

Tuusulan yleiskaava 2040 –yleisötilaisuudet MUISTIO

Tähän muistoon on koottu Hyrylän, Kellokosken ja Jokelan yleisötilaisuuksien keskustelu. Tilaisuuksista on kirjattu lyhyesti esiteltyä asiaa, yleisöpuheenvuorot, kysymykset ja niihin annetut vastaukset pääpiirteissään. Tilaisuudessa käytettyä esittelymateriaalia ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on saatavilla [kaavan verkkosivuilta](#).

Ensimmäinen yleisötilaisuus (n. 50 kuntalaista) pidettiin Tuusulan kunnantalon valtuustosalissa 18.2.2010 klo 18 alkaen, toinen Kellokosken lukiolla (n. 10 kuntalaista) 2.3.2010 klo 18 alkaen ja kolmas Jokela-talolla (n. 20 kuntalaista) 3.3.2010 klo 18 alkaen. Yleiskaavaa valmistelevista kaavoitustoimen työntekijöistä esittelytilaisuuksiin osallistuivat kaavapäällikkö Kaija Hapuoja, kaavasuunnittelijat Henna Lindström, Sanna Andersson, Mika Heikkilä, Veli-Pekka Ristimäki ja kaava-arkkitehti Asko Honkanen.

1. Tilaisuuden avaaminen

Kaavapäällikkö Hapuoja avasi yleisötilaisuuden ja toivotti paikalla olleet tervetulleiksi.

2. Yleisesti yleiskaavasta

Hapuoja esitteli yleiskaavan tarkoitusta, taustaa, lainsäädäntöä ja yleiskaavan suhdetta muihin maankäytön suunnitelmiin. Tarkoituksena on laatia oikeusvaikutteinen, strateginen yleiskaava. Tuusulan kunnan tasainen n. 2 %:n väestönkasvu kasvattaisi Tuusulan väkiluvun vuoteen 2040 mennessä noin 68 500 asukkaaseen. Viime vuosina vuotuinen väestönkasvu on ollut keskimäärin n. 1,8 %.

Kysymys: Mistä on tullut 2 % väestönkasvutavoite?

Vastaus: Sitä ei ole asetettu, mutta on todettu, että kuntatalous kestää 2 % kasvun. Palvelujen parantamisen edellytyksenä on riittävä väestönkasvu.

Kysymys: Miten kunta vaikuttaa maakuntakaavaan?

Vastaus: Rakennemallit tulevat keväällä lausunnonle. Tämä on ensimmäinen kerta, kun kunta voi vaikuttaa asiaan. Myöhemmissä vaiheissa voi kunta myös ottaa kantaa suunnittelun etenemiseen.

3. Kaavaprosessi

Kaavasuunnittelija Henna Lindström kertoi kaavatyön prosessista ja aikataulusta. Lindström esitteli [yleiskaavan verkkosivuja](#). Yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on nähtävillä, myös verkkosivuilla, ja siitä voi antaa palautetta helmikuun loppuun. OAS sisältää mm. yleistavoitteet, lähtötietoja, osallisten luettelon ja prosessin kuvauksen. Yleiskaavan verkkosivuilta löytyy myös kysely, johon voi jättää vastauksia huhtikuun

loppuun asti – sekä linkki [keskustelupalstalle](#). Kyselyitä on myös kirjastoissa. Kevään aikana pidetään myös viranomaisneuvottelu.

Kaavatyön alkuvaiheessa perustetaan eri aihealueille työpajoja, joihin voi kuka tahansa ilmoittautua. Työpajoja perustetaan tarpeen mukaan. Työpajatyöskentelyn kautta hahmotellaan tarkemmin tavoitteita ja päästään laatimaan rakennemalleja tavoitteiden pohjalta. Rakennemallit ja tavoitteet valmistuttuaan asetetaan nähtäville. Nähtävilläolon aikana saadun palautteen pohjalta valitaan jatkosuunnittelua varten rakennemalli, josta kehitetään kaavaluonnos, joka asetetaan nähtäville. Kaavaluonnoksen nähtävilläolon jälkeen valmistellaan kaavaehdotus, joka asetetaan myös nähtäville.

Tavoitteellisesti vuonna 2011 on tarkoitus saada kaavaluonnos nähtäville, vuonna 2012 ehdotus- ja kunnanvaltuuston hyväksyttäväksi yleiskaava tulisi aikaisintaan 2013.

4. Väestö ja työpaikat

Kaavasuunnittelija Lindström jatkoi kertomalla väestönmäärän muutoksista vuosien varrella ja [väestötietoa karttaesityksinä](#).

Kysymys: Miten suuri 2 % kasvutavoite on verrattuna naapurikuntiin? Miten suuri kasvu on Nurmijärvellä?

Vastaus: Nurmijärvi on kasvanut jopa 3 % muutamana vuonna. Myös Kirkkonummen kasvu on ollut kovaa. Keravalla ja Järvenpäällä kasvu on pienempää, johtuen laajentumistilan puutteesta. KUUMA-kunnissa kasvutavoite on 2 %.

