

# URBAANIA KOKOAMISTA

PIENTALOPAINOTTEINEN ASUINALUE TUUSULAN HYRYLÄÄN

Vili Lustman

Tampereen yliopisto

Rakennetun ympäristön tiedekunta

Arkkitehtuurin diplomityö

Marraskuu 2021

# TIIVISTELMÄ

Vili Lustman

Urbaania kokoamista - pientalopainotteinen asuinalue Tuusulan Hyrylään

Diplomityö  
Tampereen yliopisto  
Rakennetun ympäristön tiedekunta  
Arkkitehtuuri  
marraskuu 2021

Tarkastaja: professori Juho Rajaniemi

Diplomityöni ”Urbaania kokoamista – pientalopainotteinen asuinalue Tuusulan Hyrylään” on tehty toimeksiantona Tuusulan kunnalle. Työn tarkoituksena on selvittää Tuusulan koillis-Hyrylän alueen edellytyksiä maankäytön kehittämiseksi esimerkiksi rakentamisen sijoittumisen, rakentamisen tyyppin ja liikenneverkostojen osalta. Työ tulee toimimaan pohjamateriaalina tulevaisuuden osayleiskaava- ja asemakaavatyölle.

Tuusula on omakotitalovaltainen Helsingin kehyskunta Keski-Uudellamaalla. Diplomityön suunnitelma-alue sijaitsee Tuusulan kuntakeskuksen Hyrylän koillisosassa ja on laajuudeltaan noin 412 hehtaaria. Alueelle on valmisteilla uusi yleiskaava ja suurin osa alueesta on tarkoitus ottaa asumiskäyttöön vuoteen 2040 mennessä. Tässä diplomityössä esitän yleissuunnitelman koko alueen kehittämiseksi, sekä yksityiskohtaisemman korttelisuunnitelman osaan suunnitelma-alueetta. Esitän myös kolme erilaista konseptisuunnitelmaa tiiviistä ja matalaa korttelirakennetta tuottavista asuinrakennustypologioista, ”townhousen”, ketjutalon, sekä korttelitalon.

Diplomityö on hyvin suunnitelmapainotteinen. Työ ottaa kantaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja esittää tavan jatkaa olevaa kaupunkirakennetta Keski-Uudenmaan taajamarakennetta eheyttäen kestäväällä tavalla. Ehdotan alueen suunnittelulähtökohdaksi mallia, jossa alueen maisemia ja virkistysalueita säästetään rajaamalla suuria alueita rakentamisen ulkopuolelle ja suosimalla tiiviitä ja matalia asuinrakennustypologioita. Näin alueelle voidaan lisätä asteittain jopa 5 200 uutta asukasta ympäristöä ja Tuusulan identiteettiä kunnioittaen. Teoreettisemmassa osiossa tehdään myös katsaus tiiviin ja matalaan rakentamiseen ja sen mahdollisuuksiin Tuusulassa. Pyrin realistisella tavalla sovittamaan yhteen osittain ristiriitaiset vaatimukset esimerkiksi autoliikenteen, viheryhteyksien ja kestäväen yhdyskuntarakenteen välillä.

Avainsanat: yhdyskuntasuunnittelu, kaupungistuminen, yhdyskuntarakenne, tiivis ja matala rakentaminen, Tuusula

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -ohjelmalla

# ABSTRACT

Vili Lustman

Urbaania kokoamista - pientalopainotteinen asuinalue Tuusulan Hyrylään

Master's thesis  
Tampere University  
Faculty of Built Environment  
Architecture  
November 2021

Supervisor: Professor Juho Rajaniemi

This master's thesis was done commissioned by the Finnish municipality of Tuusula. The aim for this thesis is to clarify the prerequisites for future land use development, for example regarding the placement of new construction, building typologies and networks of transportation. This thesis will be used as source material for the future urban planning work.

Tuusula is a detached house dominated municipality in Helsinki metropolitan area, Central Uusimaa. The plan area is located in the North-Eastern part of the municipal center of Tuusula, Hyrylä and is roughly 412 hectares in area. There is a new general plan in preparation for the area and most of the area is supposed to be zoned for new housing by 2040. In this thesis, I will present a general plan for the entire area and a more detailed plan focusing on a part of the designed area. I will also present three different concept plans of dense and low-scale residential housing typologies, townhouse, linked house and quarter house.

This master's thesis is highly design-oriented, takes a stand on urban sprawl and presents a way to continue the present urban structure of Central Uusimaa in a sustainable and unifying way. I suggest a model as the main design principle, in which the views and recreational spaces of the area are salvaged by delimiting large swathes of land outside of the developed land area and by favoring dense and low-scale residential housing typologies. In this way, up to 5 200 new residents can be added into the area while paying respect to the identity and environmental characteristics of Tuusula. In the more theoretical section, I will delve into high-density low-scale residential constructions and the possibilities it provides for Tuusula. In this thesis, I will attempt to find a balance between sometimes contradictory needs regarding for example transportation, green connections and sustainable urban structure.

Keywords: urban planning, urbanization, urban structure, Tuusula

The originality of this has been checked using Turnitin Originality Check service

# SISÄLLYS

## 1 Johdanto

## 2 Analyysi

2.1	Tuusula	7
2.2	Tuusulan historiaa	8-11
2.3	Suunnittelualue	12
2.4	Maisema	13-14
2.5	Maisema-alueet	
2.5.1	Mahlamäki-Kalliopohja	15
2.5.2	Mattila	16
2.5.3	Mäyräkorpi	17
2.6	Maisema-analyysi	18-19
2.7	Suojellut ja arvokkaat rakennetut ympäristöt	20
2.8	Luontoarvot	21-22
2.9	Liikenneyhteydet	23
2.9.1	Joukkoliikenteen laatukäytävä	24
2.9.2	Tuusulan itäinen ohitustie	25
2.10	Maaperä	26
2.11	Kaavatilanne	
2.11.1	Maakuntakaava	27
2.11.2	Tuusulan yleiskaava 2040, ehdotus II	28
2.11.3	Asemakaavatilanne	29
2.12	Suunnittelun rakentamisen määrä	30
2.13	Palveluverkko	31

## 3 Yleissuunnitelma

3.1	Tuusulan haasteet ja mahdollisuudet	34-35
3.2	Tiivis ja matala rakentaminen	36-37
3.2.1	Townhouse	38
3.3	Konseptivaihtoehdot	39
3.4	Suunnitteluperiaatteet	40-42
3.5	Rakentamisen määrä	43-44
3.6	Vaiheistus	45
3.7	Henkilöautoliikenne	46
3.8	Joukkoliikenne	47
3.10	Kävely ja pyöräily	48
3.10	Viheralueet	49

## 4 Korttelisuunnitelma

4.1	Zoomaus-alue	52-53
4.2	Rakentamisen periaatteet	40-42
4.3	Townhouse	55-59
4.4	Ketjutalo	60-64
4.5	Korttelitalo	65-69
4.6	Rakentamisen määrä	70

## Lopuksi

## Lähteet

## Kuvalähteet

71
72-73
74-75

# 1 JOHDANTO



# 1 JOHDANTO

Diplomityöni ”Urbaania kokoamista – asuinalueen suunnittelu Tuusulan Hyrylään” on tehty toimeksiantona Tuusulan kunnalle. Aloitin diplomityön tekemisen kesäkuussa 2020 ja intensiivinen työrupeamani jakautui kolmeen osaan: analyysiosaan, yleissuunnitelmaosaan ja tarkempaan korttelisuunnitelmaosaan. Yleissuunnitelmaosan on tarkoitus toimia tulevaisuudessa osayleiskaavatyön materiaalina ja korttelisuunnitelman on tarkoitus tukea tulevaa asemakaavatyötä.

Diplomityöni jakautuu työprosessin kaltaisesti johdannon lisäksi kolmeen osaan. Ensimmäisessä osassa käyn läpi alueen historiaa, alueen liikennetilannetta, alueen nykyisiä kaavoja, sekä analysoin alueen maisemarakennetta.

Toisessa osassa paneudun alueen ja Tuusulan identiteettiin, sekä tutkin tiivistä ja matalaa rakentamista. Käyn läpi suunnitteluprosessia, sekä hahmottelen yhdyskuntarakennetta eheyttävää rakentamiskonseptia. Esitän alueelle yleissuunnitelman: rakentamisen sijoittumisen, tyypin, tieverkon rungon, sekä viheralueet ja -yhteydet.

Kolmannessa korttelisuunnitelmaosassa tarkennan fokuksen suunnitelma-alueen Mattilan alueelle, johon esitän nykyistä yhdyskuntarakennetta jatkavan asuinalue-suunnitelman. Vien suunnitelman yleissuunnitelmaa tarkemmalle tasolle. Luonnostelen alueelle kolme erilaista tiiviin ja matalan rakentamisen korttelityyppiä, sekä havainnollistan korttelityyppien toimintaa viemällä suunnitelman myös asutosuunnittelun tasolle.

Diplomityöni on laadittu sillä tavalla jalat maassa -asenteella reaali maailman kompromisseihin taipuneena, että työni tavoitteena on tarjota realistisia ratkaisuja ja ideoita Tuusulan kunnalle tulevaisuuden kaavatyötä varten. Työn tarkoituksena on selvittää Tuusulan koillis-Hyrylän alueen edellytyksiä maankäytön kehittämiseksi.

## 2 ANALYYSI



## 2.1 TUUSULA

Tuusula on Uudenmaan maakunnassa sijaitseva Helsingin kehyskunta. Tuusulassa oli asukkaita vuonna 2021 lähes 40 000, ja se on väkiluvultaan Suomen kolmanneksi suurin kunta, joka ei käytä itsestään nimitystä kaupunki. Tuusulan keskustaajama ja kuntakeskus on kunnan eteläosassa sijaitseva Hyrylä, jossa asuu lähes 80% tuusulalaisista. Toinen merkittävä kuntakeskus on Helsingin-Riihimäen radan varrella sijaitseva noin 6 000 asukkaan Jokela. (Tuusulan kunta 2021a)

Tuusulan naapurikuntia ovat etelässä Vantaa, lännessä Nurmijärvi, pohjoisessa Hyvinkää ja Mäntsälä, sekä idässä Järvenpää, Kerava ja Sipoo. Helsingin-Riihimäen rata kulkee Tuusulan läpi Tuusulan pohjoisosassa, Jokelan taajaman kohdalla. Keskustaajamasta Hyrylästä lähimmälle rautatieasemalle Keravalle on linnuntietä vain noin 4 kilometriä. Merkittävintä Tuusulan liikenneväylä on Tuusulan ja Hyrylän läpi Helsingistä Hyvinkäälle kulkeva kantatie 45 eli Tuusulanväylä.

Tuusulan keskimääräinen väestönkasvu on ollut vuosina 1996–2019 1,23%, tosin viime vuosina väestönkasvu on hidastunut esimerkiksi syntyyvyyden laskemisen myötä. Tuusulan väestö on kuitenkin suhteellisen nuorta verrattuna muuhun Suomeen. Vuonna 2021 Tuusulan väestöstä 0-14-vuotiaita oli 18,1%, 15-64-vuotiaita 63,3% ja yli 65-vuotiaita 18,6%. Väestöstä suomenkielisiä oli 96,4% ja ruotsinkielisiä 1,7%. (Tilastokeskus 2021a) Vuonna 2018 Tuusulan työssäkäyvistä asukkaista 71,8% kävi töissä asuinkuntansa ulkopuolella (Tilastokeskus 2021b).



Kuva 1. Tuusulan sijainti

## 2.2 TUUSULAN HISTORIAA

Tuusulan vanhin asutus sijaitsi Tuusulanjärven rannalla. Tuusulan kappeliseurakunta perustettiin vuonna 1643, jolloin Tuusula syntyi ensimmäisen kerran hallinnollisena alueena. Tuolloin Tuusula oli vain noin 600 asukkaan maatalouspitäjä ja asutus keskittyi yhä Tuusulanjärven ympäristöön. Tuusulan läpi kulkee jo ainakin 1400-luvulla olemassa ollut vanha Hämeentie. Liikenneyhteyksien varaan perustuu myös Tuusulan ensimmäinen kasvun vaihe. Vuonna 1862 liikenteelle avattu Helsingin – Riihimäen junarata linjattiin aluksi kulkemaan Tuusulan läpi, mutta radanvarren voimakkaasti kasvaneet ja teollistuneet kyläkeskukset Kerava ja Järvenpää erotettiin omiksi kauppaloikseen, sekä Korson taajama liitettiin Helsingin maalaiskuntaan 1902–50-luvuilla. (Tuusulan kunta 2021a) Junaradan rakennustyöt satoine ulkopaikakuntalaisine työntekijöineen virkisti alueen elinkeinoelämää jo ennen radan valmistumista. (Rosenberg & Selin 1995, 350–351)

1800-luvulla Tuusulasta muodostui yksi Suomen kulttuurielämän keskuksista, kun Tuusulanjärven itärannalle, Tuusulan rantatielle muodostui helsinkiläisen yläluokan huvila-asutusta. 1800–1900-lukujen vaihteessa Tuusulan Rantatielle syntyi taiteilijayhteisö kirjailija Juhani Ahon vuokrattua Rantatieltä Vårbackan huvilan. Alueelle rakennuttivat Ahon innoittamana ateljeensa niin taidemaalarit Eero Järnefelt ja Pekka Halonen kuin säveltäjä Jean Sibelius, ja lukuisat muut Suomen taiteen kultakauden taiteilijat viettivät aikaa Tuusulan Rantatiellä. (Savolainen et al. 2014)



Kuva 2. Hyrylän kylä sekä Tuusulanjärveä 1600-luvulla, ote maakirjakartasta (1693)



Kuva 3. Tuusulan kirkonkylän Gustavelundin kartanon maalaismaisemaa (1909)



## 2.2 TUUSULAN HISTORIAA

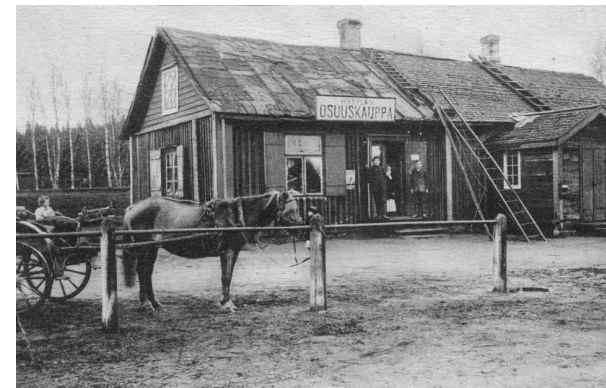
Hyrylä eli Skavaböle oli pitkään pieni maatalousvaltainen asutuskeskittymä. Alueen läpi kulkee vanha Hämeentien linjaus. Hyrylän kasvun aloitti ja Hyrylän aseman paikalliskeskuksena vakiinnutti Hyrylään 1850-luvulla perustettu venäläinen varuskunta. Hyrylän sijainti oli strategisesti merkittävä ja varuskunta toi paikkakunnalle uusia asukkaita ja monipuolisti ennen pienen maatalousyhteisön elinkeinorakennetta. 1870-luvulla kasarmilla asui jopa 800 sotilasta, jotka olivat kotoisin ympäri silloista Venäjän keisarikuntaa. Ensimmäisen maailmansodan alkuun mennessä Hyrylässä palvelleiden miesten määrä oli noussut jo neljään tuhanteen. (Rosenberg & Selin 1995, 521) Hyrylästä pohjoiseen sijaitsee nykyään Hyrylän taajamaan yhtynyt Tuusulan kylä eli Tuusulan kirkonkylä. Kylä mainitaan käräjäkirjoissa jo vuonna 1547. (Tuusulan kunta 2021a)

Suur-Tuusula teollistui voimakkaasti 1900-luvun alussa ja vaikka teollinen toiminta keskittyi vuonna 1924 itsenäistyneen Keravan alueelle, myös kantapitäjän elinkeinorakenne muuttui ja suoraan maanviljelyksestä elantonsa saaneiden osuus väheni. (Rosenberg 1998, 49)

Hyrylän taajamarakenne säilyi historiallisena maaseutuvaruskuntana aina 1960-luvun puoliväliin asti. Tuolloin Hyrylän keskustan painopiste siirtyi kasarmialueelta nykyiselle paikalleen ja vanhat rakennukset saivat väistyä modernististen liikerakennusten ja autoliikenneinfrastruktuurin tieltä. Hyrylän maisemaa maamerkkinä hallinnut ortodoksinen varuskuntakirkkokin purettiin ränsistyneenä vuonna 1959 (Rosenberg 1998, 47).



Kuva 4. Kauraa kuivumassa seipäillä Tuusulassa (1958)



Kuva 5. Hyrylän osuuskaupan myymälä Hyrylän keskustassa (1908-1912)

## 2.2 TUUSULAN HISTORIAA



Kuva 6. Suunnitelma-alueen maankäytön muutos 1931 - 2021, ei mittakaavassa

## 2.2 TUUSULAN HISTORIAA

Hyrylän kasvu on aina ollut sidoksissa alueen liikenneyhteyksiin, ja linja-autoliikenteen yleistymisen 20-luvulla kiihdytti Hyrylän väestönkasvua - sitä ennen ”Suur-Tuusulan” kasvusta olivat nauttineet lähinnä radanvarren taajamat. (Rosenberg 1998, 274) Tuusulan teiden kestopäällystäminen lähti käyntiin 50-luvun puolesta välistä alkaen. Tuusulanväylä eli kantatie 45 sai ensimmäisen päällysteensä Helsingin ja Hyrylän välille jo 30-luvulla ja oli täten ensimmäisiä päällystettyjä kantateitä Suomessa. Hyrylän taajamakuvaan vaikutti merkittävästi myös Järvenpääntien eli seututie 145:n rakentaminen, sekä ohjaaminen kuuluisan Rantatien ohi 50-luvun loppupuolella. (Rosenberg 1998, 291–292) Hyrylän merkitys Tuusulan kaupallisena keskuksena lisääntyi Järvenpään itsenäistyttyä vuonna 1951 ja nykyään Hyrylä on Tuusulan kunnan kuntakeskus ja ylivoimaisesti suurin kylä noin 23 000 asukkaallaan.

Viime vuosikymmeninä Hyrylän taajama on kasvanut nopeasti ja siihen ovat sulautuneet vanhat ympäröivät kylät, kuten Hyrylän kirkonkylä ja Hyökkälä. Hyrylän varuskunta jatkoi toimintaansa aina näihin päiviin asti, Helsingin ilmatorjuntarykmentti sijaitsi Hyrylässä vuoden 2006 loppuun asti, sekä puolustusvoimien kansainvälinen keskus toimi alueella aina vuoteen 2015. (Tuusulan kunta 2021a)

2010-luvulta lähtien 2010-luvun loppupuolelta lähtien Hyrylän seudun kasvua on suunnattu uuden Rykmentinpuiston asuinalueen seudulle, jossa järjestettiin vuoden 2020 Asuntomessut. Viime vuosina Tuusulan 1900-luvulta kasvanut nopea väestönkasvu on tasaantunut, mutta koronavuoden 2020 aikana Tuusula näyttää kasvattaneen taas muuttovoittoansa pääkaupunkiseudulla. (Helsingin Sanomat 2021)



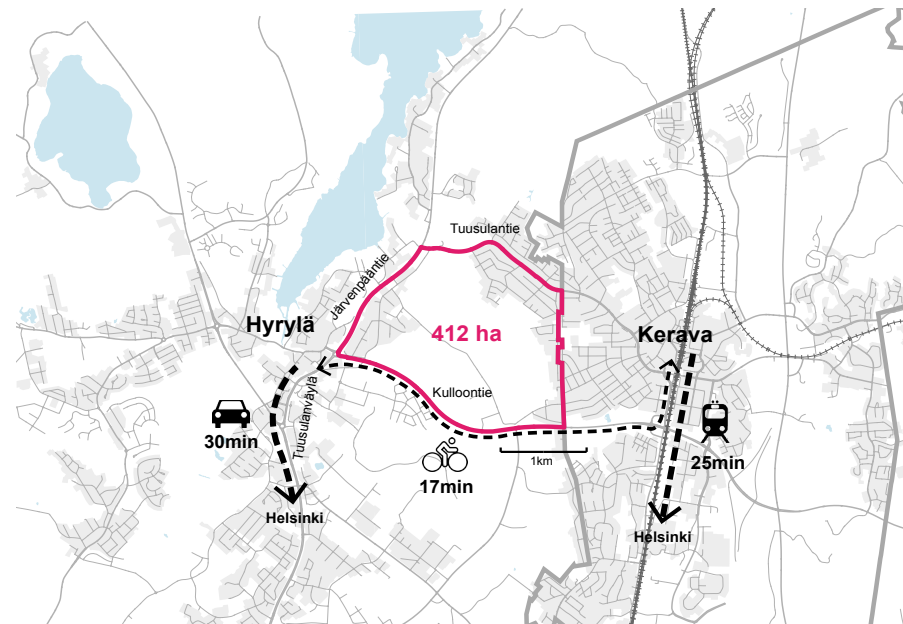
Kuva 7. Tuusulanjärveä lentokoneesta kuvattuna (1956)



Kuva 8. Keravan ensimmäinen linja-auto (1923)

## 2.3 SUUNNITTELUALUE

Suunnittelualue sijaitsee Tuusulan koillis-Hyrylän alueella. Aluetta rajaa pohjoisessa Tuusulantie, luoteessa Järvenpääntie eli kantatie 145, etelässä ja lounaassa Kulloontie, sekä idässä Tuusulan ja Keravan kuntaraja, jossa suunnitelma-alue rajautuu Killan ja Sompion kaupunginosiin. Tuusulan puolella alueen eteläpuolella sijaitsee Rykmentinpuiston rakenteilla oleva asuinalue, sekä aivan alueen länsipuolella Hyrylän keskusta. Tuusulan kylistä alue sijaitsee Tuusulan kirkonkylän, Mattilan, Kalliopohjan, Mahlamäen, Mäyräkorven ja Saviriihen alueilla. Suunnitelma-alue on läpimitaltaan etelä-pohjoissuunnassa noin 2,2 kilometriä, ja itä-länsisuunnassa noin 2,5 kilometriä. Alueen laajuus on noin 420 hehtaaria.



Kuva 9. Suunnittelualueen sijainti

## 2.4 MAISEMA

Tuusulan kunta kuuluu Suomen maisemamaakunnista eteläiseen viljelyseutuun. Aluetta leimaavat vaihtelevat pinnanmuodot ja laajat savikot. Suurin osa viljelykelpoisesta maasta on raivattu viljelykäyttöön. Kasvillisuus alueella on tyypillisesti rehevää ja maisemalle ominaista ovat avaraa peltomaisemaa rikkovat metsäiset saarekkeet. Asutus on usein ryhmittynyt peltojen ja metsien rajavyöhykkeelle, ja alueella on säilynyt vanhaa kartano- ja ruukkiyhdyiskunta-miljöötä. (Ympäristöministeriö 1992)

Suunnittelualuetta leimaavat laajat säilyneet metsä- ja peltoalueet. Alueen pohjoisosassa, Saksan alueella on säilynyt elävää maaseutumiljöötä, idässä ja lännessä Hyrylän keskustan, sekä Keravan taajama-alue on levittäytynyt alueelle pientalovaltaisena, väljäkkönä rakentamisena. Alueen eteläosa on säilynyt metsäisenä. Siellä sijaitsee Keravan hautausmaa, sekä maamerkkirakennuksena Keravan-Tuusulan hautausmaa. Maankäyttö on hajanaisempaa; metsäistä aluetta täplittävät satunnaiset, enimmäkseen uudempaa arkkitehtoni-kerrostumaa edustavat pihapiirit ja peltonäkymät ovat osittain metsittyneet.

