

2012

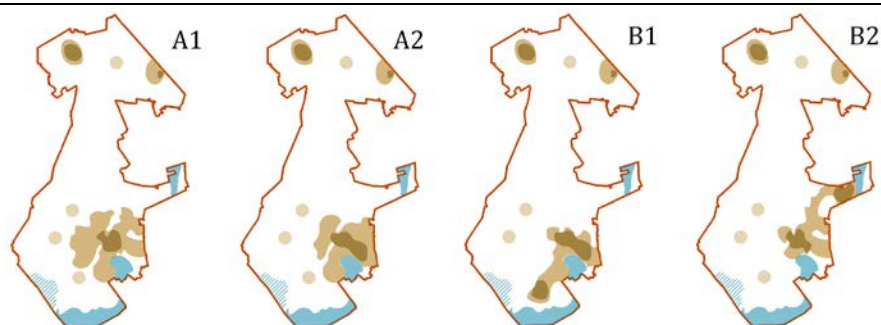
Rakennemallin valinta Perustelut

Raportti III e 14.11.2012

Sisällysluettelo

Yleiskaavan 2040 rakennemallityön lähtökohdat	4
Yleiskaavan 2040 tavoitteet	4
Lähtökohdat	4
Rakennemallivaihtoehdot	5
A1 Hyrylän taajama	6
A2 Hyrylä-Kerava	6
B1 Ruotsinkylä	6
B2 Ristikytö	6
Rakennemalleista saatu palaute	7
Virkamiestyöpaja	7
Valtuustoseminaari	7
Lausunnot ja mielipiteet.....	8
Asukaskysely ja yleisötilaisuudet.....	8
Rakennemallien liikenteellinen arviointi.....	9
Kehitettävän rakennemallin valinta	10
Perustelut	11
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	11
Toimiva aluerakenne	11
Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu	11
Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat.....	11
Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto	12
Helsingin seudun erityiskysymykset.....	12
Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet.....	12
Uudenmaan maakuntakaavan tavoitteet	12
Metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistaminen	13
Kaupan palveluverkko	13
Liikenneverkko palvelee joustavasti ja yhdyskuntatekninen huolto toimii tehokkaasti.....	14
Turvallinen, terveellinen ja viihtyisä ympäristö on maakunnan voimavara.....	14
Kuuma-kehityskuva	14
Kaupunkimaiset keskukset	15
Maltillisesti kehitettävät kasvukäytävien keskukset/asemanseudut	16
Paikallishistoriaan tukeutuvat ja näistä lähtökohdista kehitettävät keskukset ja kirkonkylät.....	16
Kunnan ja yleiskaavatyön tavoitteet	17

Tuusulan visio	17
Tuusulan yleiskaavan lähtökohdatavoitteet	17
Strateginen yleiskaava	20
Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset.....	20
Alueidenkäytön strateginen ohjaaminen	21
Mitä osoitetaan Tuusulan yleiskaava 2040:ssä	23
Keskustat ja kaupunkirakenne	24
Täydennysrakentaminen ja asuminen	24
Erilaiset asuinalueet	24
Kylät.....	24
Yhdyskuntateknikka.....	24
Pinta-, pohja – ja hulevedet.....	24
Liikkuminen	24
Päätieverkko	24
Rataverkko.....	24
Kevyt liikenne	24
Elinkeinot.....	25
Palvelut ja kauppa	25
Julkiset palvelut	25
Kaupalliset palvelut	25
Virkistys	25
Viheraluestrategia	25
Kulttuuri- ja maisemakohteet	25
Toteuttamisen vaiheistus	25
Mitä ei osoiteta	25
Suunniteltu aikataulu	25



Yleiskaavan 2040 rakennemallityön lähtökohdat

Yleiskaavan 2040 tavoitteet

Yleiskaavatyötä ohjaavat maankäyttö- ja rakennuslaki, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä seudullisesti asetetut tavoitteet, jotka on kirjattu muun muassa maakuntakaavaan ja liikenteen osalta HLJ 2011 – työhön. Tuusulan kunnan osalta yleiskaavan lähtökohdaksi on otettu Tuusulan visio ja valtuusto- ja hallituksen seminaareissa kerätyt mielipiteet sekä muu palaute. Myös kunnan toimialat ovat asettaneet omia tavoitteitaan arvioidessaan alustavia yleiskaavan rakennemalleja. Yleiskaavatyön alkuvaiheessa järjestetyistä tiedotustilaisuuksista, teematyöpajoista ja verkkokyselyillä kerätystä asukaspalautteesta on johdettu Tuusulan yleiskaavan 2040 paikalliset tavoitteet.

Lähtökohdat

Rakennemallien laadinnan lähtökohdana on ollut 2 %:n vuosikasvu vuoteen 2040 mennessä. Tämä tarkoittaa 30 000 uutta asukasta ja asukkaiden myötä noin 10 000 työpaikkaa muun muassa palveluina. Vuoteen 2040 kasvua osoitetaan siis yhteensä 40 000 asukasta/työpaikkaa. Lisäksi voidaan osoittaa erisillisiä työpaikka-alueita.

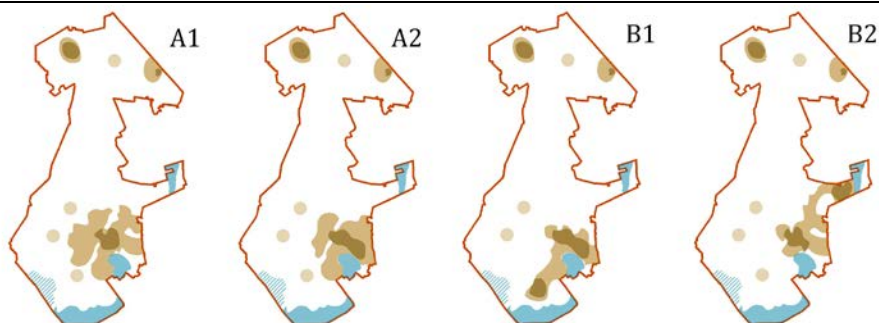
Yleiskaavaan pohjautuen rakennemallityön keskeiset tavoitteet ovat:

- Olevan taajama- ja yhdyskuntarakenteen tukeminen, palvelujen monipuolisuus ja saavutettavuus
- Joukkoliikennettä tukeva yhdyskuntarakenne
- Kytkeytyminen seudun aluerakenteeseen

Mitoituksen lähtökohdana on ollut toimivan joukkoliikenteen mahdollistava yhdyskuntarakenne. Rakenteen vähimmäistiiviytensä on pidetty 20 asukasta tai työpaikkaa hehtaarilla, joka on 2000 asukasta tai työpaikkaa neliökilometrillä. Asemanseutujen ja kuntakeskuksen ytimen kohdalla on katsottu tavoitteellisen tiiviiden olevan maakuntakaavan rakennemallityön mukaisesti tätä korkeampi (asemanseudussa 30 as/tp hehtaarilla, kuntakeskuksen ytimessä 40 as/tp hehtaarilla). Tiiviimpi rakenne luo edellytykset monipuolisemmalle palvelukeskukselle ja lisää palvelujen saavutettavuutta jalan ja pyörällä.

Nykytilassa kunnassa on noin 37 000 asukasta ja noin 13 000 työpaikkaa eli yhteensä noin 50 000 asukasta/työpaikkaa. Rakenne hajaantuu useaan taajamaan, jolloin palvelutason ylläpitäminen on monin tavoin haasteellista. Joukkoliikenteelle riittävä asukastiheys saavutetaan nykyään ainoastaan Hyrylän keskustassa.

Suunnittelun pohjaksi koostettiin karkea summaus tiedossa olevista suunnitelmista osa-alueille (yleissuunnitelmat, osayleiskaavat, asemakaavat). Olevissa suunnitelmissa on kasvunvaraa enemmän mitä 2 % vuosittainen kasvu vuodelle 2040 edellyttää. Mikäli vuoteen 2040 mennessä toteutettaisiin kaikista nykyisiä suunnitelmista tietty osuus eikä valintaa suunnitelmien välillä tehtäisi, hajautuisi kasvu liian laajalle eikä joukkoliikennetiheys toteutuisi tehokkaasti kovinkaan monessa osassa kuntaa. Maankäytönsuunnitelmissa onkin tehtävä valintoja ja mietittävä toteutusjärjestystä ja aikataulutusta. Rakennemallityön kautta haetaan päätöstä siitä, minne kunnan resurssit halutaan suunnata ja mihin yhdyskuntarakennetta laajennetaan.



Rakennemallivaihtoehdot

Yleiskaavan tavoitteisiin pohjautuen rakennemallityön lähtökohdiksi on pelkistetty seuraavat yhdyskuntarakennetta koskevat tavoitteet:

1. Olevan taajama- ja yhdyskuntarakenteen tukeminen, palvelujen monipuolisuus ja saavutettavuus
2. Joukkoliikennettä tukeva yhdyskuntarakenne
3. Kytkeytyminen seudun aluerakenteeseen - etäisyys Helsinkiin sekä suhde Helsingin seudun aluerakenteeseen

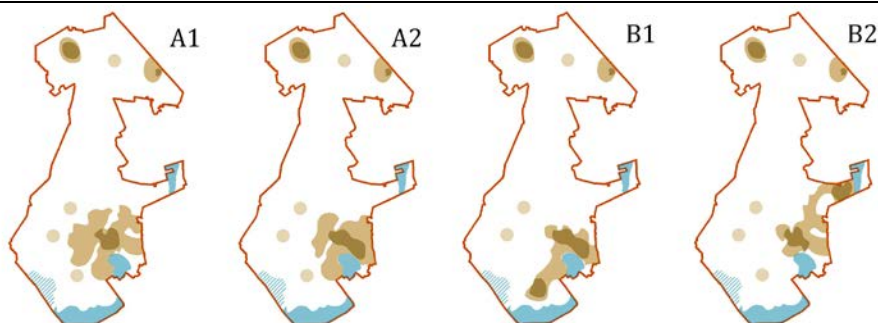
Kuntanäkökulmina ovat olleet kuntakeskuksen, Hyrylän, sekä muiden olevien taajamien, Jokelan ja Kellokosken, tukeminen sekä uuden lisätaajaman problematiikka. Keskeisten palvelujen saavutettavuus jalan ja pyörällä on sisällytetty tähän näkökulmaan. Joukkoliikennenäkökulmassa keskeistä on ollut kattavan ja tehokkaan joukkoliikenteen mahdollistaminen. Näkökulma on sisältänyt tarkastelun raide- ja bussiliikenteen suhteen. Raideliikennettä on tarkasteltu sekä suhteessa nykyratoihin että mahdolliseen uuteen ratayhteyteen Hyrylän kautta. Lisäksi on huomioitu kasvun sijoittamiseen käytettävissä oleva tila.

Rakennemallien keskeisiä uuden astutuksen sijoittamistapoja ovat joko nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja laajentaminen tai kokonaan uusien alueiden ottaminen rakentamisen käyttöön.

Yleiskaavan rakennemallityön mitoitus yhdyskuntarakenteen osalta pohjautuu maakuntakaavan rakennemallityössä käytettyyn mitoitukseen. Yleiskaavan rakennemallit korostavat olevien taajamien tukemista pelkän ratapainotuksen sijaan. Mitoituksen yleisenä lähtökohtana on ollut kilpailukykyisen joukkoliikenteen mahdollistava yhdyskuntarakenne. Rakenteen lähtökohtaisena vähimmäistiiviyttenä on pidetty tiiveyttä 20 asukasta tai työpaikkaa hehtaarilla, joka on 2000 asukasta tai työpaikkaa neliökilometrillä. Asemanseutujen ja kuntakeskuksen ytimen kohdalla on katsottu tavoitteellisen vähimmäistiiviyyden olevan maakuntakaavan rakennemallityön mukaisesti tätä korkeampi (asemanseudussa noin 1 km säteellä asemasta 30 as/tp hehtaarilla, kuntakeskuksen ytimessä 40 as/tp). Tiiviimpi rakenne luo edellytykset monipuolisemmalle palvelukeskukselle ja lisää palvelujen saavutettavuutta jalan ja pyörällä.

