

YLEISSUUNNITELMAEHDOTUKSEN PALAUTE

1.10.2008, 3.12.2008

Lausunnot ja mielipiteet: Yleissuunnitelmaehdotus oli julkisesti nähtävillä 11.2.-11.3.2005 ja sitä esiteltiin yleisötilaisuudessa 8.3.2005. Mielipiteitä ehdotuksesta jätettiin 13 kappaletta. Lausuntoja saatiin myös 13 kappaletta. Mielipiteet ja lausunnot sekä niihin laaditut vastineet ovat tämän selostuksen liitteenä.

Kuntalaiskysely: Normaalin nähtävilläolon ja lausuntokierroksen lisäksi yleissuunnitelmaehdotuksesta järjestettiin kuntalaiskysely. Kyselylomaketta postitettiin maanomistajille ja jaettiin mainosjakeluna kaikkiin talouksiin suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä. Kysely oli myös vastattavissa kunnan kotisivuilla. Vastauksia saatiin 270 kappaletta. Kyselyn tulokset on esitetty tarkemmin kahdessa erillisessä raportissa (LAHELAN YLEISSUUNNITELMA - KUNTALAISKYSELYN TULOKSET, osat 1 ja 2).

(Yleissuunnitelman kh 22.9.2008 hyväksymiskäsittelyn aikana saatiin kaksi kirjallista mielipidettä, sekä lähempi puhelintiedustelu. Ko. palaute vastineineen alla erillisenä liitteenä "Yleissuunnitelman palaute")

YLEISVASTINE 1: EHDOTUKSESTA YLEISSUUNNITELMAKSI (ote selostuksesta)

Lahelan yleissuunnitelma on suunnitelmaehdotusta enemmän strateginen yleissuunnitelma. Se on yleispiirteisempi kuin suunnitelmaehdotus. Siinä pyritään esittämään alueen peruspotentiaalit ja perusrakenne, eikä niinkään yksityiskohtaisia aluevarauksia. Alueen käyttö tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Ehdotukseen saatuun runsaaseen palautteeseen on pyritty reagoimaan, milloin se on ollut mahdollista perusrakenteen tasolla.

1. Yleissuunnitelmassa on otettu lähtökohdaksi kaksi kaksipääkatua, jotka ovat lähtökohtaisesti paikallisia yhteyksiä, eli Lahelan orsi ja Sahatien jatke. Lahelan orsi on osoitettu rakennettavana pääkatuna ja Sahatien jatke väylävarauksena. Eteläiseen ohitustiehen seudullisena väylänä ei varauduta.
2. Suunnittelualue on pienentynyt. Ristikiven teollisuusalue on nykyisellään asemakaavoitettu, eikä yleissuunnitelmalla ole tämän osalta ohjaustarvetta. Ristikiven teollisuusalue on jätetty yleissuunnitelma-alueen ulkopuolelle. Lahelanpellon ensimmäinen asemakaava on myös vahvistunut. Lahelanpellon asemakaavan alue on sisällytetty suunnittelualueeseen, mutta sen suhteen yleissuunnitelma on lähtökohtaisesti toteava. Yleissuunnitelman suunnittelualue on 2,7 km² eli 270 hehtaaria. Alue on pienentynyt ehdotusvaiheesta 40 ha.
3. Alue on pyritty jakamaan selkeästi rakentamisalueisiin ja rakentamattomiin, virkistys- ja maisema-arvoja sisältäviin osuuksiin. Rakentamisalueista on pyritty muodostamaan hahmottuvia kokonaisuuksia. Samoin väliin jäävistä virkistysalueista on pyritty muodostamaan eheästi jatkuva verkko. Perusrakenteessa on pyritty huomioimaan maisemanrunko.
4. Rakentamisalueita on kaikkiaan viisi. Kolme niistä (alueet 1-3) tukeutuu olevaan rakenteeseen ja täydentää sitä. Kaksi muuta sijaitsee uusina, itsenäisinä rakentamisalueina (alueet 4 ja 5; alueella 4 on yksittäisiä olevia rakennuspaikkoja, muttei varsinaista taajamarakennetta).
5. Yleissuunnitelmassa on esitetty kohdassa 1 mainitun Lahelan orren lisäksi alueet 2, 3 ja 5 yhdistävä, Orrelle rinnakkainen, erityisesti joukkoliikenteen toiminnan kannalta tarpeellinen kokoojakatu. Samoin suunnitelmassa on esitetty muita rakentamisalueiden toteuttamiselle ja olevaan rakenteeseen kytkeytymiselle olennaisia katuyhteyksiä.
6. Rakentamisalueille on osoitettu keskeisten katuyhteyksien lisäksi käyttötarkoitukset. Alueet on lähtökohtaisesti osoitettu asumiseen. Asuinrakentamisen tehokkuutta ja tyyppiä on ohjattu kolmella tehokkuus- ja