Kommentti: Kellokosken karttatarkastelusta puuttuu Hyökännummen asutus laskelmista.

Kysymys: Miksi asukasmääriä ja etäisyyksiä vertailevassa kartassa on keskipiste siinä missä se on?

Vastaus: On valittu keskipisteeksi alue joka on palvelujen kannalta keskeinen – yleensä keskusta.

Esitystä jatkettiin kertomalla työpaikkoihin ja työpaikka-alueisiin liittyvistä asioista: työpaikka-alueiden mitoittamisesta eri työpaikka-alueuotojen kesken ja työpaikka-alueiden tarpeesta/omavaraisuudesta. Työpaikka-alueiden mitoittamiseen vaikuttaa eritoten väestörakenteen tuleva raju muutos, kun huoltosuhte muuttuu n. 50%:sta n. 30 %:iin. Esityksen lopussa todettiin, että työpaikka-alueita tarvitaan vähintään noin 1 milj. kem², mutta että Tuusulan kannalta on järkevää pyrkiä varaamaan minitarvetta enemmän mahdollisuuksiatyöpaikkarakentamiseen elinkeinopoliittisista ja taloudellisista syistä johtuen.

Kysymys: Milloin työpaikka-alueita on saatavilla yrittäjille?

Vastaus: Työpaikka-alueita suunnitellaan parhaillaan sekä asemakaava- että osayleiskaavatasolla.

Kommentti: Työpaikkaomavaraisuuden nostaminen 100 %:iin on tärkeää. Helsingissä työpaikkaomavaraisuus on korkeampi, meillä hieman yli 70 %.

Kysymys: Onko huoltosuhteen muutoksessa huomioitu eläkeiän nousu?

Vastaus: Ei. Tiedot on saatu tilastokeskukselta.

Kommentti: Työpaikkaomavaraisuuden nostamisesta on monia hyötyjä.

Kommentti: Vaikutusta on pendelöinnillä. Vaikka kuinka yhteen kuntaan satsattaisiin työpaikkojen määrässä, pendelöintiä on tulevaisuudessakin varmasti paljon pelkästään Keski-Uudenmaankin kuntien kesken.

Kommentti: Tuusulassakin tulee olla korkeapalkka-alojen työpaikkoja.

5. Aluetehokkuus

Kaavasunnittelija Ristimäki kävi läpi [havainnollisin kuvin](#) miten rakennettavan alueen tehokkuus korreloi tarvittavan maapinta-alaan.

Kommentti: Lukuja voidaan esittää, mutta Vantaalla on 4-5 kertaa enemmän asukkaita kuin Tuusulassa nyt.

Kysymys: Ruoholahden esimerkki – eikö alue suunniteltu käytännössä autottomaksi? Tämä kertoo siitä, että ihmiset eivät toimi kuten suunnitellaan. Autoja on kuitenkin.

Kysymys: Halutaanko Tuusulasta taajamanomaista ja kaupunkimaista? Tuusulan tulee olla maaseutumainen.

Vastaus: Tarkoitus on herättää vasta keskustelua aiheesta. Esitys ei ole kannotto tiiviin rakentamisen puolesta tai sitä vastaan.

Kommentti: Tehokas ei ole välttämättä huono eikä toisaalta tehotonkaan huono.

Kysymys: Mikä näkemys arkkitehteilla on tehokkudesta eri alueilla?

Vastaus: Toimivan joukkoliikenteen toteuttaminen on hyvä mittapuu riittävästä tiivyydestä.

Kysymys: Esimerkeistä tulee huomata, että kuvissa esitetty ”rakentamisalueen keskittäminen” on vain symboli, joka osoittaa tarvittavan maa-alueen, mikäli käytetään ko. tehokkuutta. Esitetyn alueen sijainti tai raja-alue ei ole kannotto. Tulevat rakentamisalueet osoitettaneen eri puolille taajamia.

Kommentti: Maahanmuuttoa tulisi olla paljon, jotta kuntien esittämät kasvuennusteet toteutuvat. Kasvu voi olla vähäisempääkin. Vuonna 2040 tulee olemaan vaikeuksia energian ja liikkumisen osalta. Koettakaa miettiä miten vuonna 2040 ihmisen kulkevat.

Kommentti: Onko tietoliikenneyhteyksiä tai niiden rakentamista huomioitu? Etätyöt vähentävät liikkumistarvetta. Eikä asuin- ja työpaikka-alueita tarvitse eriyttää. Esim. Mäntsälässä on strategiana saada langaton verkko riittävän hyväksi tällaista varten.

Kommentti: Muuttujia on niin paljon, ettei kaikkea voi ennakoida. Voi olla, että vuonna 2040 kuljetaan sähköautolla. 1970-luvulla oli Espoon väkiluvuksi vuodelle 2000 ennustettu 375 000 asukasta. Ilmastonmuutos voi aiheuttaa myös muutoksia.