Valituissa malleissa on päädytty karkeasti ottaen nyky suunnitelmien mukaiseen jakoon kunnan sisällä, jolloin Hyrylä kasvaa 32 000, Jokela 6 000 ja Kellokoski 2 000 asukkaalla/työpaikalla. Kasvu mahdollistaa Jokelan taajaman kehittämisen toimivana asemanseutuna ja Kellokosken taajamaytimen nostamisen joukkoliikennetiheyteen jo vuoteen 2040 mennessä. Tämän voi katsoa turvaavan molempien taajamien elinvoimaisuutta.

Hyrylään ja Hyrylän ympäristöön osoitettu kasvu luo edellytyksiä kehittää vuoteen 2040 mennessä taajaman ydintä monipuolisena palvelukeskittymänä, taajaman reunusta joukkoliikennetähtenä ja tarjoaa tarvittaessa myös jonkin verran yhdyskuntarakenteellisia vaihtoehtoja. Rakennemallivaihtoehdot käsittelevätkin ensisijaisesti yhdyskuntarakenteen suuntaamista Hyrylässä. Jokelan ja Kellokosken rakenteen oleellimmat kysymykset liittyvät siihen, kuinka hyvin kasvua pystytään ohjaamaan taajamaytimeen ja kuinka laadukas taajama tätä kautta kytetään muodostamaan.



Rakennemallivaihtoina tutkittiin myös Nuppulinnaa neljäntenä taajamana sekä useamman uuden taajaman avaamista. Nuppulinna heikkoutena voidaan pitää kasvun sijoittuminen pohjoiseen, etäälle kunnan ja seudun keskuksesta. Kasvun hajauttaminen taas useampaan uuteen taajamaan lisää entisestään palvelutason saavuttamisen haasteellisuutta, mikä ei ole toivottavaa.

Kylinä osoitetaan maakuntakaavassakin merkityt kylät: Ruotsinkylä, Nahkela, Rusutjärvi ja Linjamäki. Haja-asutusalueen osayleiskaavoissa on noin 1 000 käyttämätöntä hajarakennuspaikkaa (= 2500 as/tp) ja ne pyritään ohjaamaan mahdollisuuksien mukaan näihin kyliin tai taajamien välittömään läheisyyteen.

Lisäksi erillisinä osoitetaan laajimmat Focuksen, Sulan ja Tuomalan työpaikka-alueet. Taajamarakenteen sisään sijoittuu Hyrylässä Ristikiven työpaikka-alue. Työpaikka-alueina kehitetään lisäksi Jokelan läntistä ja Palojoenpuiston työpaikka-aluetta sekä Kellokoskella Rajalinnan työpaikka-aluetta.

A1 Hyrylän taajama

Malli tukee olevia taajamia palveluineen. Hyrylän ympäristön olevat alueet täydentyvät joukkoliikennetaajamaksi. Kulloontien vartta pitkin avataan uusi kasvukäytävä Keravalle. Kasvua on osoitettu Hyrylässä lisäksi länteen, pohjoiseen ja etelään. Mallissa 30 000 asukkaan ja 10 000 työpaikan kasvusta 80 % ohjataan Hyrylään, 15 % Jokelaan ja 5 % Kellokoskelle. Tiivein taajamarakenne osoitetaan taajamien ytimiin, Hyrylässä lisäksi Rykmentinpuiston länsiosiin.

A2 Hyrylä-Kerava

Malli tukee olevia taajamia palveluineen. Kasvu suunnataan Hyrylän ympäristössä voimakkaasti Keravan suuntaan, nykyisellään rakentamattomille alueille. Kasvu painottuu Hyrylässä itään. 30 000 asukkaan ja 10 000 työpaikan kasvusta 80 % ohjataan Hyrylään, 15 % Jokelaan ja 5 % Kellokoskelle. Tiivein taajamarakenne osoitetaan taajamien ytimiin, Hyrylässä lisäksi Rykmentinpuiston alueelle.

B1 Ruotsinkylä

Ruotsinkylään muodostetaan uusi, neljäs taajama. Olevat taajamat kasvavat vähemmän kuin malleissa A. Kasvu suuntautuu Hyrylän ympäristössä etelään. 30 000 asukkaan ja 10 000 työpaikan kasvusta 62 % ohjataan Hyrylään, 23 % Ruotsinkylään, 11 % Jokelaan ja 4 % Kellokoskelle. Tiivein taajamarakenne osoitetaan taajamien ytimiin, Hyrylässä lisäksi Rykmentinpuiston alueelle.

B2 Ristikytö

Ristikytöön muodostetaan uusi, neljäs taajama. Olevat taajamat kasvavat vähemmän kuin malleissa A. Kasvu suuntautuu Hyrylän ympäristössä pohjoiseen. 30 000 asukkaan ja 10 000 työpaikan kasvusta 62 % ohjataan Hyrylään, 23 % Ristikytöön, 11 % Jokelaan ja 4 % Kellokoskelle. Tiivein taajamarakenne osoitetaan taajamien ytimiin sekä Rykmentinpuiston länsiosiin.



Rakennemalleista saatu palaute

Virkamiestyöpaja

Laadittuja rakennemalleja haluttiin vertailla ja arvioida jo alustavassa rakennemallivaiheessa. Päädettiin menettelyyn, jossa 31.3.-15.4.2011 välisenä aikana pyydettiin kunnan eri toimialoja arvioimaan malleja omasta näkökulmastaan. Vaikutusten arvioinnissa toimialoille annettiin neljä vertailtavaa rakennemallia sekä listana ne näkökulmat, joiden suhteen malleja pyydettiin arvioimaan. Kunnan toimialoista arviointeja pyydettiin terveyspalveluilta, tekniseltä toimelta, viherpalveluilta, liikuntapalveluilta, sivistystoimelta, museolta sekä Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselta. Lisäksi arviointeja pyydettiin elinkeinoihin, maapolitiikkaan, seudullisiin näkökulmiin ja aluerakenteeseen liittyen.

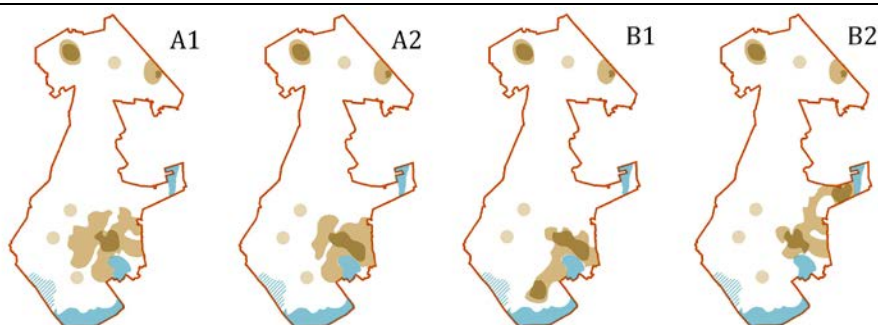
Kaikki toimialat pitivät tärkeänä lähtökohtana olemassa olevien alueiden tiivistämistä ja eheyttämistä. Tiivistämistä puoltaa palveluiden kilpailukyvyen kehittyminen; mitä tiiviimpi taajama, sitä paremmat palvelut sinne on mahdollista synnyttää. Lisäksi olemassa olevien liikenne- ja teknisten verkostojen hyödyntäminen parantaa rakentamisen kustannustehokkuutta. Hyrylän taajamaan painottuva kasvu aiheuttaisi vähiten kunnan resurssien hajaantumista, kun koulu- ja päiväkotiverkko sekä muut peruspalvelut ovat jo olemassa.

Uuden taajaman avaaminen arvioitiin pääosin kalliiksi ratkaisuksi; koettiin, että nykyisten kolmen taajaman säilyttäminen elinvoimaisina ja peruspalveluverkon turvaaminen ei kestäisi uuteen neljanteen taajamaan vaadittavia panostuksia. Uusi, neljäs taajama söisi resursseja kaikilta toimialoilta. Uuden taajaman avaaminen edellyttäisi valtavia lisäpanostuksia kaavoitukseen, tekniseen rakentamiseen ja suunnitteluun sekä liikunta- ja viherpalveluihin. Lisäksi uuteen taajamaan jouduttaisiin rakentamaan sivistys- ja kasvatustilat alusta asti päiväkodeista kouluihin, sekä uusi terveyskeskus. Uuden taajaman edellyttämät panostukset ovat suuret verrattuna siitä saataviin hyötyihin tarkasteltavalla aikavälillä – vuoteen 2040.

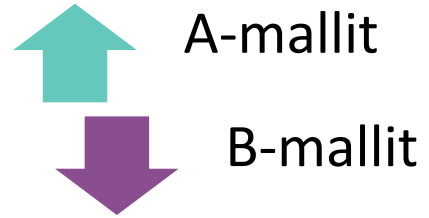


Valtuustoseminaari

Yleiskaavan rakennemallit esiteltiin kunnanvaltuutetuille valtuustoseminaarissa 29.4.2011. Valtuutetuilta kyseltiin yleisiä mielipiteitä kaavoitukseen liittyen; lisäksi vertailtiin eri malleja useista näkökulmista. Mielipidekysely tehtiin interaktiivisella Response™ -järjestelmällä, jossa valtuutetuille jaettiin kapulat, joilla he pystyivät osoittamaan vastauksista sen, joka oli lähimpänä omaa näkemystä. Valtuutettujen näkemykset olivat pääosin samassa linjassa virkamiesten näkemysten kanssa.



Luottamushenkilöt

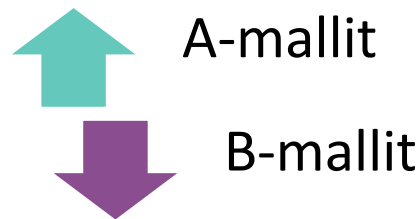


Lausunnot ja mielipiteet

Tuusulan yleiskaavan rakennemallit olivat nähtävillä 26.9. - 28.10.2011 välisenä aikana. Samaan aikaan oli internetissä avoinna rakennemallikysely, johon vastasi 174 kuntalaista. Rakennemalleista saatiin kuusi asukasmielipidettä, kolmetoista kunnan toimialojen ja luottamuselinten lausuntoa, yhdeksän lausuntoa julkishallinnolta ja viranomaisilta, kaksi lausuntoa yhdistyksiltä ja yhteisöiltä sekä viisi lausuntoa naapurikunnilta. Loka-marraskuun aikana 2011 rakennemalleja käsiteltiin kulttuuri-, nuoriso-, liikunta-, kasvatus- ja koulutus-, teknisessä- sekä rakennuslautakunnassa. Lisäksi rakennemalleja esiteltiin kunnantalolla esittelytilaisuudessa 11.10.2011.

Lausunnoissa ja mielipiteissä A-mallit saivat huomattavasti enemmän kannatusta kuin B-mallit. A-mallien vahvuutena nähtiin Hyrylän keskuksen elinvoimaisuus ja B-mallien heikkoutena uuden taajaman avaamisen mukanaan tuoma kasvun hiipuminen muualta sekä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hajauttaminen uusille alueille. Naapurikunnista Järvenpää piti parhaana B1-mallia, jossa uusi taajama avattaisiin Ristikytöön. Valtaosa palautteesta puolsi kuitenkin A-malleja ja yhdyskuntarakenteen tiivistämistä.

Lausunnot

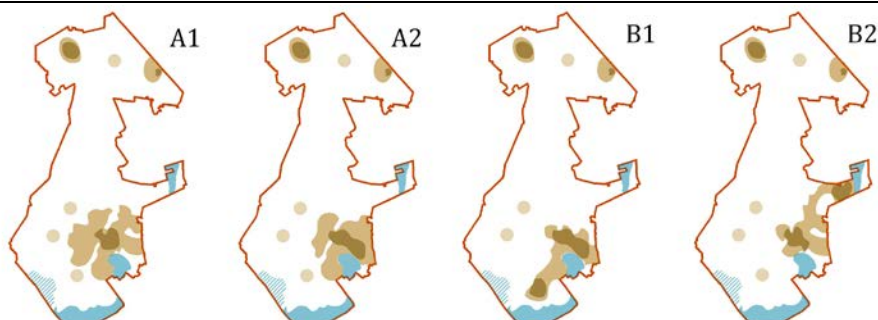


Asukaskysely ja yleisötilaisuudet

OAS:n ollessa nähtävillä yleiskaavasta järjestettiin tiedotustilaisuudet Hyrylässä, Jokelassa ja Kellokoskella. Tilaisuuksiin osallistui noin 80 kuntalaista.

