinnitettävä huomiota erityisesti alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyteen.

Jotta asema alueelle olisi järkevää toteuttaa, vaatisi se ympärilleen tiivistä rakennetta. Straficant OY:n tekemän selvityksen (2008) mukaan asemansuodun tehokas rakentaminen on perusedellytys, jotta raideliikenne houkuttelisi tarpeeksi matkustajia. Uudellamaalla pääkaupunkisuodun ulkopuolella ohjeluna voidaan pitää vähintään 10 000 asukasta tai työpaikkaa 2,5 kilometrin säteellä asemasta. Näistä yli puolet tulisi sijaita enintään kilometrin etäisyydellä asemasta. Tällöin saavutettaisiin tyydyttävä junatarjonta, joka on kaksi yhteyttä suuntaansa ruuhkatunnin aikana. Mikäli junatarjonta on tiheämpi, tulisi vastaavasti maankäyttö olla tehokkaampaa. Aseman tulisi olla hyvin saavutettavissa eikä kävelyetäisyyden juna-asemalle tulisi ylittää 1,2 kilometriä (Uudenmaan ELY-keskus). Toteutuessaan Ristikyö vaatisi junaseisakkeiden lisäksi merkittäviä uusia tieliikenteen yhteyksiä.

Koska Tuusulassa on jo kolme kuntakeskusta, ei kunnalla ole ollut tavoitteena alkaa kehittää neljättä keskustaa lähivuosina. Ehdotusvaiheessa olevaan Tuusula 2040 – yleiskaavaan Ristikydön alue on merkitty reserviksi, jonka toteuttaminen sijoittuu tavoitevuoden 2040 jälkeiseen aikaan. Tällä hetkellä alue on pääosin rakentamatonta peltomaisemaa. Pasi Vierimaa Tampereen teknillisestä yliopistosta laati diplomityön (2014), jossa hän luonnosteli erilaisia maankäyttö- ja liikenneverkon vaihtoehtoja Ristikyöön. Valitsemassaan yleissuunnitelmassa Vierimaa suunnitteli oikoradan itäpuolelle työpaikka-alueita, ratojen väliin tiivistä keskustatoimintojen aluetta ja pääradan länsipuolelle asuista yhteensä noin 1,5 miljoonan kerrosneliömetrin verran. Tässä oli mukana myös alueita Järvenpään ja Keravan puolelta ja Tuusulassa aina Järvenpääntielle saakka. Asukkaita 1,2 kilometrin säteellä asemasta Vierimaa mitoitti noin 13 000 ja työpaikkoja noin 7 000.



Kuva: Ote Pasi Vierimaan diplomityöstä.

Tuomala II -osayleiskaavan tarkistus**Luonnos 24.3.2010****Ehdotus 27.8.2014, 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016****Osayleiskaava**

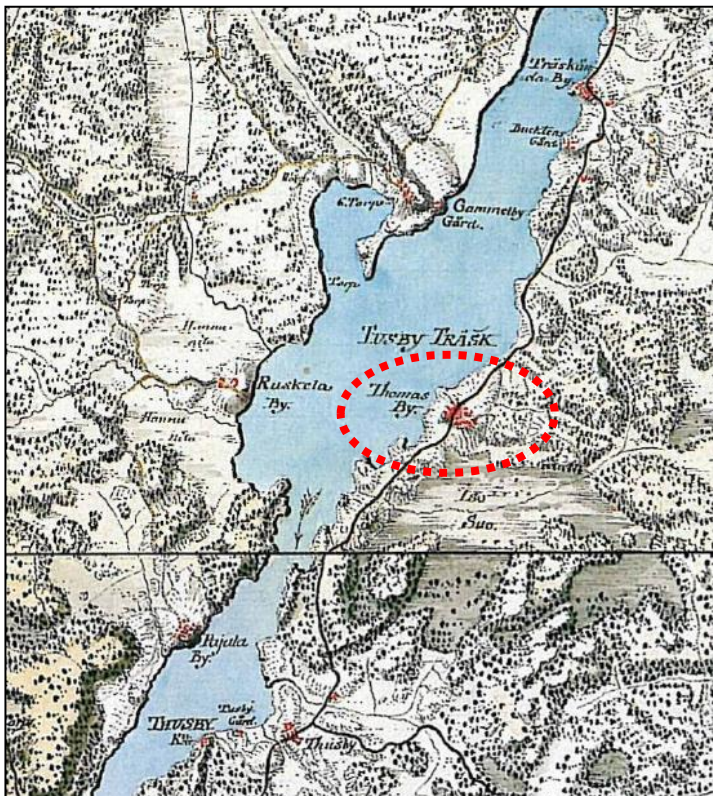
Liikennevirasto teki vuonna 2015 selvityksen lähiliikenteen uusista seisakkeista Kerava –Riihimäki ja Kerava – Lahti väleillä. Selvityksessä Ristikytö nähtiin mahdollisena uutena lähiliikenteen aseman paikana. Selvityksessä ei mietitty aseman sijoittamista siten, että seisakkeet muodostaisivat parin sekä pää-että oikoradalle.

Tuusulan kunta on käynnistänyt Ristikydön alueen yleissuunnittelun. Järvenpään ja Keravan kanssa on kokoonnuttu asian tiimoilta ja myös valtion viranomaiset ovat esittäneet mielenkiintonsa osallistua hankkeeseen.

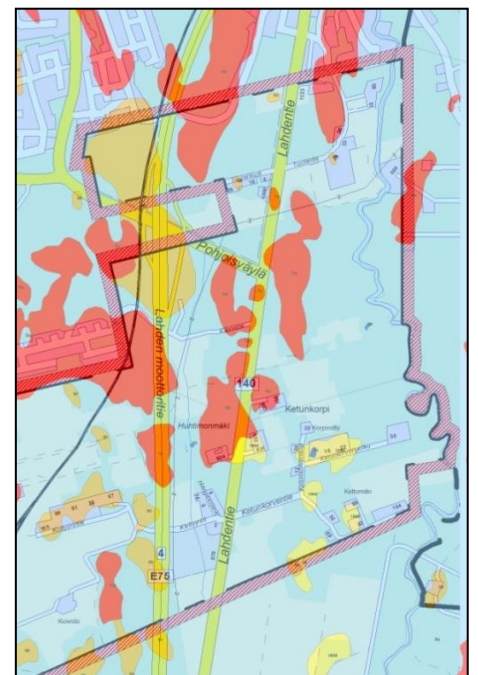
2.3 Selvitys suunnittelualueen oloista**2.3.1 Alueen yleiskuvaus**

Tuomalan vanha kyläkeskus sijaitsee lännessä Tuomala II -osayleiskaava-alueen ulkopuolella. Nykyisen Rantatien paikalla oli Heinolaan asti kulkenut Mäntsäläntie, jonka varrelle varsin suuri Tuomalan kylä rakentui. Tuomalan vanha kyläalueen kulttuurimaisema kuuluu samaan kokonaisuuteen Rantatien kulttuurimaiseman kanssa. Tuomalan kylää länsiosiltaan luonnehtiikin voimakas kulttuurihistoria, peltoaukeat ja pienipiirteisyys.

Tuomalan keski- ja itäosaa, varsinaista Tuomala II – osayleiskaava-aluetta hallitsevat laajaa peltoaukeaa halkovat oikorata, Lahden moottoritie ja vanha Lahdentie. Penkereet katkovat näkymiä ja yhteyksiä alueiden välillä ja rajaavat maisemaa voimakkaasti. Idässä maisemakuva muuttuu metsäiseksi ja maasto kumpuilevammaksi.



Kuva: Ote Kuninkaan kartastosta v. 1780. Tuomalan suuri ryhmäkylä (ympäröity karttaan katkoviivalla) sijaitsi Mäntsäläntien varrella.

**2.3.2 Luonnonympäristö ja maisema**

Suunnittelualue on maastonmuodoiltaan vaihtelevaa. Alueella on sekä tasaista alavaa savimaata että kalliokumpareiden muodostamia jaksoja.

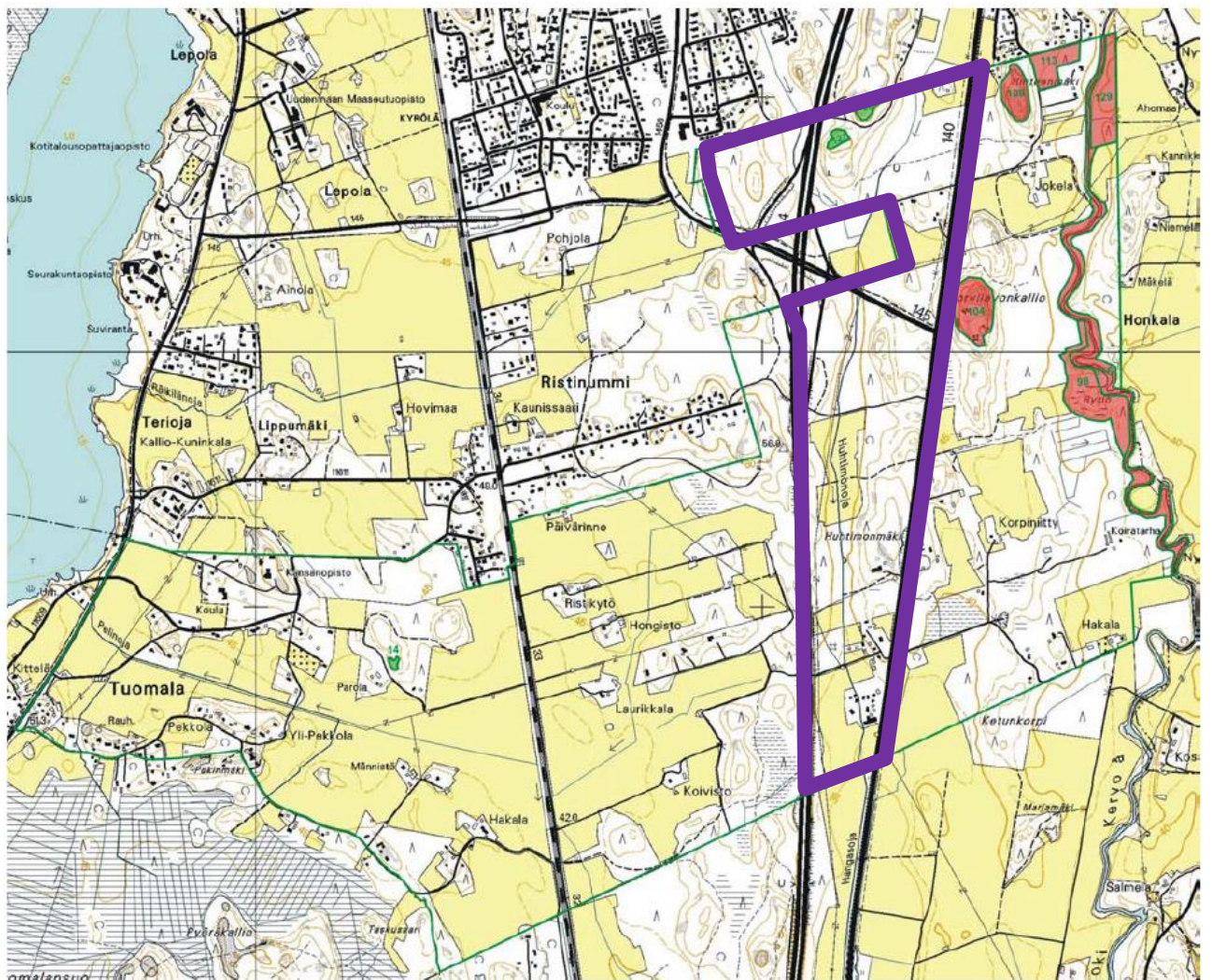
Tuomala II -osayleiskaavan tarkistus**Luonnos 24.3.2010****Ehdotus 27.8.2014, 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016****Osayleiskaava**

Pintamaalaji on pääosin savea, mutta Lahdentien molemmin puolin on myös kalliota. Suunnittelualueella esiintyy lisäksi pienialaisia moreeni-, hiekka- ja karkeita hietamuodostumia. Kallio-, moreeni ja hiekka- maat keräävät lämpöä ja muodostavat pienilmastoltaan lämpimän ympäristön. Savimaat puolestaan sijaitsevat alavammilla alueilla, jotka ovat myös viileämpiä. Voidaan olettaa, että kallio- ja moreenikumpareiden lähetyvillä savikerros ei ole kovin paksu, kun taas alavilla laakson pohjilla savea on todennäköisesti syvemmin.

Maisemaa rajaavat voimakkaasti Lahden moottoritie, Lahdentie sekä oikorata. Niiden penkereet ja sillat näkyvät laajalle avoimessa viljelysmaisemassa ja katkovat muuten yhtenäisiä peltonäkymiä.

Tuomalan osayleiskaavan alueelta on laadittu luonto-, maisema- ja liito-oravaselvitykset (liitteet 3, 4 ja 5).

Luontoselvityksessä vuonna 2008 löydettiin suunnittelualueen pohjoisosasta kaksi metsälain tarkoittamaa erityisen tärkeää elinympäristöä. Alueet ovat kalliota, joilla on keskinkertaiset luontoarvot. Liito-oravaselvityksessä suunnittelualueelta ei löytynyt merkkejä liito-oravista.

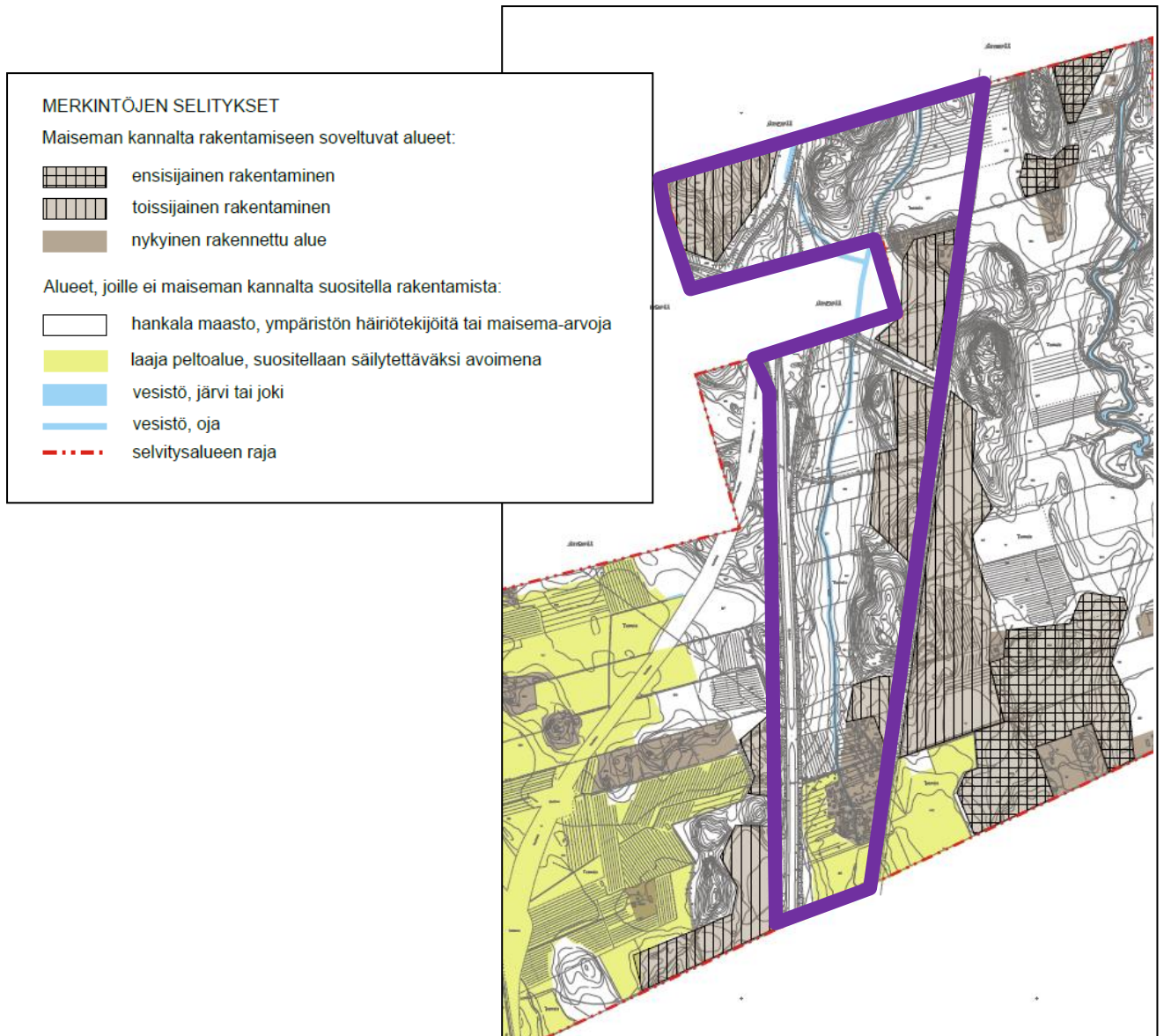


Kuva 4. Tuusulan Tuomalan tärkeimmät luontotyyppikuviot: punaiset kuviot = merkittävät luontoarvot, vihreät kuviot = metsälakikohteet (keskinkertaiset luontoarvot), vihreä viiva = selvitysalueen rajaus.



Kuva: Panoraamakuva yhtenäisestä peltoaukeasta Tuusulan ja Keravan rajalla (oikealla ns. Keravan vankilan pellot)

Maisemaselvityksessä Tuomalan alueella parhaina rakentamisen alueina pidettiin Vanhan Lahdentien länsipuolisia alueita. Moottoritien viereen ei maisemaselvityksessä suositella uutta rakentamista hankalien maasto-olosuhteiden takia, joita ovat mm. alueen läpi virtaava Huhtimonoja.



2.3.3 Pinta- ja pohjavedet

Pohjavesialueet

Marjamäen pohjavesialue rajautuu Lahdentien alueeseen ja vain sivuaa Tuomala II –osayleiskaava-alueita. Lahdentien itäpuolella muutaman kymmenen metrin etäisyydellä tiestä on todettu paineellista pohjavettä. Tämä tulee huomioida jatkosuunnittelussa osayleiskaavan läntisissä osissa.

Huhtimonoja

Lahdentien ja Lahden moottoritien välissä virtaa alueen valtaoja, Huhtimonoja, jonka valuma-alue (4,8 km²) ulottuu Järvenpäästä Tuusulan läpi Keravalle. Tuusulan kunnan alueella hulevedet kerääntyvät Huhtimonojaan pääasiassa avo-ojia pitkin. Suunnittelualueen eteläosassa Honkarakenteen näyttelyalueella Huhtimonoja johdetaan lyhyitä matkoja rummuilla ja alueella on pieni hulevesilammikko. Lammikko on toistuvasti ääriään myöten täynnä, mutta tulvaongelmia alueella ei ole ollut. Huhtimonoja on putkitettu laajamittaisemmin vain Järvenpään kaupungin puolella Fortumin voimalaitosalueella korttelissa 2190. Huhtimonoja virtaa selvästi Lahdentietä ja Lahden moottoritietä alempana. Nykyisellään havaitut tulvaongelmat sijoittuvat Keravan kaupungin puolelle, Huhtimontien läheisyyteen. Ongelmia aiheuttavat Huhtimontien ja sen varteen rakennetun työpaikka-alueen sijoittuminen alhaiselle tasolle ja ojan perkaamattomuus erityisesti Huhtimontien varrella.