Kommentti: 2 % jatkuvaa kasvua on aika hurja. Kuka sitä lopulta haluaa edes? Kaavoituksen ja tontinmyynnin tulisi edetä vasta kun liikenne toimii.

Kommentti: Mallit antavat hyvin mielikuvaa siitä minkälaisia vaihtoehtoja ja miten niitä voidaan toteuttaa

Kysymys: Mikä on Rykmentinpuiston alueen tehokkuusluku, jos sinne tulee 15 000 asukasta?

Vastaus: Aluetehokkuus olisi noin 0,2.

Kysymys: Ne jotka muuttavat vihreään Tuusulaan haluavat muuttaa omakotitaloon eivätkä yhdeksänteen kerrokseen.

Kommentti: Mutta pian ei ole tilaa rakentaa omakotitaloaluetakaan, jos niiden rakentamista ei rajoiteta.

Hapuoja: On hyvä, että on monenlaista rakentamista ja vaihtoehtoja kaikille kaikkiin elämäntilanteisiin.

Heikkilä: Mitä väljempi on rakenne, sitä kauempana ovat palvelut, mikä on pientaloalueiden ongelma.

Kommentti: Monipuolisuus on tärkeä asia. Eri elämäntilanteissa oleville tulee olla eri asumismuotoja kussakin taajamassa. Ylöspäin voi rakentaa.

Kysymys: Miten huoltosuhteen muutokset vaikuttavat asuinrakentamiseen?

Kommentti: Senioriväestön roima osuuden kasvu johtaa siihen, että kerrostalo- ja palveluasumista eli keskusta-asumista tarvitaan aiempaa enemmän. Tämä toisaalta vapauttaa pientaloalueilta vanhoja asuntoja myyntiin eikä uusien pientaloalueiden kysyntää ole välttämättä niin paljon kuin tähän asti.

Vastaus: Maaseutuasuminen ei ole automaattisesti halutumpaa. Suomessa on kaupunkeja, jotka ovat asuttavia.

6. Alustavat rakennemallit

Kaavasuunnittelija Mika Heikkilä jatkoi esittelyä alustavalla rakennemallitarkastelulla. Lähtökohtana esitellyissä rakennemalleissa on ollut 2 % väestönkasvu eli noin 30 000 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä. Jos kasvu on alhaisempaa, rakentamisen vaiheet viivästyvät hieman pidemmälle. Taustalla on myös 2. vaihemaakuntakaavatyön aikana laaditut rakennemallit koko maakunnan alueelle (ns. ”sormimalli” ja ”silmukkamalli”) sekä valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka edellyttävät taajamarakenteen eheyttämistä. Maakuntakaavan rakennemalleissa olevaa monikeskusmallia ei ole tarkasteltu, koska siinä on voimakkaasti rakentamista hajauttava rakenne ja sitä voidaan tarkastella aluetehokkuusmallien kautta. Malleissa on huomioitu Helsingin seutu lähtökohtana, Helsingin läheisyys ja raideliikenneverkko (päärata, Lentorata ja lentokenttämetro). Lisäksi kunnan mittakaavassa huomioitava tekijä on etäisyys Hyrylästä - kuntakeskuksen palvelujen tukeminen on tärkeää. Toisaalta myös muiden taajamien kasvun tukeminen palvelutarjonnan parantamiseksi on tärkeää. Huomionarvoista on, että jos tiivistetään toisaalla, voidaan säilyttää enemmän maaseutua toisaalla.

Sormimalli

Maakuntaliitolla on ajatus, että muodostetaan halkaisijaltaan n. 5 km olevia taajamia tukeutuen raideverkkoon. Kuhunkin taajamaan mahtuisi laskennallisesti 45 000 asukasta. Sormimalli käytännössä tarkoittaa n. 100 000 asukkaan sijoittamista Tuusulaan, mikä ylittää reippaasti Tuusulan oman tavoitteen. Huomattavaa on, että rakentaminen sijoittuisi selvästi Pohjois-Tuusulaan.

Kysymys: Onko oikoradalle suunniteltu uutta asemaa Haarajoen pohjoispuolelle?

Vastaus: Mäntsälän puolelle on suunniteltu Arolan alueelle asemaa.

Kommentti: Joukkoliikenteen kannalta raja-alue on hankala. Moni toiminto kärsii huonosta joukkoliikenteestä.

Silmukkamalli

Maakuntaliiton toisessa mallissa on suunniteltu n. 2 km halkaisijaltaan olevia taajamia radan varteen. Sormimalliin nähden erona on raideverkon kehittämisen myötä tulevat uudet kasvusuunnat. Tuusulan osalta kasvu suuntautuu edelleen pääradan varteen. Siten kasvu tässäkin mallissa suuntautuu Pohjois-Tuusulaan. Malli toisi n. 26 000 uutta asukasta Tuusulaan. Yhdyskuntarakenteena tämä malli tuottaa epäyhtenäistä rakennetta, mikä vaikeuttaa palveluiden tarjoamista.