Yleiskaavan valmisteluvaiheessa järjestettiin teematyöpajat liittyen ympäristöön, asumiseen, liikenteeseen ja elinkeinoihin. Työpajoihin osallistui noin 80 asukasta. Työpajoissa käsiteltiin ennalta sovittua aihetta karttojen ääressä ryhmissä työskennellen. Työpajoissa nousivat esille muun muassa säilytettävänä alueina Rantatien ympäristö, maalaismaisema, Tuomalansuo sekä kauniit kallioalueet. Kehitettävänä alueina nähtiin erityisesti Hyrylän keskus sekä Sulan alue. Lisäksi työpajoissa nousi esiin liikenneyhteyksien kehittämisen tärkeys.

Asukkailla oli myös mahdollisuus vastata Tulevaisuuden Tuusula 2040 – kyselyyn kunnan verkkosivuilla. Vastauksia saatiin 37. Kyselyssä painottui Tuusulan säilyttäminen maaseutumaisena kuntana, jonka vetovoimatekijöitä ovat turvallisuus, rauhallisuus, luonnonläheisyys sekä sijainti. Kulttuurihistoriallisia sekä



paikallishistoriaan liittyviä tekijöitä halutaan säilyttää osana kunnan imagoa. Kehitettävänä asioina vastaajat näkevät taajama-alueet Jokelan, Kellokosken sekä Hyrylän. Tiiviitä, joukkoliikenteeseen tukeutuvia taajamia pidetään tärkeinä, jotta väljyys sekä maaseutumaisuus muualla voisi säilyä. Lisäksi kehittämismahdollisuuksia nähdään joukkoliikenteessä, joka nähdään tärkeänä tulevaisuuden mahdollisuutena.

Asukaskyselyn tavoitteena oli toisaalta aktivoida kuntalaisia kiinnostumaan yleiskaavatyöstä ja toisaalta kertomaan näkemyksiään rakennemalleista. Kysely avattiin syyskuussa 2011 samaan aikaan kun rakennemallit asetettiin nähtäville. Asukkailla oli mahdollisuus vastata kyselyyn noin kahden kuukauden ajan. Kyselyyn vastanneiden suosikkirakennemalli oli A1 Hyrylän taajama (43 %), jota pidettiin Hyrylän kehittymisen kannalta parhaana vaihtoehtona. A1-mallissa nähtiin lisäksi parhaiten toteutuvan lähipalvelut sekä joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet. Mallia A1- Hyrylän taajama pidettiin taloudellisimpana vaihtoehtona, joka vaatisi vähiten uusien palveluiden järjestämistä. A-mallit olivat asukkaiden mielestä parhaat myös kulttuurimaiseman ja luonnonympäristön näkökulmasta.

Huonoimpana rakennemallivaihtoehtona asukkaat pitivät mallia B2 eli Ristikytöä (40 %), jota pidettiin kalleimpana toteutettavuudeltaan. Malli B2 tukisi huonoiten lähipalveluita ja joukkoliikennettä. Kolmannes vastaajista nimesi huonoimmaksi mallin B1, Ruotsinkylän, jonka huonona puolena nähtiin kasvun suuntautuminen Hyrylästä etelään päin.



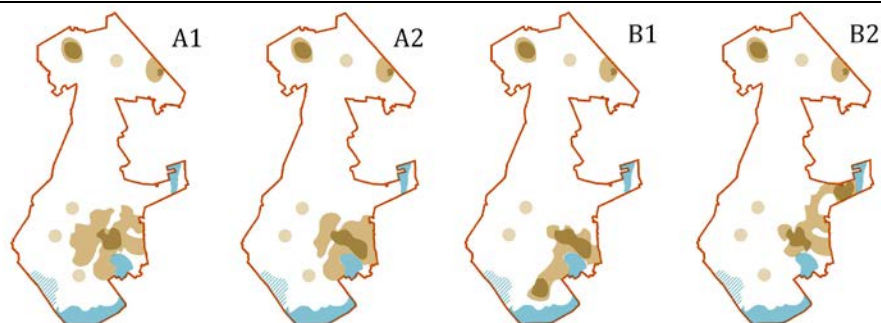
Rakennemallien liikenteellinen arviointi

Rakennemalleista laadittiin liikenteellinen selvitys (Strafica Oy), jossa malleja vertailtiin liikenteen hiilidioksidipäästöjen, mallien edellyttämien liikenneverkon parannustarpeiden eli kehittämiskustannusten sekä liikkumisolosuhteiden ja yhdyskuntarakenteen kehitysedellytysten ja toteutettavuuden näkökulmista.

Liikenteellisesti malli A2 Hyrylä-Kerava + lentorata todettiin parhaaksi. Lentoradan toteutuessa ja yhdyskuntarakenteen keskittyessä Keravan suuntaan saataisiin parhaat vaikutukset liikenteen kannalta. Joukkoliikenteen kehittämisen kannalta A-mallit olivat B-malleihin verrattuna ylivertaisia.

Ilmastollisesti hiilidioksidipäästöjen kannalta malleissa ei ollut suuria eroja, koska mikä tahansa valituista malleista toisi parannusta nykytilanteeseen toteutuessaan. Kaikkien mallien suunnittelun lähtökohtana on ollut joukkoliikenteen toimivuuden parantaminen ja autoriippuvuuden vähentäminen. Rakennemallien väliset erot ovat ilmastollisesti tarkasteltuna marginaaliset.

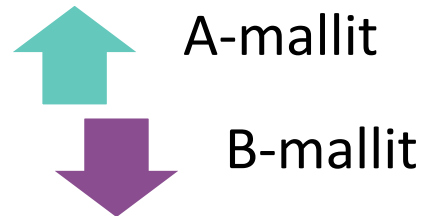
Kaikki mallit edellyttävät toteutuessaan tiettyjä liikenneverkon kehittämistarpeita. Näitä ovat Itäväylän jatke, Itäväylän ja Tuusulanväylän liittymäalueen parantaminen, Kulloontien itäosan parantaminen, Nahkelantien ja



Hämeentien liittymäalueen parantaminen, Kehä IV, Nurmijärvi-Järvenpää – tieyhteyden parantaminen, Kantatien 45 liikenneturvallisuuden parantaminen Hyrylän ja Rusutjärven välillä sekä bussiliikenneyhteyksien kehittäminen Keravalle ja Ruskeasannan asemalle. Vähiten liikenteellisiä riskejä ja epävarmuuksia sisältyy malliin A2, jossa liikenneyhteyksiä voidaan kehittää vaiheittain maankäytön kasvaessa. Merkittäviä liikenneverkon kynnysinvestointeja ei mallissa A2 ole uusien alueiden sisäistä katuverkkoa lukuun ottamatta.

Malli A2 on kokonaisuudessaan liikenteellisesti kestävin malli. Lisäarvoa tälle mallille tuo mahdollinen lentorata toteutuessaan, jolloin malli olisi ylivertainen muihin verrattuna. Ilman lentorataakin malli toteuttaa parhaiten liikenneverkon kehittämistä, ilmastovaikutuksia, liikkumisolosuhteita, toteutettavuutta sekä yhdyskuntarakenteen kehitysedellytyksiä.

Liikennearviointi



Kehitettävän rakennemallin valinta

Rakennemallivaiheesta luonnosvaiheeseen jalostettavaksi rakennemalliksi valitaan malli A2-Hyrylä-Kerava. Seuraavissa kappaleissa on valittua mallia peilattu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, Uudenmaan maakuntakaavaan, Kuuma-kehityskuvaan sekä kunnan omiin tavoitteisiin sekä yleiskaavaprosessin alussa määriteltyihin erityistavoitteisiin.

Rakenteellisessa kokonaisarvioinnissa parhaaksi nousee malli A2. Kokonaisarvioinnissa näyttää siltä, että malli A2 tarjoaisi lähtökohtaisesti kehityskelpoisimman ja hedelmällisimmän pohjan kaavaluonnostyölle. Malli on tasapuolisesti vahva valituista näkökulmista katsoen. Malli tukee kuntakeskusta ja olevia taajamia palveluineen sekä kytkee keskustaajamaa laajempaan aluekokonaisuuteen. Malli luo pohjaa myös erilaisille joukkoliikennetarkoituksille ja kytkeytyessään seudun rakenteeseen luo edellytykset elinkeinoelämälle. Malli A1 muistuttaa Hyrylän tasapainoisen kehittämisen ja nykyrakenteen täydentämisen ja hyödyntämisen merkityksestä etenkin toteuttamisjärjestystä ja sen ensimmäisiä vaiheita tarkemmin suunniteltaessa.

Neljännän taajaman mallit on valittu rakennemallitarkasteluun raideliikenteen tuomien mahdollisuuksien kautta. Ristikytkö sijaitsee pääradan ja oikoradan erkanemiskohdassa ja lentoradan liittymäkohdassa. Ruotsinkylään on teknisesti mahdollista sijoittaa lentoradan asema. Nämä mallit B1 ja B2 näyttävät varsinkin tavoitevuoden sisällä ongelmallisilta hajottaessaan kasvua pois nykytaajamista. Mallit lisäävät entisestään nykytilassa esiintyviä hajautuneen rakenteen haasteita, kuinka kehittää kolmea erillistä taajamaa elinvoimaisina ja monipuolisina palvelukeskuksina. Mallien suurin merkitys on siinä, että ne tarjoavat katsauksen tavoitevuoden 2040 jälkeiseen aikaan: samalla kun suunnitellaan kasvua vuoteen 2040 asti, on syytä pitää auki rakenteessa mahdollisuudet tavoitevuoden jälkeiselle kasvulle ja sen suunnille. Neljännän taajaman avaaminen



ennen tavoitevuotta voi nousta tarkoituksenmukaiseksi, mikäli seudulliset, rakenteelliset tai muut yhdyskuntarakennetta ohjaavat tekijät muuttuvat merkittävästi tavoitevuoteen 2040 mennessä.

Perustelut

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Toimiva aluerakenne

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan aluerakenteen kehittämistä tulee tukea hyödyntämällä olemassa olevia rakenteita. Eteläisessä Suomessa aluerakenteen tulee perustua erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin.

Mallit A1 ja A2 hyödyntävät eniten olemassa olevia rakenteita. Niissä kasvu sijoittuu jo rakennetun infrastruktuurin jatkeeksi ja olevien palveluiden piiriin. Kasvu Keravan suuntaan (Malli A2) mahdollistaa olevien raideliikenneyhteyksien nykyistä paremman hyödyntämisen – kasvu Keravan suuntaan mahdollistaisi paremmat joukkoliikenneyhteydet Keravan asemalle. Malli B2, Ristikytö muodostaisi uuden taajaman pääradan varteen, mikä tukeutuisi kokonaan olevaan raideliikenteeseen. Asema Ristikytöön tulisi kuitenkin rakentaa, ja kustannukset olisivat suuret. Pitkällä aikavälillä Ristikydön kehittäminen on joka tapauksessa kannattavaa, kun sitä ennen on saavutettu riittävä tiiviyys Hyrylän keskustassa.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Taajamia ja kaupunkiseutuja tulee eheyttää ja elinympäristön laatua parantaa taajamissa. Yhdyskuntarakennetta kehitetään niin, että palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa ja että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Kaupunkiseutuja kehitetään niin, että tukeudutaan olemassa oleviin keskuksiin. Alueidenkäytössä luodaan edellytykset ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi.