Suunnittelualuetta rajaavat vilkkaat liikenneväylät, Tuusulan kirkonkylän halkaiseva Järvenpääntie lännessä, Tuusulantie pohjoisessa, sekä Kulloontie etelässä. Liikenneväylät muodostavat voimakkaan maisemallisen elementin ja liikennemelu vaikuttaa alueen viihtyisyyteen. Toisaalta alueen läpäiseviä yhteyksiä ei juuri ole ja Keravan keskustan ja Hyrylän keskustan etäisyys tuntuu todellisuutta pidemmältä. Ainoa alueen läpäisevä yhteys Savirihentie on sekin vain hiekkapäällysteinen.



Kuva 9. Saksan peltoja



Kuva 10. Hyrylän peltomaisemaa



Kuva 11. Suunnitelma-alueen maisemarakenne ja maankäyttö

## 2.5.1 MAHLAMÄKI - KALLIOPOHJA

Alue on rivitalo- ja pientalovaltainen. Suurin osa alueen rakennuskannasta on peräisin 70–80-luvuilta, joskin joitakin vanhempia, enimmäkseen 1900-luvun puolivälin rakennuksia on säilynyt. Alueen länsireunassa, lähimpänä Hyrylän keskustaa sijaitsee 70–80-luvulla rakennettuja betonikerrostaloja, jotka on sijoitettu metsän siimekseen väljän lähiömäisesti. Alue on runsaspuustoinen ja jäljellä olevat avoimet alueetkin ovat metsittymässä. Hajanaisesti ympäri aluetta sijaitsee muutamia teollisuus- ja toimitilarakennuksia. Alueen vanhemmasta rakennushistoriasta muistuttaa muutama säilynyt vanhempi asuinrakennus. Kalliopohjan alueella on säilynyt rakennuskulttuurikohteeksi nimetty pieni huvilarakennus. (Savolainen et al. 2014)



Kuva 12. Alueen sijainti



Kuva 13. Näkymä Olkimaantieltä



Kuva 14. Uusi ja vanha kohtaavat



Kuva 15. Uutta pienkerstalarakentamista

## 2.5.2 MATTILA

Mattilan alue on pientalovaltainen. Alueen vanhempaa rakennusk-  
errostumaa edustavat alueen rintamamiestalot. Mattila kaavoitettiin  
pientila-alueeksi siirtoväelle ja rintamamiehille 40-luvun lopulla ja  
koostui alun perin  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{1}{2}$  hehtaarin asuntotonteista. Tuusulassa pieniä  
asuntotiloja kaavoitettiin poikkeuksellisen paljon, Uudellamaalla  
kolmanneksi eniten Espoon ja Helsingin pitäjiä jälkeen. Mattila on  
Tuusulan laajin pientila-alue ja se käsitti ennen noin 300 ha alueen.  
(Rosenberg 1998, 77)

Alun perin väljästi rakennettua aluetta on vuosikymmenien mittaan  
täydennysrakennettu ja lopputuloksena on monipuolinen kudelman  
eri aikakausien arkkitehtuuria aina 40-luvulta 2000-luvulle. Aluetta  
leimaa sen puutarhamaisuus; runsaat pensasaidat, sekä vehreät pihat.  
Tuusulantietä vasten sijaitsee joitakin 70-luvulta peräisin olevia, sekä  
myöhemmin rakennettuja 2000-luvun matalia, U:n muotoon väl-  
jästi sommiteltuja kerrostaloja. Alueen koillisosassa sijaitsee myös  
päivittäistavarakaupparakennus. 70-luvun kerrostaloja löytyy myös  
etelämpää, Jukolantien varrelta. Nämä rakennukset muodostavat  
70-lukulaisen väljän umpikorttelia mukailevan korttelirakenteen,  
joka rajautuu Jukolantien vastaiseen paikoitusaluevyöhykkeeseen.

Uudempaa arkkitehtonista kerrostumaa edustavat Jukolankaaren al-  
ueen 2000-luvun kaupunkimaiset pientalot, joiden mitoitus on muu-  
ta aluetta tiiviimpää ja urbaanimpaa. Alueen syleilyssä sijaitsevat  
metsäalueet ovat ilmeisesti alueen asukkaille tärkeitä virkistysalue-  
ita, ja metsäpohja on myös paikoin runsaasti kulunutta esimerkiksi  
maastopyöräilyn takia. Mattilan omakotitaloalueen ydinosat on lu-  
okiteltu rakennetuksi kulttuurialueeksi, koska ne säilyttävät alueel-  
le ominaista 40–60-lukujen arkkitehtuuria. (Savolainen et al. 2014)  
(kuva 2.)



Kuva 16. Alueen sijainti



Kuva 17. Pientaloalueen ja Saksan peltojen rajapintaa



Kuva 18. Mattilan kerroksellista miljöötä

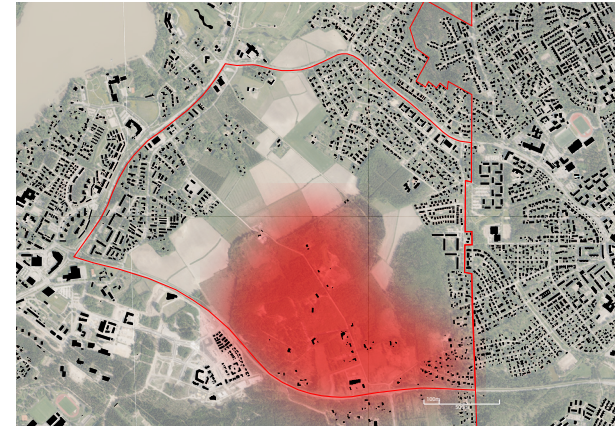


## 2.5.3 MÄYRÄKORPI

Suunnittelualan eteläosassa sijaitseva Mäyräkorpi on säilynyt luonteeltaan metsäisenä. Alueen maamerkki on Keravan-Tuusulan paloasema, joka erottuu ruosteenpunaisella olemuksellaan ympäröivästä luonnonniitystä. Alueella sijaitsee myös metsäinen Keravan hautausmaa. Hautausmaa-alueella sijaitsee vuonna 1959 käyttöön vihitty modernistinen Keravan siunauskappeli (Keravan seurakunta 2021).

Alueen itäreunassa on pientalovaltaista taajama-asutusta, joka kytkeytyy Keravan Sompioon. Rakentaminen on väljää ja alue on erittäin puustoista. Rakennukset ovat peräisin eri vuosikymmeniltä aina 1940-luvulta 2000-luvulle. Rakentaminen on väljää ja asutuksen lomassa on lukuisia rakentamattomia tontteja.

Mäyräkorven Savirihentien varrella metsävaltaisella alueella on siellä täällä pihapiirejä, mutta alue on olemukseltaan hajanainen. Olevat pellot ovat myös maisemaltaan jonkin verran metsittyneitä, ja suunnittelualuetta rajaavan Kulloontien melu kuuluu alueelle selvästi.



Kuva 19. Alueen sijainti



Kuva 20. Rehevää pientaloaluetta



Kuva 21. Savirihentien näkymä



Kuva 22. Peltoalueet ovat osittain pusikoituneita

## 2.6 MAISEMA-ANALYYSI

Koostin alueesta vapaamuotoisen maisema-analyysin maastokäyntien perusteella. Maisema-analyysissa listaan maisemalliset piirteet, jotka omasta mielestäni ovat alueella positiivisia ja mahdollisesti säilyttämisen arvoisia, sekä piirteet, jotka laskevat alueen viihtyisyyttä.

Alueella kävellessäni ensimmäisenä miellyttävänä asiana vastaan tulivat alueen peltoalueet ja -näkyvät. Myös useat metsäiset pellonreunat ovat tärkeitä alueen identiteetin rakennusaineita. Alueellisina kohokohtina erottuvat suositut virkistysalueet, kuten Kannistonmäki, alueen pohjoisosan peltonäkyvät ja maanviljelysmiljö ja muutamat säilyneet maatalousrakennukset, sekä myös alueen etelärajalla sijaitseva ruosteenvärinen Kerava-Tuusulan paloasema.

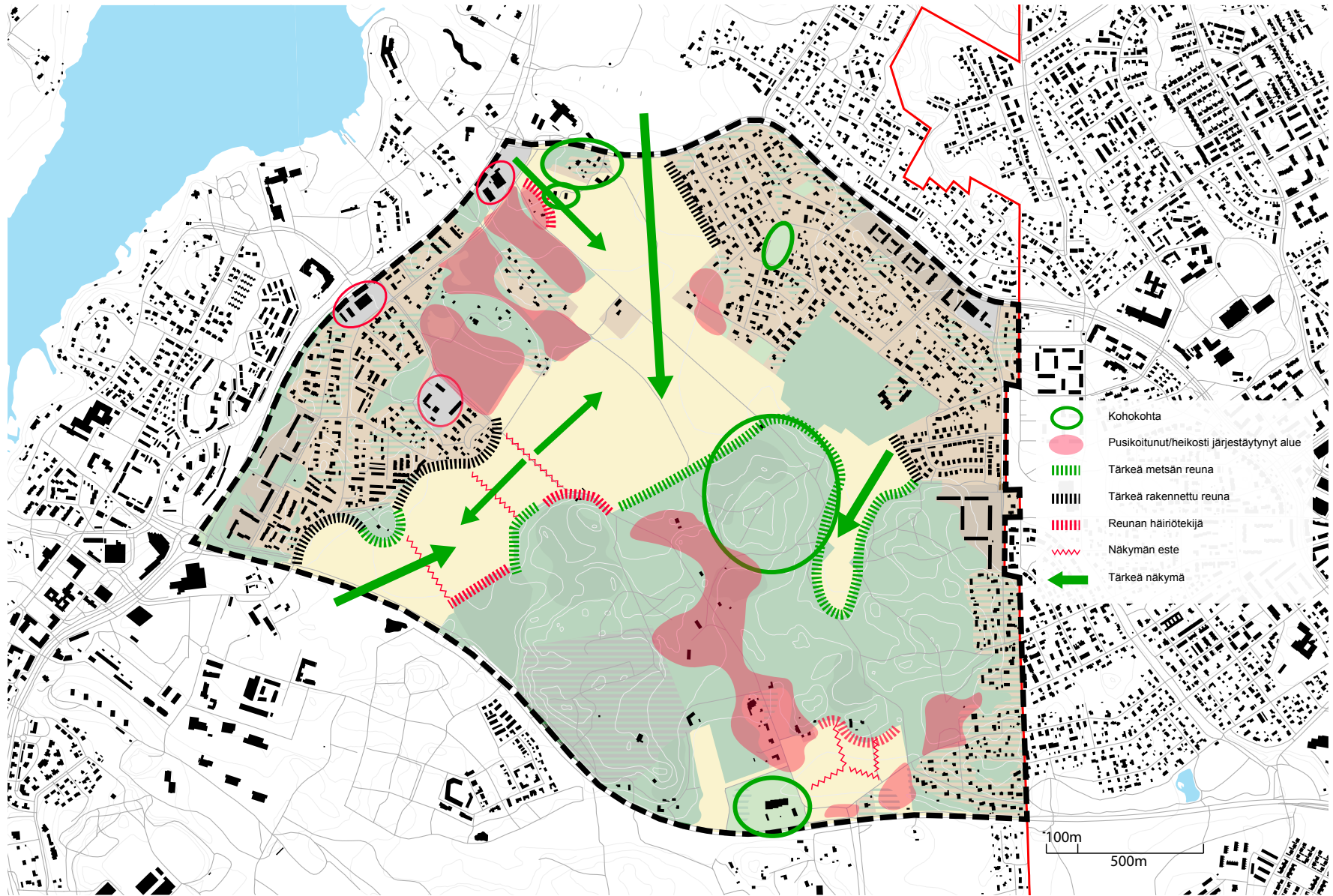
Toisaalta osa suunnitelma-alueesta antaa laiminlyödyn vaikutelman. Maisemat ovat hiukan pusikoituneet ja maankäyttö on hajanaista. Etenkin Mäyräkorven ja Saviriihen alueilla tila on heikosti jäsentynyt sekä vajaakehitettyä ja entiset avoimet näkyvät peittyneet. Suunnitelma-alueella hajanaisesti sijaitsevat muutamat iäkkäät teollisuuskiinteistöt heikentävät myös alueen viihtyisyyttä.



Kuva 23. Suunnitelma-alueen keskiosan avaria näkymiä



Kuva 24. Metsittyä peltoa Saviriihen alueella



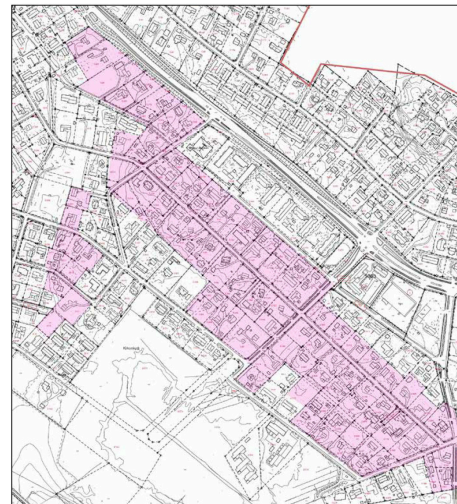
Kuva 24. Suunnitelma-alueen maisema-analyysi, ei mittakaavassa

## 2.7 SUOJELLUT JA ARVOKKAAT RAKENNETUT YMPÄRISTÖT

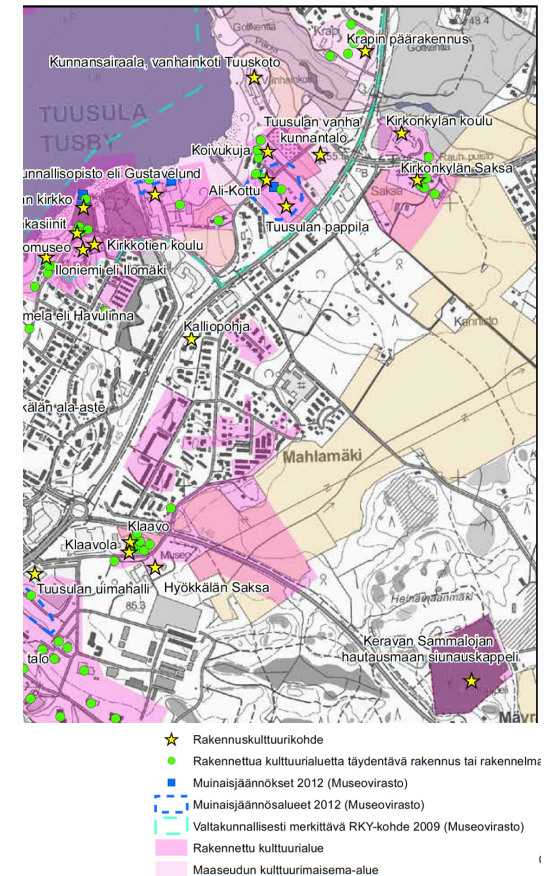
Suunnittelualan pohjoisosassa, entisen Keravan maantien varressa, sijaitsee jo 1700-luvulta peräisin oleva Saksan tila. Saksan tilan päärakennus ja eheänä säilynyttä pihapiiriä täydentävät talousrakennukset on luokiteltu Tuusulan rakennuskulttuurikohteiksi.

Rakennusryhmä ympäröivine peltoineen muodostaa merkittävän maiseman kohokohdan ja sitoo alueen Tuusulan kirkonkylän ja Tuusulan rantatien kulttuurimaisemaan. Myös osia Mahlamäen, Kalliopohjan ja Mattilan rakennetusta alueesta, Keravan hautausmaa, sekä osia suunnittelualan länsireunan peltoaukeasta on luokiteltu rakennetuksi kulttuurialueeksi. Kaikki nämä alueet kuuluvat luokkaan II, mikä tarkoittaa, että alueen rakennusten purkaminen on sallittua vain pakottavasta syystä. Nämä alueet sisältävät rakennuksia, jotka edustavat Tuusulan rakennushistoriallista kerrostumaa tavalla, joka on säilyttänyt rakennushistoriallista autenttisuutta, paikallishistoriaa ja rakennustaiteellisia arvoja. (Savonen et al. 2014)

Suunnittelualueella ei sijaitse muinaismuistolain suojaamia kiinteitä muinaismuistoja. Suunnitteluala rajautuu luoteessa Tuusulan rantatien kulttuurimaisemaan, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. (Museovirasto 2021)



Kuva 24 (vas.). Arvokkaat rakennetut alueet Mattilan alue, (ote kartasta: Kulttuurimaisena ja rakennuskanta, 2014, Tuusulan kunta)



Kuva 25 (oik.). Arvokkaat rakennetut alueet Kalliopohjan alue, (ote kartasta: Kulttuurimaisena ja rakennuskanta, 2014, Tuusulan kunta)

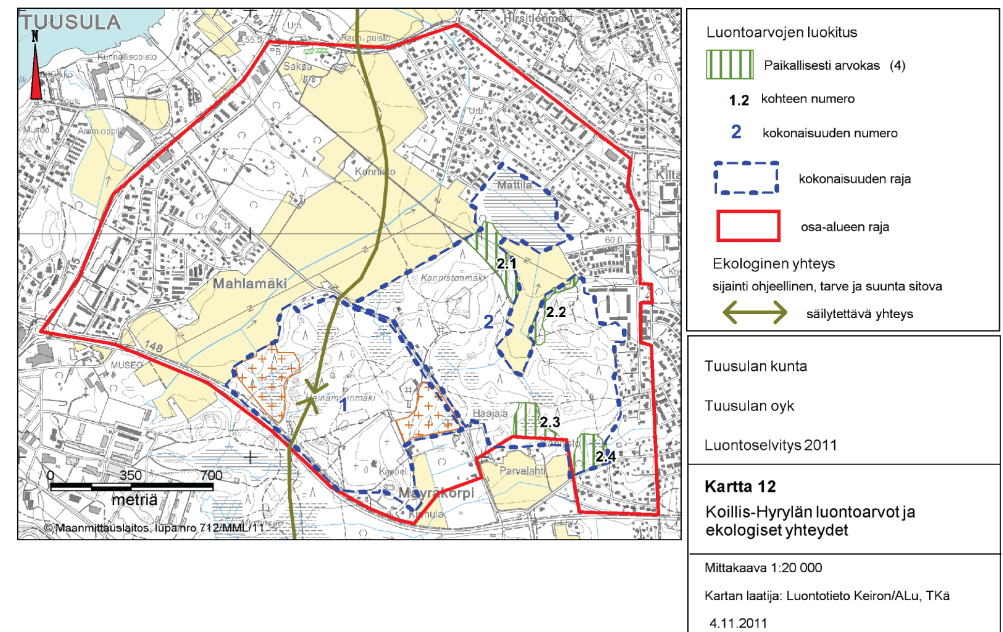
## 2.8 LUONTOARVOT

Suunnittelualueesta on teetetty kaksi luontoselvitystä, lähes koko alueen kattava luontoselvitys vuonna 2011, sekä alueen osittain kattava luontoselvitys vuonna 2020.

Vuoden 2011 luontoselvitys ei löytänyt alueelta luonnonsuojelulain tai metsälain nojalla tärkeitä elinympäristöjä tai uhanalaisia luontotyyppieitä. Myöskään liito-oravahavaintoja ei ole raportoitu. Selvityksen mukaan luontoarvot alueella ovat kaiken kaikkiaan vähäiset ja suosittaa aluetta rakentamiskäyttöön virkistysarvot huomioiden. (Tuusulan kunta 2011, 51)

Luontoselvitys rajaa alueelta neljä paikallisesti arvokasta elinympäristöä, sekä kaksi luontokokonaisuutta. Ensimmäisen kokonaisuuden (1.) muodostaa Savirihentien länsipuolen, noin 52 hehtaarin laajuinen metsäalue. Alue on alle 100-vuotiasta kuusikoista kangasmetsää. Kokonaisuudesta ei ole eritelty paikallisesti arvokasta luontokohdetta, koska metsäalue on kokonaisuudessaan hoidettua talousmetsää. Kokonaisuuden kaksi (2.) muodostaa Savirihentien itäpuolen, noin 73 hehtaarin laajuinen metsäalue. Alue on pääasiassa alle 100-vuotiasta talousmetsää ja alueen virkistyskäyttö on runsasta. Selvitys löytää alueelta neljä paikallisesti arvokasta luontokohdetta, jotka on luokiteltu luontoarvoltaan 2-tasolle. Tämä tarkoittaa, että alue voidaan helposti säilyttää uuden maankäytön yhteydessä. (kohteet 2.1–2.4). Näillä alueilla puusto on muuta ympäristöä kookkaampaa ja eliöstö monipuolisempaa esim. paikallisten lahopusiintymien vuoksi. Alueet suositellaan säilytettäväksi mahdollisuuksien mukaan. (Tuusulan kunta 2011, 52-53)

Luontoselvitys suosittaa etelä-pohjoissuuntaisen ekologisen yhteyden säilyttämistä. Toimivaksi ekologiseksi yhteydeksi suositellaan leveydeltään 400–500-metristä yhteyttä. Vähimmäisleveydeksi selvitys suosittaa 250–300 metriä. Ekologisen yhteyden ei pitäisi sisältää virkistysreittejä niiden aiheuttaman häiriön vuoksi. (Tuusulan kunta 2011, 6)



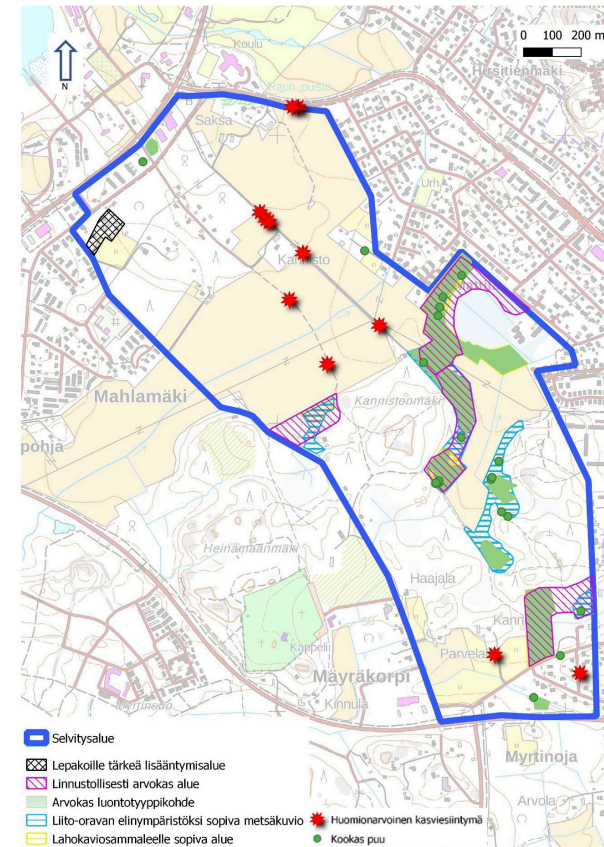
Kuva 27. Yhteenveto alueen luontoarvoista. (Luontoselvitys 2011)

## 2.8 LUONTOARVOT

Vuoden 2020 luontoselvitys rajautuu Hyrylän Saksan alueelle, joka kattaa suuren osan suunnitelma-alueetta. Selvitys on kattava ja ase-makaavatasoinen. Selvitykseen sisältyy luontotyyppiselvitys, kasvillisuusselvitys, linnustonselvitys, lepakkonselvitys, sekä perhosten esiselvitys.