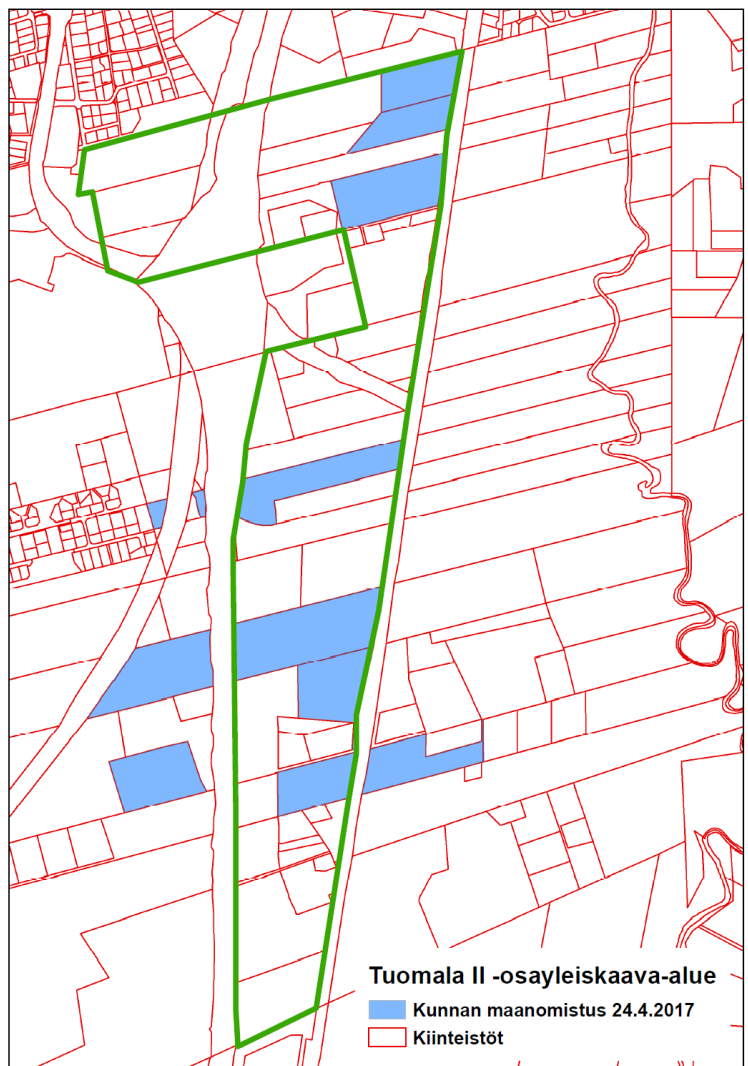
2.3.4 Maanomistus

Tuomalassa Vanhan Lahdentien ja Lahden moottoritien väliin rajautuvan Tuusulan kuuluvan alueen pinta-ala on noin 120 hehtaaria. Kyseisestä alueesta kunta omistaa tällä hetkellä noin 10 hehtaaria. Eri maanomistajatahoja samaisella alueella on noin 20. Maanhankintaa on pyritty edistämään lähestymällä kirjeitse kaikkia alueen maanomistajia useampaan otteeseen. Maanomistustilanne alueella on yhä erittäin pirstaloitunut.

2.3.5 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualue on harvaan asuttua. Alueella sijaitsee muutamia omakotitaloja Honkarakenteen pohjoispuolella Hangasojankujan varrella sekä pohjoisessa Tuulenkuujan varrella. Lahdentien varrella on lisäksi muutamia teollisuushalleja.

Järvenpään puolelta rakennettu ympäristö tulee kiinni suunnittelualueeseen Mikonkorvesta, Kyrölästä/Satukalliosta sekä Ristinummelta. Lisäksi Fortumin lämpölaitoksen sekä Poikkitien yritysalueen toteutuminen tuovat tulevaisuudessa lisää rakennetta rajapintaan. Keravalla moottoritien länsipuolella Kytömaan asuinalue laajenee ja suunnitteilla on myös itäisen peltoalueiden ottaminen rakentamiskäyttöön myöhemmässä vaiheessa.



2.3.6 Väestö

Vuoden 2014 elokuussa kaava-alueella asui noin kolmekymmentä asukasta.

2.3.7 Kulttuurihistorialliset kohteet

Osayleiskaava-alueella ei sijaitse kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita.

2.3.8 Muinaismuistokohteet

Museovirasto on teettänyt koko Tuusulan kunnan alueelta arkeologisen inventoinnin kesällä 2006 (Kirsi Luoto) ja historiallisen muinaisjäännösinventoinnin vuonna 2009 (Katja Vuoristo). Tuomala II osayleiskaava-alueella ei sijaitse muinaismuistokohteita.

2.3.9 Työpaikat ja palvelut

Suunnittelualueella ei sijaitse julkisia palveluita. Lähimmät julkiset ja kaupalliset palvelut sijaitsevat Järvenpäässä ja Keravalla. Lahdentien varrella sijaitsee pienimuotoista yritystoimintaa.

2.3.10 Liikenne

Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualueetta rajaavat Lahden moottoritie (vt 4) sekä Lahdentie (mt 140). Lahden moottoritien pohjoisväylän eteläpuolisella osuudella kulki Uudenmaan ELY-keskuksen tietojen mukaan vuonna 2010 keskimäärin noin 35 000 ajoneuvoa arkuvuorokaudessa, joista raskaan liikenteen osuus oli noin 2 500 ajoneuvoa. Lahden moottoritien liikennemäärät Pohjoisväylän pohjoispuolella olivat vuonna 2010 keskimäärin noin 22 800 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä noin 2 000 ajoneuvoa.

Lahdentiellä liikennemäärä Pohjoisväylän eteläpuolella oli vuonna 2010 keskimäärin noin 3 900 ajoneuvoa arkuvuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus oli noin 260 ajoneuvoa. Pohjoisväylän pohjoispuolella kulki vuonna 2010 keskimäärin noin 5 100 ajoneuvoa arkuvuorokaudessa, josta raskasta liikennettä noin 250 ajoneuvoa.

Pohjoisväylällä keskimääräinen vuoden 2010 vuorokausiliikennemäärä oli noin 4 000 ajoneuvoa, josta raskasta liikennettä noin 420.

Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä on kasvanut vuodesta 2004 vuoteen 2010 mennessä moottoritien pohjoisväylän eteläpuolella noin 6 000 ajoneuvolla, Pohjoisväylän pohjoispuolella vajaalla 1 000 ajoneuvolla. Lahdentiellä keskimääräinen vuorokausiliikenteen määrä on hieman vähentynyt Pohjoisväylän eteläpuolella kun taas Pohjoisväylän pohjoispuolella liikennemäärä on kasvanut noin 400 autolla vuodesta 2004 vuoteen 2010.

Tuusulan liikennemallilla tehtyjen ennusteiden mukaan liikenne osayleiskaava-alueella rajaavilla väylillä tulee kasvamaan. Liikenne-ennusteen mukaan Lahden moottoritien (vt4) liikennemäärä tulee kasvamaan vuoteen 2040 mennessä nykyisestä noin 9 000 ajoneuvolla vuorokaudessa ja Lahdentiellä (mt140) liikennemäärä kasvaa noin 1 500 ajoneuvolla vuorokaudessa. Pohjoisväylän liikenne kasvaa vuoteen 2040 mennessä noin 2 500 ajoneuvolla vuorokaudessa verrattuna nykytilanteeseen.

Joukkoliikenne

Alueen joukkoliikennedytydet ovat heikot. Joukkoliikenne ei liikennöi säännöllisesti Lahdentiellä. Lahden moottoritietä liikennöi Lahden suunnan pika- ja vakiovuoroja, mutta moottoritien ja Pohjoisväylän eritasoliittymässä ei ole linja-autopysäkkiä. Lähimmät bussiyhteydet ovat Järvenpäässä. Lähin juna-

asema sijaitsee pääradan varressa Ainolassa (entinen Kyrölä) noin 2 kilometrin päässä Pohjoisväylän ja Lahdentien risteyksestä. Juna Ainolassa pysähtyy noin kaksi kertaa tunnissa.

Kevyt liikenne

Kevyenliikenteen väylä kulkee Pohjoisväylän pohjoispuolella kääntyen kohti pohjoista, Lahdentien länsipuolella. Lahdentien ja Pohjoisväylän liittymässä kevyen liikenteen risteämiset on hoidettu valo-ohjaamattomasti keskikorokkeellisina suojateinä. Pohjoisväylän kevyen liikenteen väylän ja moottoritien pohjoisten ramppien risteämiset on toteutettu alikuluin.

2.3.11 Tekninen huolto

Suunnittelualueen eteläosassa Ketunkorventien – Kivityyrintien alla kulkee kunnan vesijohto. Talousvesi johdetaan Tuusulan Seudun vesilaitos kuntayhtymän Marjamäen pohjavedenottamolta. Paineviemäri on linjattu Kivityyrintietä länteen Lahden moottoritien ali yhtyen radan vieressä kulkevaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän runkoviemäriin. Paineviemäriässä on käytössä 63 mm putkikoko ja tulevaan on varauduttu 90 mm putkella.

Moottoritien rinnalta itään erkanee Caruna Oy:n omistama 110 kV sähkölinja. Johdolle ja sen tarvitsemalle johtoalueelle on haettu 1985 valtioneuvoston myöntämä pakkolunastuslupa. Lunastusluvan mukaan pakkolunastettavan johtoaukean leveys saa olla kauttaaltaan 26 metriä, minkä lisäksi metsämailla on varattava molemmin puolin johtoaukeaa 10 metrin levyiset reunavyöhykkeet, joilla kasvavien puiden pituuden tulee olla siten rajoitettu, etteivät puut ole vaaraksi voimansiirtojohdolle. Tämän lisäksi toimenpiteitä johdon läheisyydessä rajoittaa johdonomistajan lunastustoimituksen mukaiset oikeudet. Toimenpiteisiin johdon läheisyydessä on haettava johdonomistajan lupa.

Kaava-alueella pohjois-eteläsuunnassa Lahdentien rinnalla kulkee Gasum Oy:n hallinnoima maakaasun runkoputki (DN500). Putki sijaitsee noin metrin syvyydessä maan alla. Maakaasuputkea varten on lunnastettu käyttöoikeus, jonka leveys on yleensä 5-10 metriä. Maakaasun käsittelyä koskeva valtioneuvoston asetus tuli voimaan 15.7.2009 (valtioneuvoston asetus maakaasun käsittelyn turvallisuudesta 551/2009). Asetuksessa säädetään muun muassa maankaivu-, louhinta- ja räjäytystöistä maakaasuputkiston läheisyydessä sekä maakaasuputkiston suojaetäisyyksistä:

29 §

Maankaivu-, louhinta- ja räjäytystyöt maakaasuputken läheisyydessä

Jos maankaivutöitä tehdään lähempänä kuin 5 metriä putkilinjasta tai louhinta- ja räjäytystöitä enintään 30 metrin etäisyydellä putkilinjasta, työn suorittajan on ennen maankaivu-, louhinta- ja räjäytystöiden aloittamista saatava työn suorittamiseen lupa putkiston omistajalta tai haltijalta. Putkiston omistajan tai haltijan on osoitettava ennen työn aloittamista putkiston tarkka sijainti maastossa.

Maakaasuputken DN500 suojaetäisyysvaatimus asetuksessa tarkoitettuihin kohteisiin on 16 metriä (ryhmä A) tai 8 metriä (ryhmä B). Ryhmään A kuuluvat yleiset kokoontumiseen tarkoitettut rakennukset, kokoontumishuoneistot ja asuinhuoneistot (kerrostalo) sekä räjähteitä tai vaarallisia kemikaaleja käsittelevät laitokset. Ryhmään B kuuluvat asuinhuoneistot (omakotitalo, rivitalo), työpaikkahuoneistot ja muut rakennukset, missä ihmisiä säännöllisesti oleskelee, sekä eräät erityiskohteet.

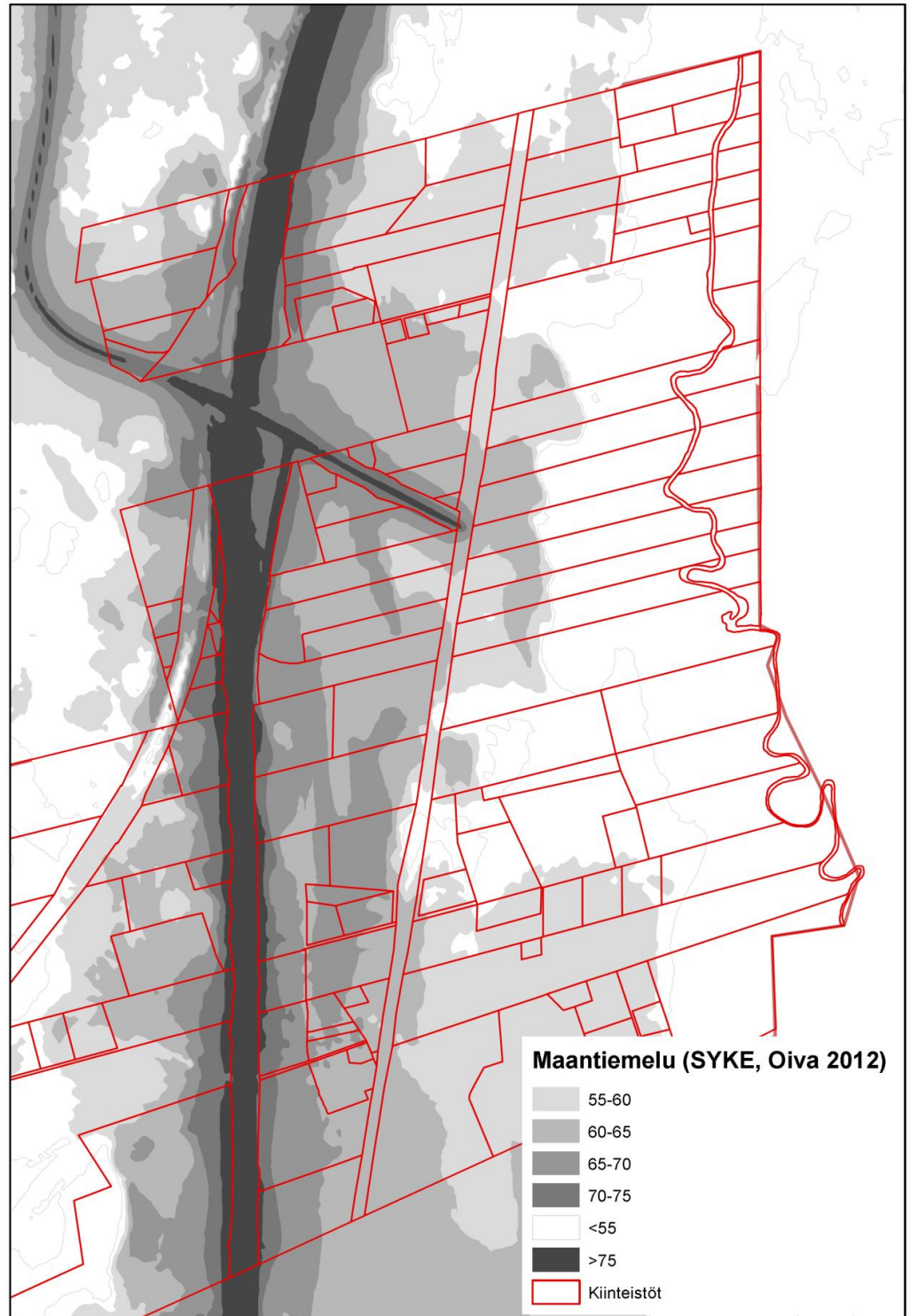
Lisäksi kaava-alueella kulkee maakaasuputki DN100, jonka suojaetäisyysvaatimus on vastaavasti 10 tai 5 metriä ja venttiiliaseman suojaetäisyysvaatimus on 50 metriä tai 25 metriä. Suojaetäisyysvaatimus moottori-, moottoriliikenne-, valta- ja kantatiehen, rautatie on 25 metriä. Suojaetäisyys mitataan venttiiliasemalla uloimmasta venttiilistä tai kaavinloukusta.

Maakaasua on mahdollista saada käyttöön suunnittelualueella.

2.3.12 Ympäristön häiriötekijät

Melu ja värinä

Osayleiskaava-alueelle aiheutuu huomattavaa melua Lahden moottoritien ja Lahdentien liikenteestä. Melutaso on 55 – 70 dB välillä. Oiko- ja päärata aiheuttavat raideliikenteen melua ja värinää. Maaperä oikoradan länsipuolella on moreenia, jossa värinän haitta on pienin. Värinän turvautaisuus tulee tarkistaa asemakaavavaiheessa.



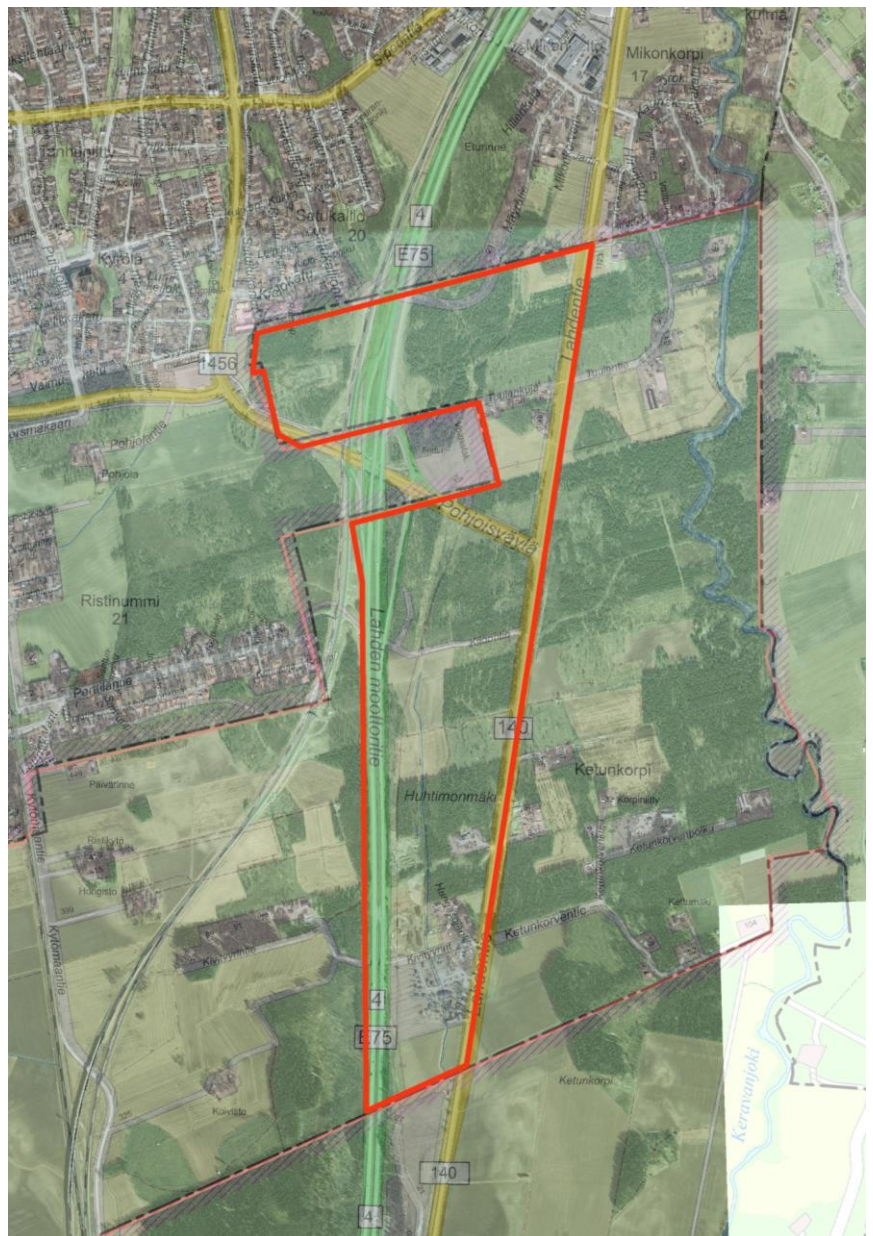
Kuva: Maantiemeluku (SYKE, Oiva 2012)

Pilaantunut maaperä

Osayleiskaava-alueelta löytyy yksi pilaantuneen maaperän kohde. Pilaantunutta maa-ainesta löytyy entisen Kurosen nahkatehtaan mailta.