A-malleissa kasvu suunnataan olemassa oleviin taajamiin. Kun näin tehdään, rakenne tiivistyy ja lähipalvelut tulevat enemmän mahdollisiksi. Kaupallisten palveluiden on mahdollista kehittyä, kun riittävän suuri asukaspora on riittävän pienellä alueella. Mallit A tukeutuvat molemmat olemassa oleviin keskuksiin ja malli A2 kuroo taajamarakenteessa olevaa aukkokohtaa kiinni Keravan suuntaan. Malli A2 toteuttaa ajatusta kaupunkiseudusta ilman kuntarajoja. Hyrylä ja Kerava saavat mallin toteutuessa synergiaetua.

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä. Luonnon virkistyskäyttöä edistetään.

Mitä tiiviimpää yhdyskuntarakenne on taajamissa, sitä enemmän jää vapaa-alueita virkistyskäyttöön. Kun kasvua keskitetään taajamiin, ei kaavoituspainetta ole viljelysalueille tai muille arvokkaille alueille. Hyrylän taajaman tiivistäminen ja Keravan suuntaan kasvu ei vaaranna kulttuurikohteita.



Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Liikennejärjestelmiä kehitetään kokonaisuuksina. Henkilöautoliikenteen tarvetta vähennetään ja tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia verkostoja.

Mallit A1, A2 ja B2 hyödyntävät parhaiten olemassa olevia verkostoja. Mallien kehittelyn taustalla on ollut ajatus, että toimiva joukkoliikenne edellyttää riittävää tiivyyttä rakenteessa. Kaikki mallit synnyttävät toteutuessaan joukkoliikenteelle riittävän tiheyden.

Helsingin seudun erityiskysymykset

Helsingin seutua kehitetään kansainvälisesti kilpailukykyisenä valtakunnallisena pääkeskuksena. Seudulla edistetään joukkoliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta.

Yhdyskuntarakennetta parhaiten eheyttää malli A2. Se tukeutuu Hyrylän keskukseen, mutta lisäksi kuroo kiinni yhdyskuntarakenteen aukkokohtaa Hyrylän ja Keravan välissä.

Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet

Alueiden erityispiirteet tunnustetaan ja alueidenkäyttö sovitetaan mahdollisimman tasapainoisesti yhteen poikkeuksellisten luonnonolojen, luonnon kestokyvyn ja kulttuuriarvojen turvaamiseksi. Samalla tuetaan luonnonoloihin sopeutuneiden omaleimaisten kylä- ja kulttuuriympäristöjen säilymistä ehyinä.

Mitä tiiviimpää yhdyskuntarakenne on taajamissa, sitä enemmän jää vapaa-alueita virkistyskäyttöön. Kun kasvua keskitetään taajamiin, ei kaavoituspainetta ole viljelysalueille tai muille arvokkaille alueille. Hyrylän taajaman tiivistäminen ja Keravan suuntaan kasvu ei vaaranna erityisiä aluekokonaisuuksia.

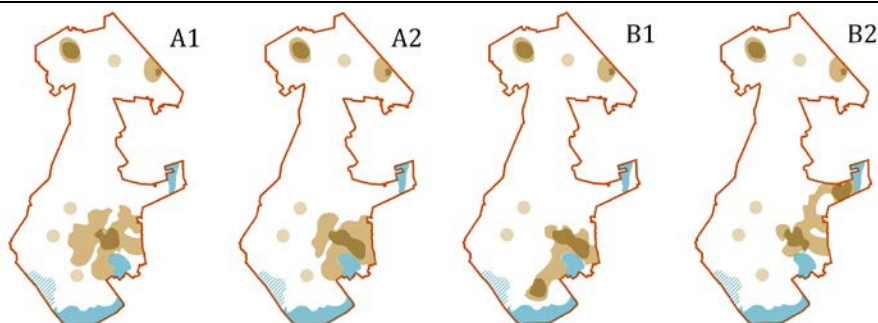
Uudenmaan maakuntakaavan tavoitteet

Uudenmaan maakuntakaava on vahvistettu ympäristöministeriössä 8.11.2006. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on ollut ehdotuksena nähtävillä 14.5. – 15.6.2012. Tämän 2. vaihemaakuntakaavan perusrakenne koostuu alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä, metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistamisesta, kaupan palveluverkosta osana alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajakentämisen ohjaamisesta.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan keskusverkon suunnittelun lähtökohtana ovat voimassa olevat maakuntakaavat ja niiden nykyinen keskusverkko. Maakuntakaavan aluerakenteen ydin on vahva pääkaupunkiseutu, jota täydentävät seutu- ja kuntakeskukset sekä maakunnallisesti merkittävien kylien verkko. Tuusulassa Hyrylä on osoitettu vahvana kuntakeskuksena ja Jokela ja Kellokoski pienempinä kuntakeskuksina.

Taajamarakenteen suunnittelun lähtökohtana on ollut voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan taajamarakenne. Taajamien uudelleen tarkastelun keskeisenä tavoitteena on ollut ohjata kasvua perusrakenteen mukaisesti nykyrakenteeseen tukeutuen siten, että yhdyskuntarakenne tiivistyy, jolloin samalla luodaan edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle. Tavoitteena on hyödyntää ensin olemassa olevan rakenteen ja joukkoliikenteen kannalta edullisimmat alueet ja siirtyä sen jälkeen toissijaisille reuna-alueille. Maakuntakaavaratkaisussa varaudutaan myös kasvukäytävien ja uusien asemanseutujen avaamiseen.



Taajamatoimintojen alueista on osoitettu tiivistettävän taajamatoimintojen alueen kehittämisperiaattemerkinnällä ne alueet, jotka ovat tai jotka tulee suunnitella ympäröivää taajamaa tiiviimpänä alueena. Tiivistettäväksi alueiksi on osoitettu nykyisiä raideliikenteen asemanseutuja ja vahvaan linja-autoliikenteeseen tukeutuvia taajama-alueita.

Maakuntakaavan periaatteita toteuttavat parhaiten A-mallit, joissa esitetään kasvun sijoittamista olemassa oleviin kuntakeskuksiin joukkoliikenteen edellytyksiä vahvistaen. Uudenmaan aluerakennetta tiivistää erityisesti A2-malli, joka liittyy yhteen Hyrylän ja Keravan. Hyrylän ja Jokelan keskustoihin on maakuntakaavaehdotuksessa esitetty tiivistettävä taajamatoimintojen alue. Samaa merkintää kunta esitti käytettäväksi myös Kellokoskella.

Uusiin asemanseutuihin varautumiseen tähtäävät B-rakennemallit. B-mallien valinta yleiskaavan lähtökohdaksi olisi kuitenkin ristiriidassa tavoitteeseen ohjata kasvua ensin nykyrakennetta tiivistäen ja sen jälkeen uusia alueita avaten.

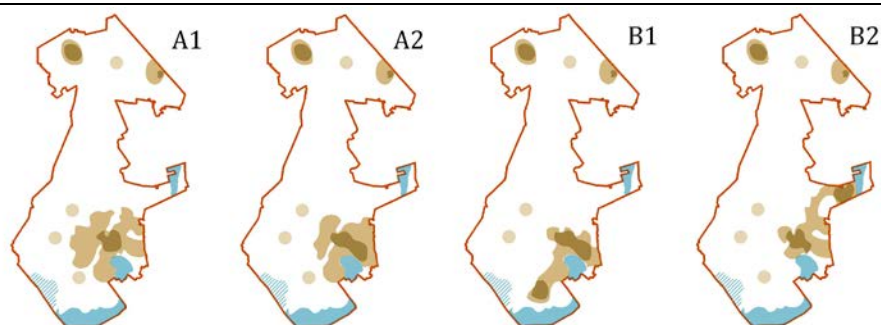
Metropolialueen kilpailukyvyn vahvistaminen

Maakuntakaavojen suunnitteluperiaatteena on ollut, että valtaosa työpaikoista sijoittuu taajamatoimintojen alueelle hyvien joukkoliikennedyhteyksien varteen. Tuusulan yleiskaava 2040:n rakennemalleissa on noudatettu samaa periaatetta. 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetaan erikseen työpaikka-alueina sellaiset työpaikka-alueet, jotka eivät sovellu taajama-alueiden sisään.

Kansalliset ja kansainväliset yhteydet vahvistavat metropolialueen kilpailukykyä. Tuusulan kannalta tärkeä on nopea ratayhteys Helsingistä itään, joka on linjattu kulkemaan lentoaseman ja Hyrylän kautta. Ohjeellisella linjauksella ei oteta kantaa mahdolliseen asemaan Hyrylässä ja Keravalla. Linjaus tunnelissa mahdollistaa jatkosuunnittelussa näiden asemien tarpeen selvittämisen. A – rakennemallit tukevat Hyrylän kasvua ja siten uuden aseman toteuttamisedellytyksiä. A-mallit eivät kuitenkaan edellytä Hyrylän asemaa toteutuakseen. Lentoradan suunnittelun yhteydessä tutkittiin uusien asemien sijoittamismahdollisuutta rataosalle. Hyrylän lisäksi suunnitelmissa on mahdollisuus sijoittaa asema myös Ruotsinkylään, mihin perustuu rakennemalli B1. Voimassa oleva maakuntakaava ei tue taajamatoimintoja Ruotsinkylässä eikä myöskään 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus.

Kaupan palveluverkko

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana ovat keskusta-alueet. Lisäksi kaupan palveluverkkoon kuuluvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt, jotka on tarkoitettu sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua myös keskustojen ulkopuolelle. Maankäyttö- ja rakennuslain muutos edellyttää maakuntakaavassa määrittelemään vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajat ja osoittamaan näiden suuryksiköiden enimmäismitoituksen sekä mitoittamaan keskusta-alueille sijoittuva vähittäiskauppa soveltuvin osin. 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa Hyrylä on osoitettu suurena kuntakeskuksena, jonka keskusta-alueelle sijoittuvalle kaupalle ei ole osoitettu enimmäismitoitusta. Jokela ja Kellokoski pienempinä keskustatoimintojen alueina ovat saaneet 20 000 k-m² suuruisen enimmäismitoituksen vähittäiskaupan suuryksikköjen yhteenlasketulle kerrosalalle. Maakuntakaavan kaupan ratkaisu antaa mahdollisuuden kehittää keskusta-alueiden kaupallisia palveluita A – rakennemalleissa esitettyä asukas- ja työpaikkakasvua tukevasti.



Liikenneverkko palvelee joustavasti ja yhdyskuntatekninen huolto toimii tehokkaasti

Maankäytön tehostaminen erityisesti raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen vaikutusalueella edistää olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä ja luo edellytyksiä kevyen ja julkisen liikenteen osuuden kasvulle. Toimintojen tarkoituksenmukaisella sijoittamisella pyritään liikennetarpeen minimoimiseen ja samalla liikenteen haitallisten vaikutusten ehkäisemiseen.

Yhdyskuntateknisesti vähimmillä kustannuksilla päästään malleissa A. Uuden taajaman avaaminen edellyttää merkittäviä tie- ja katuhankkeita, asemien rakentamisia ja vesi- ja viemäriinjojen rakentamista uusille alueille. Yhdyskuntatekniikan järjestäminen on edullisempaa jo rakennetuilla, tiivistettävillä alueilla. Mallissa A2 Hyrylän painopiste muuttuisi itään päin, Keravan suuntaan. Liikenteellisen arvioinnin mukaan arvioidut liikenteen CO₂-päästöt olisivat alhaisimmat mallissa A2 + lentorata. Hiilidioksidipäästöjen suhteen rakennemallit olivat samansuuntaisia ja erot olivat pieniä. Kuitenkin nykytilanteeseen verrattuna kaikki rakennemallit parantaisivat hiilidioksidipäästötilannetta.

Turvallinen, terveellinen ja viihtyisä ympäristö on maakunnan voimavara

Pääkaupunkiseutu ja pääradan varren kehyskunnat muodostavat yhtenäisen taajama-alueen. Taajama-alueen rajaaminen ja jäsentäminen virkistysalueilla ja – yhteyksillä on tärkeää tasapainoisen kaupunkirakenteen saavuttamiseksi. Virkistykseen soveltuvat, riittävän laajat virkistys- ja vapaa-ajan palvelut ovat asutuksen välittömässä läheisyydessä.