Selvitys löysi alueelta yhdeksän arvokasta luontokohtetta. Kaksi kohtetta ovat paikallisesti arvokkaita tyyppin D kohteita (2, 8), jotka täyttävät METSO II-luokan kriteerit. D-luokan luontokohteet sisältävät paikallisesti uhanalaisten tai harvinaisten lajien esiintymispaikkoja. Muut viisi aluetta (1, 3–7, 9) selvitys luokittelee luokkaan E, jotka ovat paikallisen luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita. Alueella ei havaittu luonnonsuojelulain, metsälain tai vesilain mukaan suojeltavia luontotyyppijä- tai kohteita. (Tuusulan kunta 2020a, 7-13)

Selvityksessä suositellaan säästämään paikallisesti arvokkaat luontokohteet alueen tulevassa maankäytössä, etenkin tyyppin D-kohteet 2 ja 8. Kookkaiden puiden, sekä huomionarvoisten kasvilajien esiintymien säästämistä suositellaan, mikäli se on ”kohtuullisin keinoin” mahdollista. Uhanalaisten ja erityisesti suojeltavien perhoslajien esiintymiskohteiden lisäselvitystä ja säästämistä suositellaan. Arvokkaimpien linnustoalueiden säästämistä suositellaan. Alueella sijaitsee todettu pohjanlepakkojen lisääntymisalue, jonka suojelu alueeseen kuuluvine koivukujineen suositellaan. Pohjanlepakkojen lisääntymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kielletty luonnonsuojelulaisissa. (Tuusulan kunta 2020a, 31-32)

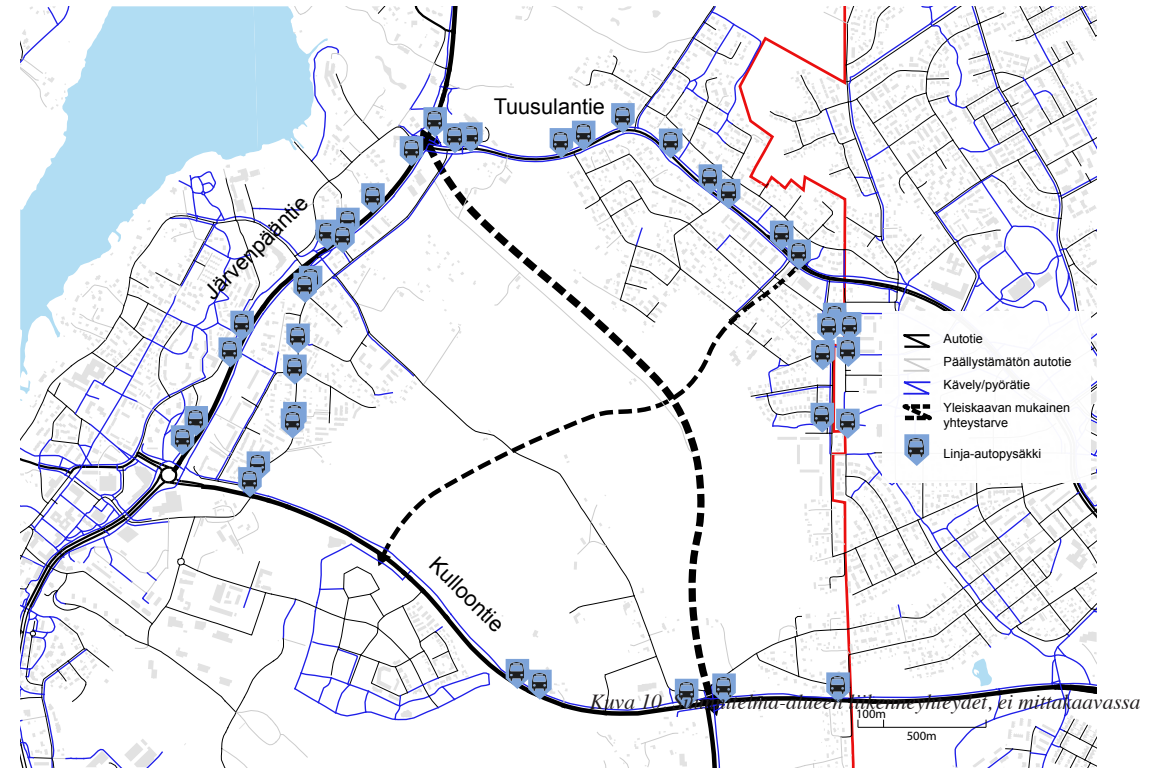


Kuva 28. Yhteenveto alueen luontoarvoista, (Luontoselvitys 2020)

## 2.9 LIIKENNEYHTEYDET

Suunnittelualue sijaitsee Hyrylän ja Keravan taajamien välissä. Aluetta rajaa pohjoisessa Tuusulan kirkonkylän Keravan keskustaan yhdistävä Tuusulantie, lännessä Hyrylän läpi kulkeva, Tuusulanväylään yhdistyvä Järvenpääntie eli seututie 145. Etelässä aluetta rajaa Kulloontie, eli seututie 148. Kulloontiehen yhdistyy Tuusulan itäväylä, eli maantie 11466. Aluetta ympäröivät etelässä, pohjoisessa ja lännessä muusta liikenteestä erotetut kevyen liikenteen väylät.

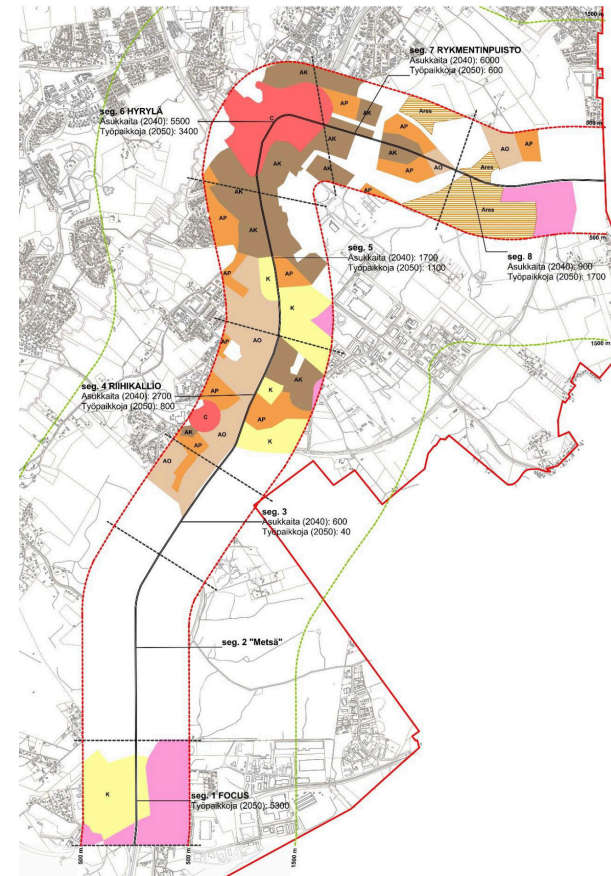
Tuusula on osa HSL-kuntayhtymää. Suunnitelma-aluetta ympäröivät vilkkaasti liikennöidyt linja-autolinjat Hyrylän keskustan, Keravan, sekä Vantaan välillä. Lähimmät rautatieasemat sijaitsevat Keravan puolella: Keravan keskustassa, sekä Keravan Saviolla. Tuusula sijaitsee Keravan tavoin HSL-D-vyöhykkeellä.



Kuva 29. Suunnitelma-alueen liikenneyhteydet

## 2.9.1 JOUKKOLIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄ

Sitowisen selvityksessä vuodelta 2020 suunnitelma-alueen eteläpuolitse Rykmentinpuiston alueen läpi ehdotetaan kulkevaksi joukkoliikenteen laatukäytävä. Joukkoliikenteen laatukäytävä tarkoittaa työmatka- ja asiointiliikenteen mahdollistavaa korkean luokan joukkoliikenneyhteyttä ja se yhdistäisi Helsinki-Vantaan Aviapoliksen Hyrylän keskustan kautta aina Keravalle asti. Laatukäytävä voitaisiin toteuttaa raitiotieyhteytenä tai esimerkiksi runkobussiyhteytenä. Tulen varautumaan suunnitelmani maankäytössä selvityksen kaltaiseen laatukäytävyyhteyteen, joka voi olla raitiotieyhteys tai jonkunlainen jykevampi linja-autoyhteys. (Sitowise 2020)

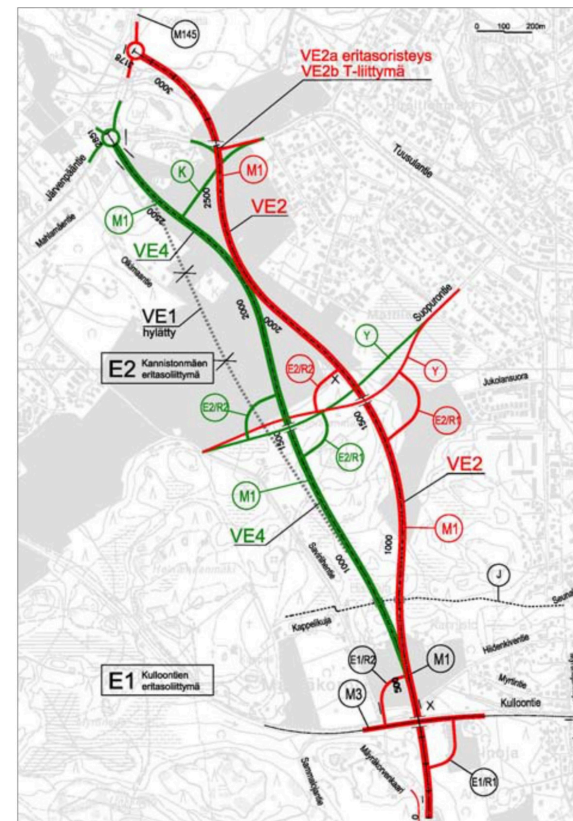


Kuva 29. Maankäyttö suunnittelun joukkoliikenteen ympärillä (Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävä 2020)



## 2.9.2 HYRYLÄN ITÄINEN OHIKULKUTIE

Suunnitelma-alueen voimassa olevissa kaavoissa, sekä uuden Tuusulan yleiskaavan 2040 ehdotuksessa on merkitty alueen läpi yhteystarve Tuusulan itäväylän jatkeelle. Vanhemmissa suunnitelmissa, esimerkiksi Tiehallinnon (2008) vuonna 2008 julkaisemassa yleissuunnitelmassa, yhteystarve on esitetty nelikaistaisena kahden eritasoliittymän ratkaisuna. Uudessa yleiskaavaehdotuksessa yhteystarve on esitetty katumaisempana ja ilman eritasoliittymää suunnittelualueen keskellä. Itäväylän jatkeen yhdistyminen Tuusulantien ja Järvenpääntien risteykseen suunnittelualueen pohjoisosassa toteutettaisiin kaksikaistaisella kiertoliittymällä.

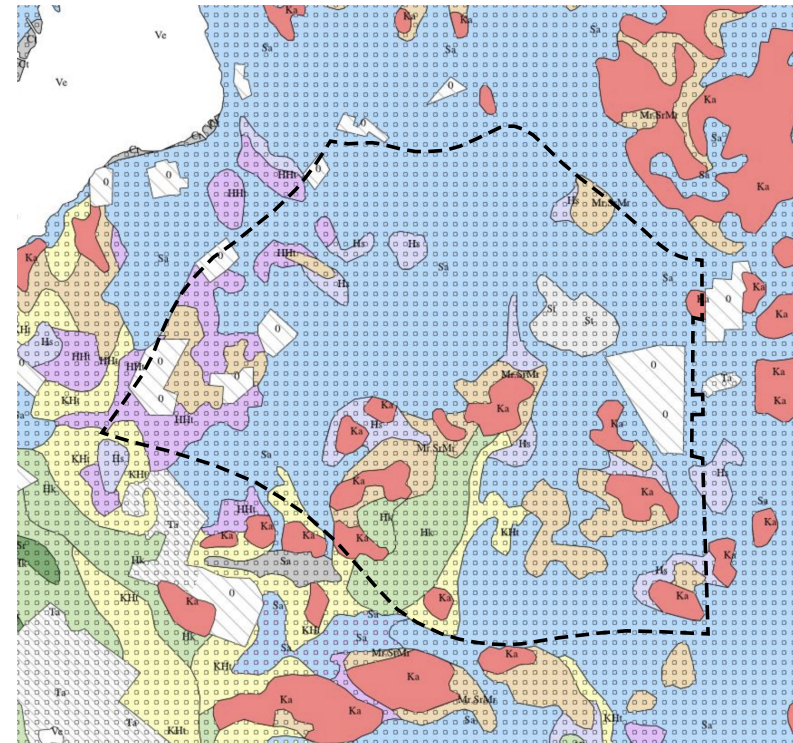


Kuva 30. Vuonna 200 tutkitut linjausvaihtoehdot (Maantien 145 rakentaminen välillä Mäyräkorpi Kirkonkylä, (Hyrylän itäinen ohikulkutie), Tuusula, Yleissuunnitelma 2008)

## 2.10 MAAPERÄ

Suurin osa suunnitelma-alueesta on melko tasaista savimaata, siellä täällä esiintyy hietaisia ja hiesuisia sekä sormoreenialueita. Suunnitelma-alueen eteläosa on mäkisempi, ja alueen kumpareiden, kuten Kannistonmäen laki, on paljasta kalliomaata. Ympäröivä maaperä on pääasiassa sormoreenia. Keravan hautausmaan alue on hiekkamaata. (Tuusulan karttapalvelu 2021a)

Parasta aluetta rakennettavuuden kannalta ovat alueen maaperältään kallioiset ja sormoreeniset alueet. Rakennettavuudeltaan kohtuullisia, etenkin kevyemmille rakenteille, ovat alueen savikot ja pinirakeiset maaperän alueet, kuten hiekka- ja hiesualueet. Kallio ja karkkearakenteinen maaperä soveltuvat rakentamisella paremmin, koska maan kantavuus on parempi ja routivuus vähäisempää. Alueella ei esiinny heikoimmin rakennettavia maalajeja, kuten eloperäistä turve- tai liejumaastoa. (Johansson et al. 2005, 183-184)

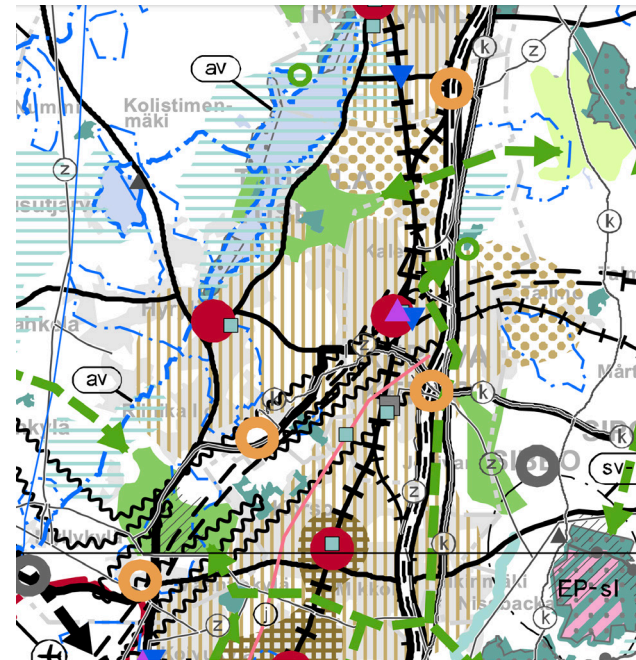


Kuva 31. Suunnitelma-alueen maaperäkartta (maaperäkartta, Tuusulan karttapalvelu 2021)

## 2.11.1 MAAKUNTAKAAVA

Voimassa olevassa Uudenmaan liiton maakuntakaavassa koko suunnitelma-alue on merkitty taajamatoimintojen alueeksi. Taajamarakenteen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, sekä tukeutumiseen olemassa oleviin rataverkkoihin, yhdyskuntarakenteeseen sekä pääväyliin. Alueen läpi on osoitettu kulkeväksi seututielinjaus Hyrylän ohitustien jatketa varten eritasoliittymineen sekä etelästä pohjoiseen alueen lävistävä viheryhteystarve. Maakuntakaavan mukaan tieyhteys voidaan toteuttaa alemman luokkaisena (Uudenmaan liitto 2021).

Myös uuden Uusimaa 2050 maakuntakaavakokonaisuuden ehdotusversiossa alue esitetään kauttaaltaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä, mutta huomattava ero vanhaan kaavaan on sekä viheryhteystarve että Tuusulan itäväylä maakunnallisesti tärkeänä liikenneväylänä on pudotettu pois (Uudenmaan liitto 2021). Tämä puoltaa tieyhteyden toteuttamista kevyempänä ratkaisuna matalammalla nopeusrajoituksella.



Kuva 32: Ote Uusimaa 2050 -maakuntakaavakartasta (Uudenmaan liitto 2021)

## 2.11.2 TUUSULAN YLEISKAAVA 2040

Tuusulan yleiskaava 2040 ehdotuksessa alueelle esitetään runsaasti uutta asuinrakentamista AO, eli omakotitalovaltaisen asuinalueen, sekä AP, eli tiiviin pientalovaltaisen asuinalueen alueille. AP-alueella pääosa kerrosalasta on sijoitettava kytkettyihin pientaloihin, rivitaloihin tai pienkerrostaloihin. AO-alue varataan erillispientalojen rakentamiseen. Suunnittelualan pohjois- ja itäosien laajennettavat asuinalueet on merkitty 1. rakennusvaiheessa suoritettavaksi ja muut 2. vaiheessa.

Suunnitelma-alueen keskelle on varattu maisemapellon alue ja suurimmaksi viheralueeksi on säästetty nykyäänkin aktiivisessa virkistyskäytössä oleva Kannistonmäen alue. Alueen viheryhteydet on turvattu paitsi maakuntakaavan vaatimalla yhteydellä alueen lävitse, myös yhdistämällä alueen viheralueet toisiinsa.

Suunnitelma-aluetta pohjoisessa rajaavat Tuusulantie, sekä Järvenpääntie on määritetty joukkoliikenteen laatukäytäväiksi. Joukkoliikenteen laatukäytävä voidaan tulevaisuudessa toteuttaa jopa pikaraitiotienä. Pyöräilyn laatukäytäväksi on esitetty paitsi Tuusulantie Järvenpääntie, niin myös aluetta etelässä rajaava Kulloontie. Tuusulan itäinen ohikulkutie (mt 145) on esitetty jatkettavaksi Koillis-Hyrylän suunnitelma-alueen lävitse paikalliseen maankäyttöön liittyvänä yhteystarpeena. Mattilan naapuruston lävitse on esitetty kulkevaksi yhdystie, sekä Kulloontieltä yhdystietarve.

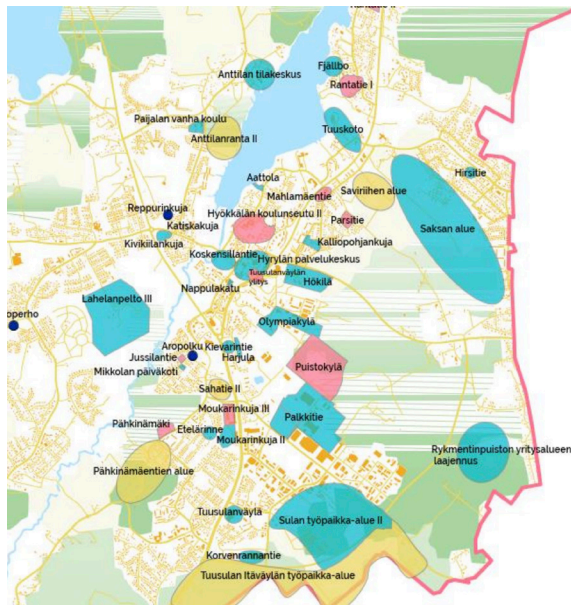
Suunnitelma-alue sijaitsee osittain lentomelualueella. Kaavakartassa alueen eteläosaan on osoitettu Lden 50–55 dB lentokonemeluvyöhyke. Tämä tarkoittaa, että uusi asuinrakentaminen sallitaan ääneneristävyyden ollessa vähintään 32 dB. Maa-alueet hautausmaan ympärillä on varattu reservialueeksi, eli myöhemmin asemakaavoitettavaksi ja rakennettavaksi. (Tuusulan kunta 2021b)



Kuva 33. Ote Tuusulan yleiskaava 2040 kaavakartan ehdotuksesta (Tuusulan kunta 2021)

## 2.11.3 ASEMAKAAVATILANNE

Suuri osa suunnitelma-alueesta on ilman asemakaavaa. Asemakaavoitetut alueet sijoittuvat Mahlamäen, Saviriihen ja Mattilan asuinalueille. Suurin osa asemakaavoista on vanhoja, jotka on vahvistettu 70–80-luvuilla (Tuusulan karttapalvelu 2021). Tuusulan kaavoitussuunnitelman mukaan suunnitelma-alueen itäosa, eli Saksan alue on asemakaavahankkeiden kärkihanke, sekä Saviriihen alue on III-luokan hanke. Lisäksi alueella on valmisteilla pienempiä, luonteeltaan täydennysrakentavia asemakaavahankkeita Hirsitiellä, Mahlamäentiellä, Parsitiellä, sekä Kallionpohjankujalla. (Tuusulan karttapalvelu 2021b)



Hankkeiden prioriteetit	
●	Vähäiset kaavamuutokset
■	Kärkihanke
■	II-luokan hanke
■	III-luokan hanke



Kuva 34 (oik.) Suunnitelma-alueen asemakaavoitetut alueet (ote kartasta: Tuusulan karttapalvelu 2021)

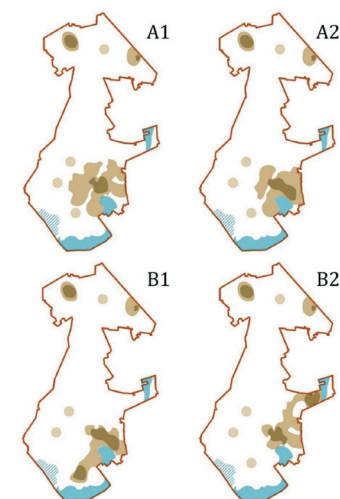
Kuva 35 (vas.) Tuusulan ajankohtaiset asemakaavahankkeet, (ote kartasta: Tuusulan kaavoitussuunnitelma 2024-2040, Tuusulan kunta 2021)

## 2.12 SUUNNITELLUN RAKENTAMISEN MÄÄRÄ

Vuonna 2013 Tuusulan kunnanvaltuusto valitsi Tuusulan yleiskaavatyön pohjaksi rakennemallivaihtoehdon 2A, Hyrylä-Kerava. Tämän valitun rakennemallin mukaan suurin osa Tuusulan kasvusta ohjataan Hyrylän taajaman seudulle. Malli pyrkii synnyttämään Tuusulan ja Hyrylän suurtaajaman, sekä tukemaan nykyisiä taajamia yhdyskuntarakenteen tiivistämisellä. Uuden tiiviin urbaanin rakenteen laajentuminen ohjataan Hyrylässä Rykmentinpuiston alueelle ja koillis-Hyrylää kohden laajennetaan pientalovaltaisempaa kaupunkirakennetta. Taajaman kasvussa priorisoidaan joukkoliikenteen tukemista ja yhteyksien muodostamista Keravan suuntaan. (Tuusulan kunta 2020)

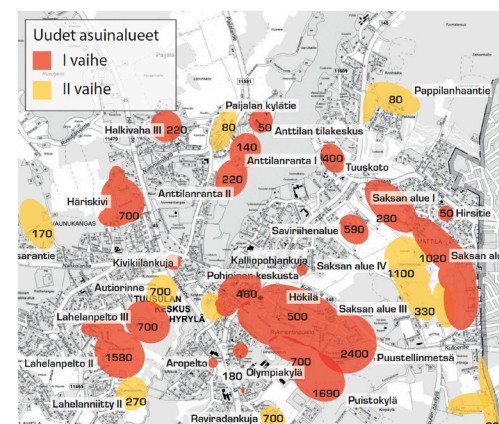
Tuusulan uusi yleiskaavaehdotus vuodelle 2040 sisältää Hyrylän taajaman yhteyteen uutta asuinrakentamista noin 21 500 asukkaalle. Kaavoitettava asuntomäärä varautuu jopa kaksinkertaiseen väestönkasvuun vuonna 2016 laadittuun väestöennusteeseen verrattuna. Suuntaa antavien mitoituslaskelmien mukaan suunnitelma-alueelle sijoittuisi ensimmäisen vaiheen asuinrakentamista yhteensä noin 1970 uudelle asukkaalle ja 800 uuden asunnon verran.