Kommentti: Kun tulee kolmas raide Riihimäelle se lisää alueen painoarvoa. Oikoradan varteen tulisi saada lisää asukkaita, ettei kaikki valtion rahat mene oikoradan tukemiseen.

Kommentti: Kuntakeskuksen voisi siirtää Nuppulinnaan. :-)

Tuomala

Alueelle saisi n. 20 000 asukasta. Aluerakenne eheytyy, mutta Tuusulan kunnan kannalta syntyisi ikään kuin neljäs taajama, mikä vaikeuttaa palvelujen järjestämistä.

Nuppulinna

Muodostuisi uusi taajama, jolla olisi myös palvelujen järjestämisen kannalta epäkohtia.

Jokela

Oleva taajama, jolloin tuetaan olevaa taajamarakennetta ja palveluja. Voimakas kasvun suuntaaminen Jokelaan ei tue Hyrylän kehittämistä.

Haarajoki-Kellokoski

Mallissa on tutkittu saisiko Kellokosken nivottua radan varteen Haarajoen kautta. Raideliikenteeseen kytketyminen on vaikeaa. Ei tue Hyrylän kehittämistä.

Kommentti: Käsittääkseni Kellokoskelta mennään mieluummin Järvenpään asemalla kuin Haarajoen asemalle. Siksi Järvenpään suunnan kehittäminen lienee fiksumpaa.

Kommentti: VR:n lippujen hinnoittelupolitiikka ei tue Haarajoen asemaa, vaikka Haarajoen asemalle olisi helpompi ja nopeampi päästä. Järvepästä pääsee halvemmalla.

Em. tarkastelut eivät tuo sinällään yksinään soveltuvaa kasvusuuntaa. Seuraavissa malleissa on tutkittu Hyrylää vaihtoehtoisena kasvun painopisteenä, poiketen maakuntakaavan rakennemalleista sormi ja silmukka ja lentokenttämestron sekä lentoradan vaikutuksia Hyrylän rakenteeseen.

Hyrylä

Mallissa on tutkittu kasvun keskittämistä Hyrylään. Hyrylän kehittämisellä on vahvuuksia – lentorata ja Helsingin läheisyys. Kohtuullinen malli, mutta toisaalta ei toteuta VAT:n raideliikenneyhteyttä.

Hyrylä-Kerava

Keravaan kytkeminen toteuttaa VAT:n raideliikenneyhteyttä. Hyrylän laajentaminen Keravalle on mahdollista, koska välialueella on laaja rakentamaton alue.

Hyrylä-Kerava –runkolinja

Linja-autoliikenteeseen tukeutuva ratkaisu, joka tukee joukkoliikenneyhteyksiä. Rakentaminen sijoittuu yksipuolisesti Hyrylästä itään, Hyrylän palvelujen tukeminen vaatii rakentamista myös muihin suuntiin.

Hyrylä-Kerava –lenkki

Kuten em, mutta tähän on lisätty Hyrylän länsipuolisia alueita ja mahdollinen yhteys Saviolle.

Metro

Metro rakentuessaan tuo asemanseutuja Etelä-Tuusulaan. Rakenteen kannalta tämä antaa mahdollisuuksia. Asumista saadaan keskitettyä Etelä-Hyrylään ja siten lähemmäs Helsingin palveluja.

Lentorata Hyrylä sormimalli

Edellyttää Hyrylän kautta kulkevan lentoradan ja taajamaliikenneasemat, maakuntakaavan sormimallivariaatio. Lentorata olisi kaukoliikennetä ensisijaisesti, joka vähentäisi liikennepainetta pääradalla. Jos Hyrylän kautta kulkevalle Lentoradalle saataisiin taajamaliikennettä mukaan ja rata linjattua optimaalisesti, se olisi myös rakenteen kannalta positiivinen asia. Raideliikenneyhteyden tuomat mahdollisuudet tuovat selviä hyötyjä aluerakenteen kannalta.

Kommentti: Eihän aseman sijoittaminen edellytä Metlan maiden rakentamista? Lentoradalle pitäisi saada lähijunaliikennettä, ei kaukoliikennettä ole niin paljoa, että se vaatisi koko raiteen kapasiteetin.

Vastaus: Totta, tuntuu oudolta että valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteiden mukaista raideliikenteen hyödyntämistä paikallisliikenteeseen ei noudatettaisi.

Kommentti: Liikennemäärät pitää huomioida. Jos kaukojunissa on vähän liikennettä, tuntuu oudolta jättää paikallisliikenteen painotus vähälle. Paikallisliikenteelle on todella paljon tarvetta.

Kysymys: Onko huomioitu, että kehäradan asema on siirretty 450 m pohjoiseen?