Entinen Kurosen nahkatehdas: Kiinteistön alueella on toiminut vuosina 1986–1990 entinen Kurosen nahkatehdas. Alueella on varastoitu toiminnasta syntyneitä ongelmajätteitä mm. nahkaväriaineita, rikkihappoa, liuotinpitoisia maaleja tai liimoja, väkevää suolahappoa sekä saastuneeksi luokiteltua maa-ainesta noin 20 tonnia. Alue on saneerattu Tuusulan ympäristölautakunnan teettämishakapäätöksen täytäntöönpanolla vuonna 1989. Ongelmajätevarasto sekä saastuneet maat on toimitettu Ekokemille.

Saneerauksen yhteydessä kohteesta ei ole määritetty jäännöspitoisuuksia. Kohde sijaitsee pohjavesialueen ulkopuolella ja alueelta ei todennäköisesti ole virtausyhteyttä pohjavesialueelle. Kohteen aiheuttama riski pohjavedelle ja vedenottamolle on pieni.



Kuva: Osayleiskaava-alue ja ilma-kuva.

3. TAVOITTEET

Osayleiskaavan tavoitteena on ohjata yhdyskuntarakenteen kehitystä sekä sovittaa yhteen eri toimintoja. Kaavassa esitetään tarpeelliset alueet rakentamisen ja muun suunnittelun sekä maankäytön perustaksi. Tavoitteena on tutkia maankäytön tehostamismahdollisuuksia ja suunnitella vaihtoehdot alueen kytke-
miseksi pääliikenneväyliin. Tavoitteena on ennen kaikkea logistisesti hyvin sijaitsevan Lahden moottori-
tien ja Lahdentien välisen alueen kehittäminen seudullisesti merkittävänä yritysalueena, jonne voidaan
mahdollisesti sijoittaa myös tilaa vievää kauppaa. Nämä tavoitteet ovat Tuusulan kunnan, muiden
Kuuma-kuntien, Helsingin seudun sekä Uudenmaan maakunnan yhteisistä tavoitteista lähtöisin. Lisäksi
kaavalla selvitetään alueeseen liittyvät asumisen alueet, teknisen huollon verkostot ja virkistysalueet.
Nykyinen Tuomalan osayleiskaava ei vastaa näihin tavoitteisiin, joten osayleiskaavan tarkistamistyö on
tullut ajankohtaiseksi.

3.1 Osayleiskaavan tavoitteet maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten mukaisesti

Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö

Tuomala II työpaikka-alue kehitetään olemassa olevaan tie- ja katuverkkoon tukeutuvaksi. Toimivat liikenneyhteydet takaavat uusien alueiden hyvän saavutettavuuden. Suunnittelu-
alueelle varataan tieliikenteen yhteystarpeet länteen Ristikydön alueelle. Tavoitteena on
moottoritien ja Lahdentien välisen työpaikka-alueen jatkuminen yhtenäisenä Keravalta
Tuusulan läpi pohjoiseen Järvenpäähän sekä Poikkien yritysalueeseen.

Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

Osayleiskaava-alueelle osoitetaan työpaikka-alueita ja kaupallisia palveluita. Tuusulan
kunnan ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa Tuusulan muusta yhdyskuntarakenteesta ir-
rallista asumista Tuomala II – osayleiskaavan alueelle.

*Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen sekä energia-,
vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja ta-
louden kannalta kestäväällä tavalla*

Uudet työpaikka- ja liiketoiminnan alueet tukeutuvat olemassa oleviin hyviin liikenneyhteyk-
siin. Lisäksi pyritään turvaamaan toimivat kevyen liikenteen yhteydet muun muassa Lah-
dentien varteen. Lahdentien joukkoliikenneyhteyksien parantamista tutkitaan.

Hulevedet varastoidaan ja hidastetaan niin, ettei huippuvirtaama alueelta johtavassa Huh-
timonojassa kasva nykyisestä.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan osoittamalla osayleiskaavaan riittävät työ-
paikka- ja palvelualuevaraukset, jotka ovat koko kunnan työpaikkatarjonnan kannalta
merkittävän suuret. Alueiden sijoittumisessa huomioidaan hyvä saavutettavuus ja ylikun-
nallinen maankäytön jatkuminen. Alue on merkitty Uudenmaan liiton laatimassa Helsingin
ympäristön logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartassa (Uudenmaan liiton julkaisu E166
– 2016) tulevaisuuden logistiikka-alueena.

Ympäristöhaittojen vähentäminen

Liikenteen melu- ja hiukkaspäästöt sekä raideliikenteestä aiheutuva tärinä otetaan huomioon alueen suunnittelussa. Kaavan yleisissä määräyksissä edellytetään otettavan huomioon valtioneuvoston asettama ohjearvoliike- ja toimistorakennuksille. Asumisen toimintoja ei osoiteta ympäristöhäiriöiden alueille.

Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen

Alueelta on laadittu maisema- ja luontoselvitys. Pohjoisen metsälakikohteet säilytetään. Muuten Lahdentien ja Lahden moottoritien välisen alueen maisema tulee muuttumaan täydellisesti. Arvokkaimmat avoimet peltomaisemat sijaitsevat moottoritien länsipuolella.

Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

Poikkittaisen viheryhteyden toteuttamista vaikeuttavat moottoritien ja oikoradan alittamiset.

4. LAADITUT VAIHTOEHDOT

4.1 Aikaisemmat suunnitelmat ja laadittavat selvitykset

Tuomala II kaava-aluetta koskevat selvitykset

- Tuusulan Tuomalan osayleiskaava-alueen luontoselvitys 2008. Faunatica Oy
- Tuomalan osayleiskaava-alueen maisemaselvitys. Eriksson arkkitehdit Oy (18.12.2008).
- Tuomalan alueen liito-oravaselvitys 2009. Tarkistus aikaisemmin tehtyyn luontoselvitykseen. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy (Helminen Sirkka-Liisa ja Jokinen Kirsi).
- Poikkitie – Pohjoisväylä, Tuusula ja Järvenpää. Kaupallisten vaikutusten arviointi (2011). Entrecor Oy.
- Tuomala II kaava-alueen hulevesien hallinnan suunnittelu (2011). FCG Finnish Consulting Group Oy.
- Tuomala II liikenneselvitys (2011). Strafica Oy.
- Lausunto Tuomalan lähteen luonnontilasta ja suojeluarvosta (2015). Ympäristösuunnittelu Enviro Oy.
- Kaupan mitoitus – Poikkitie ja Tuomalan kaava-alueet (2015). Ramboll.

Muut suunnitelmat ja selvitykset

- Korttelin 2190 maankäyttötarkastelut ja ympäröivien alueiden yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma. Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy (13.12.2006 / Jukka Turtiainen ja Dan Mollgren)
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- Uudenmaan maakuntakaava, Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava, Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan valmisteluaineisto
- Tuusulan Yleiskaava 2010 ja Tuusulan yleiskaavan 2040 valmisteluaineisto
- Honkarakenteen asemakaava
- Kuuma-kuntien aineistot, kuten Kuuma - kehitys- ja ympäristökuva
- Järvenpään korttelin 2190 ja sitä ympäröivien alueiden liikenteelliset tarkastelut. Suunnittelukeskus Oy (11.12.2006 / Heikki Leppänen)
- *Tuusulan arkeologinen inventointi*. Kirsi Luoto (2006). Museovirasto/Arkeologinen osasto
- Tuusulan historiallisen ajan muinaisjäännösinventointi 4. – 15.5.09. Katja Vuoristo (2009). Museovirasto. Rakennushistorian osasto.

- Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. MV, YM 1993.
- Tuusulan kulttuurimaiseman ja rakennuskannan inventointi
- Kulttuurimaisema ja rakennettu ympäristö, Mikko Härö 1988
- Tiehallinnon meluselvitys 2007 valtatieltä 4 Kerava-Lahti
- Ratahallintokeskuksen meluselvitys 2007 rataosuudella Hyvinkää-Järvenpää
- Tuusulan Ristikytö 20X0, diplomityö Pasi Vierimaa
- Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU:n valmisteluaineisto
- Keski-Uudenmaan kaupunki, Kuntien yhdistymisselvityksen MALY-työryhmän valmisteluaineisto
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien selvitys

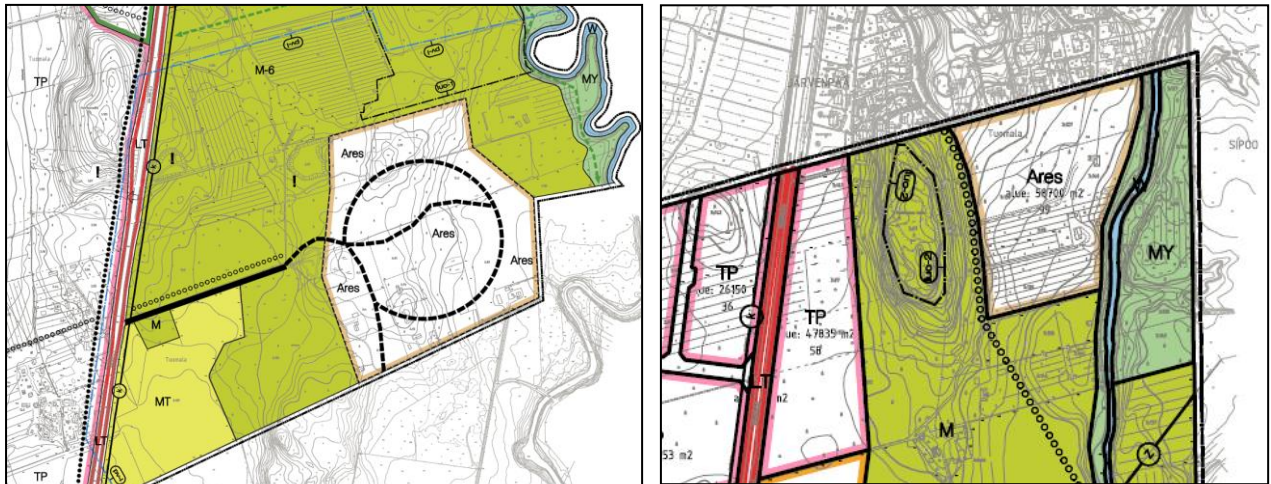
4.2 Tutkitut vaihtoehdot

4.2.1 Osayleiskaavaluonnosvaiheessa tutkitut vaihtoehdot

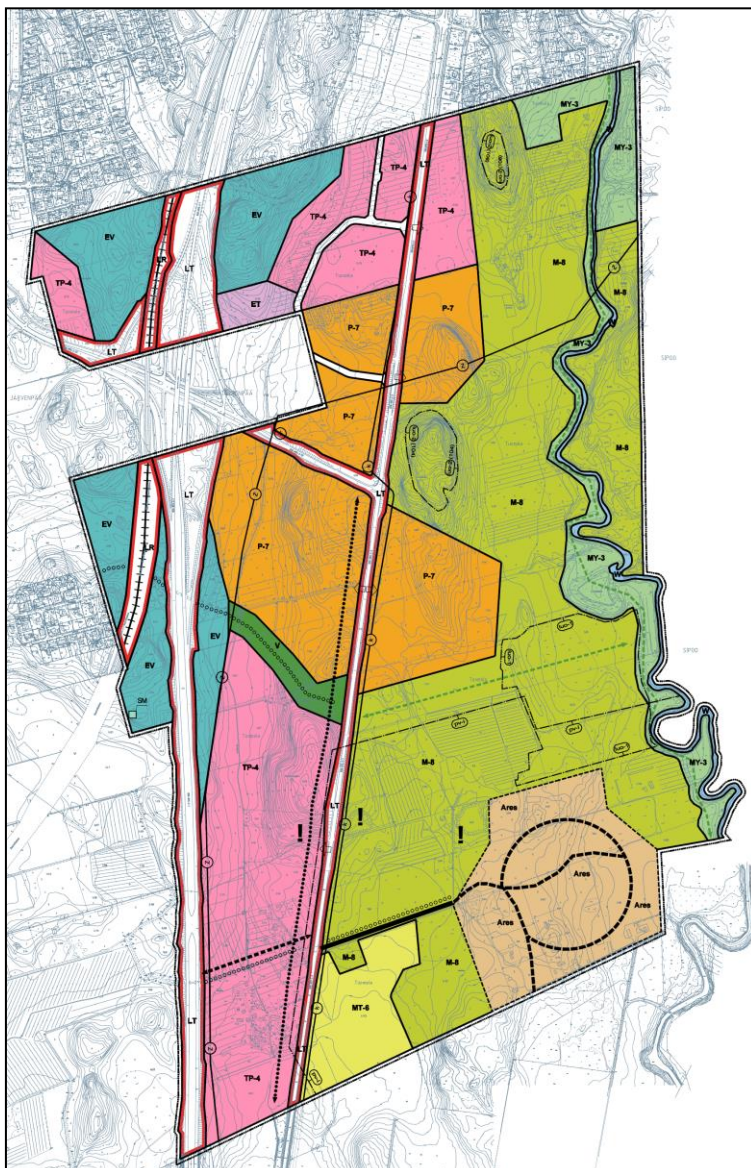
Osayleiskaavaluonnos valmisteltiin alueelle, joka rajautui idässä Tuusulan ja Sipoon väliseen kunnanrajaan saakka. Luonnosta valmisteltaessa tutkittiin vaihtoehdot, joissa alueelle ei osoitettaisi lainkaan asuinrakentamista ja toisaalta vaihtoehto, jossa asuinrakentamiselle osoitettaisiin reservivaraus. Tuusulan kunnan rakenteen kannalta asuinrakentamisen ulottamista Lahdentien itäpuolelle ei koettu kannattavana, koska tällöin kunnan rakenne hajautuisi ja muun muassa palveluiden tuottaminen muusta rakenteesta irrallaan oleville alueille olisi hankalaa ja kallista. Mutta tarkasteltaessa aluetta yli kunnanrajojen, alueelle osoitettiin luonnosvaiheessa asumisen reservivaraus. Luonnosvaiheessa Keravan kaupungilla oli suunnitelmissa osoittaa ns. vankilan peltoalueensa asuinrakentamiseen. Tällöin olisi ollut luonnollista jatkaa varausta myös Tuusulan puolella. Katuyhteys olisi kulkenut Keravalta pohjoiseen liittyen Tuusulassa Ketunkorventiehen. Samaan tapaan tutkittiin asuinalueen reservivaraus pohjoiseen Järvenpään rajalle. Pohjoinen asuinalue olisi liittynyt Hirvikadun varren asuinalueeseen. Pohjoinen alue todettiin kuitenkin vaikeammaksi toteuttaa muun muassa katujen huollon osalta. Lisäksi alueella on merkittäviä luontoarvoja, joten pohjoisesta asuinaluevarauksesta luovuttiin jo luonnosvaiheessa.



Kuvat luonnosvaiheessa tutkitusta vaihtoehdosta, jossa asuinrakentamista ei osoiteta Tuomala II -osayleiskaava-alueelle. Etelässä suunniteltiin työpaikka-alueen laajenemissuunnan osoittamista nuolella Lahdentiestä itään.



Kuvat vaihtoehdosta, jossa asuinrakentamista osoitetaan reservivarauksella.



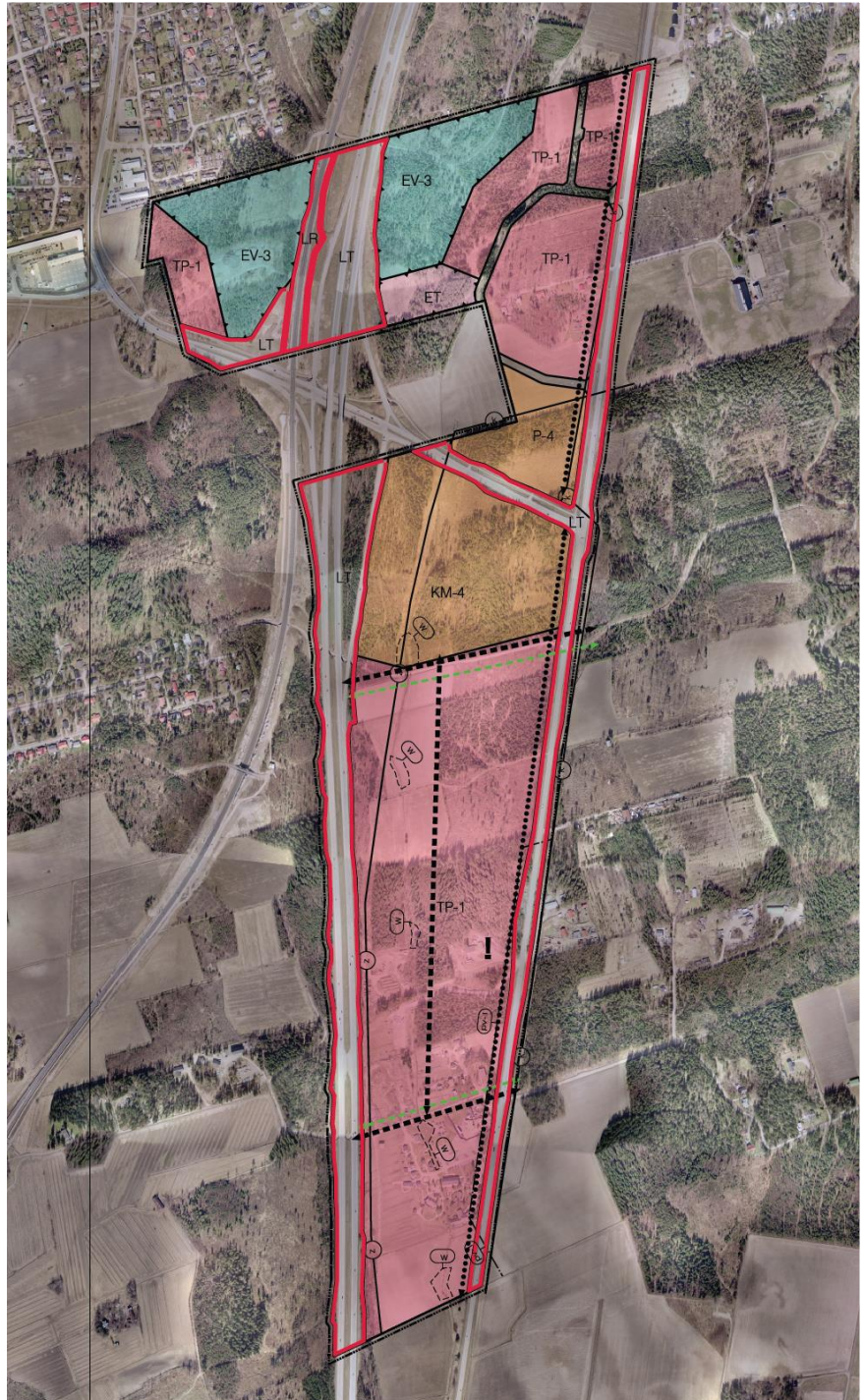
Osayleiskaavaluonnoksessa kaava-alueen eteläosaan osoitettiin asumisen reservivarausta perustuen osaltaan Keravan kaupungin suunnitelmiin. Pohjoisessa päädyttiin MY-merkintään luontoarvojen takia.