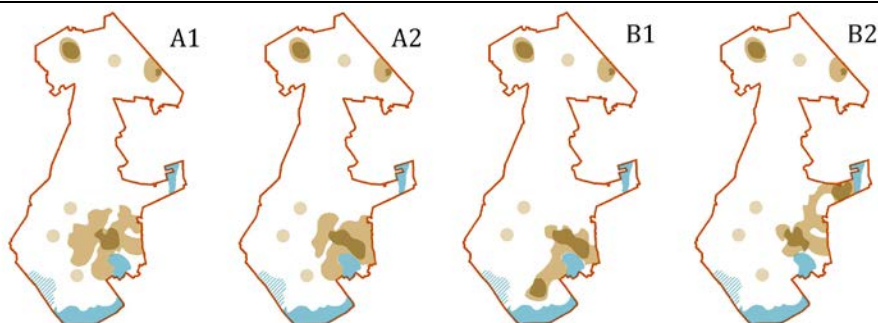
Keskittämällä suunniteltu kasvu olemassa oleviin kuntakeskuksiin yhdyskuntarakennetta tiivistämällä A-rakennemallien tapaan voidaan laajemmat alueet jättää kokonaan rakentamatta osaksi laajaa virkistysalueverkostoa.

Kuuma-kehityskuva

KUUMA-kunnat päättivät kehityskuvan laatimisesta KUUMA-seudun toimintasuunnitelman ja talousarvion 2012 yhteydessä. Kehityskuvatyön tarkoituksena on syventää Helsingin seudun 14 kunnan tekemää Rajaton-Metropoli – kehityskuvaa sekä pohjustaa MAL-aiesopimukseen kirjatun Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman laadintaa. Tavoitteena on käsitellä kuntien muodostamaa aluetta osana Helsingin seutua elinvoimaisena, kilpailukykyisenä ja omaleimaisena toimintaympäristönä. Tavoitevuosi on 2035, mutta työssä visioidaan tulevaisuutta myös pidemmällä tähtäimellä (2050). Kehityskuvassa tarkastellaan erityisesti keskusten kehittämistä, mutta myös työpaikkojen, palveluiden, kulttuuri- ja luontokohteiden ja virkistysalueiden sijoittumista ja sisältöä sekä toteuttamisen ohjelmointia.

Yleistavoitteina Kuuma-kuntien kehityskuvassa on mm.

- Suunnitellaan metropolialuetta toiminnallisena kokonaisuutena. Määritellään KUUMA-kuntien yhteinen aluevisio (maankäytön, asumisen ja liikenteen strategialinjaukset) osana metropolialuetta.
- Luodaan edellytyksiä pääkaupunkiseudun ja KUUMA-kuntien menestymiselle. KUUMA-kuntien painoarvoa, kilpailukykyä ja vetovoimaa lisätään, jotta alue menestyy kaupunkiseutujen välisessä koventuvassa kilpailussa.
- Tunnistetaan kuntien ja alueiden luontevat profiilit ja vahvistetaan niitä osana seudun kokonaisuutta. Alueiden erilaisuus voimavarana ja vetovoimatekijänä otetaan suunnittelussa huomioon.

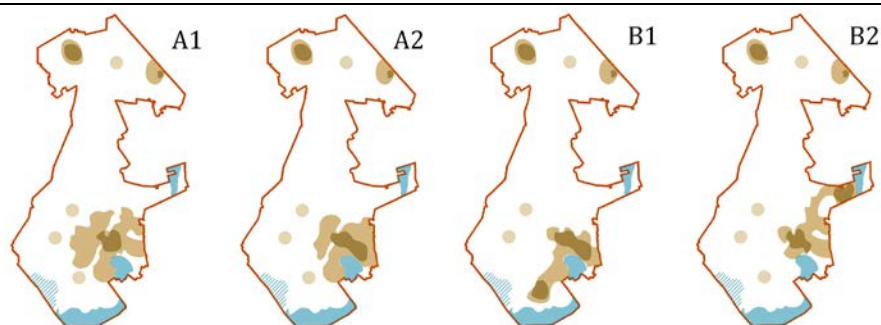


- Suunnataan uudisrakentaminen keskuksiin ja taajamiin ensisijaisesti olemassa olevaa rakennetta hyödyntäen tukemaan seudullisen joukkoliikenteen (erityisesti raideliikenteen) edellytyksiä ja monipuolisia palveluja.
- Tutkitaan kaupunkirakenteen vyöhykkeisyyttä: olevia kaupunkimaisia alueita, maaseutumaisina alueina kehittyviä alueita sekä niiden välisiä alueita. Määritellään yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tarpeet ja periaatteet kullakin vyöhykkeellä. Kehitetään yhdyskuntarakennetta suunnitelmallisesti.

Kuuma-kuntien kehityskuvassa Hyrylä kuvataan nykytilanteessa voimakkaasti kehittyneeksi palvelukeskukseksi, Jokela ja Kellokoski paikallishistoriaan perustuviksi keskuksiksi ja Ruotsinkylä ja Nuppulinna kylämäisiksi alueiksi. Kehityskuvan tavoitevuonna 2035 Hyrylä on kaupunkimainen keskus ja Jokela maltillisesti kehitettävä kasvukäytävän keskus. Sama luokitus on Ristikydöllä vuoden 2035 jälkeen ja Nuppulinalla ja Ruotsinkylällä vuoden 2050 jälkeen. Kellokoski kuuluu paikallishistoriaan tukeutuviin ja näistä lähtökohdista kehitettäviin keskuksiin.

Kaupunkimaiset keskukset

- Kaupunkimaisen keskuksen kriteerejä ovat
- Asukasmäärä ja väestötiheys keskustoissa Kuuma-seudun korkein
- Ydinkeskustan tehokas maankäyttö ja sekoittunut kaupunkirakenne:
 - Asuminen, palvelut ja työpaikat samalla alueella
 - Liikealueella tehokas rakentaminen, liikealueen tuntumassa kerrostalot ja kaupunkipientalot, pientalot keskustan ulkovyöhykkeellä
 - Hyvät asiointimahdollisuudet eri kulkumuodoilla, mahdollisuus autottomaan elämäntapaan
 - Kaupunkimainen ympäristö (julkinen kaupunkitila, pyöräily ja kävely)
 - Rakennetun ympäristön korkea laatu: kauneus, viihtyisyys, toimivuus
 - Kattavat kaupalliset ja julkiset palvelut, myös kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelut
 - Monipuolinen työpaikkatarjonta, innovaatioympäristöt, kampusalueet
 - Monimuotoiset asumisympäristöt, monipuolinen asuntotarjonta, keskusta-asuminen, segregaaion estäminen
 - Infran tehokas hyödyntäminen, energiatehokkaat yhdyskuntatekniset ratkaisut
 - Tapahtumat, kaupunkielämä ja -kulttuuri
 - Urbaanisuus, dynaamisuus, luovuus, kansainvälisyys, siirtolaisuus
 - Keskukset raideliikenteen (lähijuna) piirissä, kaupunkimainen alue käsittää useita asemia/asemaympäristöjä Keravan, Järvenpään ja Kirkkonummen alueella.
 - Paras joukkoliikenteen tarjonta (raideliikenteen ohella myös paljon linja-autoliikennettä)
 - Keskustoissa edistetään liikkumista kävellen ja pyöräillen.
- Uusien asemien mahdollisuus maankäytön kehittymisen myötä, Ristikytö on keskeinen kysymys Hyrylä-Järvenpää-Kerava alueella.
- Lentoradan toteutuminen ja sen myötä Hyrylän asema on kaukaisessa tulevaisuudessa. Hyrylästä pääkaupunkiseudulle on nykyisin erittäin hyvä vuorotarjonta linja-autoilla. Hyrylän iso kasvu aiheuttaa kapasiteettiongelmia liikenneverkossa sekä mahdollisesti vaatii linja-autojen lisätarjontaa ja poikittaisten yhteyksien parantamista Keravan (aseman) suuntaan. Ongelmaksi muodostuu pääväylien ruuhkautuminen, joka pahenee jatkuvasti Kuuma-kuntien kasvun myötä.



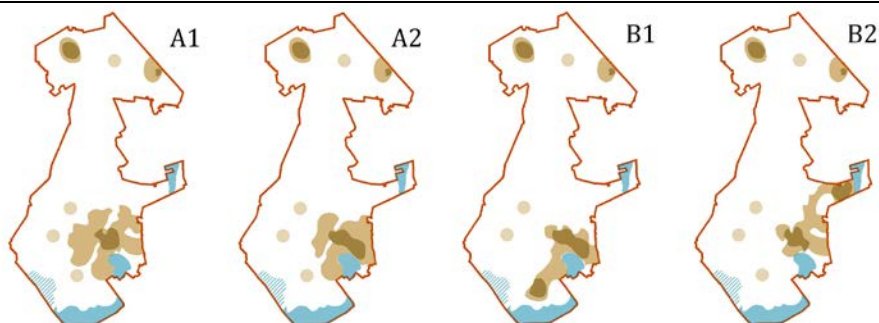
Maltillisesti kehitettävät kasvukäytävien keskukset/asemanseudut

- Väestömäärä ja väestötiheys ovat matalampia kuin pikkukaupunkimaisissa keskuksissa.
- Hyvät yhteydet muulle kaupunkiseudulle, kaikki keskukset nykyisiä tai mahdollisia uusia raideliikenteen asemanseutuja.
- Eri lähtökohdista kehitettäviä keskuksia: osa keskuksista liittyy suoraan olevaan kaupunkirakenteeseen (esim. Talma, Jorvas, Noppo, Majvik, Ristikytö), osa on selkeämmin oman vaikutusalueensa keskuksia (kuten Nikkilä, Jokela, Nurmijärvi kk, Rajämäki, Veikkola).
- Keskusten koko ja palvelutaso vaihtelevat, voivat olla urbaaneja ja kaupunkimaisia asemanseutuja tai vireitä kaupunkikyliä.
- Osa keskuksista merkittäviä liikenteellisiä solmukohtia, mikä luo potentiaalia kaupallisille toiminnoille ja työpaikoille: Jorvas, (Ruotsinkylä, Focus), Ristikytö, Nurmijärvi kk.
- Työpaikkakeskittymiä myös Rajamäellä, Veikkolassa ja Nopon alueella.
- Tiivis rakentaminen asemanseuduilla, muuten asuinrakentamisen pääpaino kaupunkipientaloissa ja pientaloissa.
- Keskusten omaleimaisuuden säilyttäminen tärkeää
- Jokela: Hyvän junatarjonnan piirissä jo nyt ja tarjota todennäköisesti paranee tulevaisuudessa

Paikallishistoriaan tukeutuvat ja näistä lähtökohdista kehitettävät keskukset ja kirkonkylät

- Keskusten kehittäminen tukeutuu teolliseen tai muuhun paikallishistoriaan:
 - Kellokoski: Kellokosken sairaala, Marieforsin ruukki
- Vahvuutena ja identiteettitekijöinä keskusten kulttuuriset ja historialliset piirteet, edelleen paikan identiteettiä määrittävää miljöötä/toimintaa jäljellä
- Yhden ison työnantajan vaikutuksesta syntyneet keskukset uusia yritystoiminnan paikkoja
 - Tyhjien tilojen, rakennusten ja alueiden väliaikaiskäyttö, ”kesannointi”, alusta myönteiselle kaupunkikehitykselle
- Houkuttelevia ympäristöjä luovien alojen pienyrityksille: käsityö, muotoilu, taide, myös hoivapalvelut, ravintola- ja matkailuala
- Tunnelma, paikan henki, omaleimaisuus
- Täydennysrakennettavat kerrostalot, kaupunkipientalot, pientalot, loft-mahdollisuus vanhoissa kiinteistöissä, työtilojen ja asumisen yhdistäminen. Keskukset linja-autoliikenteen varassa myös tulevaisuudessa.
- Keskukset tukeutuvat autoliikenteeseen ja ovat hieman syrjässä valtaväylistä.
- Keskukset linja-autoliikenteen varassa myös tulevaisuudessa.