Vastaus: Kehäradan aseman siirtäminen ei vaikuta vielä tämän tarkkuustason suunnitelmiin.

Lentorata, Viinikkalan linjaus, sormimalli

Sisältää positiivisia asioita, mutta toisaalta sen huono puoli on, että se ei mene Hyrylän keskustan kautta vaan toisi mahdollisesti kilpailevan keskuksen läheisyyteen.

Lentorata, nykyisen lentokentän linjaus, sormimalli

Ei tarpeeksi asuinrakentamiseen hyödynnettävää aluetta, vaikka taajamaliikenneasema saataisiinkin Hyrylän läheisyyteen.

Lentorata, Viinikkalan linjaus, silmukkamalli

Sisältää positiivisia asioita, mutta toisaalta sen huono puoli on, että se ei mene Hyrylän keskustan kautta vaan toisi mahdollisesti kilpailevan keskuksen läheisyyteen.

Lentorata, nykyisen lentokentän linjaus, silmukkamalli

Lentokenttä-linjaus; edellyttää lentoradan ja taajamaliikenneasemat, maakuntakaavan silmukkamallivariaatio. Ei tuo tarpeeksi asuinrakentamiseen hyödynnettävää aluetta, vaikka taajamaliikenneasema saataisiinkin Hyrylän läheisyyteen.

Yhteenvedo malleista

- Rakennemallitarkastelussa näyttäytyy, että maakuntakaavan raiteen varteen keskittävät rakennemallivaihtoehdot sormi ja silmukka eivät ole Tuusulan kannalta parhaita vaihtoehtoja sijoittaa kasvua. Myös aluerakenteen kannalta saattaa olla osoitettavissa muita kilpailukykyisiä vaihtoehtoja.
- Rakennemallitarkastelussa kasvun suuntaamisen kannalta avainalueeksi nousee Hyrylä ja Hyrylän ympäristö; Hyrylän keskustaajaman tukeminen, sen kytkeminen raideyhteyksiin sekä yhdyskuntarakenteen laajentumis- ja täydentämismahdollisuudet Keravan suuntaan sekä etelään, suoraan Helsingin suuntaan.
- Hyrylän ohella muiksi potentiaalisiksi alueiksi voidaan nostaa Tuomala ja Jokela.
- Tuomalan vahvuudet ovat aluerakenteen täydentymisessä ja raideyhteydessä, mutta kunnan kannalta Tuomalan ongelma on se, että se muodostaa uuden taajaman kolmen muun lisäksi, hajauttaa taajamarakennetta ja tekee palvelujen tarjoamisen haasteelliseksi.
- Jokelan vahvuuksina ovat oleva taajama ja asemanseutu. Heikkouksina ovat perifeerinen sijainti Helsingistä ja Hyrylästä katsoen.
- Rakennemallitarkastelun perusteella kasvu olisi suunnattava ensisijassa Hyrylään, jossa sitten kasvulla voidaan tukea Hyrylän kytkeytymistä muuhun seudun aluerakenteeseen ja raideyhteyksiin. Kasvua voidaan suunnata myös jonkin verran Jokelaan, ja olevaa taajamaa ja sen palveluja tukevana vähäisessä määrin Kellokoskelle. Tuomalaan kasvun sijoittaminen on kunnan kannalta ongelmallista.