Osayleiskaavaluonnos 24.3.2010 (nähtävillä 29.4.–31.5.2010)

4.2.2 Osayleiskaavaehdotus 27.8.2014

Osayleiskaavaehdotusvaiheessa kaava-alue rajattiin uudelleen. Luonnoksesta saatujen palautteiden mukaan Lahdentien itäpuolisia alueita ei olisi voitu hyödyntää maankäytöltään riittävän tehokkaasti, joten kaava-aluetta pienennettiin siten, että se käsittää ainoastaan Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien väliset alueet. Lahdentien itäpuoliset alueet päätettiin jättää osayleiskaavan ulkopuolelle ja niiltä osin voimaan jää vanha osayleiskaava.

Kaupallisessa selvityksessä alueen kaupalliseksi kerrosalaksi suositeltiin 10 000 – 30 000 kem², jonka vuoksi korttelialueita supistettiin. Supistukset tehtiin Lahdentien itäpuolelta muun muassa viranomaislausuntojen pohjalta. Asumisen reservialuevarauksesta niin ikää luovuttiin, koska Kerava lykkäsi omia suunnitelmiaan tutkia vankilan peltoalueita asuiskäyttöä varten. Koska Lahdentien itäpuolelle ei siten osoitettu nykyistä poikkeavaa maankäyttöä, rajattiin osayleiskaavaehdotus koskemaan ainoastaan Lahdentien länsipuolella olevia alueita.



Osayleiskaavaehdotus
27.8.2014

Keskeisimmät muutokset luonnoksesta ehdotusvaiheeseen:

- Kaava-alueen rajaus – vain vanhan Lahdentien ja moottoritien välinen alue
 - Vanhan Lahdentien itäpuolelle jää voimaan nykyinen osayleiskaava
- Kaupallisen kerrosalan rajoittaminen (max 30 000 k-m²)
- Kaavamääräysten muokkaaminen
 - P-7 → KM-4, P-4
 - TP-4 → TP-1
- Viheryhteyksien osoittaminen yhteystarvemerkinnoilla
- Hulevesien mahdollisten keräyspaikkojen osoittaminen
- Kevyen liikenteen yhteystarpeen osoittaminen koko kaava-alueen osalle vanhan Lahdentien varteen
- Kahden poikittaisen tieliikenteen yhteystarpeen osoittaminen sekä eteläiseen TP-1 –kortteliin pohjois-eteläsuuntaisen tieliikenteen yhteystarpeen osoittaminen.

4.2.3 Uusi osayleiskaavaehdotus 30.11.2016

Uusi ehdotus kuntakehityslautakunnassa 19.8.2015

Tuomala II –osayleiskaavaehdotus pidettiin julkisesti nähtävillä 16.10. – 17.11.2014. Liitteeseen 12 on koottu ehdotuksesta saadut lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet. Viranomaisohjauksen perusteella osayleiskaavaehdotukseen tehtiin sellaisia muutoksia ennen kaikkea kaupan kerrosalaa koskeviin kaavamääräyksiin, että osayleiskaavaehdotus nähtiin tarpeelliseksi asettaa uudelleen nähtäville. Lausuntojen ja muistutusten sekä muun suunnittelun pohjalta uuteen ehdotukseen tehtiin seuraavat muutokset:

- P-4 –kortteli muutettiin KM-4-kortteliksi.
- KM-4-kortteleilla sallittiin kaupallista kerrosalaa yhteensä enintään 25 000 kem², josta päivittäistavarakauppaa enintään 400 kem². Kortteleihin on mahdollista sijoittaa myös ympäristöön soveltuvia työpaikkoja.
- TP-3: Alueella sallitaan pääkäyttötarkoituksen mukaista ei-keskustahakuista paikallista kauppaa enintään 5 % kerrosalasta. Lisätty määräys pohjavedestä.
- Pohjoisväylä muutettiin yleisestä tiestä (LT) liikennealueeksi (L)
- Moottoritie ja Lahdentie poistettiin kaavasta tarpeettomina
- Pohjavesialueen määräystä tarkennettiin
- Maakaasuputken määräystä tarkennettiin
- Suojaviheralueen määräystä tarkennettiin
- Kaksi metsälakikohdetta lisättiin luo-merkinnällä
- Yleisiin määräyksiin lisättiin valtioneuvoston melutason ohjearvo liike- ja toimistohuoneistoille sekä maininta katuliittymien ratkaisemisesta asemakaavoituksen yhteydessä

Uusi ehdotus kuntakehityslautakunnassa 28.10.2015

Osayleiskaavaehdotus käsiteltiin kuntakehityslautakunnassa 19.8.. Kaava ei edennyt kunnanhallitukseen saakka, koska päätettiin jäädä odottamaan Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa samaan aikaan valmisteltavana olevasta Sulan osayleiskaavasta. Kummassakin osayleiskaavassa on kyse maakunta-kaavan mukaisen seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön määräyksestä ja mitoituksesta. Sulan kaavaan liittyen pidettiin neuvottelu, jonka pohjalta myös Tuomalan osayleiskaavan määräyksiä muutettiin ja

Tuomala II -osayleiskaavan tarkistus**Luonnos 24.3.2010****Ehdotus 27.8.2014, 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016****Osayleiskaava**

kaavaa käsiteltiin uudelleen kuntakehityslautakunnassa 28.10.2015. Muutokset ehdotukseen 19.8.2015 verrattuna:

- KM-4 kaavamääräyksen sanamuotoja hiottiin
- TP-3 -> TP-2: Kaavamääräystä muutettiin: poistettu tonttitehokkuussuositus ja kaupallisen kerrosalan osoittaminen prosenttimäärällä. Uusi TP-määräys: *Alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, varasto-, logistiikka-, tuotanto- ja palvelutiloja varten. Alueen rakennusoikeus määritellään asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista kauppaa, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, jonka asiointitiheys on pieni ja joka ei muodosta vaikutuksiltaan suuryksikköön verrattavissa olevaa myymäläkeskittymää.*
- Lahden moottoritien länsipuoleista TP-aluetta laajennettiin

Uusi ehdotus kuntakehityslautakunnassa 30.11.2016

Edellisen kerran uutta osayleiskaavaehdotusta käsiteltiin kuntakehityslautakunnassa 28.10.2015. Kaava ei kuitenkaan edennyt kunnanhallitukseen eikä uudelleen nähtäville, koska Järvenpään suunnitelmat kuntien yhteisen vähittäiskaupan suuryksikön alueella muuttuivat ja nähtiin tarkoituksenmukaisena odottaa Järvenpään vahvistuvaa asemakaavaa. Järvenpään poikkien yritys- ja palvelualueen itäosan asemakaavan saatua lainvoiman, voitiin Tuomala II –osayleiskaavalla edelleen edetä. Järvenpään alueelta vapautui kaupallista kerrosalaa, joka voitiin osoittaa Tuusulan puolelle, joten kaavaan oli syytä tehdä muutoksia ja viedä kaava uudelleen kuntakehityslautakuntaan.

Muutokset:

- Luoteessa, oikoradan länsipuolella oleva kortteli rajattiin uudelleen ja osoitettiin KM-kortteliksi aikaisemman TP-merkinnän sijaan
- KM-4-kortteleilla sallitaan kaupallista kerrosalaa yhteensä enintään 35 000 kem², joka jakautuu siten, että moottoritien idänpuoleiseen, Pohjoisväylän eteläpuolella sijaitsevaan kortteliin sallitaan 30 000 kem² kauppaa ja länsipuolelle uudelle KM-korttelille 5 000 m² kauppaa. Päivittäistavarakauppaa ei sallita. Kortteleihin on mahdollista sijoittaa myös ympäristöön soveltuvia työpaikkoja.
- Pohjoisväylän pohjoispuoleinen kortteli osoitettiin TP-kortteliksi

Ehdotus kunnanhallituksessa 16.1.2017

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen sekä Uudenmaan liiton kanssa neuvoteltiin vielä työpaikka-alueen kaavamääräyksestä lautakuntakäsittelyn jälkeen 13.12.2016. Työpaikka-alueelle nähtiin mahdolliseksi osoittaa merkitykseltään paikallista myymälätilaa vähäisesti, mutta kaavamääräystä tuli vielä hioa. Kaavamääräyksessä tuli näkyä, paljonko paikallista myymälätilaa työpaikka-alueille voisi muodostua. Lisäksi tuli arvioida myymälätilan vaikutuksia. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava mahdollistaa työpaikka-alueelle paikallisena korkeintaan 10 000 kem² tilaa vaativaa kauppaa. Vaihemaakuntakaavassa työpaikka-alue rajautuu Lahdenteiden väliin. Osa työpaikka-alueesta ulottuu Keravan puolelle, mutta Pohjoisväylän pohjoispuolella oleva taajamatoimintojen alue sallii niin ikä paikallista tilaa vaativaa kauppaa.

Tuomala II –osayleiskaavassa osoitetaan työpaikka-alueita noin 70 hehtaaria, josta on arvioitu muodostuvan tonttimaata 70 %, eli 490 000 m². Aluetehokkuutta rajoittavat mm. kadut, Huhtimonoja ja maakuntakaavan mukainen poikittainen viheryhteys. Työpaikkatontille saa sijoittaa enintään 2 % tontin pinta-alasta ja kuitenkin enintään 100 kem² tonttia kohden pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista myymälätilaa. Näin koko osayleiskaavan työpaikka-alueille voi muodostua yhteensä enintään

9800 kem² pieniä myymälätiloja, jolloin pysytään määrällisesti vaihemaakuntakaavan työpaikka-alueille sallittavan paikallisen 10 000 kem² mitoituksessa. Mahdollisen myymälätilan jakautuessa kaava-alueelle pieniin yksiköihin, kortteleiden pääkäyttötarkoituksen pysyessä työpaikka-alueena ja myymälätilan sen mukaisena (esim. varaosamyyni, ei keskustahakuinen myymälätila kuten vaatemyyntipiste), ei vähäisellä myymälätilalla nähdä olevan seudullista vaikutusta eikä haittaavan Järvenpään tai Tuusulan keskustojen kaupan kysyntää tai aiheuttavan liikenteellisiä haasteita. Osayleiskaavan kuvauksessa ja vaikutusten arviointikappaleessa aiheesta on kirjoitettu lisää.

Muutos:

- Työpaikka-alueen (TP-2) kaavamääräys 30.11.2016: *Alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, varasto-, logistiikka-, tuotanto- ja palvelutiloja varten. Alueen rakennusoikeus määritellään asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista kauppaa, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, jonka asiointitiheys on pieni ja joka ei muodosta vaikutuksiltaan suuryksikköön verrattavissa olevaa myymäläkeskittymää. Pohjavesialueen rajan läheisyydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdolliseen pohjavesiyhteyteen ja ryhtyä jo suunnitteluvaiheessa toimenpiteisiin pohjavesimuodostuman turvaamiseksi.*
- Työpaikka-alueen (TP-2) kaavamääräys kunnanhallituksessa: *Alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, varasto-, logistiikka-, tuotanto- ja palvelutiloja varten. Alueen rakennusoikeus määritellään asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle saa sijoittaa enintään 2 % tontin pinta-alasta ja korkeintaan 100 kem² tonttia kohden pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista myymälätilaa, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, jonka asiointitiheys on pieni ja joka ei muodosta vaikutuksiltaan suuryksikköön verrattavissa olevaa myymäläkeskittymää. Pohjavesialueen rajan läheisyydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdolliseen pohjavesiyhteyteen ja ryhtyä jo suunnitteluvaiheessa toimenpiteisiin pohjavesimuodostuman turvaamiseksi.*

4.2.4 Osayleiskaava

Tuomala II –osayleiskaavaehdotus pidettiin uudelleen nähtävillä MRA 32 §:n mukaisesti 2.2. – 6.3.2017. Saaduissa lausunnoissa ei ilmennyt suuria muutostarpeita. Lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut mielipiteet ovat liitteessä 17.

Muutokset:

- Kaavaselostukseen lisättiin liitteet seudullisen vähittäiskaupan aluerajauksesta ja kerrosalojen jakautumisesta Tuusulassa ja Järvenpäässä (Liite15) sekä liite Tuomala II –työpaikka-alueesta suhteessa kunnan muihin työpaikka-alueisiin (Liite 16).
- Työpaikka-alueen kaavamääräykseen lisättiin: *Kortteleiden yhteenlaskettu kaupan kokonaisrakennusoikeus ei saa ylittää 10 000 kem²:ä.*
- Yleisen tien alue muutettiin *maantien alueeksi*
- Viheryhteystarve –merkinnän määräykseen lisättiin, että *ekologinen toimivuus on turvattava*
- Pohjavesialueen määräystä muutettiin hieman. Ehdotus 30.11.2016: *Uusilla asemakaava-alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi, pohjavesiolosuhteet on tarvittaessa tarkemmin selvitettävä ja otettava huomioon alueen rakentamisen suunnittelussa. Määräyksen osa muutettiin muotoon: Uusilla asemakaava-alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi, pohjavesiolosuhteet ja perustamisolosuhteet on selvitettävä tarkemmin.* Myös kielto maalämmön sijoittamisesta pohjavesialueelle lisättiin määräykseen.
- Selostukseen lisättiin tekstiä mm. ekologisten yhteyksien, hulevesien, vaikutusten arvioinnin ja kaavan toteuttamisen osalta.

5. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Tuomala II –osayleiskaavan keskeisin tavoite on osoittaa työpaikka- ja palvelualueita moottoritien ja Lahdentien väliin. Kaupalliset palvelut keskittyvät Pohjoisväylän ja Lahdentien risteyksen tuntumaan. Suunnittelualueen eteläosaan on varattu alueet työpaikkatoiminnoille kuten esimerkiksi logistiikalle. Pohjoisille työpaikka-alueille voisi sijoittua mittakaavaltaan pienempää rakentamista kuten valmistusta, varastointia ja kuljetusta.

Järvenpään kaupungin Fortumin lämpölaitoksen pohjoispuolinen yhdyskuntatekniikan huollon alue toimii ensisijassa lämpölaitoksen polttoainekenttänä ja tulevaisuudessa mahdollisesti lämpölaitoksen laajennusalueena.

Korkeat kalliot varsinkin Pohjoisväylän eteläpuolella edellyttävät louhintaa. Myös Huhtimonoja ja voimalinja rajoittavat kortteleiden länsipuolista rakentamista.

Tieliikenteen melu, hiukkaspäästöt sekä raideliikenteen aiheuttama tärinä vaikuttavat alueen toteutukseen ja nämä tulee huomioida laadittaessa asemakaavoja.

5.2 Mitoitus

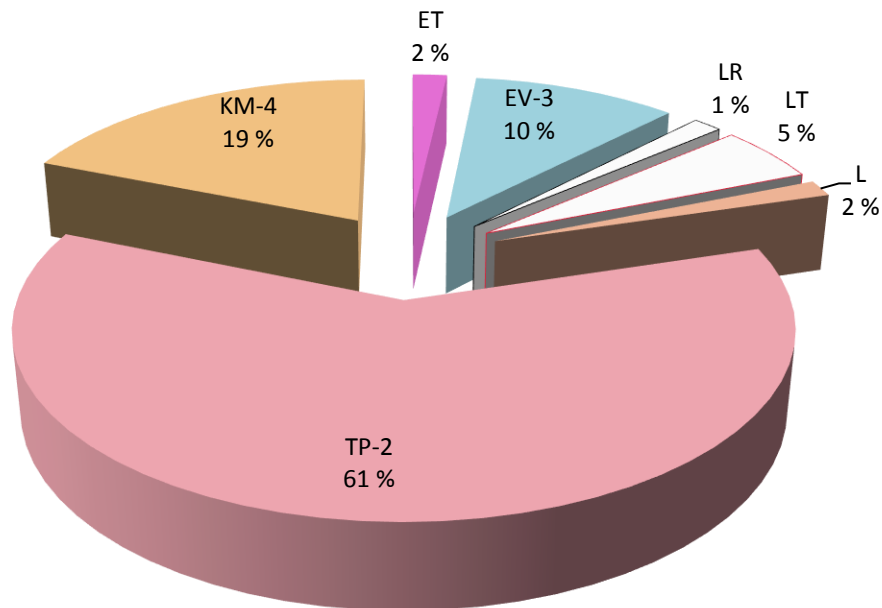
Osayleiskaavan tavoitevuosi on 2040. Työpaikka- ja kaupallisten palveluiden alueita on osayleiskaavaan varattu noin 91,8 hehtaaria. Toteutuessaan 0,7 hyötyalalla ja 0,40 tehokkuudella alueet tuottavat noin 257 000 kem². Todellinen hyötyala saattaa olla huomattavasti arvioitua pienempi, koska maasto sekä alueen olosuhteet asettavat tarkemmalle suunnittelulle rajoitteita. Työpaikkoja alueelle voidaan arvioida syntyvän alle 2 000. Todellinen toteutuva tehokkuus ja kerrosala sekä työpaikkojen määrä syntyvät kuitenkin toimijoiden tarpeen ja työpaikka- ja palvelualueen luonteen mukaan ja voivat poiketa suurestikin tässä esitetystä arviosta.

Alla olevassa taulukossa on esitetty osayleiskaavaluonnoksen maankäytön aluevaraukset pinta-alan mukaan hehtaareina sekä osuudet koko kaava-alueen pinta-alasta.