käyttötarkoituksiluokalla, A, AP ja AO. Alueet A ovat lähtökohtaisesti ns. tiiviin ja matalan rakentamisen alueita, alueet AP vastaavat tehokkuudeltaan perusrivitalorakentamista, AO varataan lähtökohtaisesti omakotiasumiseen. Tehokkain rakentaminen on pyritty sijoittamaan joukkoliikenteen järjestämisen ja maisemarakenteen kannalta edullisesti rakentamisalueiden keskiöön ja liikenneyhteyksien varteen. Rakentamisalueiden reunamille, mm. ympäristö- ja maisemavaikutusta pehmentämään on osoitettu pienemmän tehokkuuden alueita. Rakentamisalueiden sisään on osoitettu yleissuunnitelmassa viherkiiloja, olevan ja uuden rakenteen rajapintaan (alueet 2 ja 3) tai kohtiin, joissa on varauduttava tulvaan (alueet 4 ja 5). Jälkimmäisten käyttöä rakentamiseen voidaan tutkia yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä (ylijäämämailla penkkaaminen etc.). Rakentamisalueiden sisäinen rakenne tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Suunnittelualueelle on osoitettu lisäksi P-alue kaupallisia lähipalveluja varten (kauppa, huoltoasema etc.), Y-alue (päiväkotia, ja alempia luokkia varten), sekä E-alue vedenottamolle.

7. Suunnitelmassa on esitetty keskeiset viheralueet. Alueen viherverkoston perusrunko on Tuusulanjoen koko Hyrylää palveleva keskuspuisto. Suunnittelualueella on lisäksi kolme pienempää, keskuspuiston suhteen poikittaista viherkiilaa, jotka ovat lähtökohtaisesti jokeen laskevien purojen peltolaaksoja. Nämä pienemmät peltolaaksot yhdistyvät toisiinsa suunnittelualueen luoteisreunassa, olevien ja uusien asuinalueiden rajapintaan muodostetussa vihervyöhykkeessä. Tuusulanjoen keskuspuisto on kytkettävissä pohjoisessa laajempaan Tuusulanjärven virkistyskokonaisuuteen ja etelässä jokivartta seuraten aina Helsingin keskuspuistoon asti.

8. Keskeisten viheryhteyksien yhteyteen on osoitettu virkistyskäyttöä ja kevyenliikenteen käyttöä tukevia kevyenliikenteen pääväyliä, merkinnät ovat sijainnin osalta ohjeellisia ja ilmaisevat ensisijassa yhteystarvetta. Kevyenliikenteen verkosto on esitetty lähtökohtaisesti siltä osin, kun se ei kulje katu- ja tieverkon rinnalla, poikkeuksena keskuspuiston käytölle ja rajautumiselle olennaiset väylät.

9. Rakentamisalueiden sisään jäävien puistojen lisäksi on kolme viheralueluokkaa: Metsäalueet, puoliavoin viheralue ja pelto tai avoin viheralue. Luokituksen kautta pyritään tukemaan ja nostamaan esiin ennen kaikkea suunnittelualueen perusmaisemarakennetta.

10. Tarkemmassa suunnittelussa on syytä kiinnittää erityistä huomiota rakentamisalueiden ja viheralueiden rajautumiseen, sekä rajapinnan pehmentämiseen kasvillisuudella tarvittaessa.

Muutokset yleissuunnitelmasta kh 22.9.2008: Tarkistettu yleissuunnitelma pohjautuu kunnanhallituksen linjauksiin. Lahelan orren linjausta länsipäässä on tarkistettu pohjoiseen, samalla on korostunut alueen pääkatujen luonne paikallisina, ei seudullisina yhteyksinä.