7. Keskustelu alustusten jälkeen

- Kysymys:** Koko prosessin kannalta raideliikenneratkaisut ovat oleellista. Milloin tulee maakuntakaavatasolta päätöksiä asiasta?
- Vastaus:** Lentorata-selvitys on tullut kuntaan lausunnoille. Juuri nähty esitys osoittaa, että kumpikaan selvityksen linjauksista ei palvele Hyrylän nykyistä taajamaa kuten toivotaan. Suunnitelma on tehty huomioiden vain teknisiä kysymyksiä, ei yhdyskuntarakennetta. Viinikkalan vaihtoehto kulkee Rykmentinpuiston itäpäästä, eikä siten palvele Hyrylän taajamarakennetta. Lentoaseman linjaus kulkisi Itäisen ohikulkutien ja Fallbackan liittymän kohdalla. Teoreettisesti rata voisi olla maan pinnalla ohikulkutien laidalla. Asema voisi tuolloin olla mahdollinen. Radan varteen voitaisiin sijoittaa työpaikkoja. Lentokenttäradassa on ajatuksena siirtää pääradalta kaukoliikennettä lentoradalle, jolloin pääradalla vapautuu tilaa parantaa paikallisjunaliikennettä. Metro olisi joustavampi ja antaisi mahdollisuuden useampaan asemaan. Metrokysymys ratkaistaan HSL:ssä. Metro edellyttäisi kunnalta vahvaa taloudellista panostusta ja on aikataulullisesti varmasti kaukana tulevaisuudessa.
- Kevään aikana kunta ottaa kantaa maakuntaliiton rakennemalleihin.**
- Kysymys:** Onko raideliikenteen kehittyminen Etelä-Tuusulassa realistista?
- Vastaus:** Vuonna 2030-2050. Päärataa parannetaan ensin.
- Kommentti:** Etelä-Tuusula ei tunnu sopivan raideliikenteen varteen. Tuusulan tulisi esittää vaihtoehtoja. Raideliikenne ei toisaalta ole välttämätöntä. Jos paikallisliikennetiheys olisi harvaa kaukoliikenneradalla, ei se palvele juuri ihmisten kulkemista. Kaikki ei ole raideliikenteen varassa Helsingissäkään.
- Kommentti:** Kaavoitusta tulee hidastaa ennen kuin liikennejärjestelmä on kunnossa.
- Kommentti:** Yleiskaavaa ei ratkaista ilman liikenneselvitystä.
- Kysymys:** Mitenpä KUUMA-yhteistyö – mihin suuntaan Järvenpää on kasvamassa? Miten Järvenpään liikenne on ratkaistu?
- Vastaus:** Järvenpää kasvaa rajojensa sisällä, etelään jonkin verran. Liikenneselvityksissä on tuotu esille Järvenpään ja Nurmijärven välinen tieyhteys, jotta Järvenpäästä saadaan liikennettä poikkisuunnassa. Tämä helpottaa Tuusulaan suuntautuvaa liikennepainetta.
- Kommentti:** Lentoasemalle louhitaan jo tunnelia (Kehärata), siitä voi jatkaa.
- Kommentti:** Yhteys Järvenpäästä Nurmijärvelle suunniteltiin jo 20 vuotta sitten.
- Kommentti:** Suunnitelmia on tehty vuosikymmenten aikana useita. Rahaa ei ole ollut toteuttamiseen. Meiltä puuttuu työpaikkoja, asukkaita. Hankkeita suunnitellaan, vaikkei ole rahaa toteuttaa. Valtiolla ei ole rahaa liikennehankkeisiin. Kunnalle tulee lisää tiekilometrejä ylläpidettäväksi. Lainsäädännön muutos auttaisi tähän, mutta siihen tuntuu olevan kaikkein vaikein puuttua.
- Vastaus:** Joitakin suunnitelmia on tehty monta kymmentä vuotta ilman että toteutukseen on ollut rahaa. SAUMA-selvitys tehtiin joitakin vuosia sitten, jossa tarkasteltiin eri suunnitelmissa ja eri vaiheissa esille otettuja tieyhteyksiä. Kun Tuusulan keskustan tieverkko selvitys tehtiin, laadittiin tavoiteverkko alueelle.
- Kommentti:** Kehyuskunnat eivät saa valtion rahaa liikennehankkeisiin, näin on ollut jo muutamia vuosia.
- Kysymys:** Onko malleissa huomioitu kustannuksia? Miten liityntäliikenne on huomioitu? Miksi se oli merkitty arvioissa miinuksella? Millä lailla nykyiset osayleiskaavatyöt suhteutetaan yleiskaavaan?
- Vastaus:** Uudehkojen osayleiskaavojen sisältö lisätään sellaisenaan. Esitystapa on toinen, koska osayleiskaavat on tehty aluevarausosayleiskaavoina. Tarkoituksena ei ole avata kaikkea kysymyksiä uudestaan. Joskin tarkistuksia voidaan tehdä, mikäli rakentamista ohjataan tosin.