Tilasto käyttötarkoituksittain

Käyttötarkoitus	Kokonais-ala (ha)	Kerrosala (m ²)
ET	2,03	0
EV-3	12,09	0
LR	1,70	0
LT	5,95	0
L	1,72	0
TP-2	70,01	n. 196 000, kaupan osuus max. 10 000
KM-4	21,76	n. 61 000, kaupan osuus 35 000
YHT.	115,24	257 000

Aluevaraukset



Aluevaraukset sisältävät pääasiallisen käyttötarkoituksen lisäksi:

- o alueen sisäisiä teitä, katuja, aukioita ja pysäköintitiloja
- o alueen sisäisiä puistoja, kevyen liikenteen väyliä ja ulkoilureittejä
- o alueen käyttöön liittyviä yhdyskuntateknisen huollon alueita ja tiloja

5.3 Asuminen

Tuomala II – osayleiskaavan alueelle ei osoiteta asumista. Tuulenkujan, Kivityrintien ja Hangasojankujan olemassa oleva asutus tulee ajan myötä väistymään työpaikkatoimintojen tieltä. Tavoitteena on, ettei alueelle synny uutta asutusta. Pieniä asumistasoa parantavia korjauksia voidaan tehdä olemassa oleviin rakennuksiin.

5.4 Kaupalliset palvelut ja työpaikat

5.4.1 Kaupallisten palvelujen alue

Kaupallisten palvelujen alueita (KM-4) kaavassa on osoitettu noin 22 hehtaaria Pohjoisväylän eteläpuolelle sekä Lahden moottoritien länsipuolelle. Pohjoisväylän eteläpuolelle sallitaan 30 000 kem² kaupallisia palveluita, moottoritien länsipuolelle 5 000 kem². Kaupallisten palvelujen korttelialueille voidaan sijoittaa myös ympäristöön soveltuvia työtiloja. Moottoritien lännen puoleisen korttelialueen tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida radan aiheuttama tärinä. Korttelin ja radan sekä asutuksen väliin on jätetty suojaviheralueen vyöhyke.

Tuomala II -osayleiskaavan tarkistus**Luonnos 24.3.2010****Ehdotus 27.8.2014, 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016****Osayleiskaava**

Tuomala II – alueen kaupallisten palvelujen korttelialueet täydentävät Järvenpään kaupungin asemakaavoittamaa liiketoimintojen korttelia Pohjoisväylän pohjoispuolella ja liittyvät olennaisena jatkeena Lahden moottoritien länsipuolelle rakentuvaan Poikkien yritysalueeseen. KM-4 korttelit muodostavat Järvenpään Poikkien varrella olevien kaupan kortteleiden kanssa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön, jonka yhteenlaskettu mitoitus on 100 000 kem². Vaihemaakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköt osoitetaan kohdemerkinnällä, jonka sijainnin ja laajuuden kunta määrittää yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että se muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden. Jotta maankäyttöratkaisu ja vähittäiskaupan yksiköt tulevat suunnitteluiksi kokonaisuutena, on alueen kaupallisten palveluiden mitoitusta ja toimialarajoituksia tarkasteltu yhteistyössä Järvenpään kaupungin kanssa.

Myös Tuomala II –osayleiskaavaehdotuksesta (27.8.2014) saatujen lausuntojen mukaan maakuntakaavaan osoitettua vähittäiskaupan suuryksikköaluetta tuli käsitellä yhtenä kokonaisuutena. Tuusulan kunta ja Järvenpään kaupunki teettivätkin yhdessä kaupallisen selvityksen koskien moottoritien liittymään merkittyä 2. vaihemaakuntakaavan suuryksikköä (Liite 13. Kaupan mitoitus Poikkien ja Tuomalan kaava-alueet, Ramboll 2015). Työn tavoite oli muodostaa suositus mitoituksen jakamisesta kuntien välille sekä suositus kaava-alueille sijoitettavista kaupan toimialoista. Selvityksen mukaan pääosa kaupasta kannattaa sijoittaa Järvenpään puolelle, Ainolan aseman sekä alueen asukkaiden lähelle. Myös suurin osa ostovoimasta tulee Järvenpään puolelta. Moottoritien itäpuolelle, Tuomala II –osayleiskaava-alueelle tulee kuitenkin myös mahdollistaa riittävän suuri kaupan mitoitus, jotta alueesta tulee houkutteleva. Esimerkiksi 10 000 kem² ei muodosta vielä riittävän suurta kokonaisuutta moottoritien itäpuolelle. Moottoritien itäpuoli on kuitenkin moottoritieltä lähestyttäessä näkyvä ja houkutteleva kauppapaikka.

Kaupallisessa selvityksessä maakuntakaavan vähittäiskaupan suuryksikkö rajattiin koskemaan moottoritien risteysaluetta siten, että laajimmillaan vähittäiskaupan yksikköön lasketaan Poikkien yritys- ja palvelualueen itäosan asemakaavan läntisin kortteli sekä sen pohjoispuolella oleva KM-kortteli noin 900 metrin päässä moottoritiestä. Tuusulan puolella maakuntakaavan mukainen vähittäiskaupan suuryksikköalue ulottuu Pohjoisväylän ja Lahdentien risteykseen, Pohjoisväylän eteläpuoleiseen kortteliin. Koska suurin osa kaupallisesta toiminnasta sijoittuu Järvenpäähän, ei Tuusulaan voitu osoittaa suurempia korttelivaroja seudulliselle vähittäiskaupalle.

Kaupallinen selvitys 2015 suositteli Tuomala II-osayleiskaavan puolelle kaupan mitoitukseksi 25 000 kem². Tarkoituksena ja selvityksen suosituksenakin oli sijoittaa alueelle tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Päivittäistavarakauppaa tulee selvityksen mukaan rajoittaa. Kaupallisen selvityksen mukaan myös tilaa vaativien alueiden yhteydessä voi tulla kyseeseen jokin määrä erikoiskauppaa, korkeintaan 25 – 30 %, mutta suositeltavaa on toteuttaa Järvenpään Perhelän kortteli ennen kuin Poikkien tai Tuomalan alueille toteutetaan erikoiskauppaa. Suosituksena on, että Tuomala II –alueen painotus on suurissa seudullisissa kaupan yksiköissä ja raskaassa tilaa vievässä kaupassa, kun taas Järvenpäähän lähemmäs tulevaa Ainolan keskustaa voidaan sijoittaa myös muuta erikoiskauppaa.

Tuusulan kunnanhallitus hyväksyi kokouksessaan 15.6. § 302 Tuomalan alueen kaupalliseksi tavoitteeksi 25 000 kem², jonka pohjalta vuoden 2014 osayleiskaavaehdotusta muutettiin. Uutta päivitettyä kaavaehdotusta käsiteltiin kuntakehityslautakunnassa 19.8.2015 ja 28.10.2015. Samaan aikaan Järvenpään Poikkien yritysalueen itäosan asemakaavan tavoite muuttui. Asemakaavatyössä haluttiin mahdollistaa suuren logistiikkakeskuksen sijoittuminen alueelle, jolloin asemakaavan kaupallinen kerrosal määrä pieneni. Järvenpään kaupungin kanssa neuvoteltiin ja todettiin, että Tuusulan Tuomala II –osayleiskaavaan voidaan merkitä 35 000 kem² kaupallista kerrosalaa, 10 000 kem² enemmän kuin oli aikaisemmin sovittu (Liite 15. Kaupallisen mitoituksen aluerajaus ja mitoitus).

Maakuntakaavan mukaan vähittäiskaupan suuryksikön toteutuminen on kytkettävä ympäröivien taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden toteuttamiseen. Tuusulan puolen KM-korttelit ovatkin suoraan jatkeena Järvenpään jo rakenteilla oleville alueille.

Kaavamerkinnot ja määräykset

KM-4 KAUPALLISTEN PALVELUJEN ALUE

Alue on tarkoitettu merkitykseltään seudulliselle tilaa vaativalle kaupalle, joka ei kilpaile keskustan kanssa ja jossa asiointitiheys on pieni. Merkinnot osoittamalle alueelle voidaan asemakaavassa osoittaa merkitykseltään seudullista tilaa vaativaa vähittäiskauppaa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa ja jotka yhdessä muodostavat seudullisen vähittäiskaupan suuryksikköön verrattavissa olevan myymäläkeskittymän. Alueille voidaan sijoittaa myös ympäristöön soveltuvia työtiloja. Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota taajamakuvaan laatuun.

5.4.2 Työpaikka-alueet

Moottoritien ja Lahdentien väliin on osoitettu työpaikka-alueita yhteensä noin 70 hehtaaria. Alueille voi sijoittua monipuolisia toimintoja, kuten toimisto- ja palvelutyyppejä työpaikkoja, ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta teollisuutta sekä varastointia. Eteläosien työpaikka-alueelle tavoitellaan paljon tilaa vaativia toimintoja kuten logistiikkaa. Pohjoisväylän pohjoispuolisille työpaikka-alueille voi sijoittua pienempää rakentamista kuten valmistusta ja varastointia.

Työpaikka-alueella ei tavoitella kaupallista toimintaa. Kaavassa sallitaan kuitenkin pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista myymälätilaa korkeintaan 2 % tontin pinta-alasta ja enintään 100 kem² tonttia kohden. Kortteleiden yhteenlaskettu kaupan kokonaisrakennusoikeus ei saa ylittää 10 000 kem²:ä. Myymälätila ei saa kilpailla keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, esimerkiksi vaatevarastoinnin yhteydessä toimivaa vaatekaupan suoramyyntiä kuluttajalle ei sallita. Myyntitoiminnan tulee olla myös sellaista, että niissä asioidaan harvoin. Paikallista myymälätilaa voivat olla esimerkiksi autokorjaamon yhteydessä toimivat varaosamyyntipisteet. Korjaamotoiminnalle on tyyppillistä, etteivät ne toimintansa luonteen vuoksi sovellu sijoitettavaksi keskustoihin, vaan niille on tarkoituksenmukaisempaa sijoittua työpaikka-alueille hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Korjaamotoiminnan pääkäyttötarkoitus ei ole myyntitoiminta, vaikka samassa yhteydessä myytäisiin myös varaosia. Pienet hajanaisesti sijoitetut myyntipisteet eivät muodosta vaikutuksiltaan suuryksikköön verrattavissa olevaa myymäläkeskittymää. Vähittäiskaupan myymäläkeskittymä on useasta erillisestä ja toisistaan lähietäisyydellä olevasta myymälästä muodostuva toiminnallisesti yhtenäinen kaupan aluekokonaisuus, jossa yksittäisten myymälöiden koko ei ylitä 2 000 kerrosneliometriä. Myymäläkeskittymien vaikutukset riippuvat muun muassa ympäröivien yhdyskuntien koosta ja myymäläkeskittymän sijainnista yhdyskuntarakenteessa samoin kuin myymäläkeskittymässä toimivan kaupan laadusta.

Työpaikka-alueita osoitetaan osayleiskaavassa 70 hehtaaria, josta tonttimaaksi on arvioitu toteutuvan 70 %, eli 490 000 m². Aluetehokkuus on tällöin 0,28. Tonttitehokkuudeksi on arvioitu 0,4, joka tuottaa noin 196 000 kerrosneliometriä rakennusoikeutta. Aluetehokkuutta pienentävät moottoritien mahdollinen suojaviheralue, alueen läpi virtaava Huhtimonoja, poikittaiset viheryhteydet ja alueen katuverkko. Tonttimaasta (490 000 m²:stä) sallittu 2 %:n myymälätilojen määrä voi tuottaa enintään 9 800 kem² paikallista myymälätilaa. Näin pysytään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan työpaikka-alueille sallimassa paikallisessa kaupan kerrosalassa. Vaikka tontit olisivat isoja, kaava ei salli myymälätilan nousevan tonttikohdaisesti yli 100 kerrosneliometrin. Näin varmistetaan, ettei kaupan määrä alue tai tonttikohdaisesti nouse merkittäväksi ja ettei alueelle muodostu sellaista toiminnallisesti yhtenäistä kaupan aluekokonaisuutta, joka houkuttelisi asiakaskuntaa kauempaa ja jolla olisi siten seudullisia vaikutuksia tai suurta vaikutusta liikenteeseen.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Lahden moottoritien ja Lahdentien välinen alue on osoitettu työpaikkojen reservialueeksi, jonka toteuttaminen on pääsääntöisesti ajoitettava maakuntakaavan suunnittelukauden 2035 loppupuolelle. Kunta voi kuitenkin määritellä alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin ja työpaikkojen osalta suhteessa kunnan muihin käytettävissä oleviin työpaikatoimintojen alueisiin. Maakuntakaavassa ei ole esitetty erillisiä työpaikka-alueita Tuusulassa muualle kuin Focus-alueelle Tuomala II-reservimerkinnän lisäksi. Muutoin työpaikka-alueet sijoittuvat taajamatoimintojen sisään. Focus-alueella on hyväksytty osayleiskaava ja alueen asemakaavoitus on käynnissä. Jotta Focus-alueelta saadaan työpaikkatontteja myyntiin, edellyttää tämä vielä laajoja louhintatöitä ja Kehä IV:n rakentamista. Lisäksi alue on 4. vaihemaakuntakaavassa varattu ennen kaikkea logistiikalle. Kunnassa on kova kysyntä ja tarve pienemmille työpaikkatonteille, joten Tuomala II –työpaikka-alueen kaavoittaminen on ajankohtaista jo nyt. Tuomala II -alueen asemakaavoitus ei kuitenkaan ole vielä käynnissä ja kunnan maanomistus on alueella vähäistä. Näin ollen alueen toteutus ei aivan lähivuosina tule kuitenkaan vielä ajankohtaiseksi.

Kaavamerkinnot ja määräykset

TP-2 TYÖPAIKKA-ALUE

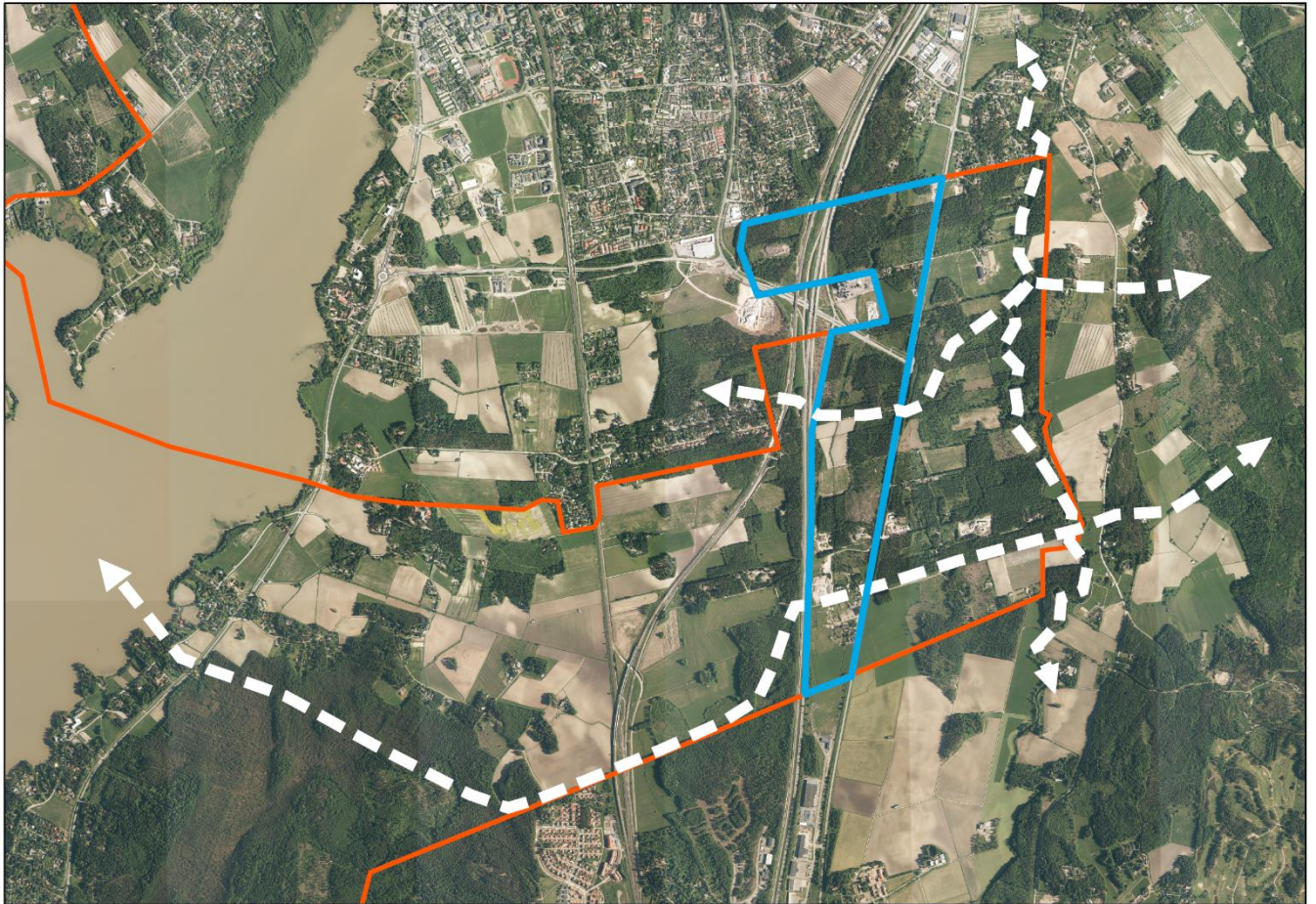
Alue varataan työvoimavaltaisia ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia toimisto-, varasto-, logistiikka-, tuotanto- ja palvelutiloja varten. Alueen rakennusoikeus määritellään asemakaavoituksen yhteydessä. Alueelle saa sijoittaa enintään 2 % tontin pinta-alasta ja korkeintaan 100 kem² tonttia kohden pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista myymälätilaa, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, jonka asiointitiheys on pieni ja joka ei muodosta vaikutuksiltaan suuryksikköön verrattavissa olevaa myymäläkeskittymää. Kortteleiden yhteenlaskettu kaupan kokonaisrakennusoikeus ei saa ylittää 10 000 kem²:ä. Pohjavesialueen rajan läheisyydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdolliseen pohjavesiyhteyteen ja ryhtyä jo suunnitteluvaiheessa toimenpiteisiin pohjavesimuodostuman turvaamiseksi.

5.5 Virkistys

Tuomalan alue on merkittävä portti itä-länsi-suuntaisille viheryhteyksille, koska se sijoittuu eri kuntien rajojen tuntumaan. Uudenmaan maakuntakaavaan on merkitty poikittainen viheryhteystarve Sipoon suunnalta idästä kohti Tuusulanjärveä. Kaava-alueella kulkee rata, moottoritie sekä vanha Lahdentie, jotka kaikki muodostavat merkittäviä estevaikutuksia jalankululle ja eläinten liikkumiselle. Alueella on kaksi alikulkua moottoritien alitse, joihin viheryhteydet tulee kytkeä. Osayleiskaavaan on merkitty viheryhteystarpeet sekä pohjoiseen että eteläiseen alikulkuun.