Toisen vaiheen asuinrakentamista on alueelle suunniteltu alustavasti yhteensä 1430 uudelle asukkaalle 520 asunnon verran. Valtaosa ensimmäisen vaiheen asunnoista sijoittuisi Saksan alue I:lle, Saksan alue II:lle ja Saviriihen alueelle. Toisen vaiheen asunnot sijoittuisivat Saksan alue III ja Saksan alue IV -alueille. Ensimmäisen vaiheen täydennysrakentamisen omaista uutta asuinrakentamista sijoittuisi alueelle Hirsitien ja Kalliopohjankujan alueille. (Tuusulan kunta, 2021)



Kuva 36 (yllä): Tuusulan rakennemallivaihtoehdot, joista A2 valittiin yleiskaavatyön lähtökohdaksi vuonna 2013  
(Tuusulan yleiskaava 2040 selostus, ehdotus II (Tuusulan kunta 2021))

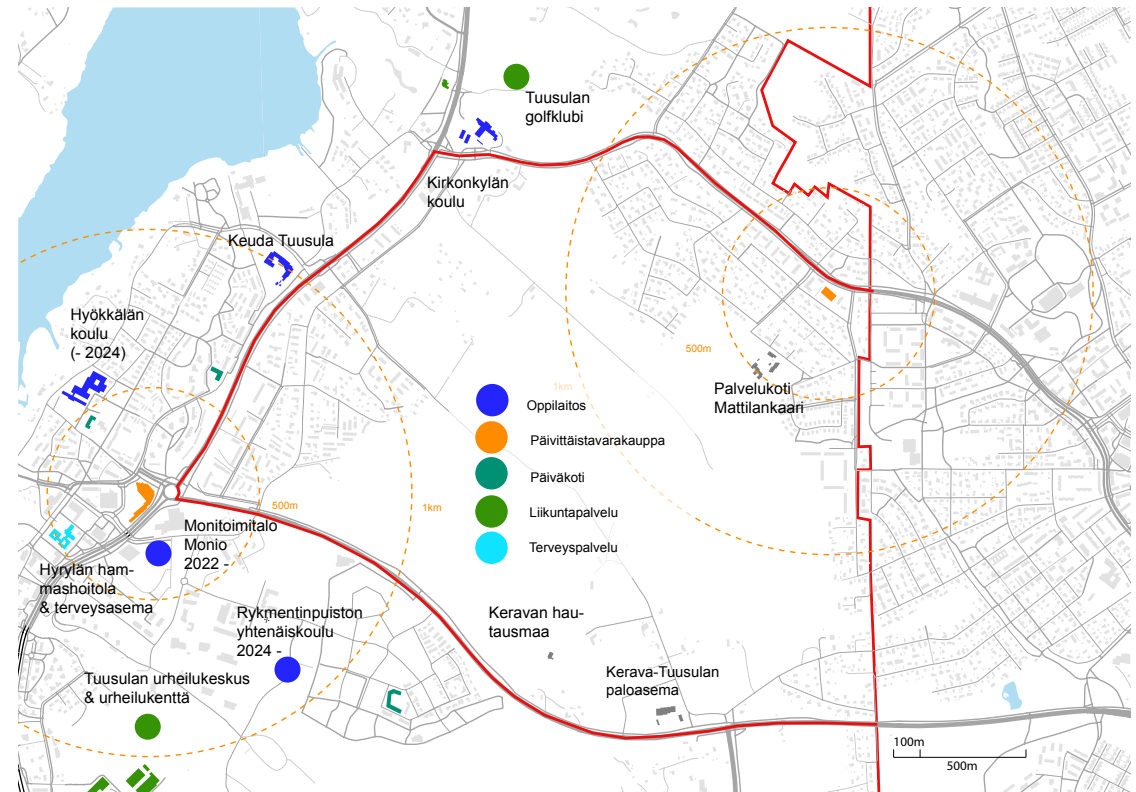
Kuva 37: Alueelle kaavailtu asukasmäärä, (ote kartasta: Tuusulan yleiskaava 2040 selostus, ehdotus II, Tuusulan kunta 2021)



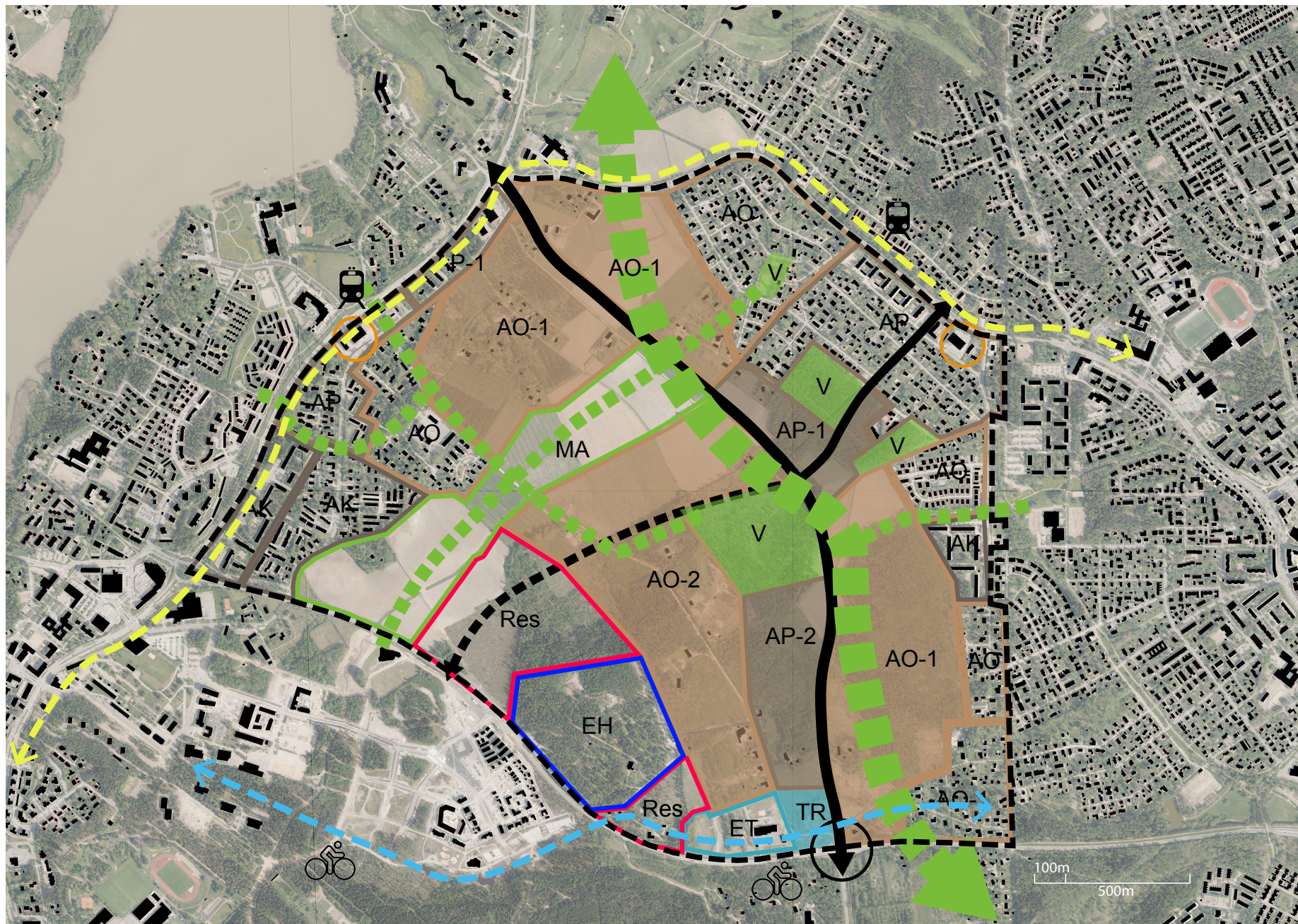
## 2.13 PALVELUVERKKKO

Suunnitelma-alue sijaitsee Hyrylän taajaman sekä Keravan kaupallisten keskusten välissä. Tällä hetkellä alueella sijaitsevat palvelut ovat vähäisiä. Mattilan alueella suunnitelma-alueen eteläreunassa sijaitsee päivittäistavarakauppa. Lisäksi alueella, etenkin Mahlamäen – Kalliopohjan alueella, sijaitsee hajanaisia toimitila- ja pienteollisuuskiinteistöjä. Alueen luoteisreunassa Tuusulantien ja Järvenpääntien risteyksessä sijaitsee Nesteen kylmäasema.

Alueella ei sijaitse kouluja tai päiväkotia. Tuusulan palveluverkkosuunnitelman mukaan tulevaisuudessa alueen lisääntyvä oppilasmäärä sijoitetaan Rykmentinpuiston ja Tuusulan kirkonkylän peruskouluihin. (Tuusulan kunta 2020b)



Kuva 38: Suunnitelma-alueen alueen palveluverkosto, ei mittakaavassa



Kuva 39: Tuusulan yleiskaava 2040 ehdotuksen havainnollistus ilmakuvan päällä, ei mittakaavassa



# 3 YLEISSUUNNITELMA



## 3.1 TUUSULAN HAASTEET JA MAHDOLLISUUDET

Laajan näkemyksen mukaan yhdyskuntarakenteen hajautuminen on negatiivinen ilmiö. Hajanainen rakentaminen lisää yksityisautoilua, vaatii suurempia panostuksia julkiseen infrastruktuuriin ja vie enemmän tilaa luonnon monimuotoisuudelta. Suuri osa Tuusulaa on tämän kehityskulun tulosta ja Tuusulalla on voimakas pientaloidentiteetti. Vuonna 2019 Tuusulan asunnoista vain 29 % oli kerrostaloasuntoja (Tuusulan kunta 2021c). Tuusula tukeutuu ajatukseen itsestään ”kyläkaupunkina”, vaikkei tietenkään käytä itsestään nimitystä kaupunki. Hyrylän kylämäisyys hukkuu kuitenkin yksityisautoistumisen ja hajautuneen yhdyskuntasuunnittelun luomiin lieveilmiöihin.

Keskusta-aluetta ei määritä enää alueen rikasta maatalous- varuskunta- ja teollisuushistoriaa heijastava rakennuskanta, vaan liikenneinfrastruktuuri: liikenneväylät, liikennevihreä, paikoitus ja modernit liikerakennukset. Yksityisautoilulle suunniteltu tila on pirstoutunut autoilun vaatiman tilan vuoksi ja Hyrylä on klasista 60 km/h -ympäristöä, eli ympäristö on väljää, hajautunutta ja muodotonta, kovaa liikkuvia kulkijoita varten muodostettua. (Gehl 2010, 43–44) Lopputuloksena on itseään ruokkiva kierre, jossa hajautunut yhdyskuntarakenne tuottaa epämiellyttävää kävely-ympäristöä, mikä vuorostaan lisää autoilun määrää.

KUUMA-seudun (Hyvinkää, Järvenpää, Kirkkonummi, Kerava, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti) asumiskyselyssä vuonna 2017 omakotitaloasuminen oli KUUMA-seudulla halutuin asumisen muoto (33 %), mutta myös urbaanin asumisen suosion trendi näkyi kyselyvastauksissa. Tuusula liitetään positiivisissa mielikuvissa kylämäisyyteen ja Tuusulan asumistoiveissa korostuu kaupunkipientalomainen asuminen. Vaikka kaupunkipientalon tunnettuus oli kyselyn mukaan vielä vähäistä, erityisesti Tuusulasta, Kervalta ja Järvenpäästä löytyi kiinnostusta kaupunkipientalotyypin kehittämiseen (44 %). (Huttunen 2017) Kyselyn tulokset ovat saman suuntaisia muiden kyselyiden tulosten kanssa, joissa kyllä korostuu ihmisten halukkuus asua omakotitalossa, mutta myös urbaanin elämän, hyvien yhteyksien ja lähipalveluiden arvostus.



Kuva 40: Hyrylä keskustan katukuvaa



Kuva 41: Järvenpääntien ympäristöä jalankulkijan näkökulmasta

## 3.1 TUUSULAN HAASTEET JA MAHDOLLISUUDET

Korona-vuosina Tuusulan hidastunut väestönkasvu on taas voimistunut. Vuonna 2020 Tuusula sai pitkästä ajasta maan sisäistä muuttovoittoa 133 henkeä, mikä on suuri parannus, sillä vuosina 2015–2019 nettomuutto Tuusulaan oli negatiivista. Voimakkaimmin Helsingin kehyskunnista kasvoivat Järvenpää, Sipoo ja Nurmijärvi. (Aro 2021) Koronapandemian vahvistamat ilmiöt saattavat olla osittain väliaikaisia, mutta uskon, että koronaepidemia pikemminkin vahvisti joitain pinnan alla kytteviä trendejä näkyviksi. Osittainen etätyö vaikuttaa jäävän monilla aloilla uudeksi normiksi, joten moni ilmiö saattaa jäädä pysyväksi. Kaupunkien ydinseutujen nouseva asumisen hinta sekä lähiluonnon kasvava arvostus lisännevät suurten kaupunkien ympäristön vetovoimaa myös tulevaisuudessa.

Tässä diplomityössä esitän suunnitelman, joka edustaa kestävästä kehyskunnan asuinaluerakentamista ja on kompromissi monenlaisten keskenään ristiriitaisten tarpeiden välillä. Haluan, että tulevaisuudessa koillis-Hyrylän alue kuroo yhteen hajautunutta yhdyskuntarakennetta, rajaa napakasti rakennetun ja rakentamattoman alueen, mutta vastaa tuusulalaisia asumisen ja elämisen toiveita. Pyrin yhdistämään pientalovaltaisuuden, käveltävyyyden, kylämäisyyden, hyvät yhteydet ja kytkeytymisen olevaan rakennettuun alueeseen.



Kuva 42: Hyrylä keskustan katukuvaa



Kuva 43: Hyryläläistä uudisrakentamista

## 3.2 TIIVIS JA MATALA RAKENTAMINEN

Tiiville ja matalalle rakentamiselle ei ole yksiselitteistä määritelmää. Karkeana mittarina mataluudelle voitaisiin käyttää periaatetta, että rakennusten kerrosluku ei ole yli kolme. Tiivis korttelirakenne voidaan saavuttaa useilla eri talotyypeillä, mutta Suomessa tyypilliset matalat ja tiiviiksi mielletyt talotyyppologiat, yhtiömuotoiset rivi- ja ketjutalot sijoittuvat melko väljästi kaupunkirakenteeseen. Tiiviin kaupunkiympäristön karkeana alarajana aluetehokkuudelle voi pitää arvoa  $ea = 0,25$ , tällöin korttelitehokkuus on noin  $ek = 0,35$  ja tonttitehokkuus  $et = 0,45$ . Tämä tarkoittaisi vastaavasti noin 60/ha asukastiheyttä. (Lahti 2002, 108–109)

Perinteinen suomalainen pientalorakentaminen oli luonteeltaan varsin tiivistä ja matalaa. Vaikka isojako hajautti useimmat keskiaikaiset kylät, säilyi suomalainen talonpoikainen pihapiiri luonteeltaan tiiviinä viime vuosisadalle asti. Pihapiirit muodostivat suojaisan kokonaisuuden, jossa asuin- ja talousrakennukset, sekä aidat toimivat kokoavina ja erottavina tilallisina elementteinä. Idässä pihapiiri oli hajanaisempi, lännessä sulkeutuneempi, mutta yhtä lailla sekä idässä, että lännessä maatalouden ripeä muutos 1900-luvulta alkaen on poistanut maisemaa jäsentävät aidat, sekä valtavan määrän maaseudun pienipiirteisiä talousrakennuksia mullistaen suomalaisen ennen ihmisen mittakaavan mukaisen maalaismiljöön. (Lounatvuori & Putkonen 2001, 24–32)

Paras esimerkki suomalaisesta perinteikkäästä tiiviistä ja matalasta rakentamisesta on kuitenkin suomalainen puukaupunki, josta on säilynyt useita eheitä esimerkkejä näihin päiviin saakka. Keskiajalla tiiveys ja mataluus syntyi luonnollisesti rakennustekniikoiden, materiaalien ja liikkumismuotojen rajallisuuden vuoksi, Suomessa rakennettiin lähes yksin omaa puusta näihin päiviin asti ja kävely oli vallitseva liikkumisen tapa. (Lahti 2002, 8–12) Myöhempi pohjoismainen kaavoitettu puukaupunkiperinne rakentui tiukkaan ruutukaavaan, jossa useimmin yksikerroksiset puurakennukset sijoitettiin tontin reunoille ja umpikorttelin rajaus viimeisteltiin puuaidoin. Paloturvallisuuden edistämisen vuoksi kaupunkirakennetta väljennettiin pikkuhiljaa leventämällä katuja ja rajoittamalla rakennusten korkeutta. (Lahti 2002, 19–25)

## 3.2 TIIVIS JA MATALA RAKENTAMINEN

Modernina aikana suomalainen kaupunkisuunnittelu on lipunut perinteisestä puukaupunkiperinteestä väljempään yhdyskuntarakenteeseen, missä korkeampi tehokkuus saavutetaan lisäämällä kerroslukua. Vastaavasti tyyppillinen pientalo on siirtynyt tontin keskelle ja tonttitehokkuus on madaltunut. Suomessa vakiintuneen taloyhtiöjärjestelmän vuoksi omatonttinen tiivis ja matala kaupunkiympäristö, kuten kaupunkipientalot, ovat harvinaisia. Tuntematonta tiivis ja matala rakentaminen ei kuitenkaan ole nyky-suomalaiselle kaavoittajalle, vaan tiiviitä ja matalia asuinalueita on toteutettu 2000-luvulla lukuisiin suomalaisiin kaupunkeihin esimerkiksi Moderni puutalo -hankkeen puitteissa.

Tietoisesti suunnitellun tiivisatalan rakentamisen lisäksi Suomeen on muodostumassa orgaanisesti kehittyvä tiiviin ja matalan yhdyskuntarakenteen tyyppi. Suurilla kaupunkiseuduilla olevia väljästi rakennettuja pientaloalueita täydennysrakennetaan suurella innolla. Vanhat noppatalot korvautuvat paritaloilla, rivitaloilla ja erillistalorykelmillä. Vaikka tämä kehitys on monella tapaa toivotavaa, yhdyskuntarakenne eheytyy ja alueen väestöpohja kasvaa ja monipuolistuu, on talojen suunnittelu usein nähdäkseni heikkoa. Asuntojen yksityisyys tai piha-alueiden käytettävyys ei toteudu, kun uusi runsaampi rakentaminen työnnetään olevaa rakentamistapaa mukailen tontin keskelle.



Kuva 44: Kaupunkipientalomaista rivitalorakentamista Hyrylän Rykmentinpuistossa



Kuva 45: Tiivistä ja matalaa rakentamista Hyrylän rykmentinpuistossa

## 3.2.1 TOWNHOUSE

”Townhouseella” eli kaupunkipientalolla tarkoitetaan talotyyppiä, jossa asunnot rajautuvat toisiinsa sivuseinistä. Tyypillisesti käynti asuntoon on suoraan kadulta tai tilallisesti lyhyen välivyöhykkeen kautta. Kansainvälisesti townhouse on yleensä omatonttinen, mikä mahdollistaa taloyksiköiden suuremman variaation, mutta mikään ei estä toteuttamasta townhouse-talotyyppiä yhtiömuotoisestikaan. Townhouse ei yleensä sisällä päällekkäisiä asuntoja, vaan kyse on juuri talotyypistä, minkä suomalainen lainsäädäntö asettaa omakotitalon ja kerrostalon väliin. (Huttunen 2015, 20–21)

Tuusulassa kaupunkipientaloja eli ”townhouseja” on toteutettu jo Rykmentinpuiston alueella, missä järjestettiin vuoden 2020 Asuntomessut. Tähän mennessä kaupunkipientaloja on rakennettu muutaman korttelin verran. Rykmentinpuiston kaupunkipientalot ovat kivirakenteisia, rakennusten ulkonäkö on tilaajaperheiden mieleisempään määrittelemä ja asunnoista astutaan suoraan kadulle. Kerrosmäärä vaihtelee yhden ja kolmen välillä. Asuntomessujen pilottikohteen jälkeen on jo käynnistynyt uusia kaupunkipientalohankkeita ja kaupunkipientalokonsepti on osoittautunut Tuusulassa houkuttelevaksi sekä asukkaille, rakennuttajille että kaupungille. (Rykmentinpuisto 2021)



Kuva 46: Hyrylän Rykmentinpuiston townhouse-asuntoja



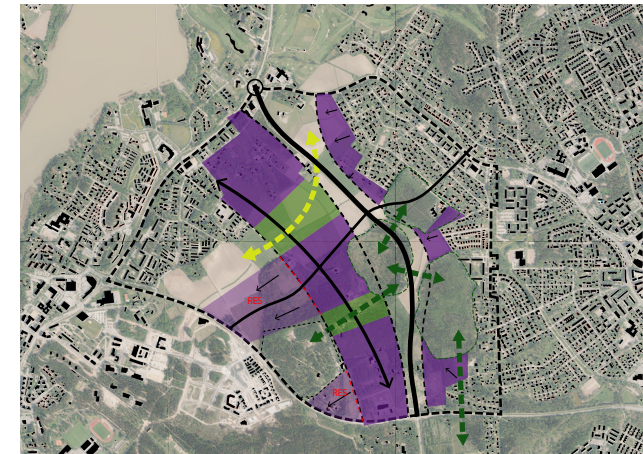
Kuva 47: Town-house asuntajen suojatut takapihat

### 3.3 KONSEPTIVAIHTOEHDOT

Aloitin suunnitelman luonnostelun hahmottelemalla kaksi konseptivaihtoehtoa. Ensimmäisessä vaihtoehdossa uusi rakentaminen ohjataan pääasiassa Koillis-Hyrylän suunnittelualueen läpi kulkevalle kehälle. Näin pyrin luomaan selkeästi rajatun rakentamisen alueen ja ylläpitämään tasapuolisen saavutettavuuden joka puolelta kehää Hyrylän keskustan suuntaan. Tulevaisuudessa reservialueita voidaan täydentää kehältä kohti Hyrylän ydintä. Toinen vaihtoehto taas perustuu konseptiin, jossa toisin kuin yleensä alueita suunnitella, sen sijaan, että suunnitellaan rakentamisen alueet, leikataankin säästettävät alueet yhtenäisiksi rakentamattomiksi alueiksi. Näin muodostuu mielenkiintoinen verkostomainen rakenne ja pystytään säästämään yhtenäisiä viher- ja peltomaisema-alueita.

Päädyn jatkamaan suunnitelmaa vaihtoehdon kaksi pohjalta. Verrattuna ensimmäiseen vaihtoehtoon koin, että eheän rakentamisen pystyy kohdentamaan paremmin rakennettavuudeltaan, sekä maanomistukseltaan suotuisammille alueille. Tulin myös siihen lopputulokseen, että verkkomainen rakenne on tehokkaampi tapa mahdollistaa haluttu määrä rakentamista alueelle. Samoin Keravan ja Hyrylän taajamien sitominen yhteen tapahtuu tässä konseptissa kokonaisvaltaisemmalla tavalla ja alueelle syntyy mielenkiintoista rakennettua ja rakentamattoman alueen vuoropuhelua.