- Vastaus: Rakennemallitarkastelu oli alustava, jossa tarkistettiin vain malleja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta. Kustannuksia ei arvioitu. Liityntäliikenne saa -merkin, jos se ei ole raideliikenteen varressa. Muutamissa malleissa annettiin 0, koska liityntäliikenteelle oli etsitty ratkaisua esim. runkolinjan avulla.
- Vastaus: Maakuntakaava lähtee raideliikennepainotteisuudesta. VAT:ssa lisäksi raideliikenne mainitaan. Tarkastelu osoittaa mitä raideliikennepainotteisuus tarkoittaa Tuusulan kannalta. Voidaan osoittaa, että kaikkea ei voida arvioida raideliikenteen kautta, vaan nykyinen yhdyskuntarakenne tulee huomioida. Kumipyöräliikenne on jatkossakin tarpeen. Tulevaisuudessa tilanne voi muuttua ja vaikutusten arviointia läpikäydessä tämä huomioidaan.
- Kysymys: Suomen väkiluvusta puuttuu yksi nolla -raideliikenteen varteen ei voida tukeutua, koska väkiluku on liian alhainen.
- Vastaus: Lentorataa ei suunnitella Hyrylän kehittämisen vuoksi, vaan lentokentän toiminnan parantamiseksi. Jos spekuloidaan, että voitaisiin saada asema, olisi se kallis ja tarvittavan väestön kertyminen kestää kauan. Raiteeseen tulee kuitenkin varautua, jos selvitys tämän toteaa.
- Kysymys: Huoltosuhde oli esittelyssä. Puhuttiin aiemmin energiasta, ei yksinomaan liikenteestä. Energihuoltovarmuus. Fosforin varassa eletään. Elintarvikkeiden ylituotanto perustuu fosforin käyttöön. Fosfori uhkaa loppua mikä tuottaa ruokatuotannolle suuria ongelmia.
- Kommentti: Jos Haarajoen pohjoispuolelle Arolaan joskus suunnitellaan asemaa Tuusulan kunnan tulee olla aktiivisesti mukana. Jos Tuusula olisi ollut aktiivinen, kun Haarajoen asemaa suunniteltiin, olisi asema Linjatien päässä.
- Kommentti: Kellokosken kannalta suunnitelmaa tulee vielä kehittää. Palveluja tulee kehittää. Keskeisiä maa-alueita pitää saada kaavoitettavaksi (HUS:n maat). Tällöin asukkaita saataisiin lähemmäs palveluita.
- Kommentti: 2 % vuosittainen kasvutavoite on kova. Siihen on harvoin ylletty.
- Vastaus: Siihen tulee suhtautua mitoituselukuna. Aina tulee varautua suunnitelmissa hieman isompaan kasvuun kuin laskennallisesti tarvitaan, koska kaikki alueet eivät kuitenkaan toteudu. Jos ylempää annetaan määräys, että Tuusulan tulee varautua tiettyyn väestönkasvuun, on meillä syytä olla suunnitelma valmiina mihin asutus voidaan sijoittaa. Tämän tarkastelun tavoitteena on nimetä ne alueet, joita ei rakenneta ja jotka jäävät virkistysalueiksi - pelloiksi ja metsiksi.
- Kommentti: Tarkoitin sitä, että 2 % vuosittain seuraavat 30 vuotta tuo palvelujen järjestämisen kannalta ongelmia. Käyttömenojen kasvu voisi olla kohtuutonta. Sitä suurempi on riski, mitä suurempi kasvuprosentti.
- Vastaus: Yleiskaavan tarkastelussa tarkastellaan alueet ja toteuttamisjärjestystä. Jos kasvu halutaan pitää hitaampana, on se mahdollista, mutta 2 % kasvuun voidaan silti varautua.
- Kysymys: Kun malleja on mietitty, missä määrin on otettu huomioon pohjavesialueet?
- Vastaus: Ei ole huomioitu tässä vaiheessa. Tarkemmassa suunnittelussa on runsaasti toki reunaehtoja, jotka pitää ottaa huomioon.
- Kysymys: Mikä on maakuntakaavan ja rakennemallityön suhde naapurikuntiin? Minkälainen painoarvo on Helsingin kommentteilla?
- Vastaus: Jää nähtäväksi. Erityisesti rata-asiaan on nyt oikea hetki ottaa kantaa.
- Kommentti: Potentiaaliset alueet tulee tutkia kunnolla, ennen kuin päätös syntyy.
- Vastaus: Rakennemalleilla selvitetään ne alueet, joiden suunnittelua jatketaan.
- Kysymys: Mikä on yleiskaavatoimikunta?
- Vastaus: Oli ehdotettu, että yleiskaavatoimikunta ohjaisi kaavan valmistelutyötä. Kunnanhallituksen seminaarissa kuitenkin todettiin, ettei ole tarvetta yleiskaavatoimikunnalle.
- Kysymys: Entä kehittämistoimikunta?

Vastaus: Tällä tarkoitetaan kunkin taajaman kehittämistoimikuntia.

Kommentti: Kunnalla pitää olla keskus. Siten Hyrylään tulee satsata. Jos raideliikennettä ei saada, tulee Keravan suuntaan saada runkolinja.

Kommentti: Malleista ei yksikään sinällään sovellu. Tarvitaan jonkinasteinen tasapaino kaikkien taajamien välille.

Kommentti: Lähitulevaisuudessa vaikuttaa myös se, miten kuntarajat elävät.

Kommentti: Palvelujen kehittäminen yhdessä on mahdollista, eikä se edellytä kuntarajan muuttamista.

Kysymys: Menisikö lentorata tunnelissa vai maanpäällä?

Vastaus: Suurimman osan tunnelissa, Tuusulan osalta tunnelissa. Tosin mikäli lentorata linjataan nykyiselle terminaalille, voi rata käydä pinnassa jo Sulassa, johon voisi saada maanpäällisen aseman.

Kysymys: Kannattaisiko miettiä sitä, että lentorata yhdistyisi pääraataan Jokelan kohdalla?

Vastaus: Tarkasteluissa on lähtökohtana ollut, että myös oikoradalta tulisi voida liittyä lentokenttärataan.

Kommentti: Jos lentoradalle ohjataan vain kaukoliikennettä, tulee radasta liian kallis liikennemäärään nähden.