Osayleiskaavassa ei määritellä, miten viheryhteydet tulee toteuttaa. Kaavassa kuitenkin edellytetään ekologisen yhteyden toimivuutta. Ekologiset yhteydet mahdollistavat eliöiden luonnollisen liikkumisen elinalueelta toiselle. Yhteydet voivat olla pitkiä, keskeytyksettömiä kasvillisuusvöitä, kuten pensasaitoja, metsäkaistaleita ja jokipenkköiden kasvillisuutta. Ekologiset yhteydet ja viheryhteydet ovat osa kunnan ekologista verkostoa.

Viher/ekologisten yhteyksien lopullinen sijainti ja leveys ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä asemakaavavaiheessa. Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön. Suosituksena on, että toimivan ekologisen yhteyden tulee kapeaksi jäävissä kohdissa olla vähintään yhtä leveä kuin kaupan kohdan pituus on.



Maakuntakaavan viheryhteys on osoitettu viheryhteystarpeena sekä alueen pohjois-, että eteläosaan moottoritien alikulkujen kohdalle.

Kaavamerkinnyt ja määräykset

←---→ VIHERYHTEYSTARVE

Ekologinen toimivuus on turvattava.

5.6 Liikenne

Tieliikenne

Pohjoisväylä on merkitty osayleiskaavaan liikennealueeksi. Lahden moottoritien pohjoisosa on merkitty maantien alueeksi.

Lahdentien länsipuolelle on osoitettu Pohjoisväylän pohjoispuolelle kaksi uutta maankäyttöä palvelevaa ohjeellista katuliittymää. Pohjoisväylän eteläpuolelle on osoitettu kaksi tieliikenteen yhteystarvemerkin-tää. Näiden tarkkaa sijaintia ei ole osayleiskaavassa määritelty, vaan liittymien sijainti määrittyy alueen yksityiskohtaisemman suunnittelun myötä. Maankäytön liittymät tulisi toteuttaa kanavoituina vasemmalle kääntyvillä kaistoilla varustettuina. Liikenneturvallisuuden varmistamiseksi Lahdentien nopeusrajoitusta

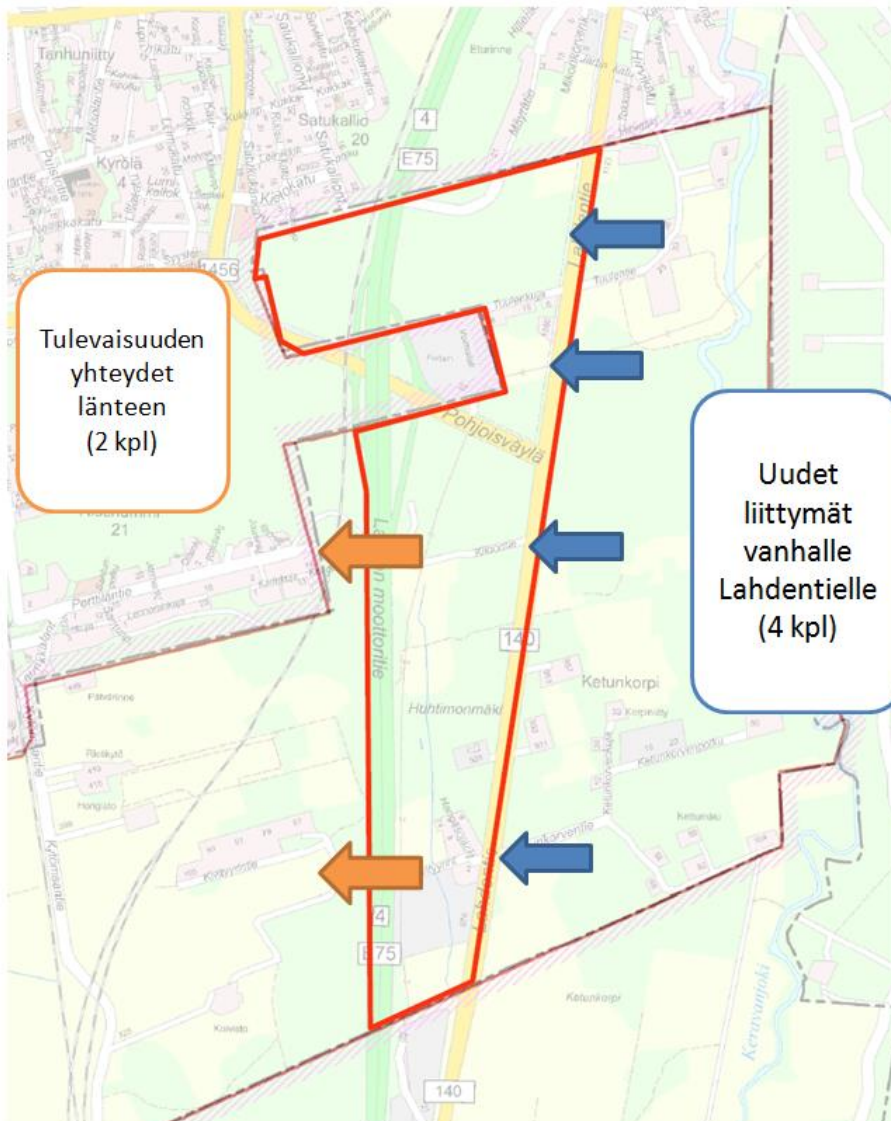
tulee harkita alennettavaksi 60 kilometriin tunnissa maankäytön liittymien ja liittyvän liikenteen kasvamisen vuoksi. Asemakaavoitusvaiheessa suunnitellaan alueelle tarkempi kortteleiden sisäinen katuverkko.

Poikittainen tieliikenteen yhteystarve on osoitettu nykyiselle Kivityyrintielle. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa varaudutaan tulevaisuudessa Ristikydön uuden asemanseudun rakentamiseen. Tällöin asemanseudulle tulisi osoittaa myös tehokasta rakentamista ja alue tule kytkeä uudella katuyhteydellä myös Lahdentien suuntaan. Tarkempia suunnitelmia alueelta ei vielä ole, mutta Tuomala II – osayleiskaavassa tulee varautua riittävällä tilavarauksella poikittaiselle yhteydelle Ristikydön ja Lahdentien välillä. Jos nykyistä alikulkua ei voida parantaa lisääntyvälle liikenteelle, voidaan poikittainen tieyhteys toteuttaa myös esimerkiksi Kivityyrintien pohjoispuolelta. Tieyhteyden suunnitelmat tarkentuvat asemakaavoitettaessa Tuomala II -alueita ja laadittaessa Tuomala III – osayleiskaavaa.

Suunnittelun kevyen ajoneuvoliikenteen kokonaismatkatuotos on arviolta 2100 henkilömatkaa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuuden arvioiminen on vaikeaa, koska alueen maankäytön tyyppi ei ole tarkkaan tiedossa. Oletetulla maankäytön tyyppillä raskaan liikenteen tuotos vuorokaudessa on arviolta 900 ajoneuvoa. Noin puolet liikenteestä on arvioitu suuntautuvan Lahden moottoritielle sekä aamu- että iltahuipputunnin aikana. Noin kolmannes liikenteestä suuntautuu Lahden moottoritielle etelään. Lisäksi merkittävä osa Tuomala II:n liikenteestä suuntautuu Poikkien suuntaan ja Lahdentielle etelään. Suunnittelun liikenne liittyy Lahdentielle neljästä liittymästä. Liittymien sijoittelu suhteessa toisiinsa ja maankäyttöön takaa liikenteen jakautumisen tasaisesti liittymien välillä. Liittymät tulee toteuttaa Lahdentien pohjoiseen kulkevan liikenteen osalta kanavoituina tai väistötillalla varustettuina kolmihaaraliittyminä, jolloin alueen maankäytön aikaansaama liikenne ei aiheuta välityskyky- ja sujuvuusongelmia liittymissä ja Lahdentiellä.

Tuomala II-suunnittelun osayleiskaavaluonnosvaiheessa laaditussa liikenneselvityksessä tarkasteltiin liittymien toimivuutta ja ajankohtia, joissa parannustoimenpiteet tulevat tarpeellisiksi. Liittymien toimivuusongelmia vuoden 2035 mukaisilla liittymävirroilla ja nykyisillä liikennejärjestelyillä esiintyi kaikissa tarkasteluissa Pohjoisväylän liittymissä (ramppliittymät sekä Lahdentien liittymä). Nämä liittymät vaativat valo-ohjausta sekä pieniä lisäkaistajärjestelyjä. Moottoritien ramppliittymät kaipaavat parannuksia myös ilman Tuomala II maankäyttöäkin. Pohjoisväylän ja Lahdentien liittymän parantamistarpeet aiheutuvat ainakin osittain Tuomala II – alueen maankäytön kehityksestä, mutta painetta liittymän parannustoimenpiteille tulee ennustevuoteen mennessä myös ilman Tuomala II –alueen maankäytön kehittymistä. Liikennemäärien perusteella Lahdentielle, Pohjoisväylän eteläpuolelle ei tarvittaisi kahta liittymää. Kaavassa kuitenkin osoitetaan kaksi ohjeellista tieliikenteen yhteystarpeen paikkaa, koska alueen toteutumisjärjestys ja sisäisen katuverkon toiminnallisuus voivat sitä edellyttää. Liittymien paikat tullaan jatko-suunnittelussa suunnittelemaan niin, että kahden liittymän välinen etäisyys on vähintään 150 metriä.

Luonnosvaiheen liikennetarkasteluiden jälkeen Järvenpään puolella Poikkien palvelualueen suunniteltu maankäyttö on muuttunut aiemmista suunnitelmista. Järvenpää on teettänyt Poikkien alueen liikenneselvityksen päivityksen, jossa on esitetty uuden toiminnan vaikutuksia liikennemääriin ja liikenteen suuntautumiseen. Päivityksessä liikenneselvityksessä todetaan maankäytön muutosten aiheuttamien liikennevaikutusten olevan aiempaa suunnitelmaa vähäisempiä. Tämän seurauksena erityisesti Lahden moottoritien ramppien päiden liittymien kuormitus alenee aiemmista ennusteista. Ennustetun liikennemäärän kasvun vähenemisestä huolimatta ramppien päiden liittymien toiminnallisuus heikkenee ennustevuoteen 2040 mennessä, mutta vaadittavien toimenpiteiden toteuttamisajankohta voi siirtyä aiemmin ennakoitua myöhäisemmäksi. Myös Tuomala II –alueen liikennetuotoksen osuus liittymien kuormituksen kasvusta nousee aiemmasta ennusteesta.



Raideliikenne

Lähin rautatieliikenteen asema on Järvenpään Ainola. Asema on hyvin saavutettavissa Pohjoisväylältä Poikkitietä pitkin. Matkaa Pohjoisväylän ja Lahdentien risteyksestä asemalle tulee noin kaksi kilometriä.

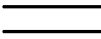


Joukkoliikenne

Tuomala II – alueen rakentumisen myötä joukkoliikenteen tarjontaa voitaisiin parantaa esimerkiksi Hyrylä – Keravan asema – Järvenpää – välisellä linjalla. Tällaisen linjan vuosikustannus olisi ilman lipputuloja arkinen yhdellä linjalla noin 100 000 – 140 000 euroa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuudeksi arvioidaan kuitenkin vain noin 5 %. Mikäli joukkoliikennettä parannetaan, tulisi alueelle lisätä kolme pysäkkiparia: Lahden moottoritien rampeille, Lahdentien ja Pohjoisväylän liittymään ja yksi Lahdentien varteen.

Kevyt liikenne

Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa toimivat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet. Lahdentien varteen, Pohjoisväylän eteläpuolelle tulee rakentaa kevyen liikenteen väylä, josta on turvalliset yhteydet bussipysäkeille. Kevyen liikenteen yhteystarve osoitetaan osayleiskaavassa Lahdentien länsipuolella. Kevyen liikenteen yhteydet Lahdentien itäpuolella oleville bussipysäkeille tulee toteuttaa vähintään valo-ohjattuina suojatieylityksinä. Kevyen liikenteen väylää tulee jatkaa ainakin Ketunkorventielle saakka. Myöhemmässä vaiheessa väylää voidaan jatkaa Keravantielle saakka, jossa se yhdistyisi nykyiseen kevyen liikenteen verkkoon. Väylä voisi jatkaa Ketunkorventien eteläpuolella joko Lahdentien itä- tai länsilaidalla. Mikäli kevyen liikenteen väylä siirtyisi Ketunkorventien kohdalla länsireunalta itäpuolelle, voitaisiin risteäminen hoitaa alikulkuna, jolloin varmistettaisiin myös turvallinen yhteys bussipysäkeille sekä Ketunkorven yksittäisille omakotitaloille.

Kaavamerkinnot ja määräykset

L	LIIKENNEALUE
LT	MAANTIE ALUE
LR	RAUTATIELIIKENTEEN ALUE
	OHJEELLINEN KATUALUE
	TIELIIKENTEEN YHTEYSTARVE
	KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYSTARVE

5.7 Tekninen huolto

Vesihuolto

Pohjoiset alueet vaativat uuden vesijohtoyhteyden radan varressa kulkevaan Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymän runkojohtoon. Eteläisessä jo rakennetussa paineviemärissä riittää kapasiteettia uusien alueiden käyttöönottoon. Kaava-alueen pohjoisosan viemäröinti tulee vaatimaan todennäköisesti 1-3 linjapumppaamoja ja lisäksi osalle kiinteistökohtaisia pumppaamoja. Moottoritien läntisen palvelun ja hallinnon -alueen osalta tulee neuvotella Järvenpään vesihuoltolaitoksensa kanssa.

Energiahuolto

110 kV – sähkölinja kulkee moottoritien rinnalla ja erkanee itään Pohjoisväylän pohjoispuolelta. Sähkölinjan sijainti rajoittaa rakennusten sijoittamista osalla korttelialueista. Sähköjohdon suoja-alue tulee olla johdon molemmin puolin 13m + 5-10m, jolloin suojavyöhyke on kokonaisuudessaan 36–46 metriä. Py-säköintialuetta voidaan toteuttaa myös johdon suojavyöhykkeellä.

”Johdolle ja sen tarvitsemalle johtoalueelle on hattu 1985 valtioneuvoston myöntämä pakkolunastuslupa. Lunastusluvan mukaan pakkolunastettavan johtoaukean leveys saa olla kauttaaltaan 26 metriä, minkä lisäksi metsämailla on varattava molemmin puolin johtoaukeaa 10 metrin levyiset reunavyöhykkeet, joilla kasvavien puiden pituuden tulee olla siten

rajoitettu, etteivät puut ole vaaraksi voimansiirtojohdolle. Tämän lisäksi toimenpiteitä johdon läheisyydessä rajoittaa johdonomistajan lunastustoimituksen mukaiset oikeudet. Toimenpiteisiin johdon läheisyydessä on haettava johdonomistajan lupa.”

Maakaasuputket DN500 sekä DN100 on merkitty kaavakarttaan. Maakaasuputki DN500 kulkee Lahdentien itäpuolella, ylittää tien Pohjoisväylän kohdalla ja jatkaa pohjoiseen Lahdentien länsipuolella. Lisäksi DN100 –putki kulkee Pohjoisväylän rinnalla Fortumin lämpölaitokselle. Maakaasuputken lähistössä tapahtuvista maankaivu-, louhinta- ja räjäytystöistä sekä suojaetäisyyksistä rakennuksiin on säädetty valtioneuvoston asetuksessa maakaasun käsittelyn turvallisuudesta 551/2009 (ks. luku 2.3.11).

Yhdyskuntatekniikan huollon alue Järvenpään kaupungin puolelle suunnitellun Fortumin lämpölaitoksen pohjoispuolella toimii ensisijassa lämpölaitoksen polttoainekenttänä ja tulevaisuudessa mahdollisesti lämpölaitoksen laajennusalueena.

Pohjaveden muodostuminen ja hulevedet

Marjamäen pohjavesialue rajautuu Lahdentien tiealueeseen ja on vain näiltä osin kaava-alueella. Työpaikka-alueen kaavamääräyksen mukaan pohjavesialueen rajan läheisyydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota mahdolliseen pohjavesiyhteyteen ja ryhtyä jo suunnitteluvaiheessa toimenpiteisiin pohjavesimuodostuman turvaamiseksi. Pohjavesialueella ei sallita maalämpöä.

Kaava-alueesta on tehty hulevesimallinnus, jolla määriteltiin alueella muodostuvat hulevesivirtaamat, tarkasteltiin Huhtimonojan vesistöjärjestelyjä ja arvioitiin suunnitellun maankäytön vaikutuksia Huhtimonojan tulvimiseen. Tarkastelussa huomioitiin myös Järvenpään ja Keravan yleiskaavoissa esitetty maankäyttö. (Hulevesiselvitys ja -suunnitelma liitteenä 10)

Suunnittelualueen rakentaminen ei juuri muuta valuma-alueen rajausta ja purkupiste Keravanjokeen säilyy ennallaan. Lämpäisemättömien pintojen lisääntyessä hulevesivalunnat kasvavat merkittävästi, yli 40 % koko Huhtimonojan valuma-alueella. Periaate on, että Tuusulan kunnan puolella muodostuvat hulevedet hallitaan oman kunnan alueella eikä aiheuteta tulvahaittoja Keravalle. Välitöntä hulevesivaluntaa voidaan vähentää katto- ja pihakasvillisuudella ja lämpäiseillä päällysteillä, jotka viivyttävät hulevesiä ja lisäävät haihduntaa. Savinen maaperä ja päällystetyt pysäköintialueet eivät mahdollista maahan imeyttämistä ensisijaisena keinona. Hulevesivirtaamia voidaan alentaa käyttämällä hulevesiviemäröinnin ohella hulevesien pintajohtamista.

Hulevesien hallinta on tehokkainta toteuttaa hajautettuna. Hulevesien hallinta aloitetaan niiden syntypaikkalla kiinteistökohtaisilla järjestelmillä. Hulevesien tarkempi hallintasuunnittelu toteutetaan asemakaavavaiheessa. Osayleiskaavassa on osoitettu ohjeellisia paikkoja hulevesien keräysaltaiden sijoittamiselle. Lähtökohtaisesti hulevedet hallitaan kiinteistökohtaisesti, koska silloin allaskoko säilyy maltillisena.

Viivytyksivaatimus voidaan täyttää kortteleissa monella eri tavalla joko maanalaisin tai maanpäällisin viivytyksen menetelmin. Kaavamääräyksen vaatimaa viivytystilavuutta voidaan pienentää suosimalla tontilla viherpintoja ja lämpäiseviä päällysteitä kuten kiviä. Pohjoisväylän pohjoispuolella Huhtimonoja voidaan johtaa pääosin putkessa lukuun ottamatta pohjoisinta työpaikka-aluekorttelia, jossa Huhtimonoja voidaan johtaa avouomassa. Pohjoisväylän eteläpuolella Huhtimonoja johdetaan ensisijassa avoimessa kanaalissa. Suunnittelualueelle on esitetty useita mahdollisia hulevesien hallintaan ja viivytykseen osoitettuja alueita. Hulevesiselvityksessä tarkasteltiin kahta vaihtoehtoa tulvatilavuuden sijoittamiseksi: yhtä keskitettyä tulva-aluetta tai kahta erilliseksi alueeksi hajautettua järjestelmää. Tulva-alueet on mahdollista toteuttaa viherpainanteina tai rehevinä kosteikkoina.