Kuuma-kehityskuvan tavoitteet ja keskusten luonnehdinta tukevat Tuusulan kunnan kehittämistä A-rakennemallien mukaisesti vuoden 2035 tienoille ja sen jälkeen uuden keskuksen avaamista mallin B2 mukaisesti.



Kunnan ja yleiskaavatyön tavoitteet

Tuusulan visio

”Tuusula on hallitusti kasvava, viihtyisä, perheitä tukeva ja turvallinen kunta Helsingin seudulla. Tuusulan kuntamaisema vesistöineen perustuu kehittyvien keskusten ja vireän maaseudun vuorovaikutukseen. Tuusulan ylivoimatekijöitä ovat kulttuuri, erinomainen sijainti ja toimiva liikenneverkko, pientalovaltaisuus, laadukas ympäristö, hyvät palvelut, seudullinen yhteistyö, elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja vahva talous.”

Strategisen yleiskaavan tarkoitus on muodostua työkaluksi, jolla Tuusulan väestönkasvua ja yhdyskuntakehitystä hallitaan. Väestönkasvun suuntaaminen strategisesti valituille paikoille mahdollistaa palveluiden kehittämisen ja ylläpitämisen paremmin kuin kasvu, joka ohjautuu sattumanvaraisesti. Kaikissa malleissa pyritään hallittuun kasvuun.

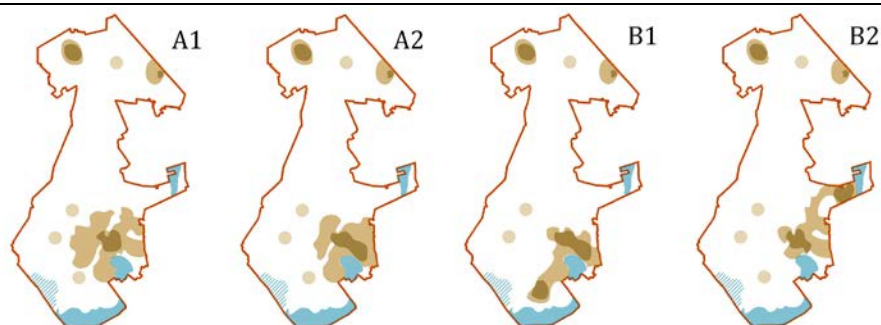
Perheitä tukeva, turvallinen ja viihtyisä ympäristö on sellainen, jossa palvelut ovat riittävät ja toimivat, yhdyskuntarakenteen verkostot ovat kattavat, laadukkaat ja monipuoliset ja liikkuminen joukkoliikenteellä on toimivaa sekä kunnan sisällä että seudullisesti. Kaikki mallit on suunniteltu tuottamaan joukkoliikenteen edellyttämä asukas- ja työpaikkatiheys. A-malleissa olemassa olevia verkostoja hyödynnetään paremmin kuin B-malleissa, joissa avattaisiin kokonaan uusi taajama infrastruktuureineen ja palveluineen. Uuden taajaman avaaminen vaatii taloudellisia panostuksia enemmän kuin vanhan tiivistäminen, mikä näkyy palveluiden tasossa sekä uudessa taajamassa että nykyisissä taajamissa, joista uuden taajaman kehittäminen veisiresursseja pois.

Tuusulan yleiskaavan lähtökohtatavoitteet

Kunta – Hyrylä ja muut taajamat

Kuntanäkökulmasta vahvimmit nousevat mallit A1 ja A2. Nämä mallit tukevat parhaiten Hyrylän taajaman, kuntakeskuksen elinvoimaisuutta. Malleissa Hyrylässä on parhaat edellytykset kehittyä palveluiltaan monipuoliseksi ja muodostaa elinvoimainen kuntakeskus. Mallit tukevat myös parhaiten nykytaajamia ja niiden palveluja, sekä edistävät palvelujen saavutettavuutta jalan ja pyörällä. Malleissa resurssit suunnataan tukemaan olevia taajamia ja palveluita, ja kasvu kytkeytyy oleviin taajamiin ja niiden palveluihin, jolloin vaiheittain toteuttamiselle ja joustavalle toteutuksen ajoittamiselle on hyvät edellytykset. Mallin A2 erityinen vahvuus on laajemman toiminnallisen kokonaisuuden luominen. Malli luo suurtaajamaa Hyrylä-Kerava, kehittää rakennetta laadullisesti ja tarjoaa mahdollisuuksia laajempaan synergiaan. Malli A1 taas hyödyntää parhaiten taajamien nykyrakennetta ja rakenne leviää maltillisesti nykyrakenteen ulkopuolelle. Malli hyödyntää paikoin tarkimmin olevat palvelut. Mallissa A1 ei saavuteta kuitenkaan laajemman kokonaisuuden etuja samassa määrin kuin mallissa A2.

Mallit B1 ja B2 suuntaavat kasvua pois Hyrylästä ja olevista taajamista, eivätkä tue optimaalisesti nykytaajamia. Mallit synnyttävät uuden neljännen taajaman nykyisten Hyrylän, Jokelan ja Kellokosken lisäksi. Malli hajauttavat kasvua. Kunnan taajamarakenne on nykytilassakin kolmine toisistaan erillisine taajamineen hajautunut ja haasteellinen, mallit B1 ja B2 lisäävät näitä haasteita. Mallien kasvu ei sijoitu optimaalisesti olevan rakenteen yhteyteen, jolloin vaiheittain toteuttaminen ja palvelutason turvaaminen eri vaiheissa saattaa olla hyvin haasteellista. Mallit hyödyntävät puutteellisesti olevan palvelurakenteen ja vaativat uutta palvelurakennetta.



Mallien toteuttaminen vaatisi kunnalta runsaasti resursseja. Hyrylän suhteen näistä malleista hivenen parempana, Hyrylään kiinteämmin kytkettävänä näyttäytyy malli B1.

Joukkoliikenne

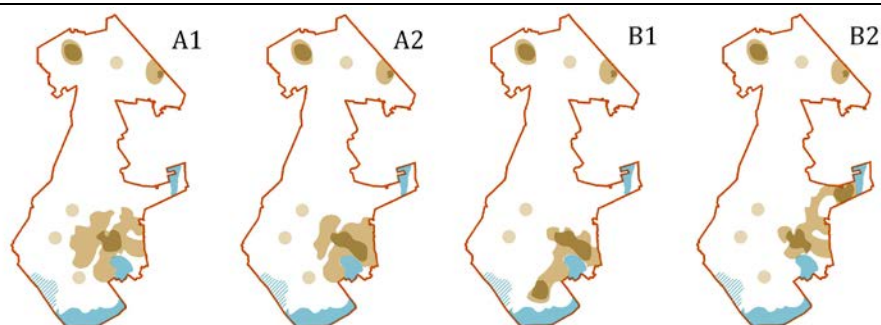
Nykyisten ratojen suhteen vahvin malli on malli B2, joka toisi malleista eniten taajamarakennetta nykyradan varteen. Malli synnyttäisi Ristikytöön uuden taajaman, toisen vastaavan kokoisen asemanseudun Jokelan ohella. Malli edellyttää päätöstä aseman rakentamisesta, mutta lopputilassa B2:n taajamamaisesta asutuksesta noin neljännes sijoittuisi radan varteen. Muissa malleissa A1, A2 ja B1 radan varteen sijoittuisi suunnitellusta kasvusta noin joka kuudes. Näistä malleissa A2 rakenteen suuntaus ja tiiviys luovat parhaat edellytykset Hyrylästä Keravalle ja Savioon suuntautuvalla liityntäliikenteelle, jolloin raideliikenteen saavutettavuus olisi hivenen parempi kuin malleissa A1 ja B1.

Bussiliikennettä on tarkasteltu ennen kaikkea bussiliikennettä tukevan yhdyskuntarakenteen kautta, eli missä määrin ja kuinka kattavasti malli luo bussiliikennetaajamaa, rakennetta, joka tiiviytensä puolesta mahdollistaa kilpailukyisen bussiliikenteen. Bussiliikenteen palvelutarjonnan suhteen paras malli on nykyrakennetta tarkimmin mukaileva malli A1. Mallissa on saavutettavissa paras joukkoliikennekattavuus, kun huomioidaan sekä olevat että uudet asukkaat. Nykyinen asutus uuden ohella nousee kattavimmin kilpailukyisen joukkoliikenteen mahdollistavaan tiiveyteen (20 as+tp/ha). Mallin rakenteen haaroittuminen voi aiheuttaa paikoitellen haastavuutta konkreettisesti esim. reittien järjestämisessä. Mallissa A2 kattavuus on aavistuksen heikompi, mutta valtaosa nykyrakenteesta on kilpailukyisen joukkoliikenteen piirissä ja tiivis rakenne luo paikoin edellytyksiä korkeatasoisellekin bussitarjonnalle.

Neljännen taajaman malleissa B1 ja B2 joukkoliikenteen kattavuus on heikoin, eli nykyrakenteesta merkittäviä osia jää heikkoon kannattavuuteen. Hyrylän kautta mahdollisesti tulevaisuudessa kulkevan radan Hyrylään sijoittuvine asemineen hyödyntää parhaiten malli A2, joka sijoittaa tiivistä rakennetta tulevan aseman seutuville, jolloin rata asemineen sijoittuu rakenteen ytimeen. Mallia A1 heikentävät rakenteen haaroittuminen laajemmalle ja etäisyydet rakenteen reunoille. Malleissa B1 ja B2 kasvu suuntautuu selvästi Hyrylästä ja mahdollisesta Hyrylän asemasta pois päin. Malli B1 hyödyntää paremmin radan, jos Ruotsinkylään saadaan myös asema. Joukkoliikenteen suhteen mallien vahvuudet jakautuvat jonkin verran mallien kesken, mutta näkökulmat summaten A2 näyttäytyy joukkoliikenteen suhteen hivenen muita parempana. Mallin B2 vahvuus on suhde nykyratoihin ja malli A1 tarjoaa kattavimman bussiliikenteen myös nykyasukkaat huomioiden. Malli A2 on nykyratojen ja bussiliikenteen suhteen ”keskitien kulkija”, mutta ennakoi parhaiten mahdollisen Hyrylän kautta lukevan ratayhteyden.

Toteutettavuus

Toteutettavuuden eli tarjoutuvan tilan suhteen näyttäytyy A2 jonkin verran vahvemmalta kuin muut. Hyrylän taajamasta itään sijoittuvien laajojen rakentamattomien maa-alueiden käyttö kallistaa vaa’an mallin A2:n eduksi. Hyrylän ja Keravan välissä on tilaa ja mahdollisuuksia tiiviiseen rakenteeseen. Malli A2 tarjoaa samalla myös muita luontevia toteuttamisen etenemissuuntia. Malli A1 tarjoaa tosin toteuttamiselle runsaimmin etenemissuuntia, mutta olevan rakenteen täydentämiseen pohjaavan mallin toteuttaminen voi osoittautua paikoin haasteelliseksi. Mallit B1 ja B2 tarjoavat sekä täydentämisen haasteita että rakentamattomia alueita. Niissä rakenteen suuntaamisvaihtoehdot ovat malleja A niukemmat johtuen nauhamaisesta perusrakenteesta.



Seutu – Helsinki ja aluerakenne

Seudun suhteen näyttäytyvät mallit A2 ja B1 muita hivenen paremmilta. Aluerakenteen suhteen vahvimpana näyttäytyy A2. Mallit A2, B1 ja B2 täydentävät omilla tahoillaan Helsingin seudun aluerakenteellista aukkoa: malli A2 täydentää Hyrylän ja Keravan välisen aukon, B1 Hyrylän ja Vantaan pohjoisosien välistä aukkoa (myös osin Hyrylän ja Keravan välistä aukkoa) ja B2 Keravan ja Järvenpään välistä aukkoa Tuomalassa. Malli A2 on katsottu tässä yhteydessä näistä vahvimaksi, koska se kytkee selkeästi rakenteellaan kaksi kuntakeskusta toisiinsa ja tarjoaa mahdollisuuden uuteen kiinteään ja elinvoimaiseen kokonaisuuteen, jolla on mm. palvelujen suhteen synergiaetuja. Mallissa B1 kasvu jakautuu etelään ja itään, ja kytkökset aluerakenteeseen ovat ohuempia. Mallin B2 voi katsoa yhdistävän jopa kolmea kuntakeskusta, mutta syntyvät kytkökset ovat varsin ohuita ja synergiaetu jää rajalliseksi. Mallissa A1 kasvu sijoitetaan Hyrylä-keskeisesti ja se täydentää Hyrylän ja Keravan välistä aukkoa vain paikallisesti ja rakenteen reunoiltaan. Mallin A1 kytkennät aluerakenteeseen ovat muita malleja niukemmat ja kasvun jakaantuessa Hyrylässä tasaisesti kaikkiin suuntiin toteutunevat vasta lähellä tavoitevuotta.