Toisen vaihtoehdon heikkoja puolia verrattuna kehämäiseen rakentamiseen on, että Tuusulan itäväylän linjaus ei istu hahmotelmaan yhtä luontevasti, vaan meluntorjunnan eteen on nähtävä enemmän vaivaa. Samoin rakenne täydentyy vasta, kun myös reservialueiden rakentaminen tulevaisuudessa tulee ajankohtaiseksi.



Kuva 48. Konseptivaihtoehto 1 "Kehä"



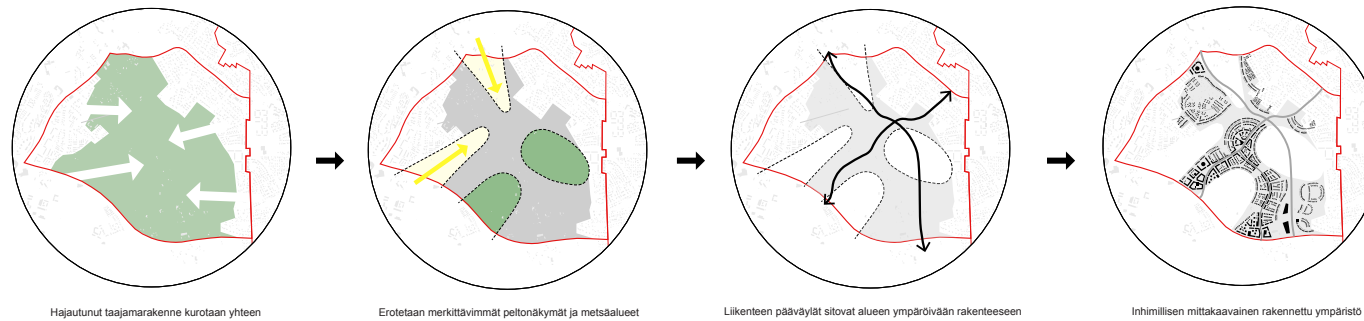
Kuva 49. Konseptivaihtoehto 2 "Verkko"



Kuva 50. Alueen asemapiirustus, 1:15 000



## 3.4 SUUNNITTELUPERIAATTEET



Kuva 51. Maankäytön muodostuminen

Lähdin kehittämään yleissuunnitelmaa verkkomaisen konseptin pohjalta. Rakentamisen muodon ja suhteen ympäristöön määräävät olevat viheralueet sekä avonaiset maisemat. Yhtenäisiä taajamametsiä säästetään Kannistonmäen alueella sekä Keravan hautausmaan ympäristössä. Nämä alueet ovat merkittäviä virkistysalueita sekä kytkeytyvät alueelliseen viherverkostoon. Tavoite on kuroa alueen hajautunut taajamarakenne taas yhteen ja tarjota alueen läpi hyvät pyöräily- ja jalankulkuyhteydet. Tiukalla rakentamisen rajaamisella voidaan säilyttää yhtenäisiä virkistys- ja maisema-alueita samalla yhdistäen alueen puolet toisiinsa. Alueen identiteetille tärkeä peltoaukea säästetään osittain ja rakentamisen massaa erottaa luonteeltaan avoin keskuspuisto. Rakennettava alue hyödynnetään tehokkaasti, mutta rakentaminen on enimmäkseen matalaa. Rakennetun alueen tiivistäminen paitsi säästää tilaa, myös keskittää sosiaalisen toiminnan kapeammalle kaistaleelle. Näin etäisyydet alueen sisällä pienenevät ja kokemisen määrä alueella kasvaa. (Gehl 2010, 231–233) Alueen läpi kulkevat pääväylät re-

unustetaan urbaanilla tavalla pienkerrostaloilla, ja alueen keskelle, uudelle Peltokylän asuinalueelle, muodostetaan alueellinen keskus keskustoreineen. Kerrostalorakentamista alueelle tuodaan alueen pohjoisosaan, Järvenpääntien risteykseen maamerkkirakentamiseksi, sekä yleiskaavan ns. reservialueille, eli vuoden 2040 jälkeen rakentuville alueille.

Alueen rakentaminen aloitetaan ensimmäisessä vaiheessa Savirien ja Mattilan alueiden täydennysrakentamisella, sekä Mäyrämäen alueen rakentamisella. Alueiden kantava ajatus on rakennetun ympäristön napakka rajaaminen muurimaisilla townhouse- tai kytettyjen pientalojen rivillä. Sisemmällä aluetta vanha olemassa oleva rakentaminen kytkettäisiin uuteen osaan väljemmällä ja perinteisemmällä rakentamisen tyypillä. Näin syntyy mielenkiintoinen vyöhykemäinen tilallinen kokemussarja. Keravan rajalla sijaitseva Mäyrämäki rakennetaan väljemmällä tavalla, jotta alueen viheryhteyksiä kyetään säilyttämään.

## 3.4 SUUNNITTELUPERIAATTEET

Peltokylän alueesta muodostuu koillis-Hyrylän uusi keskus. Alueen ensimmäisessä rakennusvaiheessa uusia asukkaita alueelle tulisi noin 1 200 asukasta ja lisäksi alueelle sijoittuisi lähipalveluita, kuten päivittäistavara-kauppa ja päiväkotit. Kylämäinen miljöö saavutetaan matalalla, mutta urbaanilla rakentamisella. Alueelle sijoittuu pienkerrostaloja, townhouseja, kytettyjä pientaloja, sekä paritaloja. Alueen keskellä on intiimi torialue, jonne alueen liiketoiminta sekä mahdollisuus rakentaa liiketilaa kivijalkaan keskitetään. Aluetta ympäröivät laajat ja yhtenäiset viheralueet, mutta myös alueen sisällä säilytetään puistotaskuja. Peltokylä on liikenteellinen keskus ja sieltä on lyhyet ja suorat yhteydet niin Hyrylän keskustan kuin Keravan suuntiin. Tulevaisuudessa Peltokylää laajennetaan kohti Rykmentinpuistoa ja Hyrylän keskustaa ja kerroskorkeus kasvaisi.

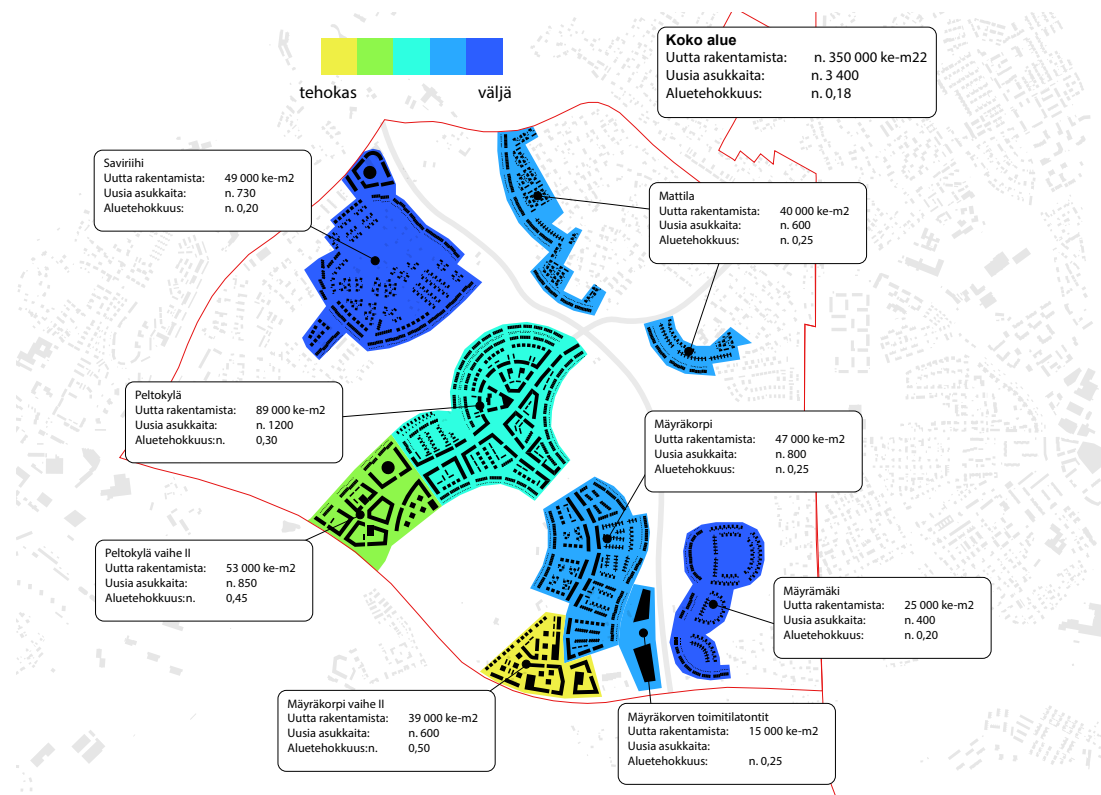
Mäyräkorven asuinalue ryhmittyy alueen läpäisevän pääväylän ympärille. Urbaani tila saavutetaan pääväylää ympäröivillä pienkerrostaloilla. Alueen ulkoreunoilla rakentamista rajaavat townhouse-rivistöt, jotka avautuvat joko luontoon tai kääntävät selkänsä melulle. Väliin muodostuu rauhallisia suurkortteleita, jotka sisältävät väljempää maksimissaan kaksikerroksista rakentamista. Kulloontien ja Tuusulan itäväylän risteykseen olisi mahdollista sijoittaa muutama toimitilarakennus. Myöhemmin tulevaisuudessa rakennettavilla aleilla kerroskorkeus kasvaisi ja Mäyräkorven lounaisnurkkaan rakennettaisiin kerrostalovaltainen suurkorttelikokonaisuus.

Alueiden arkkitehtoninen ilme on vaihteleva. Kaupunkitila on pyritty rajaamaan ja ympäristöstä tekemään ihmisen mittakaavainen ja vaihteleva. Jotta ympäristö houkuttelisi kävelemään, täytyy paitsi kävelyreitistön olla kunnossa, myös kävely-ympäristön miellyttävää. Elämyksellinen tila houkuttelee kävelemään ja saa kävelymatkan tuntumaan lyhyeltä. Yksitoikkoinen tai liian avara urbaani ympäristö voi vähentää miellyttävän kävelymatkan pituutta jopa satoja metrejä. (Gehl 2010, 119-134)

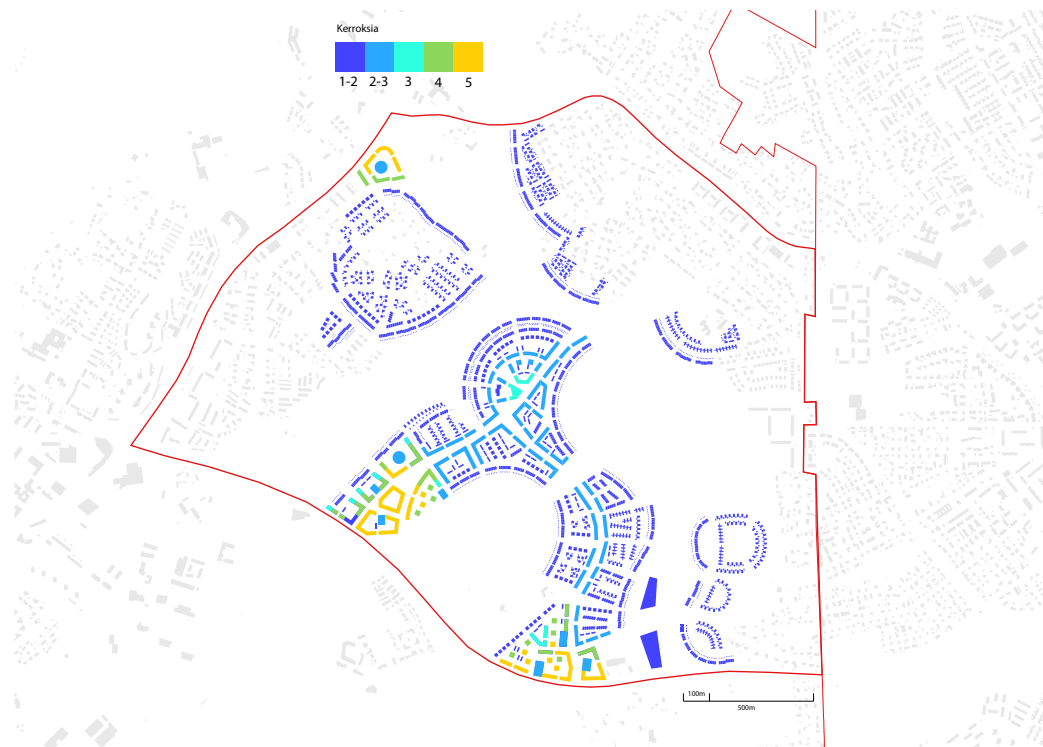
## 3.5 RAKENTAMISEN MÄÄRÄ

Erilaisia tehokkuuslukuja testailtuani päädyin esittämään uutta rakentamista varsinaiselle suunnitelma-alueelle, eli rakennusvaiheille 1 ja 2, kokonaisuudessaan noin 250 000 ke-m<sup>2</sup> verran, mikä tarkoittaisi noin 3 700 uutta asukasta, mikäli keskimääräinen asumisväljyys on noin 50 m<sup>2</sup> per asukas. Kokonaisuudessaan alueen rakentamisen tehokkuudeksi ei tulisi tällöin noin 0,20. Lisäksi olen luonnostellut vuoden 2040 rakennettavaksi suunnitelluille reservialueille tehokkaampaa kerrostalovaltaista rakentamista, aluetehokkuudella 0,45–0,50 noin 100 000 ke-m<sup>2</sup> ja 1450 asukkaan verran.

Uusien alueiden aluetehokkuus vaihtelee niin, että se kasvaa etelää kohti mentäessä tulevaisuuden tarpeisiin varautumiseksi. Olen perustanut ns. reservialueiden suunnittelun olettamukseen, että tulevaisuudessa joukkoliikenneyhteys Hyrylän keskustan, Rykmentipuiston ja Keravan välillä vahvistuu. Nämä alueet sijaitsevat alle kilometrin säteellä tuosta mahdollisesta joukkoliikennelinjasta. Saviriihen ja Mäyrämäen alueet rakennettaisiin väljemmin olevan miljöön, luonnon monimuotoisuusalueiden sekä viheryhteyksien säästämiseksi. Alueen ydinosat, eli Mäyräkorven ja Peltokylän alueet, sekä Mattilan laajennus toteutetaan tiivistä ja matalasti, eli aluetehokkuus olisi alueilla noin 0,25 – 0,30. Kerroslukumäärä näillä alueilla olisi yhdestä kolmeen, kun reservialueilla kerrosmäärä olisi jopa viisi.



Kuva 52. Rakentamisen määrä, ei mittakaavassa

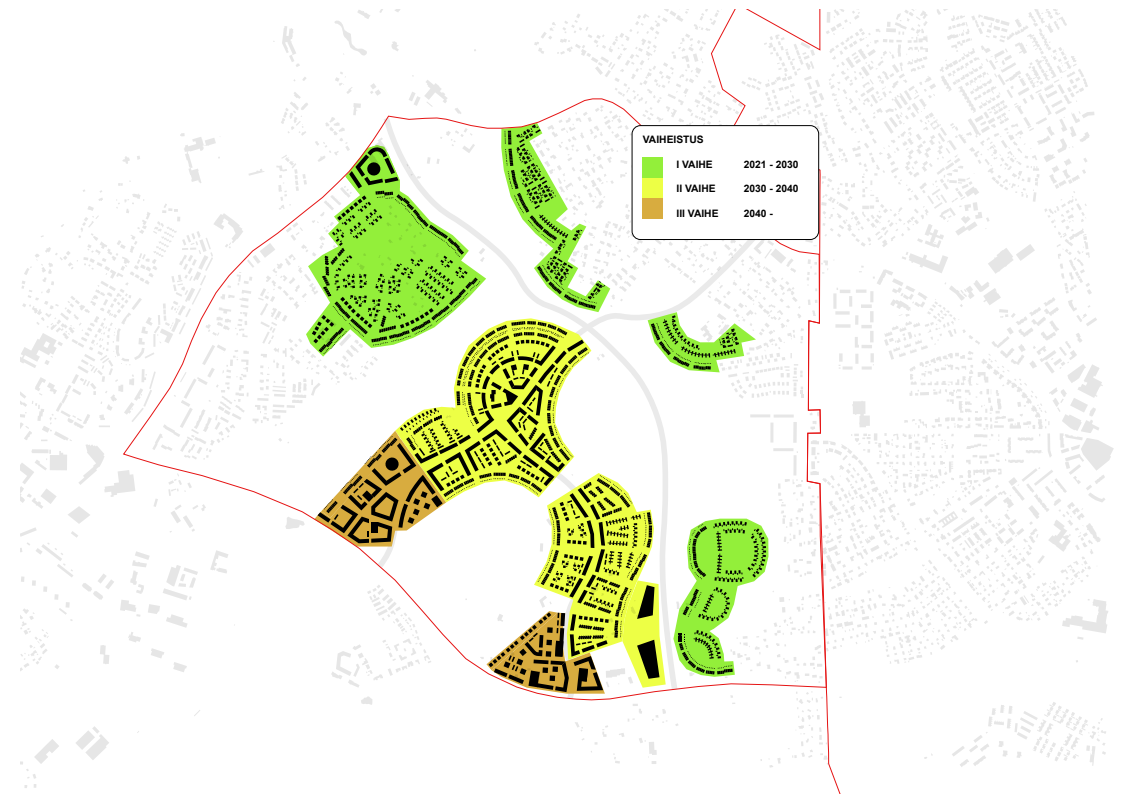


Kuva 53. Kerroskorkeudet suunnitelma-alueella, ei mittakaavassa

## 3.6 VAIHEISTUS

Alueen rakentaminen vaiheistetaan niin, että asemakaavoitus, sekä rakentaminen alkavat idästä ja pohjoisesta ja rakentaminen etenee vaiheittain kohti yleiskaavaehdotuksen reservialueita. Ensimmäisessä 2021–2030 toteuttavassa vaiheessa rakentuvat Mattilan, Saviriihen ja Mäyrämäen alueet, toisessa 2030–2040 toteuttavassa vaiheessa rakentuvat alueen ydinosat, Mäyräkorven ja Peltokylän alueet. Yleiskaavaehdotuksessa reservialueiksi nimetyt alueet, eli Mäyräkorven ja Peltokylän kerrostalovaltaiset alueet toteutetaan edellä mainittujen alueiden jälkeen 2040-luvulta alkaen.

Rakentaminen etenee matalammasta rakentamisesta korkeampaan ja tehokkaampaan, koska suunnitelma varautuu tulevaisuuden muutoksiin maankäytön tarpeessa. Tehostuva joukkoliikenne ja kasvava väestö puoltanevat vielä tiivistä ja matalaa tehokkaampaa rakentamista 2040-luvulta eteenpäin.



Kuva 54. Rakentamisen vaiheistus, ei mittakaavassa

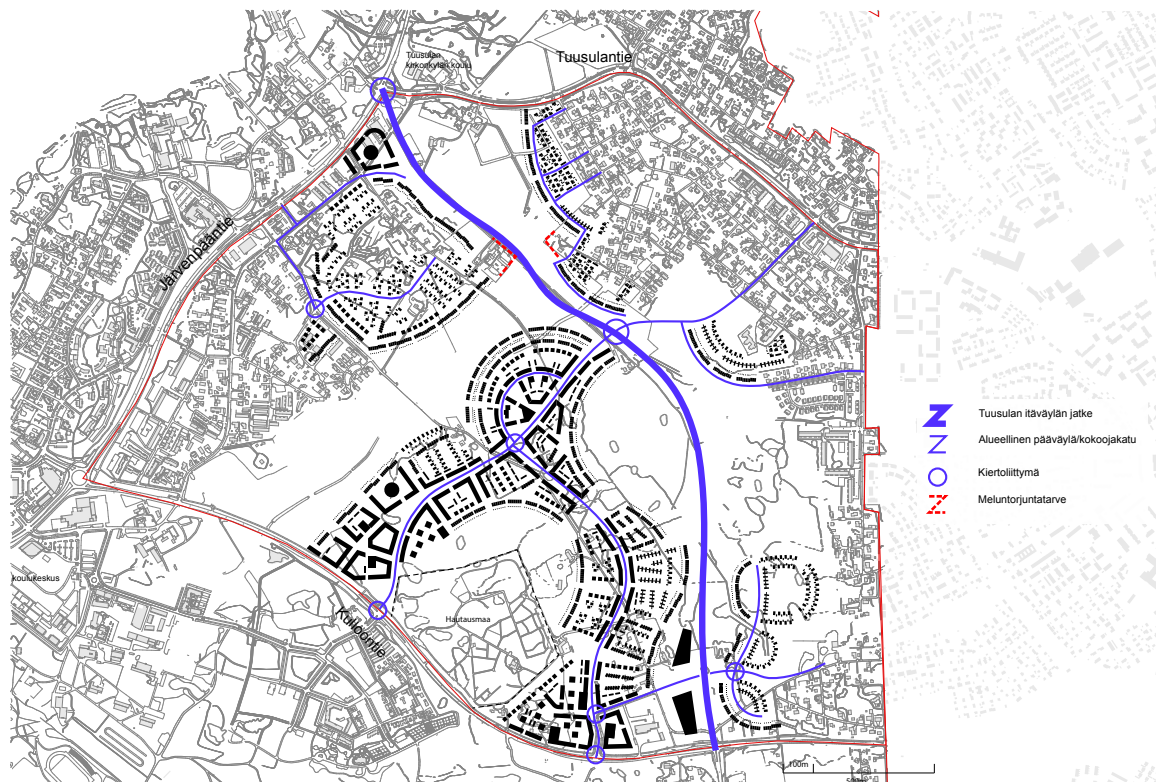
## 3.7 HENKILÖAUTOLIIKENNE

Tuusulan itäväylän jatkeen linjaus suunnitelma-alueen läpi noudattelee aikaisempien suunnitelmien reittiä. Itäväylän sijoittumista alueen pohjoisosaan Saksan tilan alueelle on kuitenkin hienosäädetty maisemallisten vahinkojen minimoimiseksi. Itäväylä toteutetaan 1+1-kaistaisena niin, että väylä yhdistyy suunnitelma-alueen katuverkkoon Mattilan alueelle sijoittuvan kiertoliittymän kautta. Rakentaminen vedetään pääasiallisesti ulospäin tielinjauksesta, osittain, jotta alueen avoimia maisema-alueita säilyisi ja osittain, jotta rakenteellisen meluntorjunnan tarve vähenisi. Melu-aitoja sijoitettaisiin vain muutamaa kriittiseen kohtaan ja tien nopeusrajoitus säädetään melutasojen kannalta sopivaksi.

Suunnitelma-alueen läpi kulkevan yhdyntien sijoitus noudattaa myös pääpiirteittäin olevien kaavojen reittiä. Tie yhdistyy olevaan Rykmentinpuiston risteykseen ja kulkee rakennettavien alueiden läpi yhdistyen Mattilan Suopurontiehen. Mäyräkorven uuden asuinalueen läpäisevä pääväylä yhdistyy Kulloontien Palokulmankujan liittymään sekä yhtyy kiertoliittymän kautta yhdyntiehen Peltokylän keskuksessa.