Osayleiskaavaan on merkitty ohjeellisena viisi erillistä tulva-aluetta (hule). Hulevesiselvityksestä (FCG 2011) oli tutkittu yhden tai kahden altaan sijoittamista osayleiskaava-alueelle. Viiden pienemmän altaan

rakentamista puoltaa kuitenkin kaavan eteneminen asemakaavavaiheessa osissa. Näin myös hulevesi saadaan hallittua koko suunnittelu- ja toteutusvaiheiden aikana. Ohjeellinen merkintä mahdollistaa myös muutaman ison altaan rakentamisen kuten selvityksessä on pohdittu.

Asemakaavoihin suositellaan seuraavaa kaavamääräystä:

Korttelialueiden vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttää alueen sisällä siten, että viivytysohjauksien, -alaiden tai – säiliöiden mitoitustilavuus on yksi kuutiometri jokaista sataa vettä läpäisemättömää pintaneliometriä kohden (1 m³ viivytysohjauksia / 100 m² vettä läpäisemättömää pintaa). Lisäksi tämän viivytysohjauksen tulee tyhjäntyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestäään ja siinä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Kaavamerkinnot ja määräykset

 VOIMANSIIRTOLINJA

 MAAKAASUPUTKI

Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua asetuksen 551/2009 tai sitä korvaavan säädöksen mukaisesti

 VEDENHANKINNALLE TÄRKEÄ POHJAVESIALUE

Vedenhankinnalle tärkeä pohjavesialue. Merkintä osoittaa pohjavesialueet, jotka ovat erityisen merkittäviä vedenhankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta, joka saattaa vaarantaa pohjaveden laadun ja määrän. Uusilla asemakaava-alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi, pohjavesiolosuhteet ja perustamisolosuhteet on selvitettävä tarkemmin. Liikennealueet ja -väylät tulee suunnitella siten, että liikenteen ja tienpidon mahdolliset haitat pohjaveden laadulle voidaan välttää. Pintavedet tulee imeyttää hallitusti siellä, missä se on mahdollista ja siten, että siitä ei ole vaaraa pohjaveden laadulle. Alueella ei sallita maalämpöä.

 HULEVESIALLAS

Merkintä osoittaa ohjeellisesti rajatun alueen, jolle voidaan tarkemmassa suunnittelussa osoittaa hulevesien käsittelyyn tarkoitettu allas.

ET YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE

5.8 Erityisalueet

Alueet Lahden moottoritien varressa pohjoisessa on osoitettu suojaviheralueen merkinnällä.

Osayleiskaava-alueelta löytyy yksi pilaantuneen maaperän kohde. Kiinteistön alueella on toiminut vuosina 1986–1990 entinen Kurosen nahkatehdas. Alueella on varastoitu toiminnasta syntyneitä ongelmajätteitä mm. nahkaväriaineita, rikkihappoa, liuotinpitoisia maaleja tai liimoja, väkevää suolahappoa sekä

saastuneeksi luokiteltua maa-ainesta noin 20 tonnia. Alue on saneerattu Tuusulan ympäristölautakunnan teettämishankkeen täytäntöönpanolla vuonna 1989. Ongelmajätevarasto sekä saastuneet maat on toimitettu Ekokemille. Maaperän puhtaus tulee selvittää ennen alueen rakentamista.

Kaavamerkinnot ja määräykset

EV-3 SUOJAVIHERALUE

Suojaviheralueella ei maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muuta näihin verrattavaa toimenpidettä saa suorittaa ilman MRL 128 §:ssä tarkoitettua lupaa (MRL 43.2 §). Alueella on huolehdittava pensaskerroksen ja puuston säilyttämisestä.



PUHDISTETTAVA / KUNNOSTETTAVA MAA-ALUE

Alueen maaperän pilaantuneisuus on tutkittava asemakaavoituksen yhteydessä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.

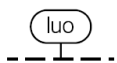
5.9 Suojelu

Osayleiskaava-alueen pohjoisosaan on osoitettu kaksi luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen arvokasta kohdetta. Kohteet ovat metsälain mukaisia erityisen tärkeitä elinympäristöjä, vajaatuottoisia kalliota, joilla on keskinkertaiset luontoarvot. Eteläisemmällä avokalliolla on muutamia siirtolohkareita ja kymmenisen pylväskatajaa. Pensaskerroksessa esiintyy myös pihlajaa. Pohjakerroksessa on poronjäkäliä, kenttäkerroksessa ahosuolaheinää, kieloa, kanervaa ja metsälauhaa.

Pohjoisemmalla, Järvenpään rajautuvalla kalliolla ja sen alarinteissä on siirtolohkareita ja louhikkoa. Puustona on muutamia järeit ja nuorempia mäntyjä. Pensaskerroksessa esiintyy lähinnä pihlajaa. Pohjakerroksessa on poronjäkäliä, kenttäkerroksessa metsäkastikkaa, ahosuolaheinää, kieloa, kanervaa ja metsälauhaa.

Kohteet sijoittuvat suojaviheralueelle, jossa on voimassa toimenpiderajoitus.

Kaavamerkinnot ja määräykset



LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA ERITYISEN ARVOKAS KOHDE

Merkinnällä osoitetaan metsälain tarkoittamat erityisen tärkeät elinympäristöt. Alueen suunnittelussa ja alueella suoritettavissa toimenpiteissä on kiinnitettävä huomiota alueen luontoarvojen säilymiseen.

6. OSAYLEISKAAVAN SUHDE VALTAKUNNALLISIIN ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEISIIN JA MAAKUNNALLISEEN SUUNNITTELUUN

Valtakunnalliset Alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston maankäyttö- ja rakennuslain päättämät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) tulivat lainvoimaiseksi 26.11.2001. Tavoitteita uudistettiin vuoden 2008 lopussa (valtioneuvoston 13.11.2008 hyväksymät tarkistettut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet). Ympäristöministeriö valmistelelee valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden uudistamista. Tavoitteena on, että valtioneuvosto voisi päättää uudistetuista tavoitteista keväällä 2017. Tavoitteiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet päätyvät käytäntöön pääasiassa kaavoituksen kautta. Tuomala II -osayleiskaavassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottaminen voidaan ryhmitellä seuraavasti:

Toimiva aluerakenne

Tuomala II -alueen kehittäminen perustuu ennen kaikkea alueen hyvään sijaintiin, olemassa oleviin liikenneyhteyksiin ja naapurikaupunkien maankäyttöön. Tuomala II -alueella hyödynnetään olemassa olevia rakenteita ja edistetään alue- ja yhdyskuntarakenteen jatkuvuutta ja toimivuutta yli kuntarajojen.

Eheytyvä yhdyskuntarakentaminen ja elinympäristön laatu

Tuomalan työpaikka-alue kehitetään olemassa olevaan tie- ja katuverkkoon tukeutuvaksi. Työ- ja toimintarakentamisen alue jatkuu näin katkeamattomana Keravalta Tuusulaan ja edelleen Järvenpäähän. Toimivat liikenneyhteydet takaavat uusien alueiden hyvän saavutettavuuden. Uudet työ- ja palvelualueet eivät sijaitse irrallaan olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta ja osayleiskaavalla mahdollistetaan tonttimaan tarjontaa työpaikkarakentamiseen.

Myös kevyen liikenteen yhteyksiä pyritään parantamaan varaamalla kevyen liikenteen väylä koko matkalle Vanhalle Lahdentielle tiehallinnon suunnitelmien mukaan. Viheryhteystarve on osoitettu sekä alueen pohjois-, että eteläosaan moottoritien alikulkujen kohdalle.

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Tuomala II -osayleiskaavan alue tukeutuu olemassa oleviin liikenneyhteyksiin. Uusia katuja rakennetaan työpaikka- ja palvelukortteleiden sisälle. Lahdentielle osoitetaan kaksi uutta ohjeellista tieliikenteen yhteystarvetta. Sijainnit tarkentuvat asemakaavalla. Energiahuollon osalta on osoitettu nykyiset verkostot sekä Fortumin lämpölaitokselle polttoainekenttä tai laitoksen laajentumismahdollisuus sekä maakaasuputken varaus.

Helsingin seudun erityiskysymykset

Tuomala II – osayleiskaavalla luodaan edellytyksiä työpaikkarakentamiselle toimivien liikenneyhteyksien varrelle Helsingin seudulle. Näin tuetaan seudun kilpailukykyä. Tuomala III – vaiheessa tutkitaan asuinalueiden laajenemisen myötä myös työpaikka-alueiden liittyminen raideliikenteen palvelualueelle sekä tehokkaammin joukkoliikenteen piiriin. Yhdyskuntarakenteesta irrallista hajakenttämistä ei kaavalla tuoteta. Itä-länsi –suuntainen viheryhteystarve turvataan.

7. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaavan vaikutusten arviointi pohjautuu maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ään. Sen mukaan kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä sen toteuttamisen ympäristövaikutukset mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Tuomala II -osayleiskaavatyön lähtökohtana ovat olleet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakunnalliset suunnitelmat sekä selvitykset, joita alueelta on laadittu ennen osayleiskaavatyön alkamista. Työn aikana on laadittu tarvittavat lisäselvitykset erityiskysymysten ratkaisua varten.

Muutokset suhteessa Tuomalan oikeusvaikutteiseen osayleiskaavaan (2000) ja nykyiseen maankäyttöön

Tuomalan oikeusvaikutteisessa osayleiskaavassa suunnittelualue on maa- ja metsätalousaluetta, viljelysmaisemaa sekä pieneltä osin palvelujen aluetta. Koko alueen luonne tulee huomattavasti muuttumaan työpaikka- ja palvelualueiden rakentumisen myötä. Tuusulan yleiskaavassa, Tuomalan osayleiskaavassa (2000) ja Uudenmaan maakuntakaavassa varatut viheryhteydet turvataan.

7.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Yhdyskuntarakenteen eheytyminen

Nykyisellään suunnittelualue on maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, joka osayleiskaavaratkaisun myötä tulee muuttumaan. Tuomala II – osayleiskaavalla luodaan uusia tilavaroja työpaikka- ja kaupallisille palvelutoiminnoille. Uudet työpaikka- ja palvelualueet liittyvät nykyiseen katuverkkoon ja täydentävät alue- ja yhdyskuntarakenteen jatkumista yli kuntarajojen. Kaavaratkaisu on yhdyskuntarakenteen kannalta tarkoituksenmukainen kun väljä alue hyvien liikenneyhteyksien varrella otetaan tehokkaaseen käyttöön ja liitetään naapurikaupunkien olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Toisaalta Tuomala II – alueen rakentuminen hajauttaa kunnan keskusrakennetta, mutta tukee välillisesti Järvenpään ja Keravan rakenteellista kasvua. Tuomala II –osayleiskaavan kaupan- ja työpaikka-alueet liittyvät yhteen jo rakentuneen ja rakentumassa olevan Järvenpään Poikkien yritysalueen sekä Ainolan keskustan kanssa.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Lahden moottoritien ja Lahdentien välinen alue on osoitettu työpaikkojen reservialueeksi, jonka toteuttaminen on pääsääntöisesti ajoitettava maakuntakaavan suunnittelukauden 2035 loppupuolelle. Kunta voi kuitenkin määritellä alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisemman ajoituksen. Tuomala II -reservimerkinnän lisäksi maakuntakaavassa on esitetty ainoastaan Focus-alueeseen työpaikka-alue. Muutoin työpaikka-alueet sijoittuvat taajamatoimintojen sisään. Focus-alueella on hyväksytty osayleiskaava ja alueen asemakaavoitus on käynnissä. Jotta Focus-alueelta saadaan työpaikkatontteja myyntiin, edellyttää tämä vielä laajoja louhintatöitä ja Kehä IV:n rakentamista. Lisäksi alue on 4. vaihemaakuntakaavassa varattu ennen kaikkea logistiikalle. Kunnassa on kova kysyntä ja tarve pienemmille työpaikkatonteille, joten Tuomala II –työpaikka-alueen osayleiskaavan laatiminen on ajankohtaista jo nyt. Tuomala II -alueen asemakaavoitus ei kuitenkaan ole vielä käynnissä ja kunnan maanomistus on alueella vähäistä. Näin ollen alueen toteutus ei aivan lähivuosina tule kuitenkaan vielä ajankohtaiseksi.

Maankäyttömuotojen keskinäiset suhteet

Tuomala II –osayleiskaava-alue jatkaa luontevasti Keravan ja Järvenpään maankäyttöä. Keravalla Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien väliselle työpaikka-alueelle sijoittuu muun muassa Europress,

Trukkihuolto Marjeta ja Finn-soffat. Pohjoisessa Järvenpään rakentuu Lidl Suomi Ky:n Etelä-Suomen logistiikka- ja jakelukeskus. Lähistöllä sijaitsee jo mm. autoliike ja K-rauta. Järvenpään Poikkien yritys- ja palvelualueen itäosan lainvoimainen asemakaava tuo alueelle lisää rakennusoikeutta liike- ja toimitiloille. Lisäksi Lahden moottoritien itäpuolella on Fortumin lämpölaitos.

Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien välinen alue soveltuu erinomaisesti työpaikkatoiminnoille. Alue on hyvin saavutettavissa olemassa olevia, toimivia liikenneväyliä pitkin. Väylät ovat osa Keski-Uudenmaan logistiikkayhteyttä, Tuomala II –alueen pohjoispuolelta toteutuu poikittaisyhteys Järvenpäästä Hämeenlinnanväylälle.

Lahdentien ja Pohjoisväylän risteysalue on sijainniltaan edullinen kauppapaikka, jolle on kannattavaa sijoittaa palvelualueita. Myös maakuntakaavassa alue on huomioitu vähittäiskaupan suuryksikkö –merkinnällä. Suuryksikköalue on suunniteltu ja mitoitettu yhteistyössä Järvenpään kanssa toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Tuomala II –alueen kaupalliset- ja työpaikkakorttelit toteutuvat Järvenpään poikkien yritysalueen jälkeen ja jatkavat rakennetta olemassa olevaan yhdyskustarakenteeseen tukeutuen. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaisesti ympäröivän maankäytön ei tarvitse kuitenkaan olla kokonaisuudessaan rakentunut ennen suuryksikön toteuttamista. Ympäröivän alueen toteuttamisen voidaan katsoa käynnistyneen silloin, kun kunta on investoinut katuverkkoon ja kunnallistekniikkaan ja myös suuryksikköä ympäröivät alueet ovat rakentumassa.

Työpaikkatoimintojen keskittäminen Keravan ja Järvenpään kanssa samalle alueelle vahvistaa Lahden moottoritien ja vanhan Lahdentien välistä aluetta ylikunnallisena ja luo monipuolisia mahdollisuuksia yritystoiminnan kehittämiseen. Keskittämällä yritysalueet lähelle toisiaan, voivat yritykset saada toisiltaan synergiaetuja ja toisaalta haitat (kuten liikenne) pysyvät rajoitetulla alueella.

Tällä hetkellä Helsingin läheisyydessä ei juuri ole tarjolla suurikokoisia logistiikkatoimintaan soveltuvia tontteja. Uudenmaan liiton laatimassa Helsingin ympäristön logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartassa (Uudenmaan liiton julkaisu E166 – 2016) Tuomala II –alue nähdään tulevaisuuden logistiikka-alueena Focus –alueen ja Purolan kanssa. Valtatie 4 vyöhyke nähdään ennen kaikkea B-B –logistiikan (business-to-business) tyyppisenä alueena. Vyöhykkeellä on useita yritysalueita, joista osa voi kehittyä tärkeiksi logistiikkatoimintojen keskittymiksi. Useat potentiaaliset alueet sijoittuvat kuntarajoille, joten kuntien välinen yhteistyö maankäytön ja liikennejärjestelyiden kehittämisessä on avainasemassa.

Aluevarausten riittävyys

Osayleiskaavalla mahdollistetaan huomattavat työpaikka- ja toimitila-aluevaraukset. Seudullista tilaa vaativaa kauppaa sallitaan 35 000 kem². Kerrosalaa työpaikoille arvioidaan toteutuvan noin 196 000 kem².

Tuomala II -alueella ei tavoitella asukasmäärän kasvua, eikä kaavoiteta uusia asumisen maankäyttövarauksia.

7.2 Vaikutukset luonnonvaroihin ja luontoon

Alueen pohjoisreunalla on kaksi luontoselvityksessä havaittua metsälakikohdetta, jotka tullaan huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä. Osayleiskaavassa kohteet sijoittuvat suojaviheralueelle, jolla on voimassa toimenpiderajoitus. Kohteen on myös huomioitu kaavassa luo-merkinnällä. Merkittävimmät luontoarvot sijoittuvat Keravanjoen varteen suunnittelualueen itäpuolelle.

Kahdella poikittaisella viheryhteydellä varmistetaan yhteys Sipoon korvesta kohti Tuusulanjärveä. Yhteys on myös maakuntakaavassa.

7.3 Vaikutukset maisemaan, taajamakuvaan ja kulttuuriperintöön

Maisema-alueet ja arvokkaat ympäristöt

Suunnittelualueella ei sijaitse arvokasta taajamakuvaan tai kulttuuriperintöä.

Työpaikka- ja palvelualueiden toteutus, erityisesti logistiikka-alueiden, edellyttää korttelialueiden tasaa-
mista louhimalla, joka vaikuttaa maisemakuvaan.

7.4 Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Palvelu- ja työpaikka-alueilla sijaitsevat asunnot tulevat ajan myötä poistumaan ja korvautumaan kaavan mukaisella toiminnalla.

Elinympäristön viihtyisyys ja turvallisuus

Suunnittelualueella taataan turvallinen kevyen liikenteen liikkuminen osoittamalla Lahdentielle kevyenliikenteen yhteystarve. Myös työpaikka- ja palvelukortteleiden rakentuessa suunnitellaan katujen varsille kevyen liikenteen väylät.

Palveluiden saatavuus

Tuomala II –alueelle ei osoiteta julkisia palveluita.

Pohjoisväylän tuntumaan osoitetaan paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupallisia palveluita enintään 35 000 kerrosneliometriä. Kaupallisen selvityksen mukaisesti (Ramboll 2015), alueelle sallitaan ainoastaan tilaa vaativaa erikoiskauppaa, ei muuta erikoiskauppaa. Myöskään päivittäistavarakauppaa ei sallita. Tuusulan kunnassa vähittäiskaupan markkinat ovat selvästi pienemmät kuin Järvenpäässä ja Keravalla. Kaupan heikko tarjonta selittyy osaltaan kunnan hajanaisesta rakenteesta: asukkaiden sijoituksessa useampaan keskukseen, ei Hyrylä ole vähittäiskaupan osalta yhtä kiinnostava alue kuin Järvenpää ja Kerava, vaikka kuntien väkiluvut ovat lähellä toisiaan. Huomattava osa ostovoimasta siirtyykin kunnan ulkopuolelle, koko vähittäiskaupan tasolla Tuusulasta siirtyy muualle 37 % ostovoimasta. Muun erikoiskaupan osalta (ei tilaa vaativaa erikoiskauppaa) ostovoimaa virtaa ulos kunnasta lähes 50 %.