Vastaus: Lentokenttäradan selvityksessä ei ole ainakaan toistaiseksi tutkittu maankäyttöä. Lentokenttäradan varressa on paljon potentiaalista paikallisliikenteen käyttäjiä.

Kysymys: Miksi on tutkittu rakennemalleja vain asutuksen näkökulmasta? Eikö voisi tehdä vain työpaikka-alueita esim. Nuppulinnaan tai Purolaan? Jos väestönkasvu on 2 % ja työpaikkojen määrä kasvaa, pendelöintiliikenne tukkii liikenneväylät. Työpaikkoja tulisi sijoittaa lähemmäs asutusta siten, ettei ole tarvetta mennä Helsinkiin töihin.

Vastaus: Toistaiseksi ei ole tiedossa tarvetta avata uusia laajoja työpaikka-alueita, mikäli tekeillä olevien osayleiskaavojen (FOCUS, Sula, Tuomala II, Ruotsinkylä-Myllykylä II) työpaikka-alueista suurin osa toteutuu.

Kommentti: Etäisyyttä Helsinkiin nähden arvioitaessa ei tule kiinnittää huomiota matkaan vaan aikaan. Hyrylä ja Jokela ovat tällä hetkellä ”yhtä kaukana”.

Kysymys: Miten kaavoittajat toimivat yhteistyössä talousalueen kanssa?

Vastaus: Maakuntakaavan rakennemallit kattavat koko maakunnan, myös naapurikuntiin on merkitty kasvua samalla periaatteella. Maakuntakaavan rakennemalleissa olevissa asemanseuduissa (kartan pallot) ei ole eroteltu asumista ja työpaikkoja. Maakuntakaavasta ja raja-alueyhteistyöstä keskustellaan KUUMA-yhteistyökokouksissa.

Kysymys: Miten pääradalle tuleva uusi raide vaikuttaa?

Vastaus: Pääradan uutta raidetta suunnitellaan Keravalta pohjoiseen, se ei auta kapasiteettiongelmaan, mikä on Keravalta etelään.

Kysymys: Eikö Tuomalaan voisi sijoittaa uutta runsaasti työvoimaan vaativaa uutta keskusta – ei uutta asutuskeskusta?

Vastaus: Liikenneyhteydet olisivat hankalat asemasta riippumatta. Katuverkon rakentaminen olisi suuri investointi. Mitoitus ja ajoitus tulee suunnitella suhteessa muuhun Tuusulan rakentamiseen.

Kommentti: Kannatan yli 100 % työpaikkaomavaraisuutta. Saataisiinko FOCUS-alueelle enemmän työpaikkoja? Milloin FOCUS alkaa rakentua?

Vastaus: FOCUS-alueen osayleiskaavaa laaditaan vielä. Rakentaminen alkaa lähivuosina.

Vastaus: FOCUS-alueelle on suunniteltu n. 1 000 000 kem², Sulan alueelle suunnitellun saman verran ja Tuomala II:n alueelle n. 300 000 kem². Tämä on selvästi enemmän kuin laskelmien perusteella tarvittaisiin 100 % työpaikkaomavaraisuuden saavuttamiseksi.

Kommentti: On hyvä, että haja-asutusalueelle on sallittu sivuasuntoja. Haja-asutusalueella on myös runsaasti työpaikkoja. Ehdotan, että selvitetään haja-asutusalueen työpaikat.

Kysymys: Mitä tarkoittaa oikeusvaikutteinen yleiskaava?

Vastaus: Oikeusvaikutteinen yleiskaava on ohjeena laadittaessa asemakaavoja. Oikeusvaikutteinen yleiskaava voisi antaa mahdollisuuden lunastamiseen, mutta tätä yleiskaavaa ei tehdä sillä tarkkuudella.

Kysymys: Mitä kuuluu Jokelan kaavahankkeille?

Vastaus: Kartanon alueen kaava on jumissa, koska maanomistajien kanssa ei ole päästy sopimukseen. Voi olla, että kaava jaetaan osiin siten, että kunnan omistamat maat ja niiden maat, joiden kanssa asiasta voidaan sopia, kaavoitetaan ensimmäisessä vaiheessa. Peltokaaren kaava, noin 1600 asukkaan asuntoaluetta varten, on nähtävillä. Palojoenpuisto tulee kaavoituslautakunnan käsittelyyn huhtikuussa ja sisältää myös työpaikka-rakentamista.

Kysymys: Miksi Tuomala on niin haluttu alue?

Vastaus: Koska Tuomala on lähes rakentamaton alue, sijaitsee kahden kaupungin välissä ja radan varressa.

Kommentti: Aalto-yliopisto Tuomalaan!

8. Tilaisuuden päättäminen

Hapuoja kiitti osallistujia ja esitti toivomuksen, että jatkossakin osallistuminen olisi aktiivista ja kantaa ottavaa.

Muistion laati

Asko Honkanen
kaava-arkkitehti
p. 040 314 2012
etunimi.sukunimi@tuusula.fi