Koillis-Hyrylän tieverkko on kompromissiratkaisu sujuvan autoilun sekä vastakkaisten tarpeiden välillä. Itäväylä on irrotettu omaksi erilliseksi yhteydekseen, jotta liikennettä saadaan ohjattu Hyrylän keskustan ohi ja keskustan kehittäminen urbaanimmaksi onnistuisi paremmin. Toisaalta olen yrittänyt estää liiallista läpiajoliikennettä ja autoiludominanssia uuden alueen sisällä panostamalla aluetehokkuuteen, käveltävyyteen ja pyöräiltävyyteen, sekä välttämällä liian suoraa autotielinjauksia. Alueen rakeisuus on suunniteltu niin, että sisällä asuinalueella tiealue on rajattu, eikä autoilua varten väljäksi muodostettu. Asuinkorttelikonaisuuksien sisällä voidaan käyttää pihakaturatkaisua. Tiealueiden pintamateriaalivalinnoilla rauhoitetaan risteys- ja torialueita kävelijäystävällisemmiksi.

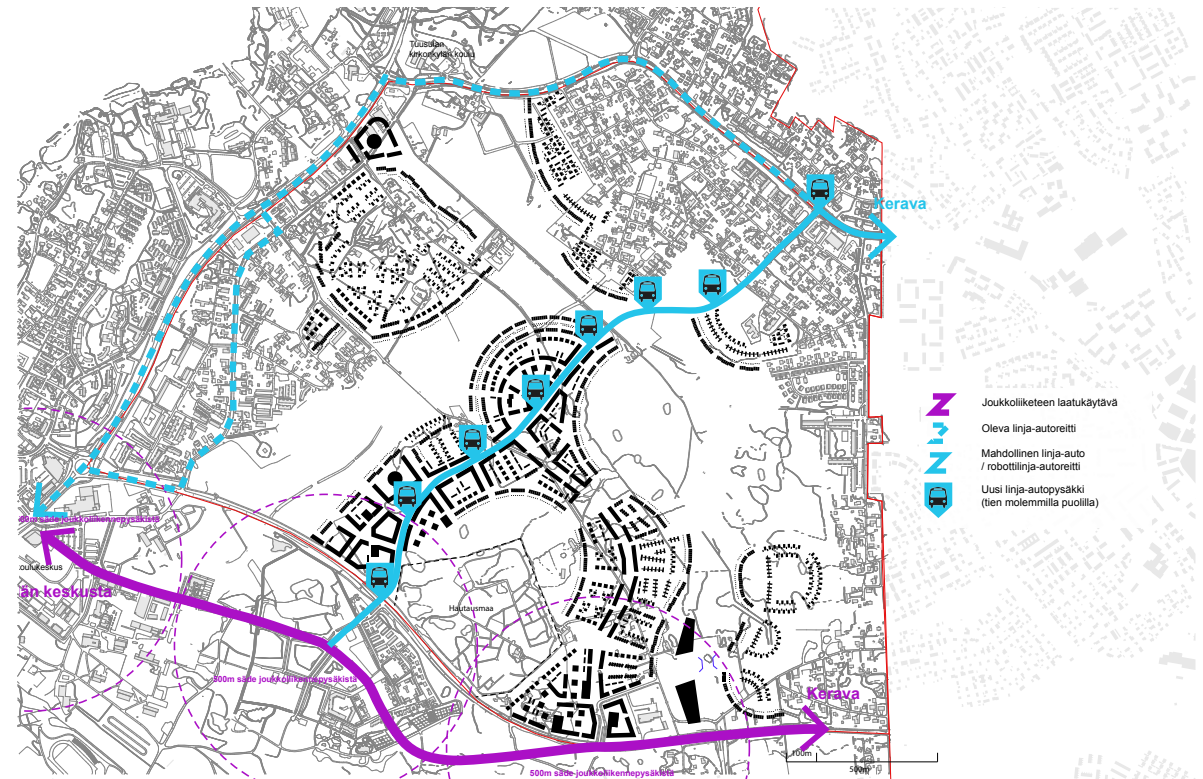
Alueen paikoitus on esitetty pääasiassa pintapysäköintinä tonteilla autotalleissa, autokatoksissa tai avopysäköintinä. Kolmannen rakennusvaiheen ja Järvenpääntien risteysalueen kerrostalorakentamisen paikoitus sijoitetaan keskitettyihin pysäköintitaloihin. Kadunvarsipysäköintiä käytetään alueella täydentävänä paikoituksena.



Kuva 55. Henkilöautoyhteydet, ei mittakaavassa

## 3.8 JOUKKOLIIKENNE

Alueen joukkoliikennesuunnitelma perustuu olettamukselle, että tulevaisuudessa kehitetään etenkin alueen eteläpuolitse kulkevan joukkoliikenteen laatukäytävän reittiä. Tämän alueen tuntumaan olen suunnitellut tehokkaampaa rakentamista mahdollisten tulevien joukkoliikennepysäkkien yhteyteen. Sekundaarinen uusi joukkoliikenneyhteys kulkee alueen läpi lounais-koillissuuntaisesti joko Rykmentipuiston läpi tai suoraan Hyrylän keskustasta Kulloon-tietä pitkin. Linjan liikennöinti voitaisiin hoitaa tulevaisuudessa kevyemmällä ja tiheämmällä yhteydellä liikennöivällä bussiyhteydellä, esimerkiksi robottibusseilla. Tällöin liittymätarve Itäväylän jatkeen Mattilan liittymässä olisi vähäisempi ja robottibussi voisi käyttää samaa alikulkua kevyen liikenteen kanssa. Olen kuitenkin esittänyt suunnitelmassani liittymän sellaisena, että se palvelee myös normaalia linja-autoyhteyttä.



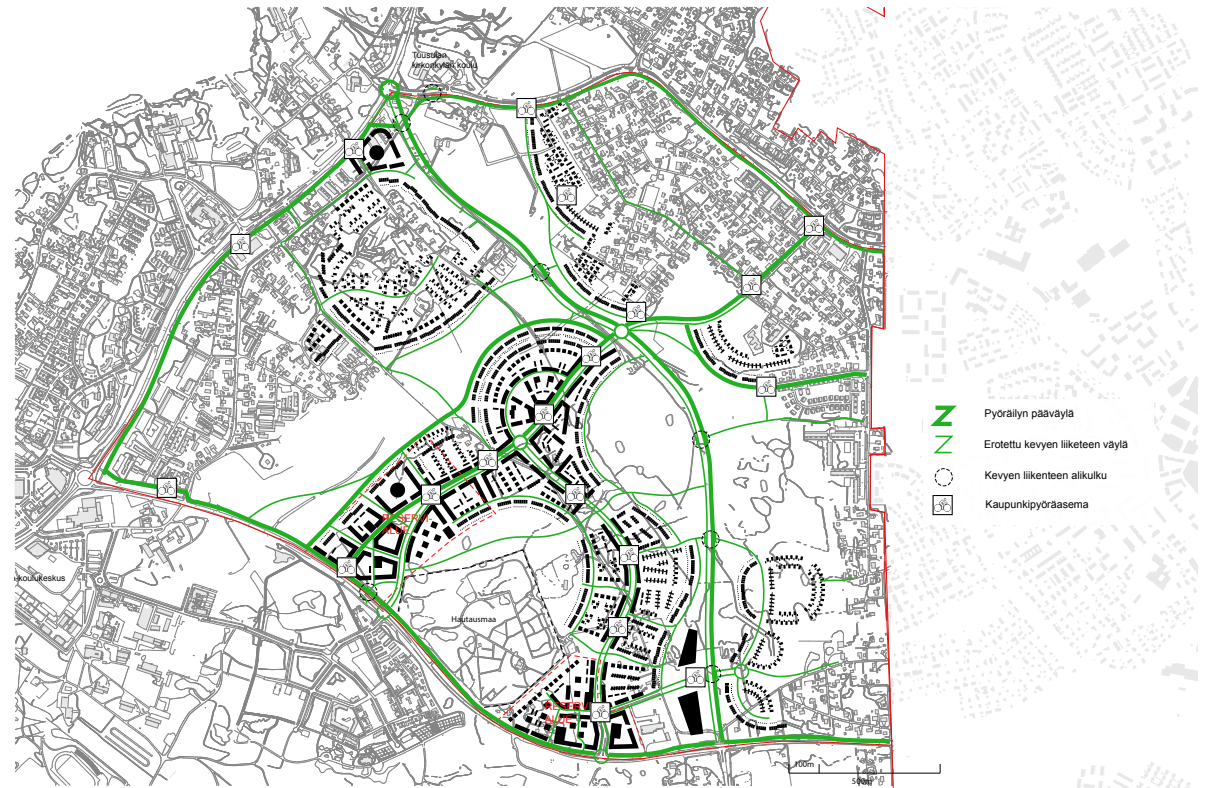
Kuva 56. Joukkoliikenneyhteydet, ei mittakaavassa

## 3.9 KÄVELY, PYÖRÄILY

Nykyisellään suunnitelma-alueen sisäiset kävely-yhteydet ovat heikot. Aluetta rajaavien Tuusulantien ja Kulloontien rinnalla kulkevat kevyen liikenteen väylät, mutta alueen sisällä kävelyverkosto on puutteellinen. Alueen pääväylien yhteyteen on ehdotettu kevyen liikenteen väyliä. Tuusulan itäväylän jatkeen kevyt liikenne alittaisi aina alikulun kautta. Olen kiinnittänyt erityistä huomiota turvallisten ja suorien koulureittien muodostamiseen niin alueelta pohjoiseen Kirkonkylän koululle kuin tulevalle Rykmentinpuiston yhtenäiskoululle. Tuusulan ruotsinkielinen opetus tapahtuu tulevaisuudessa Kirkonkylän koulussa, joten myös alueen lävitse tulee suuntautumaan jonkun verran koulumatkaliikkumista.

Pyöräilyn pääreiteille toteutetaan kävelystä erotettu pyöräkaista. Pääreitit on pyritty vetämään niin, että suunnitelma-alueen maastonmuodot huomioiden linjat alueen läpi ja alueen ympäri olisivat mahdollisimman suoria ja erillään risteyksistä, minkä vuoksi päädyin kiertämään Kannistonmäen. Keravan puolella alueen halkaiseva pääreitti haarautuu kahteen suuntaan, Mattilan läpi Suopurontielle, sekä eteläisempää reittiä Jukolansuoralle. Jukolansuoran reitin jatkosuunnittelu vaatii yhteistyötä Keravan kaupungin kanssa, koska tällä hetkellä reitti ei yhdisty luontevasti Keravan katuverkkoon.

Pyöräilyn pääreittien yhteyteen on esitetty kaupunkipyöräasemien verkosto. Mikäli Tuusulan kunta päättää tulevaisuudessa panostaa lisää pyöräilyyn ja ottaa käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmän, on tämä skenaario hyvä ottaa huomioon alueen liikennesuunnittelussa jo alusta alkaen. Alueen yhdyskuntarakenne tukee kaupunkipyöräjärjestelmää, koska alueen sisällä matkat pääväylille ja esitetyille kaupunkipyöräasemille ovat lyhyet.



Kuva 57. Jalankulun ja pyöräily yhteydet, ei mittakaavassa



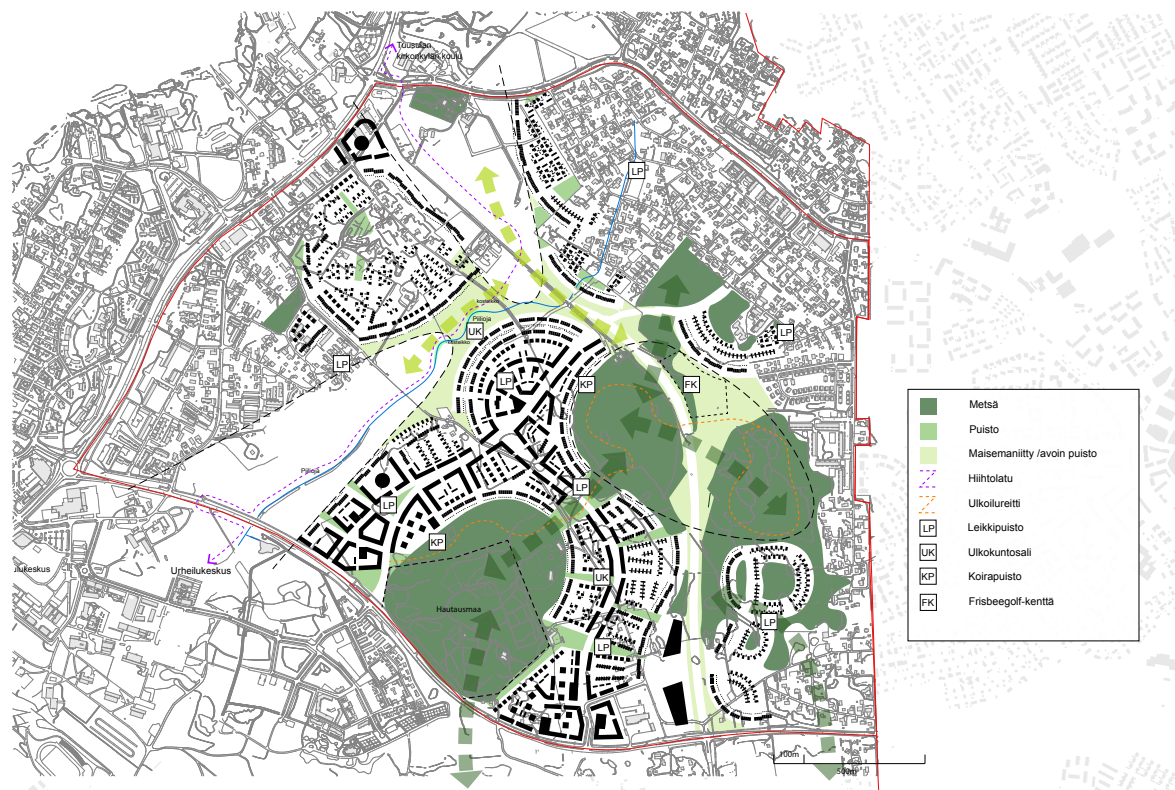
## 3.10 VIHERALUEET

Yksi suunnitelman kantavia ajatuksia on yhtenäisten ja laajojen viheralueiden säilyttäminen, sekä rakennettujen alueiden sijoittaminen nykyisten avoimien näkymien mukaan. Viheralueiden verkoston luomisessa on hyödynnetty erilaisia viheryhteyksien suunnitteluperiaatteita, kuten viherkäytäviä, viheralueiden koon vaihtelua ja ekologisten ympäristöjen monimuotoisuuden säilyttämistä (Ojala 2000, 75–75). Rakentamisen keskelle jäävät nykyisellään avoimet peltomaiset on osoitettu biodiversiteetiltään monimuotoisemmiksi maisemaniittyalueiksi.

Suunnitelma-alueen keskellä virtaava Piilioja on nostettu alueen keskeisen avoimen puistoalueen pääosaan ja se padotaan pienten lampien sarjaksi. Lampien ympärille muodostetaan tulevaisuuden lisärakentamisen aiheuttamien hulevesien hallitsemiseksi laajoja kosteikkoalueita, jotka muodostavat omaleimaisen luontaisen kosteikkopuiston.

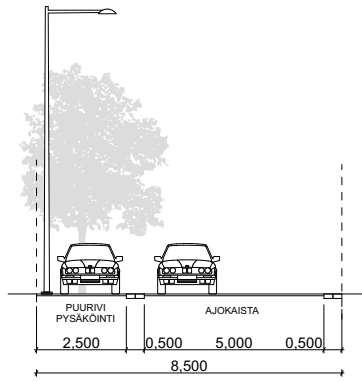
Alueen läpi viheryhteyksiä pitkin luodaan uusia virkistysreittejä Rykmentipuiston ulkoiluverkostoon sekä Tuusulan urheilukeskukseen yhdistyvä kuntopolku. Tuusulan urheilukeskukselta Kirkonkylän koululle vievä hiihtolatu linjataan uudelleen sen pohjoisosassa, muuten se jää kulkemaan jotakuinkin entiselle paikalleen peltoreitille.

Asuksen lomaan sijoittuvia korttelipuistoja aktivoidaan tuomalla niihin tarpeen mukaan leikkipuistoja sekä ulkokuntosaleja. Mattilan asuinalueen edustan pelto- ja metsäalueelle voitaisiin sijoittaa jopa 10 hehtaarin laajuinen frisbeegolfrata. Tällöin rata olisi mahdollista mitoittaa jopa kilparadan vaatimusten mukaan. (DiscGolf-Park 2021). Olen esittänyt alueelle myös uutta koirapuistoa.

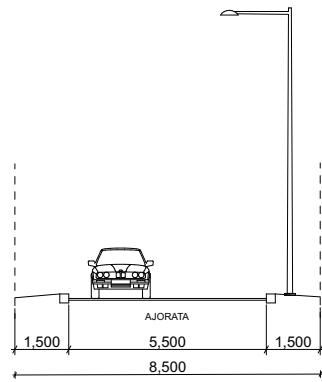


Kuva 58. Viheralueet ja viherreitit, ei mittakaavassa

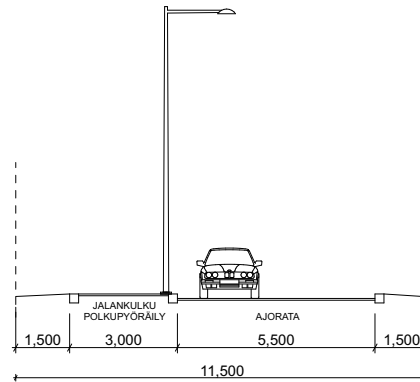
# KATULEIKKAUKSET



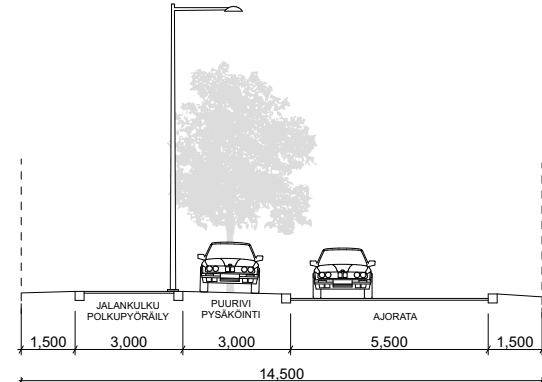
PIHAKATU



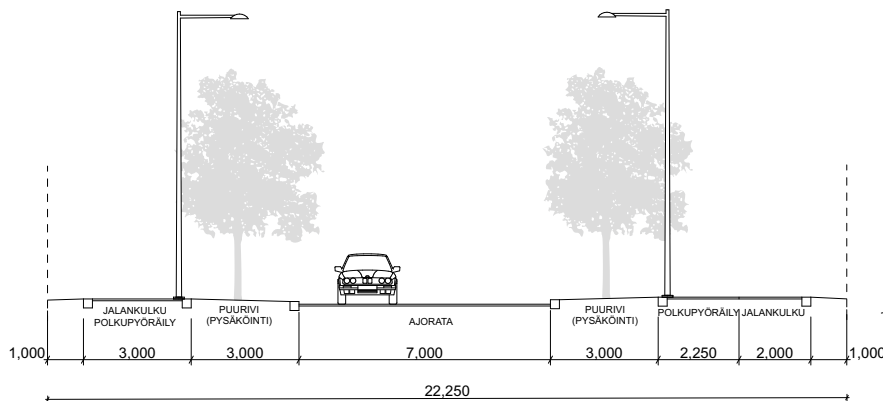
TONTTIKATU 3



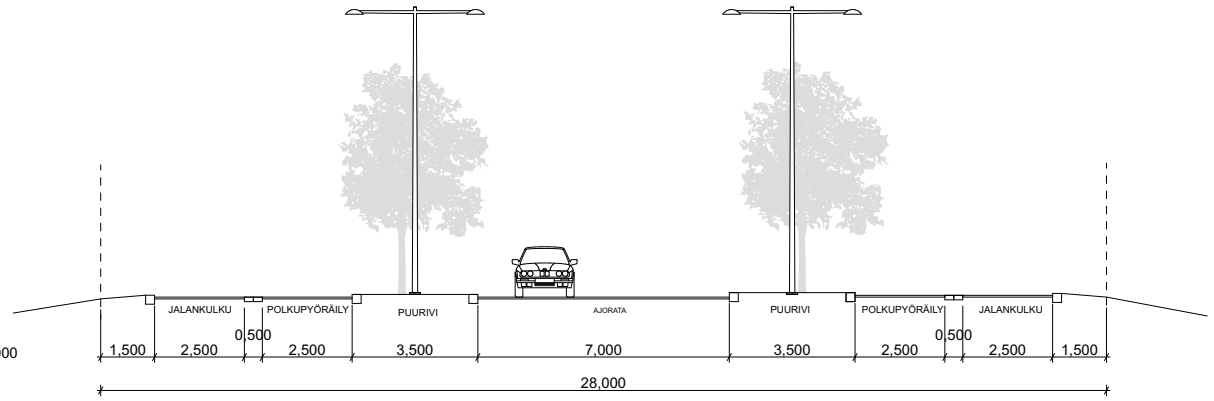
TONTTIKATU 2



TONTTIKATU 1



ALUEELLINEN  
PÄÄVÄYLÄ /  
KOKOOJAKATU



ITÄVÄYLÄ  
1+1 KAISTAA

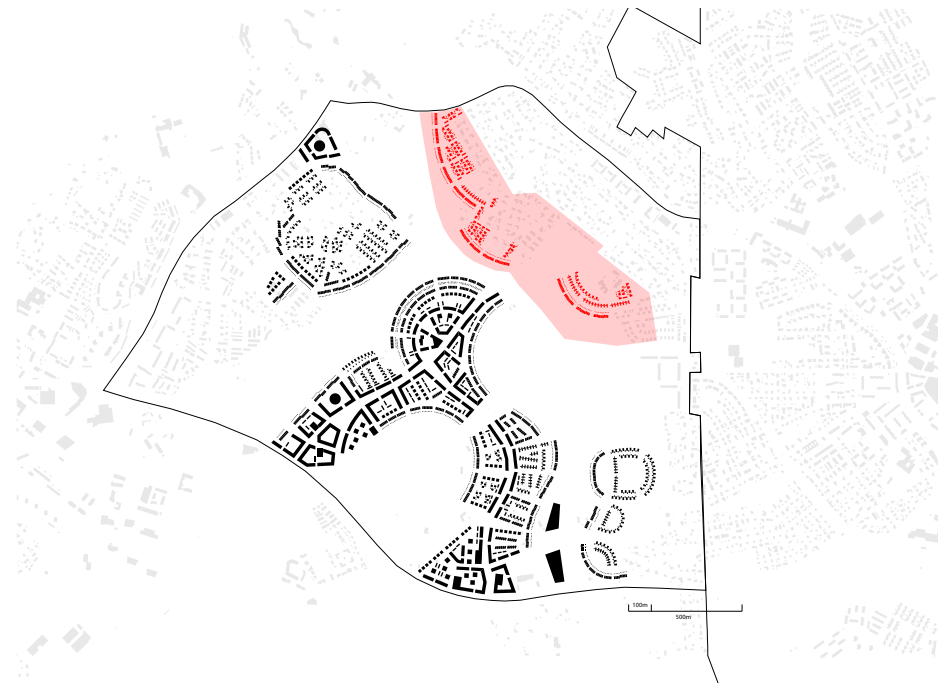
Kuva 59. Katutyyppeleikkaukset, 1:75

# 4 KORTTELISUUNNITELMA



## 4.1 ZOOMAUS-ALUE

Viedäkseni suunnitelman tarkemmalle tasolle, otin tarkastelun kohteeksi pienemmän osa-alueen suunnitelma-alueesta, jonne tein tarkemman suunnitelman. Tämä ns. zoomaus-alue on noin 38,5 hehtaarin laajuinen alue, joka sijaitsee Mattilan asuinalueen ja suunnitellun Tuusulan itäväylän jatkeen välissä. Idässä alue rajautuu asemakaavoitettuun pientaloalueeseen, lännessä alue on maanviljelyskäytössä. Alueella sijaitsee joitakin asemakaavoittamattomia rakentamattomia tontteja. Valitsin alueen tarkemman suunnittelun kohteeksi, koska alue yhdistyy olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja sijaitsee enimmäkseen kunnan omistamalla maalla. Olen suunnitellut alueen maankäyttöä sellaisella tarkkuudella, että diplomityötäni voisi käyttää tulevan asemakaavatyön pohjamateriaalina. Maankäytön suunnittelun lisäksi paneuduin kehittämään sellaisia tiiviin ja matalan rakentamisen konsepteja, joita voisi soveltaa myös koko diplomityön suunnitelma-alueella.