Poikkien – Pohjoisväylän kaupallisten alueiden toteutuessa Järvenpään ja Tuusulaan 2. vaihemaa-
kuntakaavan kaupallisten selvitysten ja mitoituksen mukaisesti enintään 100 000 kem²:n suuruisena, alue ei pitkällä tähtäimellä uhkaa muita jo olemassa olevia kaupan alueita, johtuen väestön ja ostovoiman kasvusta. Nykyiselläänkin alueelta virtaa erityisesti tilaa vaativan erikoiskaupan ostovoimaa pääkaupunkiseudulle. Tuomala II –osayleiskaavassa osoitetulle kaupalliselle alueelle ei sijoiteta keskustahakuisia liikkeitä kuten erikoiskaupan pieniä myymälöitä tai kauppakeskuksia, joten alue ei tule uhkaamaan Järvenpään keskustaa. Kaupallisen selvityksen (Ramboll 2015) mukaan Tuomalan alueelle tulee sijoittaa tilaa vaativaa erikoiskauppaa, kun taas Järvenpään puolelle voidaan sijoittaa myös muuta erikoiskauppaa lähelle tulevaa Ainolan keskustaa. Poikkien yritys- ja palvelualueen itäosan asemakaava salliikin muuta paikallisesti merkittävää erikoiskauppaa 5 000 kem². Kaupallisen selvityksen suosituksen mukaan muu erikoiskauppa poikkien erityisalueella tulee toteuttaa vasta Järvenpään keskustaan Perhelän kortteliin toteutettavan kaupallisen kerrosalan jälkeen. Poikkien yritysalueen itäosan asemakaavassa sallitaan lisäksi sekä päivittäistavarakauppaa enintään 200 kem².

Tilaa vaativassa erikoiskaupassa Tuusulan, Järvenpään ja Keravan välinen kilpailu asiakkaista, kaupan toimijoista ja sijoittajista saattaa kuitenkin lisääntyä. Poikkien – Pohjoisväylän alue voitaisiin nähdä synnyttävän kilpailua eteläisen Tuusulan tilaa vaativan erikoiskaupan keskittymille. Tavoitteena onkin toteuttaa Sulan ja Focus –alueen tilaa vaativia yksiköitä ennen Tuomalan aluetta.

Poikkitie – Pohjoisväylän alue parantaa ennen kaikkea palveluiden saavutettavuutta Järvenpään asukkaille. Ostosmatkojen lyhentyessä myös päästöt pienenevät. Poikkitie – Pohjoisväylän alue hyödyntää olemassa olevaa raideliikennettä (Ainolan asema) ja Lahden moottoritien hyviä liikenneyhteyksiä. Poikkitie – Pohjoisväylän alue tuo tilaa vaativan erikoiskaupan palvelut myös lähemmäksi Kellokosken ja Jokelan asukkaita.

Poikkitie-Pohjoisväylän kaupalliset alueet voivat osittain lisätä ostovoiman siirtymää Tuusulan keskustasta Järvenpään. Ostovoiman ulosvirtaus Tuusulasta ei kuitenkaan lisäännä kokonaisuutena, vaan osa pääkaupunkiseudulle virtaavasta ostovoimasta siirtyy Järvenpään.

Työpaikka-alueille (TP-2) voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvää vaikutuksiltaan paikallista kauppaa, joka ei kilpaile keskustaan sijoittuvan kaupan kanssa, jonka asiointitiheys on pieni ja joka ei muodosta vaikutuksiltaan suuryksikköön verrattavissa olevaa myymäläkeskittymää. Tällainen voi olla esimerkiksi varaosamyymälä autokorjaamon yhteydessä. Kaavaratkaisu sallii myymälätilaa enintään 2 % tontin pinta-alasta ja korkeintaan 100 kem² tonttia kohden ja kortteleilla yhteensä 10 000 kem². Näin koko kaava-alueen työpaikkakortteleiden myymälätila pysyy Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan salliman 10 000 kem²:n tasolla. Pienillä, hajasijoitetuilla myymälätiloilla ei muodostu sellaista toiminnallisesti yhtenäistä kaupan aluekokonaisuutta, joka houkuttelisi asiakaskuntaa kauempaa ja jolla olisi siten seudullisia vaikutuksia tai suurta vaikutusta liikenteeseen. Pienet yksittäiset ei-keskustahakuiset myyntipisteet eivät myöskään uhkaa Järvenpään tai Ainolan keskustaa. Esimerkiksi pienet paikalliset autokorjaamojen yhteyksissä olevat varaosamyymälät eivät voi sijoittua tuotantotiloineen keskustaan eivätkä ne houkuttele asiakkaita kauempaa seudulta, vaan palvelevat lähiasukkaita.

7.5 Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Liikenne

Osayleiskaava-alueelta on kaavaluonnosvaiheessa laadittu liikenneselvitys, jonka mukaan jo nykyisillä liikennejärjestelyillä Pohjoisväylän moottoritien ramppi liittymissä sekä Lahdentien liittymässä esiintyy toimivuusongelmia. Vuodelle 2035 ennustetut liikennemäärät vaativat Pohjoisväylän ramppi- ja Lahdentien liittymien valo-ohjausta ja pieniä lisäkaistajärjestelyjä. Moottoritien rampeihin tarvittavat parantamistoimenpiteet eivät johdu Tuomala II –alueen maankäytöstä, vaan ennen kaikkea Järvenpään maankäytöstä. Luonnosvaiheen jälkeen Järvenpään puolella on maankäytön suunnittelussa tapahtunut muutoksia, jotka vähentävät Poikkitien alueen maankäytön synnyttämää liikennemäärää. Tämän seurauksena moottoritien ramppien päiden liittymien parantamistoimenpiteitä voidaan myöhentää aiemmin ennakoitusta useilla vuosilla. Ramppien päiden liikennevalo-ohjaaminen parantaisi kuitenkin liittymien kääntyvien virtojen sujuvuutta. Pohjoisväylän ja Lahdentien liittymän parantamistarpeet aiheutuvat ainakin osin Tuomala II –alueen maankäytön kehityksestä. Liikennevaloilla ja kääntyvien lisäkaistoilla jonot saadaan purettua pääsääntöisesti yhden liikennevalokierron aikana.

Osayleiskaavan mukainen maankäyttö lisää liikennettä Lahdentiellä ja uuden maankäytön liittäminen kasvavaan liikennevirtaan edellyttää liittymissä fyysisiä toimenpiteitä. Lahdentien uudet maankäytön liittymät tarkasteltiin valo-ohjaamattomina kanavoituina liittyminä, joissa Lahdentielle oli lisätty lyhyet vasemmalle kääntyvien kaistat. Näin ongelmia ei esiintynyt. Pohjoisväylän ja Kivityrintien väliselle työpaikkakorttelille riittäisi liikenneselvityksen mukaan yksi liittymä Lahdentielle, mutta myös kaksi liittymää voi olla tarpeen, riippuen tonttien sijainnista, toteutumisjärjestyksestä ja korttelin sisäisestä katuverkosta. Tällöin liittymävälin tulee olla vähintään 150 metriä.

Osayleiskaavaan varatut liikennealueet mahdollistavat tarvittavien fyysisten toimenpiteiden, mm. liittymien kanavoinnit ja riittävät kääntyvän liikenteen kaistat, toteuttamisen. Toteutettavat toimenpiteet tarkentuvat asemakaavavaiheen tarkemman suunnittelun yhteydessä, kun maankäytön tyyppi ja sen aikaansaama liikenteen kasvu täsmentyvät.

Mikäli Tuomala II – osayleiskaava-alueen länsipuolelle, pääradan ja oikoradan liittymään rakennetaan asema ja aseman ympärille tehokasta maankäyttöä, tulee varautua uudelle poikittaiselle yhteydelle Riskitydön alueen ja Lahdentien välillä. Väylävaraus voisi sijaita Kivityyrintien paikalla, jossa vaikuttaisi olevan paras moottoritien alituskohta.

Joukko- ja kevyt liikenne

Tuomala II – alueen rakentumisen myötä joukkoliikenteen tarjontaa voitaisiin parantaa esimerkiksi Hyrylä – Keravan asema – Järvenpää – välisellä linjalla. Tällaisen linjan vuosikustannus olisi ilman lipputuloja arkinen yhdellä linjalla noin 100 000 – 140 000 euroa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuudeksi arvioidaan kuitenkin vain noin 5 %. Mikäli joukkoliikennettä parannetaan, tulisi alueelle lisätä kolme pysäkkiparia: Lahden moottoritien rampeille, Lahdentien ja Pohjoisväylän liittymään ja yksi Lahdentien varteen.

Uusille ja olemassa oleville linja-autopysäkeille tulee järjestää turvalliset kevyen liikenteen yhteydet. Lahdentien varteen, Pohjoisväylän eteläpuolelle tulee rakentaa kevyen liikenteen väylä, josta turvalliset yhteydet bussipysäkeille. Kevyen liikenteen yhteydet Lahdentien itäpuolella oleville bussipysäkeille tulee toteuttaa vähintään valo-ohjattuina suojatieyliityksinä. Kevyen liikenteen väylää tulee jatkaa ainakin Ketunkorventielle saakka. Myöhemmässä vaiheessa väylää voidaan jatkaa Keravantielle saakka, jossa se yhdistyisi nykyiseen kevyen liikenteen verkkoon. Väylä voisi jatkaa joko Lahdentien itä- tai länsipuolella. Mikäli kevyen liikenteen väylä siirtyisi Ketunkorventien kohdalla länsireunalta itäpuolelle, voitaisiin risteäminen hoitaa alikulkuna, jolloin varmistettaisiin myös turvallinen yhteys bussipysäkeille sekä Ketunkorven yksittäisille omakotitaloille.

Yhdyskuntatekninen huolto

Työpaikka- ja palvelualueiden rakentuessa tarvitaan pohjoiseen uusi vesijohtoyhteys radan varressa kulkevaan Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymän runkojohtoon. Eteläisessä jo rakennetussa paineviemärissä riittää kapasiteettia uusien alueiden käyttöönottoon. Kaava-alueen pohjoisosan viemärointi tulee vaatimaan todennäköisesti 1-3 linjapumppaamoja ja lisäksi osalle kiinteistökohtaisia pumppaamoja. Moottoritien läntinen työpaikka-alueen osalta tulee neuvotella Järvenpään vesihuoltolaitoksensa kanssa.

7.6 Vaikutukset talouteen

Uusien työpaikka- ja palvelualueiden käyttöönotto vaatii maanhankintaa ja yhteistyötä maanomistajien kanssa. Kun alueet rakentuvat, luovat ne uusia mahdollisuuksia yritystoiminnalle Tuusulassa.

Kunnalle kohdistuvista menoista suurimmat ovat katujen, liittymien ja kunnallistekniikan rakentamisen kustannukset. Pohjoisväylän ramppiliittymien parantamistoimenpiteiden kustannuksiksi on arvioitu karkeasti 230 000 €, Lahdentien parantamistoimenpiteiden kustannuksiksi 850 000 € ja joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden kustannuksiksi 170 000 €. Maanhankinta, tonttien myynti ja sopimuskorvaukset vaikuttavat myös talouteen. Yhteisöverotuotto ja kuntaan tuleva välitön palkkaverot tuovat tuloja toteutuksen loppupuolella.

8. OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

Tuomala II – osayleiskaava on laadittu siten, että se voidaan hyväksyä oikeusvaikutteisena. Oikeusvaikutteinen yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa tai ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi (MRL 42.1 §).

Yleiskaava korvaa samaa aluetta koskevan aikaisemmin hyväksytyyn yleiskaavaan, jollei kaavassa toisin määrätä (MRL 42.3 §). Yleiskaava ei ole asemakaava-alueella voimassa muutoin kuin asemakaavan

muuttamista koskevan vaikutuksen osalta. Oikeusvaikutteinen yleiskaava ohittaa rakennusjärjestyksen, mikäli yleiskaavassa on määrätty toisin kuin rakennusjärjestyksessä (MRL 14 §).

Viranomaisvaikutus

Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista (MRL 42.2 §). Säännös koskee sekä kunnan, maakunnan liiton että valtion viranomaisia, joilla on alueidenkäyttöön liittyviä suunnittelu- ja toteuttamistehtäviä.

Rakentamisrajoitukset

Yleiskaavasta seuraa ehdollinen rakentamisrajoitus, jonka vuoksi lupaa rakennuksen rakentamiseen ei saa myöntää siten, että vaikeutetaan yleiskaavan toteutumista. Lupa on kuitenkin myönnettävä, jos yleiskaavasta johtuvasta luvan epäämisestä aiheutuisi hakijalle huomattavaa haittaa eikä kunta tai valtio lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta (MRL 43.1 §). Tämä säännös on voimassa koko yleiskaava-alueella. Jos luvan epääminen johtuu muusta kuin yleiskaavasta, esimerkiksi suunnittelutarvealueella siitä, etteivät suunnittelutarveratkaisun edellytykset täyty, korvausvelvollisuutta ei ole.

Yleiskaavassa voidaan määrätä, ettei yleiskaava-alueella tai sen osalla saa rakentaa niin, että vaikeutetaan yleiskaavan toteutumista (rakentamisrajoitus 43.2 §). Tämän ehdottoman rakentamisrajoituksen edellytyksenä on, että rakentaminen on kielletty tai sitä on muuten rajoitettu kaavassa. Jos maanomistaja ei voi käyttää hyväkseen maataan kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla sen vuoksi, että alue on kaavassa osoitettu käytettäväksi muuhun toimintaan kuin yksityiseen rakennustoimintaan, kunnalla on velvollisuus lunastaa alue tai suorittaa haitasta korvaus.

Tässä kaavassa rakentamisrajoituksia on EV-3-alueilla.

Toimenpiderajoitus

Yleiskaavassa voidaan myös määrätä, ettei maisemaa muuttavaa toimenpidettä saa suorittaa ilman 128 §:ssä tarkoitettua lupaa (toimenpiderajoitus MRL 43.2 §). Tällöin toimenpiteen edellytyksenä on, että kunta myöntää alueelle maisematyöluvan (MRL 128 § ja 140 §). Lupaa ei voida myöntää, jos toimenpide vaikeuttaa alueen käyttämistä kaavassa varattuun tarkoitukseen. Tässä kaavassa on määrätty EV-3 -alueelle maisemaa muuttavat toimenpiteet luvanvaraisiksi.

Lunastus ja korvaus

Ympäristöministeriö voi myöntää kunnalle luvan lunastaa alueen, joka on yleiskaavassa osoitettu liikenneväyläksi, asuntorakentamiseen tai siihen liittyvään yhdyskuntarakentamiseen tai jota tarvitaan kunnan suunnitelman mukaiseen yhdyskuntakehitykseen, sekä alueen, joka on tarkoitettu kunnan tai kuntayhtymän laitokselle tai muihin näiden tarpeisiin. Asuntorakentamiseen tai siihen liittyvään yhdyskuntarakentamiseen voi sisältyä myös virkistys- ja suojelualueita (MRL 99 §).

9. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Osayleiskaavan toteuttaminen alkaa osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen asemakaavoituksella. Asemakaavoitettavien alueiden valintaan vaikuttavat mm. maanomistajien halukkuus asemakaavoittaa maataan, maanhankinnan onnistuminen ja kunnallistekniikan investointimahdollisuudet.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa Lahden moottoritien ja Lahdentien välinen alue on osoitettu työpaikkojen reservialueeksi, jonka toteuttaminen on pääsääntöisesti ajoitettava maakuntakaavan suun-

Tuomala II -osayleiskaavan tarkistus**Luonnos 24.3.2010****Ehdotus 27.8.2014, 19.8.2015, 28.10.2015, 30.11.2016****Osayleiskaava**

nittelukauden 2035 loppupuolelle. Kunta voi kuitenkin määritellä alueen toteuttamisen tarkoituksenmukaisen ajoituksen suhteessa kyseisen taajaman tai kunnan osa-alueen muihin käytettävissä oleviin taajamatoimintojen alueisiin ja työpaikkojen osalta suhteessa kunnan muihin käytettävissä oleviin työpaikkatoimintojen alueisiin. Maakuntakaavassa ei ole esitetty erillisiä työpaikka-alueita Tuusulassa muualle kuin Focus-alueelle Tuomala II-reservimerkinnän lisäksi. Muutoin työpaikka-alueet sijoittuvat taajamatoimintojen sisään. Focus-alueella on hyväksytty osayleiskaava ja alueen asemakaavoitus on käynnissä. Jotta Focus-alueelta saadaan työpaikkatontteja myyntiin, edellyttää tämä vielä laajoja louhintatöitä ja Kehä IV:n rakentamista. Lisäksi alue on 4. vaihemaakuntakaavassa varattu ennen kaikkea logistiikalle.

Kunnassa on kova kysyntä ja tarve pienemmille työpaikkatonteille, joten Tuomala II –työpaikka-alueen kaavoittaminen on ajankohtaista jo nyt. Tuomala II -alueen asemakaavoitus ei kuitenkaan ole vielä käynnissä ja kunnan maanomistus on alueella vähäistä. Näin ollen alueen toteutus ei aivan lähivuosina tule kuitenkaan vielä ajankohtaiseksi.

10. SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJAT

1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
2. Aloituskokouksen viranomaisneuvottelun muistio
3. Luontoselvitys
4. Maisemaselvitys
5. Liito-oravaselvitys
6. Kaavakartta, pienennös 1: 7 000 ja määräykset
7. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavaluonnoksesta jätetyt mielipiteet ja niihin laaditut vastineet
8. Osayleiskaavaluonnoksen yleisötilaisuuden muistio
9. Poikkitie – Pohjoisväylä, Tuusula ja Järvenpää, Kaupallisten vaikutusten arviointi 18.3.2011
10. Tuomala II kaava-alueen hulevesien hallinnan suunnittelu 28.2.2011
11. Tuomala II liikenneselvitys 30.6.2011
12. Kaavaehdotuksesta 27.8.2014 jätetyt lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet
13. Kaupan mitoitus – Poikkitien ja Tuomalan kaava-alueet 26.5.2015
14. Lausunto Tuomalan lähteen luonnontilasta ja suojeluarvosta
15. Seudullisen vähittäiskaupan aluerajaus ja kerrosalojen jakautuminen Tuusulassa ja Järvenpäässä
16. Tuomala II –työpaikka-alue suhteessa kunnan muihin työpaikka-alueisiin
17. Uudesta kaavaehdotuksesta 30.11.2016 jätetyt lausunnot, muistutukset ja niihin laaditut vastineet

Suunnittelijat

Kaija Hapuoja, yleiskaavasuunnittelija ehdotusvaiheeseen 27.8.2014 saakka

Henna Lindström, yleiskaavasuunnittelija

Asko Honkanen, kaavoituspäällikkö

Heikki Väänänen, suunnitteluinsinööri

Jaana Pohjola, kaavasuunnittelija

Anneli Piipponen, suunnitteluavustaja

Jukka-Matti Laakso, liikenneinsinööri

Jukka Sahlakari, Tuusulan vesihuoltoliikelaitoksen johtaja