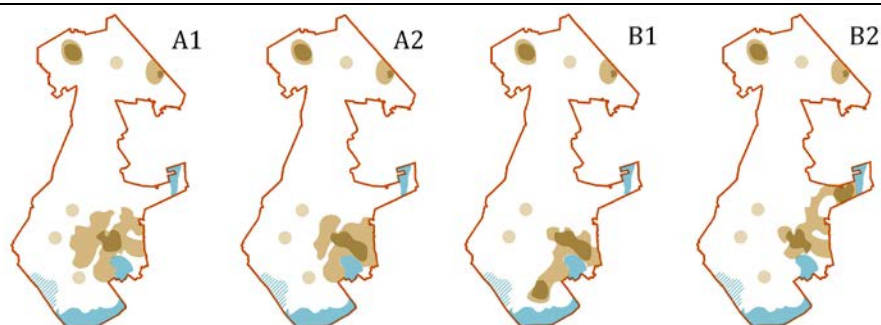
Etäisyyttä seudun keskuksesta, Helsingistä on tarkasteltu yhtenä tekijänä. Tämän suhteen malleista vahvimpana näyttäytyy Hyrylästä etelään voimakkaimmin kasvua suuntaava malli B1. Vastaavasti mallissa B2 etäisyydet kasvavat jonkin verran suhteessa muihin malleihin. Etäisyyttä Helsinkiin on tarkasteltu yhtenä pysyvänä perustekijänä, jonka yksityiskohtaiseen merkitykseen vaikuttavat tietenkin muuttuvampina tekijänä kulloisetkin liikennejärjestelyt, ja liikenneolot. Etäisyysnäkökulmana pohjana on ajatus siitä, että Helsinki ja laajemmin tarkastellen pääkaupunkiseudun ydinalue ovat seudun voimakeskuksia myös työpaikka- ja palvelutarjonnan suhteen, jolloin kasvun suuntaaminen nämä huomioiden luo perusedellytykset ko. tarjonnan saavutettavuudelle. Seudun suhteen vahvimpina näyttäytyvät siis mallit A2 ja B1. Mallin A2 erityinen vahvuus on kytkeytymisessä aluerakenteeseen ja kahden kuntakeskuksen kytkemisessä, ja mallin B1 vahvuus puolestaan kasvun sijoittamisessa lähimmäksi seudun keskusta ja kohti Helsingin seudun suurtaajamaa. Malli B2 yhdistää Keravan ja Järvenpään taajamat, vaikka etäisyys pääkaupunkiseudun ydinalueesta onkin pidempi kuin malleissa A2 ja B1.

Rykmentinpuisto

Lisätarkastelu: Mallien suhde Rykmentinpuiston suunnitelmaan

Mallien vertailu on tehty rakenteellisesta näkökulmasta. Yhtenä peruslähtökohtana on, että nyky-suunnitelmista tehty karkea yhteenveto tuotti kasvua selvästi yli tavoitevuoteen mennessä kaavaillun kasvun (noin 40 % ylimääräistä). Todettiin myös, että mikäli suunnitelmat toteutuvat ilman valikointia eli toteutuvat kauttaaltaan samassa määrin (eli 60 % per suunnitelma), kasvu jakautuu kuitenkin liian laajalle ja luo sijoitettavaan määrään nähden niukasti joukkoliikenne- ja palvelutaajamaa, eli yhdyskuntarakennetta, joka tukisi palvelujen ja joukkoliikenteen järjestämistä.

Rykmentinpuisto on nyky-suunnitelmista yksittäisenä merkittävin ja sijoittuu heti Tuusulan kuntakeskuksesta itään, läntisimmiltä osin ydinkeskustan laajentumana, ja vastaa väestötavoitteiltaan lähes puolta tavoitevuoteen 2040 mennessä kaavaillusta kasvusta. Suunnitelman merkittävydestä johtuen on syytä peilata myös malleja suunnitelmaa vasten.



Mallit A2 ja B1 sisältävät Rykmentinpuiston kaavaillun mitoituksen, eli niiden mukaan kasvun sijoittaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti Rykmentinpuiston kehittämisen nykytavoitteineen. Malleissa A1 ja B2 kasvu suuntautuu siten, ettei Rykmentinpuistoa ole katsottu kokonaisuudessaan sisältyväksi mallin perusmuotoon. Niissä Hyrylän ja Keravan välinen kytkentä on kevyempi, Kulloontien vartta pitkin kulkeva kasvukäytävä. Ko. kytkennän, kasvukäytävän ulottuvuus on suppeampi ja tiheys alhaisempi kuin Rykmentinpuiston sisältävissä malleissa A2 ja B1.

Malli A1 esittää siis tapausta, jossa Hyrylän ympäristön olevat alueet täydentyvät bussiliikenteelle suotuisaksi, ja jossa tästä lähtökohdasta johtuen kasvua on niukemmin sijoitettavissa idän suuntaan, Hyrylän ja Keravan välisille uusille alueille. Mallin A1 kehittäminen Rykmentinpuiston sisältäväksi muuntaa sen itse asiassa hyvin lähelle mallia A2.

Malli B2 taas esittää tapausta, jossa Ristikytö on kehitetty asemansuoduksi, mutta haluttu säilyttää uudesta taajamasta kytkös kuntakeskukseen. Mallin B2 kehittäminen Hyrylässä Rykmentinpuiston sisältäväksi tarkoittaisi, että kasvua ei olisi osoitettavissa ko. kytkökseen ja Ristikytö jäisi vielä voimakkaammin erilliseksi taajamaksi. Tällöin mikäli jäljelle jäävä kasvu sijoitettaisiin Hyrylän reunoille Rykmentinpuistoa lukuun ottamatta tasaisesti, ulottuisi kasvu myös pohjoisessa ja koillisessa samalle etäisyydelle kuin mallissa B2 lännen ja etelän suunta jo nyt. Mikäli mallia B2 kehitettäisiin siis Rykmentinpuiston sisältäväksi, Hyrylän taajamarakenne olisi hyvin voimakkaasti, lähes yksipuolisesti Rykmentinpuistoon suuntaava, eikä kasvua jäisi vuoteen mennessä kuin Hyrylän ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä olevien alueiden täydentämiseen.

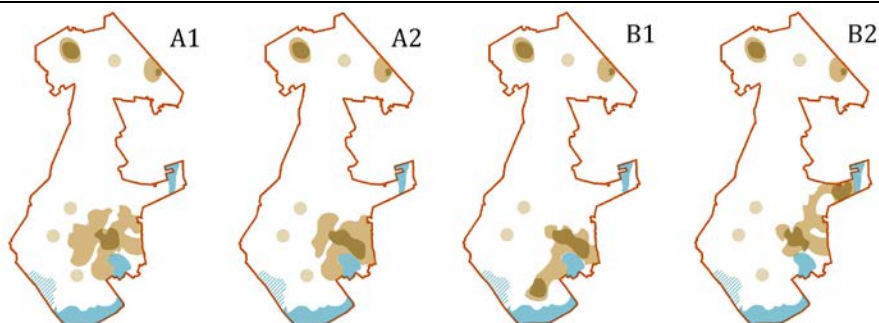
Rykmentinpuistolle asetettujen tavoitteiden näkökulmasta varten otettavimpia malleja ovat siis A2 ja B1. Mallien A1 ja B2 sisällä ja niiden peruslähtökohdista Rykmentinpuiston toteuttaminen on haasteellisempaa. Malli A1 kääntyy jo lähelle mallia A2, jos Rykmentinpuisto ajatellaan toteutettavaksi koko mitassaan vuoteen 2040 mennessä, ja mallissa B2 kasvun jakaminen Ristikydön asemansuodun, Hyrylän ja Hyrylän laajentuman Rykmentinpuiston kesken, johtaa siihen, että itse Hyrylää pystytään kehittämään hyvin rajallisesti - muihin kuin Rykmentinpuiston suuntaan. Näin turvallisimmat vaihtoehdot Rykmentinpuiston näkökulmasta, jos alue halutaan toteuttaa vuoteen 2040 mennessä, ovat A2 ja B1. Rykmentinpuiston suunnitelman tarkastelu näyttäisi näin omalta osaltaan tukevan myös mallin A2 perusratkaisun valintaa tulevan kehittämisen pohjaksi. Samalla mallin A2 vahvuus rakenteellisessa kokonaistarkastelussa tukee ajatusta, että Rykmentinpuisto on toteutettavissa luontevana osana tulevaa Tuusulaa.

Strateginen yleiskaava

Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset

Maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon

- o yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- o olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- o asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus



- o mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla
- o mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- o kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset
- o ympäristöhaittojen vähentäminen
- o rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- o virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

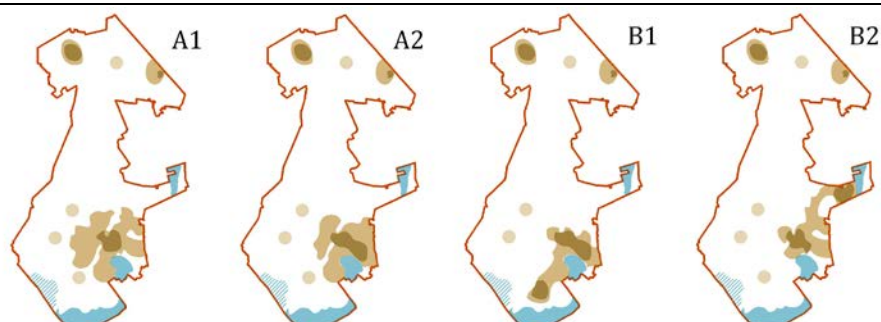
Alueidenkäytön strateginen ohjaaminen

Strategisella ohjauksella tarkoitetaan sellaisten toimenpiteiden kokonaisuutta, joilla halutaan edistää tärkeiden alueidenkäyttöä koskevien periaatteiden ja linjausten toteutumista. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi maapolitiikan hoitaminen, alueidenkäyttöön vaikuttava suunnittelu ja päätöksenteko sekä

toteutuksen ohjelmointi ja itse toteuttaminen. Alueidenkäytön strategisella ohjauksella ei siten tarkoiteta pelkästään tiettyä suunnitelmaa, esimerkiksi rakennemallia, maakuntakaavaa tai yleiskaavaa, vaikka niillä onkin tärkeä merkitys strategioiden konkretisoinnissa.

Alueidenkäytön ohjaamiseen liittyy olennaisena piirteenä epävarmuuden hallinta. Valintoja ja päätöksiä tehdään usein tilanteessa, missä on suuri epävarmuus tulevasta kehityksestä. Tämä epävarmuus täytyy ottaa huomioon suunnittelun eri vaiheisiin liittyvässä päätöksenteossa ja tehtävien ratkaisujen reunaehtojen määrittämisessä.

Alueidenkäytön strategisen ohjauksen oppaassa (Matti Laitio ja Olli Maijala / 2010) esitetään esimerkkejä maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön lisäksi tarvittavasta laajemmasta tiedosta.