Kuva 60. Zoomaus-alueen sijainti, ei mittakaavassa



Kuva 61. Zoomaus-alueen asemapiirustus, 1:7500

## 4.2 RAKENTAMISEN PERIAATTEET

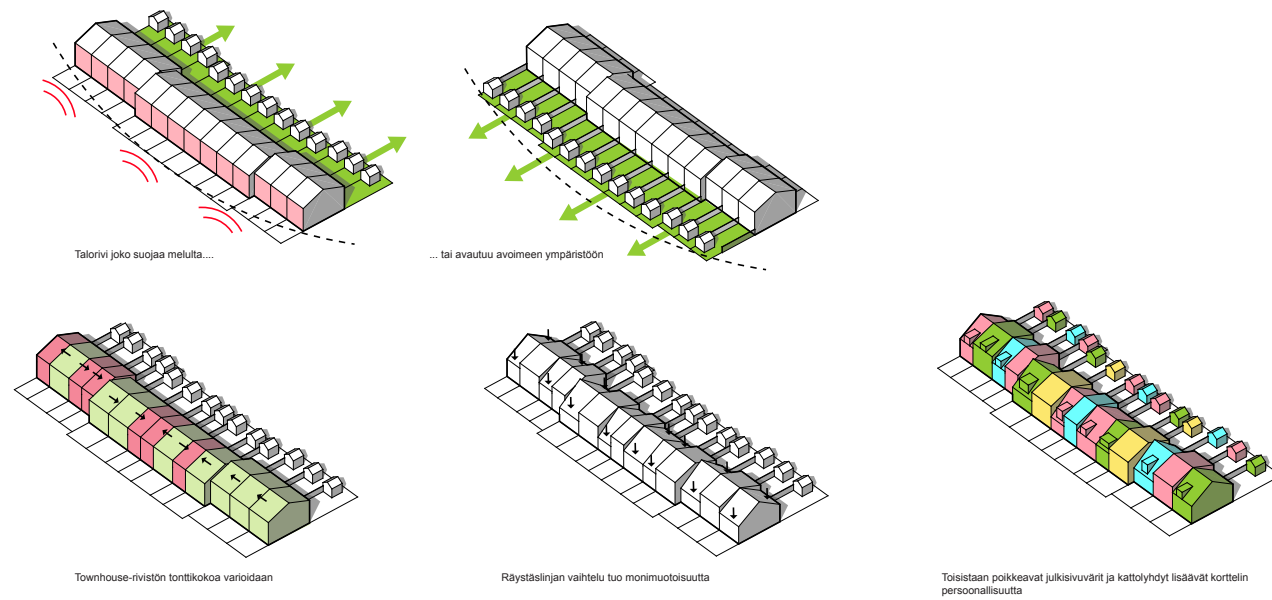
Zoomaus-alue sijaitsee Tuusulalle ominaisen avoimen peltomaisen sekä pientaloalueen murroskohdassa. Mattilan pientaloalue on kerroksellisuudessaan mielenkiintoinen. Se oli aikoinaan Tuusulan ensimmäinen rintamamiestaloalue, jolla vuosikymmenien saatossa vehreitä ja suuria tontteja on täydennysrakennettu moninaisella tavalla. Tuloksena on ihmisen mittakaavainen alue, joka tuntuu varsin tehokkaasti rakennetulta. Tätä henkeä olen pyrkinyt jatkamaan: oleva yhdyskuntarakenne yhdistyy perinteisen suomalaisen pihapiirin muotoja toistavaan korttelipientalorakenteeseen ja vaihettuu ketju- ja kaupunkipientalorivien kautta selkeään avoimen peltomaisen rajaukseen. Selkeällä rakentamisen rajauksella on tarkoitus estää urbaania hajautumista ja säästää avoimia maisemia ja yhtenäisiä virkistysalueita. Rakennustehokkuus ea on koko uuden rakentamisen alueella korkeahko, noin 0,27, vaikka rakennusten korkein kerrosluku on kaksi. Tehokkuuteen pyrkimisestä huolimatta jokaisella uudella asunnolla on piha, jonka suojaamiseen liioilta katseilta olen pyrkinyt kiinnittämään erityistä huomiota korttelipolologioita suunnitellessani.

Rakentaminen perustuu tuttuun ja monimuotoiseen massoitteeluun, joka ammentaa inspiraatiota niin olevasta rakennuskannasta kuin suomalaisesta perinteisestä kylärakentamisesta, kuitenkin nykyaikaisesti tulkiten. Katukuva on ihmisen mittakaavainen ja katutila on intiimi, joskin myös alueen sisäisiä viheralueita on säästetty. Eniten on kuitenkin priorisoitu olevien viheralueiden säilyttämistä yhtenäisinä ja osana suurempia viherverkostoja. Avointa peltomaisemaa säilytetään maisemaniittynä ja Mattilan metsäalueista

enin osa jätetään rakentamatta. Rakentaminen rajataan selvästi ja luontoon sulauttamisen sijaan alue jäsentyy tehokkaasti rakennettuina vyöhykkeinä. Viheralueiden ja rakentamisen selvä rajaaminen toisistaan auttaa säilyttämään yhtenäisiä viheralueita, sekä tuotamaan myös kustannustehokasta viherympäristöä, koska viheralueet voidaan säilyttää luonnonvaraisina tai hyvin kevyesti ylläpidettyinä. Suunnitelmassani olen rajannut olemassa olevat pihapiirit rakentamisen ulkopuolelle, koska halusin tutkia, miten uutta voisi lisätä vanhaa mahdollisimman paljon säilyttäen.

Lähes kaikki julkisivut on esitetty puuverhoiltuna, ja kaikki rakennustyypit voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti ja ilmastoystävällisesti puurunkoisina. Matala, puurunkoinen rakentaminen vaatii vähemmän rakennusten perustuksilta, siispä myös maanrakennustyöt voidaan suorittaa vähemmällä hiilidioksidipäästöillä (Ojala 2000, 59). Vaikka alueen pysäköinti ja liikenneyhteydet on mitoitettu yksityisautoilulle sopiviksi, vanhaan yhdyskuntarakenteeseen ja Keravan keskustan yhteyteen tukeutuva, tehokas korttelirakenne kannustaa liikkumaan kävellen ja pyöräillen.

## 4.3 TOWNHOUSE



Kuva 62. Townhouse-talotyypin konsepti

## 4.3 TOWNHOUSE

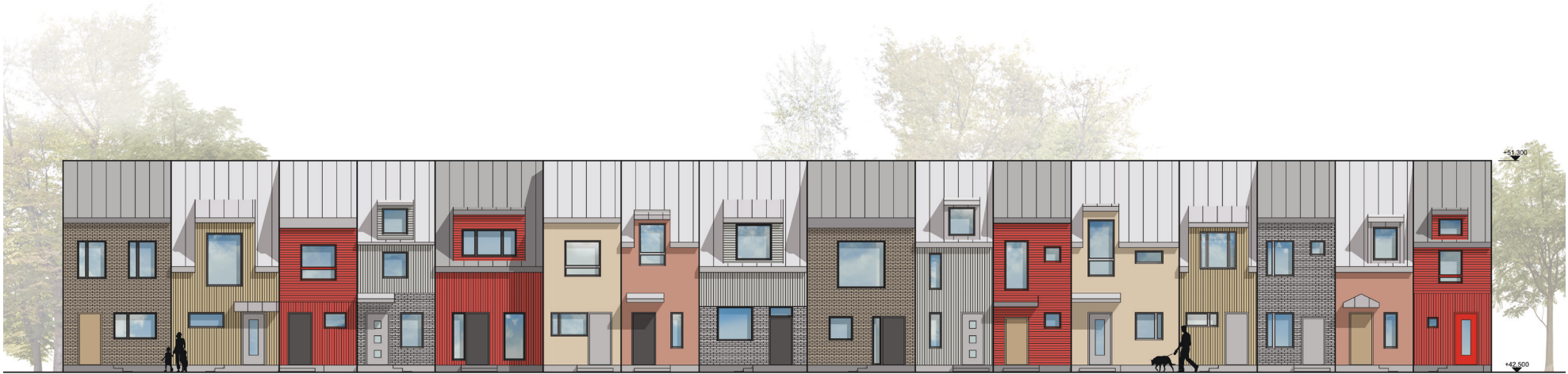
Maisemaa rajaavaksi elementiksi suunnittelin kaupunkipientalo- eli ”townhouse”-talotyyppin. Kyseessä on siis omalla tontillaan sijaitseva talo, joka on kytketty yhteen noin reilun kymmenen asuinrakennuksen kokonaisuuksiin. Lähellä ohitustielinjausta sijaitsevat talorivit ”kääntävät selkensä” tielle, eli sisääntulo tapahtuu tien puolelta. Kauppana tiestä sijaitsevien kortteleiden pihat taas avautuvat kohti avointa maisemaa ja samalla muodostavat rajaavan visuaalisen elementin maisemakuvaan.

Rakennukset sijaitsevat omilla tonteillaan, joita on kahta leveyttä, 6,5 metriä ja 4,5 metriä leveitä. Rakennuksen sallittu syvyys olisi 11,5 metriä. Tavoitteena on muodostaa hallitusti monenkirjava rakennuskokonaisuus ohjaamalla asemakaavoituksella joitakin rakennuksen hahmoon vaikuttavia parametreja. Päädyin luomaan hallittua variaatiota asettamalla rakennusten harjan suunnan ja korkeuden vakioksi, mutta jättämällä kattokulman rakentajien oman harkinnan mukaiseksi. Julkisivumateriaalit ja värit noudattavat yhtenäistä väripalettia, mutta jokaisen rakennuksen tulisi olla erilainen julkisivultaan kuin naapurin, myös kattolyhtyjä saisi rakentaa vapaasti.

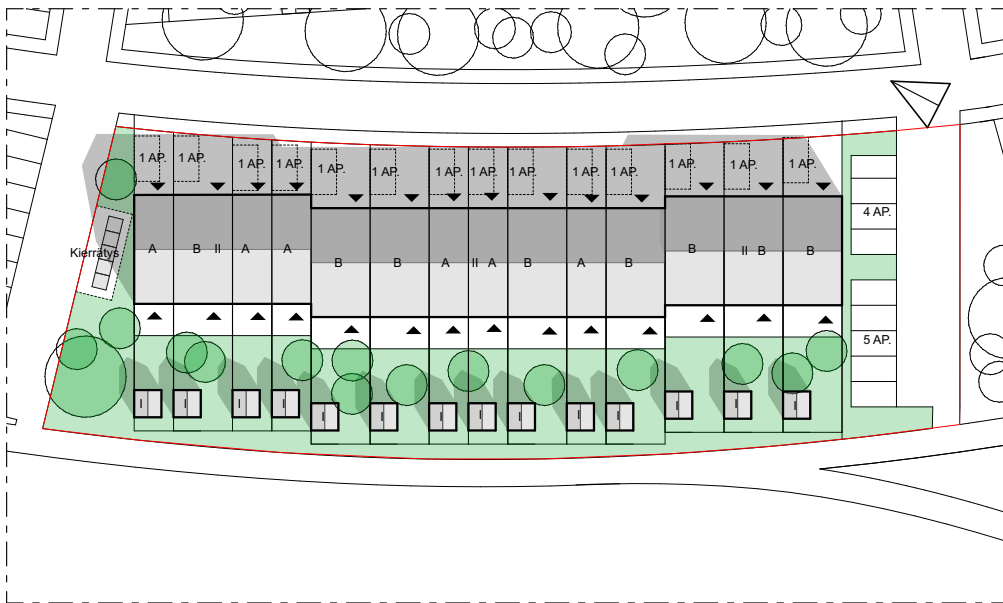
Suunnittelin kaksi esimerkkipohjapiirustusta osoittaakseni, että tonttien kapeudesta huolimatta sekä leveämpään, että kapeampaan talotyyppiin voidaan suunnitella maksimitoilla hyviä ja asuttavia asuntoja. Suurempi esimerkkiasunto on huonealaltaan noin 106 m<sup>2</sup> laajuinen kolmen makuuhuoneen asunto, kapeammalle tontille olen suunnitellut esimerkiksiunnoksi noin 81 m<sup>2</sup> laajuisen kahden makuuhuoneen asunnon. Lisäksi rakennusten takapihalla sijaitsee piharakennus, esimerkiksi varasto polkupyörän säilytykseen tai pihasauna.

Pysäköinti townhouse-kortteleissa on järjestetty talokohtaisesti niin, että talot on vedetty sisään tielinjasta henkilöauton pysäköintiin vaadittavan mitan verran niin, että jokaisen talon eteen mahtuu yksi pysäköintipaikka. Lisäksi alueelle on osoitettu keskitettyä lisäpysäköintiä.

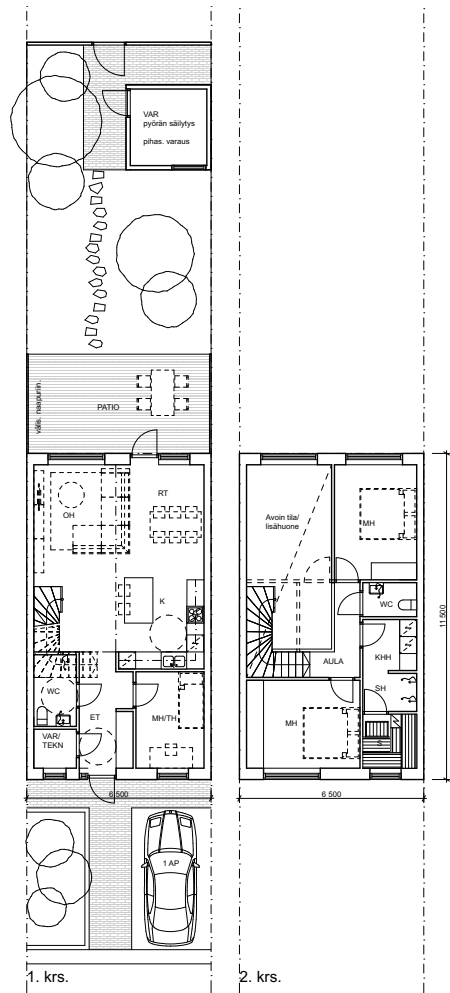




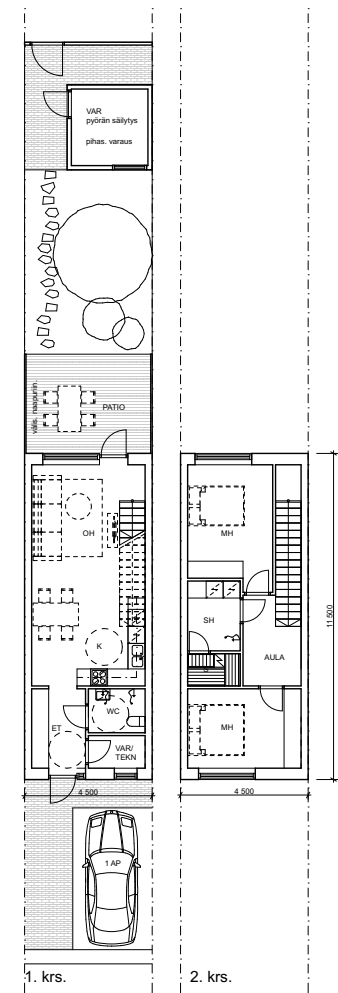
Kuva 63. Tyypillinen korttelijulkisivu, 1:150



Kuva 64. Esimerkkikorttelin asemapiirustus, 1:750



TOWNHOUSE  
 4h + K  
 106 m<sup>2</sup>



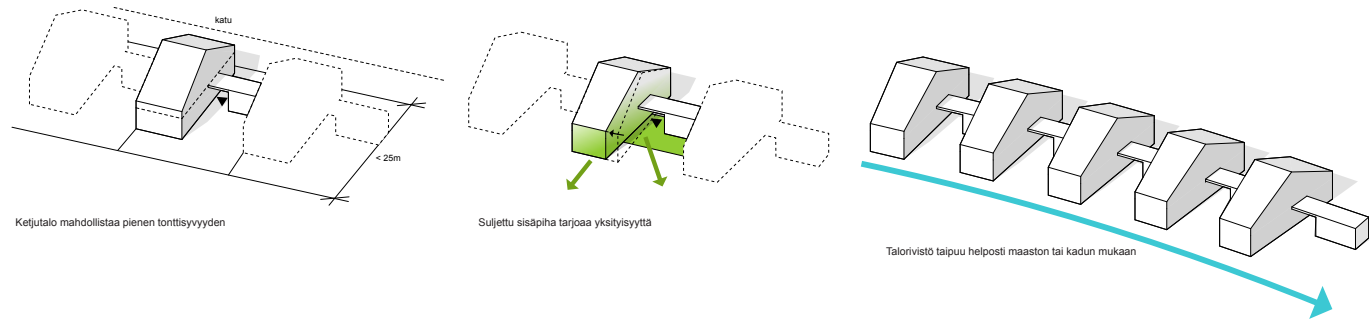
TOWNHOUSE  
 3h + K  
 81 m<sup>2</sup>

Kuva 65. Esimerkkiasunon pohjapiirustus, 1:300



*Kuva 66. Näkymä Itäväylältä kohti Mattilan townhouse-rivistöä*

## 4.4 KETJUTALO



Kuva 67. Ketjutalo-talotyypin konsepti

## 4.4 KETJUTALO

Ketjutalo-typologia perustuu ajatukseen, että ketjutetun asuinrakennuksen yksityisyyttä vaativat piha-alueet työnnetään asuinrakennusyksiköiden väliin. Asuintilat avautuvat vain toiseen suuntaan, joten naapuriasunnon seinusta toimii näkö- ja äänisuoja. Näin mahdollistuu myös syvyydeltään pienien tonttien tehokas hyödyntäminen, koska ketjutralotyyppejä ei tarvitse paljon tilaa syvyyssuunnassa. Rakennusmassaa on viistottu hieman, mikä lisää pihan avaruutta ja parantaa sieltä avautuvia näkymiä ympäristöön. Lisäksi viistoaminen mahdollistaa ketjutalon rakennusmassan taipumuksen molempiin suuntiin, joten rakennustypologia mukautuu helposti vaihtelevaan maastoon ja mutkittelevien katujen varsien rakentamiseen.

Ketjutalon asunnoissa on noin 105 huoneistoalaneliometriä ja kolme reiluhkoa makuuhuonetta. Harja on käännetty kadun suuntaiseksi, joten myös yläkerran näkymälinjat hyödyntävät ketjutalon konsepti-idea suojaisesta sisäpihasta. Alakerrassa sijaitsevan makuuhuoneen näkymät avautuvat osittain kadulle, mutta yksityisyyttä lisää maltillisen kokoinen ikkuna-aukotus. Muusta asunnosta irrallinen huone toimii myös erityisen hyvin työhuoneena. Ketjutalon erikoisuus on tilava varasto, sekä kaksi reilua pysäköintipaikkaa tontilla.

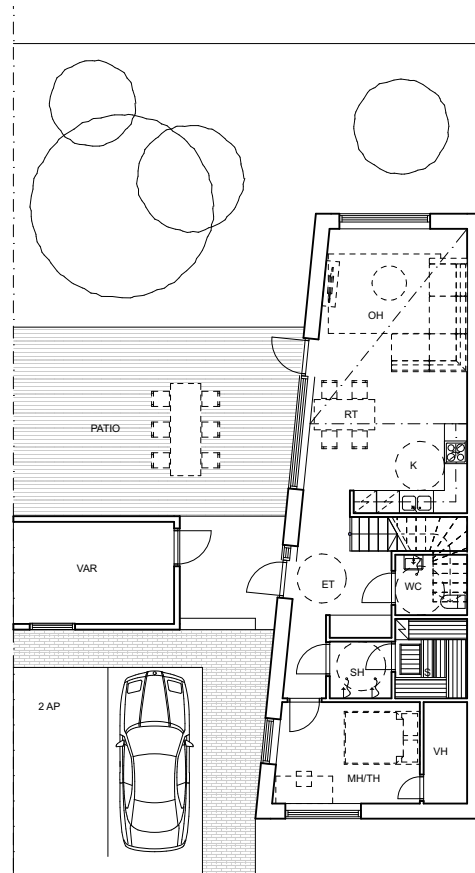
Arkkitehtuuriltaan ketjutalo on rauhallinen ja hyödyntää asukkaille tuttuja muotoja ja materiaaleja modernilla tavalla. Rakennusketju voidaan pilkkoa esimerkiksi neljän rakennuksen yksiköihin, jotka saavat eri julkisivuväriin, mutta rakennusten ”monotonisuus” on tarkoituksellinen vastapaino suunnitelma-alueen monimuotoisille townhouse-kortteleille.



Kuva 68. Tyypillinen korttelijulkisivu, 1:150



Kuva 69. Esimerkkikorttelin asemapiirustus, 1:750



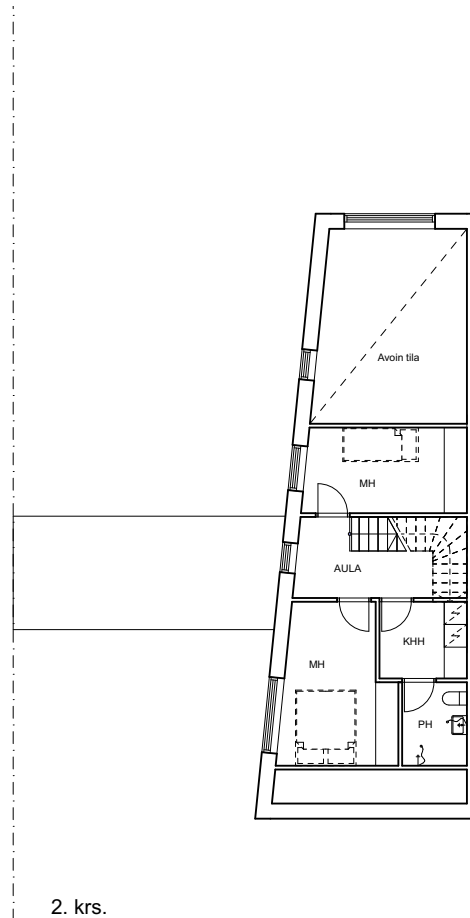
1. krs.

KETJUTALO

4h + K

105 m<sup>2</sup>

Kuva 70. Esimerkkiasunnon pohjapiirustus, 1:200



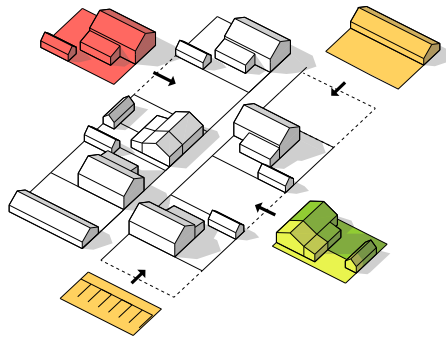
2. krs.



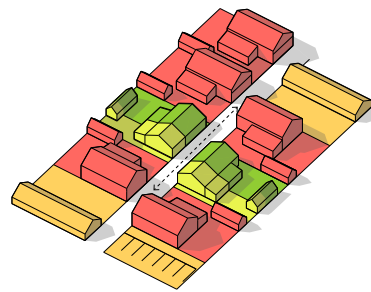
*Kuva 70. Näkymä ketjutalokorttelia kohden*



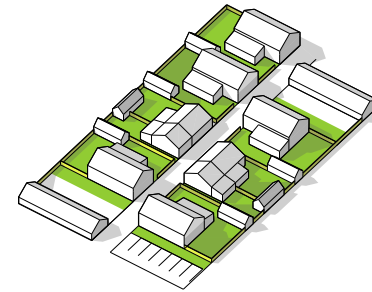
## 4.5 KORTTELITALOT



Monimuotoinen rakenne kasataan yksinkertaisista elementeistä



Lopputuloksena vaihteleva ja intiimi korttelirakenne



Pihojen yksityisyyttä lisätään piha-aidoin

Kuva 71. Korttelitalo-talotyypin konsepti

## 4.5 KORTTELITALOT

Hiukan matalamman tehokkuuden rakentamista alueella edustaa korttitalotyyppejä. Korttelitalot sitovat kaupunkipientalot olevan yhdyskuntarakenteeseen. Korttelirakenne on väljempi ja sen mittakaava sopeutuu nykyiseen rakentamiseen. Uutta rakentamista olevasta omakotitalotaloalueesta rajaa viherkaista. Pyrin yhdistämään uuden rakenteen Mattilan sangen monimuotoiseen rakennuskantaan luomalla massoja ja mittakaavoja varioivan rakennustypologian, joka toistaa perinteisiä harjakattoisia rakennusmassoja. Hain innoitusta korttelirakenteeseen paitsi Mattilan rakennusperinnöstä, myös perinteisestä matalasta ja tiivistä kaupunki- ja kylärakentamisesta.

Korttelitalotyyppejä koostuu kolmesta erilaisesta asuntotyypistä. Korttelipientalo on huoneistoalaltaan noin 128-neliöinen neljän makuuhuoneen pientalo. Talo sijoittuu piha-alueen reunaan ja lisäksi pihaa rajaavat piharakennus ja puuaidat. Korttelipientalon lisäksi korttelirakenteeseen sisältyy kortteliparitaloja, jotka koostuvat 48 neliömetrin kaksiosista, sekä 29 neliömetrin yksioista. Molemmilla asunnoilla on oma yksityinen takapiha, sekä jaettu piharakennus. Käynti asuntoihin on paritalon päädyistä, joten ikkunoita voidaan sijoittaa useille seinäpinnoille, kuten keittiöön ja kylpyhuoneeseen.

Korttelipientalojen ja -paritalojen eroavat massat luovat vaihtelua katukuvaan, korttelipientalo on kaksikerroksinen ja sen harja suuntautuu pihakatua myöden, kortteliparitalo on yksikerroksinen ja sen harja on kadunmyötäinen. Korttelirakenne on hyvin yksinkertainen. Rakennukset on sijoitettu tonttikadun varrelle ja niiden sijoittelua voi varioida vapaasti. Rakenne on hyvin mukautuvainen erilaisiin tonttimuotoihin ja olen järjestänyt kaikki alueen korttelitalokorttelit saman järjestelmän mukaisesti.

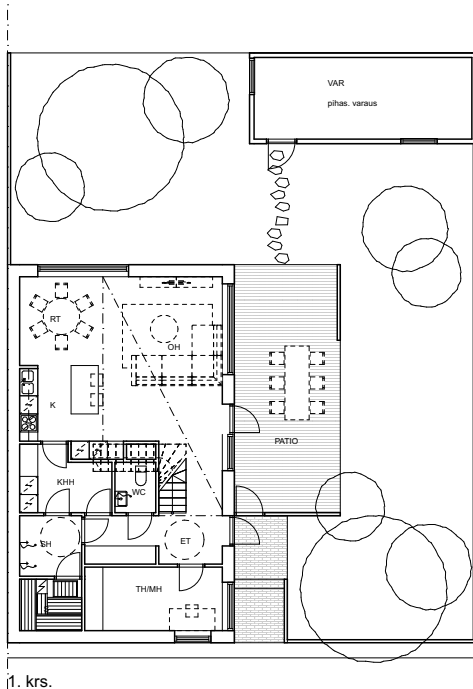
Korttelitalojen pysäköinti on järjestetty keskitetysti. Korttelirakenteeseen linkittyy sekä avopaikotusalueita, sekä korttelirakenteen muotoja mukailevia autokatoksia. Pysäköinti on mitoitettu niin, että parkkipaikkoja on noin kaksi yhtä korttelipientaloa kohden, sekä kaksi yhtä kortteliparitaloyksikköä kohden.



Kuva 72. Tyypillinen korttelijulkisivu, 1:150



Kuva 73. Esimerkkikorttelin asemapiirustus, 1:750

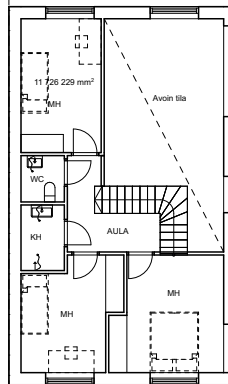


1. krs.

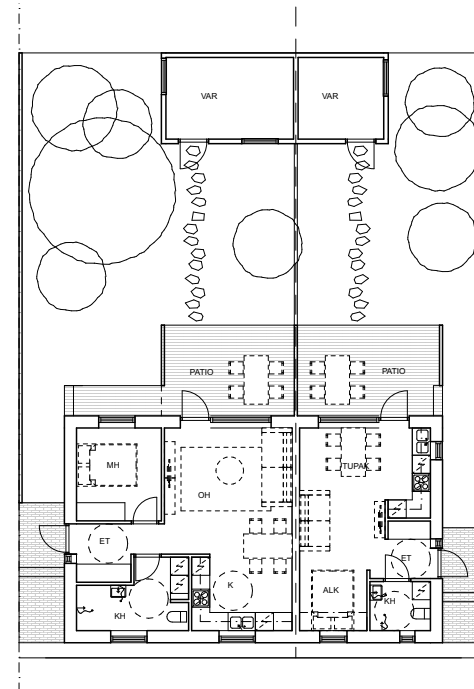
KORTTELIPIENTALO

5h + K

128 m<sup>2</sup>



2. krs.



KORTTELIPIENTALO

2H + K + 1H + TUPAK

48 m<sup>2</sup> + 29 m<sup>2</sup>

Kuva 74. Esimerkkiasunnon pohjapiirustus, 1:200

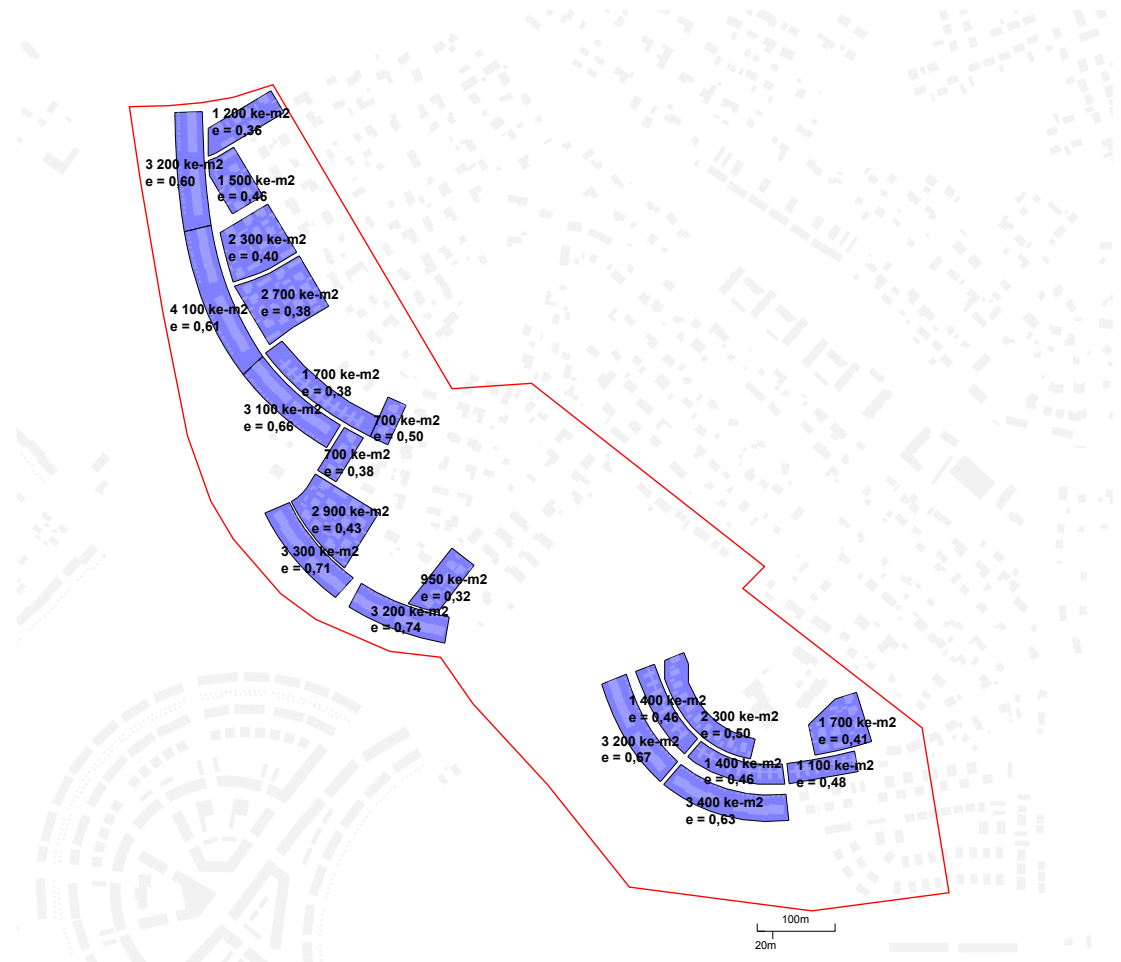


*Kuva 75. Näkymä korttelitalorakenteen sisältä*

## 4.6 RAKENTAMISEN MÄÄRÄ

Suunnitelmani yhteenlasketun rakentamisen määrä toteutettuna esimerkkitalotyyppiä mukaisesti on noin 40 000 kerrosalaneliömetriä. Asuntotyypit jakautuvat niin, että townhouse-asuntoja on yhteensä 148, joista 47 on kapeita, huoneistoaltaan noin 81 neliömetrin laajuisia kahden makuuhuoneen asuntoja ja 101 suurempia, kolmen makuuhuoneen ja noin 106 neliömetrin asuntoja. Ketjutaloasuntoja on yhteensä 35 kappaletta, ketjutaloissa on 3 makuuhuonetta, sekä noin 105 huoneistoalaneliömetriä. Korttelitalorakenteen mukaisia asuntoja alueelta löytyy 59 kappaletta 4 makuuhuoneen, sekä 128 huoneistoalaneliömetrin korttelipientaloja, 21 kappaletta yhden makuuhuoneen ja 48 kerrosalaneliömetrin korttelitalokaksioita, sekä 24 kappaletta 29 kerrosalaneliömetrin laajuisia korttelilyksiöitä.

Alueen korttelitehokkuudet  $e_k$  vaihtelevat 0,35 ja 0,75 välillä. Townhouse-korttelit ovat kaikkein tiiveimmin rakennettuja ja korttelipientalokorttelit väljempinä niiden suurempien pihojen, väljemmän asettelun, sekä osittain yksikerroksisen rakennuskannan takia. Koko uuden rakennetun alueen aluetehokkuus  $e_a$  on noin 0,27. Tiiviin ja matalan rajana voidaan pitää esimerkiksi aluetehokkuutta  $e_a$  0,25, joten alueen voi laskea olevan tiivis ja matala, vaikka jokaisella asunnolla on suojattu oma piha (Lahti 2002, 180).



Kuva 76. Rakentamisen määrä zoomaus-alueella

## LOPUKSI

Diplomityöprosessini, kuten vuoteni arkkitehtiopiskelijana, oli opettavainen ja vaiheikas. Haluan erityisesti kiittää Tuusulan kaupunkia tästä työmahdollisuudesta ja lämpimästä vastaanotosta sekä kaikkia minua ohjanneita ja tukeneita Tuusulan kaavoituksessa. Haluan kiittää myös diplomityöni vastuuohjaajaa Juho Rajaniemiä joustavasta ohjaamisesta, hyvistä ideoista sekä viime hetken rohkaisusta.

# LÄHTEET

Aro, Timo (2021): KUUMA-seudun väestönkehitys- ja muuttoliikeanalyysi. Raportti. Saatavilla: [https://www.kuuma.fi/wp-content/uploads/2021/03/Timo-Aro\\_KUUMA-seudun-muuttoliikeanalyysi-prese-17.3.2021.pdf](https://www.kuuma.fi/wp-content/uploads/2021/03/Timo-Aro_KUUMA-seudun-muuttoliikeanalyysi-prese-17.3.2021.pdf) (Haettu 25.10.2021)

DiscGolfPark (2021): Kuinka perustaa frisbeegolfrata? Verkkosivu. Saatavilla: <https://www.discgolfpark.com/fi/2020/11/06/kuinka-perustaa-frisbeegolfrata/> (Haettu 24.10.2021)

Gehl, Jan (2010): Ihmisten kaupunki. Rakennustieto Oy. Meedia Zone Oü. Viro

Helsingin Sanomat (2021): Alkuvuonna Suomen sisäistä muuttovoittoa keräsivät eniten Tuusula, Järvenpää ja Kaarina - Helsinki oli maan suurin häviöjä. Artikkel. Saatavilla: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000008167610.html> (Haettu 24.10.2021)

Huttunen, Hannu et al. (2015): Uusi suomalainen unelmakoti? Asukasnäkökulma townhouse-asumiseen. Aalto-yliopisto. Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu. Arkkitehtuurin laitos. Picascript. Helsinki

Huttunen, Jaakko. (2017): KUUMA-asuminen 2040, pikkukaupunkimaiset asuin-yhteisöt kukoistavat monipuolisuudellaan. KUUMA-seudun kaavoittajien selvitys.

Johansson, Peter et al. (2005): Pohjois-Suomen maaperä. Geologian tutkimuskeskus. Espoo

Keravan seurakunta. Siunauskappelin historiaa. Verkkosivu. Saatavilla: <https://www.keravanseurakunta.fi/siunauskappeli/historiaa> (Haettu 28.6.2021)

Lahti, Pekka (2002): Matala ja tiivis kaupunki. Ympäristöministeriö. Rakennustieto Oy. Tammer-Paino Oy. Tampere

Lounatvuori, Irma, Putkonen, Lauri (2001): Rakennusperintömme, Kulttuuriympäristön lukukirja. Ympäristöministeriö, Museovirasto. Karisto Oy. Hämeenlinna

Museovirasto (2021): Muinaismuistot.info. Verkkosivu: <https://muinaismuistot.info/> (28.6.2021)

Ojala, Kari (2000): Kestävän yhdyskunnan käsikirja. KL-kustannus Oy. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.

Rosenberg, Antti (1998): Tuusulan historia 1920-luvun alusta 1980-luvulle. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.

Rosenberg, Antti, Selin, Rauno (1995): Suur-Tuusulan historia III 1809 – 1924. Yliopistopaino. Helsinki.

Rykmentinpuisto. Verkkootikeli. Saatavilla: <https://www.rykmentinpuisto.fi/asunnot/2021/02/erilaista-tyylikasta-modernia-puustellinmetsan-kaupunkipientalot-luovat-tiivista-ja-matalaa-kaupunkimaisemaa/> (Haettu 18.10.2021)

Savonen, Panu et al. (2014): Kulttuurimaisema ja rakennuskanta Hyrylän taajama ympäristöineen osa 2/8. Tuusulan kunta. 2014a.

Savonen, Panu et al. (2014): Kulttuurimaisema ja rakennuskanta Tuusulan rantatie osa 3/8. Tuusulan kunta. 2014b.

Sitowise (2020): Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävä – Maankäytön kehitys ja runkoyhteyden toteutusvaihtoehdot yleiskaavan tavoitevuoden 2040 jälkeen.

Tiehallinto (2008): Maantien 145 rakentaminen välillä Mäyräkorpi – Kirkonkylä, (Hyrylän itäinen ohitustie), Tuusula

Tilastokeskus. Väestö iän (1-v.) ja sukupuolen mukaan alueittain kunkin tilastovuoden aluejaolla, 2003-2020. Taulukko. Saatavilla: [https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin\\_\\_vrm\\_\\_vaerak/statfin\\_vaerak\\_pxt\\_11rf.px/](https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__vrm__vaerak/statfin_vaerak_pxt_11rf.px/) (28.6.2021). 2021a



Tilastokeskus. Kuntien avainluvut. Verkkosivu. Saatavilla: <https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html> (28.6.2021). 2021b

Tuusulan karttapalvelu (2021): Maaperä. Verkkosivu. Saatavilla: <https://kartta.tuusula.fi/> (28.6.2021). 2021a

Tuusulan karttapalvelu (2021): Asemakaavoitetut alueet. Verkkosivu. Saatavilla: <https://kartta.tuusula.fi/> (28.6.2021) 2021b

Tuusulan kunta (2021): Tietoa Tuusulasta. Verkkosivu. Saatavilla: [https://www.tuusula.fi/index.tpl?sivu\\_id=1016](https://www.tuusula.fi/index.tpl?sivu_id=1016) (24.10.2021). 2021a.

Tuusulan kunta (2021): Tuusulan historiaa. Verkkosivu. Saatavilla: [https://www.tuusula.fi/sivu.tpl?sivu\\_id=1884](https://www.tuusula.fi/sivu.tpl?sivu_id=1884) (28.6.2021). 2021b

Tuusulan kunta (2021): Yleiskaava 2040, Tuusulan yleiskaavan selostus, alustava ehdotus II 2021c.

Tuusulan kunta (2021): Tuusulan asunto-ohjelma 2021-2025. 2021d

Tuusulan kunta (2020): Luontoselvitykset Hyrylässä Saksan alueella vuonna 2020. 2020a.

Tuusulan kunta (2020): Tuusulan asunto-ohjelma 2021-2025. 2020b.

Tuusulan kunta (2020): Uuden sivistyksen palveluverkon toteutussuunnitelma. 2020c.

Tuusulan kunta (2011): Tuusulan yleiskaava Luontoselvitys 2011.

Uudenmaan liitto (2007): Uudenmaan maakuntakaava. Kaavakartta.

Uudenmaan liitto (2021): Uusimaa-kaava 2050, Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Kaavakartta.

Ympäristöministeriö (1992): Maisemanhoito, Maisema-alue työryhmän mietintö I

# KUVALÄHTEET

**Kuva 2. Hyrylän kylä sekä Tuusulanjärveä 1600-luvulla, ote maakirjakartasta (1693).** Broterus, Samuel (1693): Ote kartasta. Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto. Saatavilla: <https://expo.oscapps.jyu.fi/s/vanhakartta/item/46112> (30.10.2021)

**Kuva 3. Tuusulan kirkonkylän Gustavelundin kartanon maalaismaisemaa (1909).** Hackman, Alfred Leopold (1909): Valokuva. Museovirasto. Historian kuvakokoelma, Matkailun edistämiskeskuksen kokoelma. Saatavilla: <https://finna.fi/Record/museovirasto.7E556D87E655BE6442F81D4AECF18710> (30.10.2021)

Kuva 4. Kauraa kuivumassa seipäillä Tuusulassa (1958). Voutilainen, Erkki (1958): Valokuva. JOKA journalistinen kuva-arkisto, Maaseudun Tulevaisuus. Saatavilla: <https://finna.fi/Record/museovirasto.C46979C2C151FE71E6ABB805A048BB9C> (30.10.2021)

**Kuva 5. Hyrylän osuuskaupan myymälä Hyrylän keskustassa (1908-1912).** (1908-1912): Keravan museo. Vanha peruskokoelma. Saatavilla: [https://finna.fi/Record/kerava\\_mui.mui-17038](https://finna.fi/Record/kerava_mui.mui-17038) (30.10.2021)

**Kuva 7. Tuusulanjärveä lentokoneesta kuvattuna (1956).** Poutvaara, Matti (1956): Valokuva. Museovirasto. Kansantieteen kokoelma. Saatavilla: <https://finna.fi/Record/museovirasto.55396B305270501104644E65D00712F4> (30.10.2021)

**Kuva 8. Keravan ensimmäinen linja-auto (1923).** Haikonen, August(1923): Valokuva. Keravan museo. Ritva Mäen Kokoelma. Saatavilla: [https://finna.fi/Record/kerava\\_mui.mui-7224](https://finna.fi/Record/kerava_mui.mui-7224) (30.10.2021)

**Kuva 24. Arvokkaat rakennetut alueet Mattilan alue.** Savonen, Panu et al. (2014): Kulttuurimaisema ja rakennuskanta Tuusulan rantatie osa 3/8. Tuusulan kunta. Ote raportista.

**Kuva 25. Arvokkaat rakennetut alueet Kalliopohjan alue.** Savonen, Panu et al.

(2014): Kulttuurimaisema ja rakennuskanta Hyrylän taajama ympäristöineen osa 2/8. Ote raportista.

**Kuva 27. Yhteenveto alueen luontoarvoista.** Tuusulan kunta (2011): Tuusulan yleiskaava Luontoselvitys 2011. Ote raportista.

**Kuva 28. Yhteenveto alueen luontoarvoista:** Tuusulan kunta (2020): Luontoselvi tykset Hyrylässä Saksan alueella vuonna 2020. Ote raportista.

**Kuva 29. Maankäyttö suunnitellun joukkoliikenteen ympärillä.** Sitowise (2020): Hyrylän joukkoliikenteen laatukäytävä – Maankäytön kehitys ja runkoyhteyden toteutusvaihtoehdot yleiskaavan tavoitevuoden 2040 jälkeen. Ote raportista.

**Kuva 30. Vuonna 2008 tutkitut linjausvaihtoehdot (Maantien 145 rakentaminen välillä Mäyräkorpi Kirkonkylä, (Hyrylän itäinen ohikulkutie), Tuusula.** Tiehallinto (2008): Maantien 145 rakentaminen välillä Mäyräkorpi – Kirkonkylä, (Hyrylän itäinen ohitustie), Tuusula. Ote raportista.

**Kuva 31. Suunnittelualueen maaperäkartta.** Tuusulan karttapalvelu(2021): Maaperä. Verkkosivu. Saatavilla: <https://kartta.tuusula.fi/> (28.6.2021).

**Kuva 32: Ote Uusimaa 2050 -maakuntakaavakartasta.** Uudenmaan liitto (2021): Uusimaa-kaava 2050, Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Kaavakartta.

**Kuva 33. Ote Tuusulan yleiskaava 2040 kaavakartan ehdotuksesta.** Tuusulan kunta (2021): Yleiskaava 2040, Tuusulan yleiskaavan selostus, alustava ehdotus II

# KUVALÄHTEET

**Kuva 33. Suunnitelma-alueen asemakaavoitetut alueet.** Tuusulan karttapalvelu (2021): Asemakaavoitetut alueet. Verkkosivu. Saatavilla: <https://kartta.tuusula.fi/> (28.6.2021).

**Kuva 34. Tuusulan ajankohtaiset asemakaavahankkeet.** Tuusulan kunta (2021): Yleiskaava 2040, Tuusulan yleiskaavan selostus, alustava ehdotus II

**Kuva 35. Tuusulan rakennemallivaihtoehdot, joista A2 valittiin yleiskaavatyön lähtökohdaksi vuonna 2013.** Tuusulan kunta (2021): Yleiskaava 2040, Tuusulan yleiskaavan selostus, alustava ehdotus II

**Kuva 36: Alueelle kaavailtu asukasmäärä.** Tuusulan kunta (2021): Yleiskaava 2040, Tuusulan yleiskaavan selostus, alustava ehdotus II