Strategisten linjausten konkretisoituminen	Tietopohjan luonne
Muutostarpeen tunnistaminen ja tilannekuvan muodostaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Tilannekuvaa ja muutoksen tarpeellisuutta koskeva tilanne- ja perustelutieto • Kytkeä maankäyttöön liittyviin seurantatietoihin ja indikaattoreihin • Tärkeiden asioiden erottelu ja merkitysten luonti asioille – esimerkiksi sen havainnollistaminen, mitä seurantatiedot kertovat muutoksen tarpeesta • Tavoitteena yhteisemmät tulkinnat tilanteesta ja muutostarpeesta sekä toimintaympäristön ja oman tilanteen ymmärtäminen • Tärkeää avoimuus sekä kokemusten ja informaation vastaanotto, prosessin näkeminen yhteisenä oppimisena
Tavoitekuvan muodostaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Tavoitteiden asettamista koskeva perustelu- ja ennakoititieto • Arvovalinnat tulevat voimakkaasti esille, näyttöön perustuvan tiedon ja arvoperusteisen tiedon yhdistäminen • Tavoitteena yhteinen ymmärrys ja yhteisemmät tulkinnat siitä, mitä tavoitteilla käytännössä tarkoitetaan • Yhteyden säilyminen tunnistettuun muutostarpeeseen ja tilannekuvaan • Kytkeä tunnistaminen toteutettavuuteen ja resursseihin, "epärealististen" tavoitteiden karsiminen • Tavoitteiden sisäisten ristiriitojen tunnistaminen
Ratkaisumallin muodostaminen	<ul style="list-style-type: none"> • Ratkaisuja ja valintoja koskeva perustelu- ja ennakoititieto • Vaikutustiedon analyttinen kytkeminen niihin valintoihin, joita ollaan tekemässä – vaikutustiedon laadullinen yhteenvetäminen • Vaihtoehtojen erojen tunnistaminen • Tietojen esittäminen niin, että osallisten arvo- ja normimaailma otetaan huomioon • Yhteyden säilyminen tavoitekuvaan • Vahva kytkentä toteutettavuuteen ja resursseihin
Keinoista ja toimenpiteistä sopiminen, toteutus	<ul style="list-style-type: none"> • Täsmentyvä tieto toteuttamiseen liittyvistä välineistä sekä konkreettisista toimenpiteistä ja niiden ajoituksesta • Prosessien johtamista ja edistämistä koskeva seuranta- ja arviointitieto • Etenemistä ja tuloksia koskeva arviointitieto, yhteyden säilyminen strategisten linjausten toteutumiseen

Tuusulan yleiskaava 2040 –työssä on laajaa lähtökohta-aineistoa käyttäen edetty osallistumis- ja arviointisuunnitelman kautta tavoitteisiin ja lähtökohtiin, joista on luotu neljä rakennemallia, joista nyt esitetään valittavaksi yhtä mallia yleiskaavaluonnoksen pohjaksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatuja mielipiteitä on käsitelty omassa raportissaan. Lähtökohtia on testattu ja täydennetty vuorovaikutteisissa viheralueita, Tulevaisuuden Tuusula 2040:tä ja asumista, liikennettä ja ympäristöä sekä elinkeinoja koskevissa kyselyissä ja työpajoissa. Palautetta rakennemalleista on saatu sekä virkamies- että luottamushenkilöiden työpajoissa ja seminaareissa sekä laajassa lausunnotmenettelyssä. Rakennemalleista on myös laadittu liikenteellisten vaikutusten arviointi.



Mitä osoitetaan Tuusulan yleiskaava 2040:ssä

Tuusulan yleiskaava laaditaan strategisena yleiskaavana rakennemalleista saadun palautteen sekä yleiskaavan tavoitteiden pohjalta. Strategisessa yleiskaavassa keskitytään alueidenkäytön päälinjoihin ja asiat esitetään yleispiirteisesti tai jopa symbolisesti. Strateginen yleiskaava korostaa rakenteellisia kysymyksiä, kuten yhdyskunnan toimivuutta, lisärakentamisen sijoittamisperiaatteita keskus- ja palveluverkon suunnittelua, liikennejärjestelyjä ja viherrakenteen kehittämistä. Strateginen yleiskaava on yleispiirteinen suunnitelma, joka esittää alueidenkäytön periaatteet yleisellä tasolla. Strategisessa suunnittelussa osoitetaan keskustat ja kaupunkirakenne sekä kunnan osa-alueet ja niitä koskevat tavoitteet, täydennysrakentaminen ja asuminen, työpaikka-alueet, viherrakenne, liikenneyhteydet eli alueiden välinen yhteysverkko ja päätieverkko, elävä maaseutu sekä kulttuuri- ja maisemakohteet. Strategisella yleiskaavalla ei osoiteta yksittäisiä rakennuspaikkoja tai tarkkaa rakentamisen määrää vaan tarkoitus on ratkaista yksityiskohtainen suunnittelu osayleiskaavoilla ja asemakaavoituksella. Strategisen yleiskaavan tarkoituksena on antaa puitteet yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle; osayleis- ja asemakaavoitukselle sekä kunnan kaavoitusohjelmalle. Strategisella yleiskaavalla ohjataan tärkeitä kehityshankkeita ja alueiden kehittämistä. Strategisella yleiskaavalla ohjataan kaavoituksen toteuttamisjärjestystä sekä kunnan maapolitiikkaa.

Keskustat ja kaupunkirakenne

Täydennysrakentaminen ja asuminen

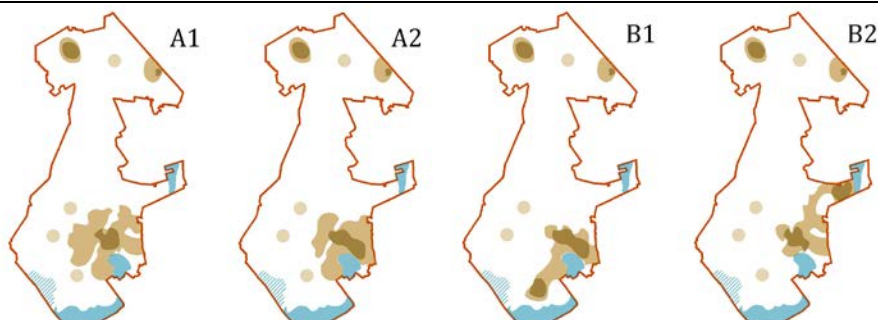
Liikkuminen

Elinkeinot

Palvelut ja kauppa

Virkistys

Kulttuuriympäristö ja maisemarakenne



Keskustat ja kaupunkirakenne

Tuusulassa on laadittu Jokelaan ja Kellokoskelle ajantasaiset osayleiskaavat, joissa keskustatoimintojen alueet on osoitettu. Sen sijaan Hyrylästä puuttuu ajantasainen keskusta-alueen määrittely. Keskusta-alueen ulottuvuus on tärkeä määrittellä paitsi meneillään olevien suurten keskustan laajenemissuunnitelmien vuoksi (Rykmentinpuisto, Hyrylän keskustan yleissuunnitelma) myös maakuntakaavan ratkaisun vuoksi. Maakuntakaavassa keskusta osoitetaan kohdemerkinnällä ja sen varsinainen ulottuvuus tulee osoittaa yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Kaupan ratkaisu liittyy oleellisesti keskusta-alueen laajuuteen.

Täydennysrakentaminen ja asuminen

Erilaiset asuinalueet

Asumisen alueita osoitetaan väestöennusteen tarpeen ja alueiden ominaispiirteiden mukaan. Yleiskaavalla osoitetaan yhdyskuntarakennetta eheyttävät ja tiivistämistä kaipaavat alueet sekä mahdolliset uudet asuinalueet.

Kylät

Elinvoimaiset kyläalueet osana vireää maaseutua osoitetaan yleiskaavassa.

Yhdyskuntatekniikka

Yleiskaavalla osoitetaan yhdyskuntatekniikan tavoiteverkko sisältäen energiahuollon, sähköverkon, vesi- ja viemäriverkon sekä muut tarpeelliset verkostot.

Pinta-, pohja – ja hulevedet

Yleiskaavalla osoitetaan pohjavesialueet sekä niiden asettamat toimintarajoitukset. Myös hulevesien hallinta selvitetään yleiskaavan tasolla.

Liikkuminen

PäätiEVERKKO

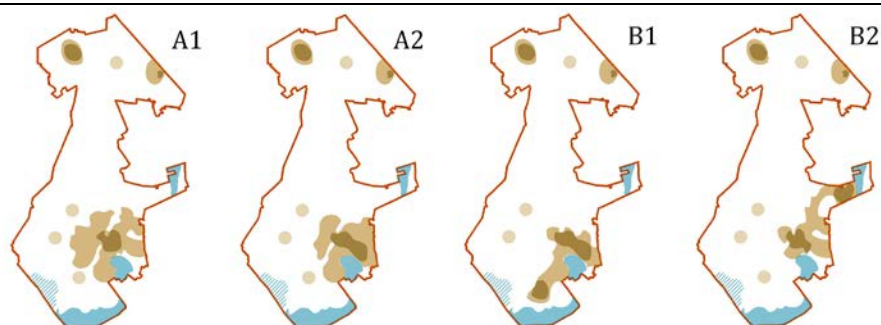
Yleiskaavassa osoitetaan liikenteen tavoiteverkko. Tärkeimmät liikenneyhteydet osoitetaan sekä varaudutaan tulevaisuuden keskeisiin yhteystarpeisiin. Yleiskaavalla haetaan ratkaisua koko kunnan keskeisimpiin liikenteellisiin haasteisiin. Liikennetarkastelun pohjana käytetään HLJ 2011 –suunnitelmaa. Liikennemallin tarkistaminen Tuusulan kunnan tasolle on aloitettu. Varsinainen liikenneverkko laaditaan valitun rakennemallin pohjalta.

Rataverkko

Yleiskaavassa varaudutaan maakuntakaavassa esitettyyn rataverkkoon: lentorataan, nopeaan ratayhteyteen itään sekä pääradan kapasiteetin lisäämiseen.

Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen tärkeimmät yhteystarpeet osoitetaan yleiskaavassa.



Elinkeinot

Yleiskaavassa osoitetaan tärkeimmät kehitettävät työpaikka-alueet ja niiden ominaispiirteet.

Palvelut ja kauppa

Julkiset palvelut

Yleiskaavassa osoitetaan tärkeimmät julkiset palvelut, kuten päiväkodit, koulut ja sosiaali- ja terveystoimen palvelut.

Kaupalliset palvelut

Yleiskaavassa osoitettavat kaupalliset palvelut perustuvat maakuntakaavan kaupalliseen ratkaisuun ja kaupasta laadittuihin erillisselvityksiin.

Virkistys

Viheraluestrategia

Samanaikaisesti yleiskaavatyön yhteydessä kuntaan laaditaan viheraluestrategia. Viheraluestrategia muodostaa yleiskaavaan erillisen liitteen, jossa on esitetty tärkeimmät virkistysalueet, ulkoilureitit sekä viheralueet.

Asukkaiden näkemysten kartoittamiseksi kunnan verkkosivuilla toteutettiin viheraluekysely karttakommentointina. Asukkaat jättivät kartalle lähes 600 merkkiä: pidettyjä paikkoja, ei-pidettyjä paikkoja ja kehittämisideoita.

Viheraluestrategiaa viedään eteenpäin yleiskaavan rinnalla.

Kulttuuri- ja maisemakohteet

Yleiskaavassa osoitetaan kulttuurihistoriallisesti merkittävät aluekokonaisuudet sekä maisemakokonaisuudet.

Toteuttamisen vaiheistus

Strategisessa osayleiskaavassa osoitetaan aluekohtainen toteuttamisen vaiheistus, mikä ohjaa kunnan maapolitiikkaa, kaavoitusta, palvelutuotantoa sekä muuta yksityiskohtaisempaa suunnittelua.

Mitä ei osoiteta

Strateginen yleiskaava ei sisällä yksittäisiä rakennuspaikkoja eikä sillä sidota maankäyttöä kiinteistörajoihin. Strateginen suunnittelu ei sisällä yksityiskohtaista hajarakentamista eikä rakentamisen ohjausta. Tavoitteena on muodostaa työkalu, jonka avulla varmistetaan tärkeiden maankäyttöä koskevien periaatteiden ja linjausten toteutuminen.

Suunniteltu aikataulu

Tuusulan yleiskaava 2040:n luonnos laaditaan pääosin vuoden 2013 aikana ja ehdotus seuraavana vuonna.