Tarkistetussa yleissuunnitelmassa Lahelan orsi kulkee Kaarnamon tilan pohjoispuolelta, ei Kaarnamon ja Lahelanniityn välistä kuten aiemmassa versiossa. Samoin Lahelan orsi liittyy Lahelantiehen T-risteyksellä, eikä jatku Lahelantien yli. Lahelantien länsipuolelle ei ole osoitettu väylävarausta. Maankäyttöä on tarkistettu huomioiden teiden linjausmuutokset; sitä on tehostettu Lahelan orren ja Lahelantien risteyksen ympäristössä, rakentamisalueiden 1 ja 2 eteläosilla. Lisäksi alueen 2 poikki kulkevan kokoojakadun linjaa on tarkistettu vähäisesti.

YLEISVASTINE 2: LÄHTÖKOHDAT, LIIKENNEVERKKO (otteet selostuksesta)

EHDOTUKSEN 14.12.2004 LIIKENNEVERKKO

Hyrylän laajentumissuuntien osayleiskaava ei ole oikeusvaikutteinen liikenneverkon osalta, joten tulevaa liikenneverkkoa voidaan suunnitella tarpeen mukaan myös yleiskaavasta poiketen.

Yleissuunnitelmaehdotuksen perustana on **Lahelan orsi**, uusi yhteys Lahelantieltä Hyrylän keskustaan ja Hämeentielle. Uudella tiellä on lähes aina vaikutuksia lähialuettaan laajempaan liikenneverkkoon. Siksi tämän selvityksen ydin on sellaisen linjauksen löytäminen Lahelan orrelle, että se tukee koko Hyrylän liikenneverkkoa ja helpottaa jo olemassa olevien yhteyksien ongelmia. Ei riitä, että ratkaistaan paikallinen yhteystarve

Lahelantien ja Hyrylän välillä; samalla täytyy pystyä kehittämään liikenneverkkoa ja yhdyskuntarakennetta kokonaisuutena.

Lahelan orren lisäksi suunnitelmassa on esitetty kokonaan uusi yhteys Hyrylän eteläpuolelta länteen. Tämä **Hyrylän eteläinen ohitus** on kalliimpi ja luultavasti siis pitemmän aikavälin asia ja sen päätarkoitus on saada itä-länsisuuntainen läpiajoliikenne pois Hyrylän keskustasta yleensä ja Koskenmäentieltä erityisesti. Itäpäässä yhteys liittyisi Tuusulanväylään Fallbackantien kohdalla ja jatkuisi edelleen itään liittyen Kullontien Mäyräkorven kohdalla ennen Tuusulan itäväylää. Linjauksen toteutuminen kokonaan edellyttää varuskunnan toimintojen uudelleen järjestelyjä, mutta kyseinen linjaus on ainoa jäljellä oleva reitti, jolla voidaan suhteellisen helposti ratkaista Hyrylän itä-länsisuuntaisen liikenteen ongelmat. Kaikki muut reittivaihtoehdot on jo rakennettu umpeen lukuun ottamatta ns. pitkää läntistä ohitusta, joka puolestaan on niin etelässä ettei itse asiassa ratkaise Koskenmäentien ongelmaa. Sen takia Hyrylän eteläiselle ohitukselle on ainakin jätettävä rakentamaton väylä, vaikka itse tietä ei lähitulevaisuudessa rakennettaisikaan.

YLEISSUUNNITELMAN LIIKENNEVERKKO

Yleissuunnitelman lähtökohtana on kaksi pääkatua, Lahelan orsi ja nykyisen Sahatien jatko Lahelan orrelle, jatkettu Sahatie.

Lahelan yleissuunnitelman pohjana on yleissuunnitelmaehdotuksen jälkeen valmistunut Tuusulan keskustan tieverkkoselvitys (2007). Tuusulan keskustan tieverkkoselvityksessä on pyritty ratkaisemaan keskustaajaman nykyisiä ja tulevia liikenteellisiä ongelmia tarkoituksenmukaisella kokonaisverkolla ja jakamalla yksittäiset kehittämishankkeet kiireellisyysluokkiin. Selvityksessä on otettu kantaa myös Lahelan orren ja ns. Eteläisen ohikulkutien rooliin ja prioriteettiin.

Lisäksi on huomioitu mm. Tiehallinnon kanta Hämeentiehen liittymiseen, Varuskunta-alueen muuttunut tilanne, kapasiteettiongelmat Sahankulman risteyksessä sekä ohikulkutiemäisen väylän aiheuttamat ongelmat alueen sisäiselle toimivuudelle.

Lahelan orsi

Lahelan orsi on uusi katuyhteys Hämeentien alitse Hyrylän tieltä Lahelantielle. Tieverkkoselvityksen ennusteen mukaan uuden kadun liikennemäärä on noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2030 toteutettuna yksittäisenä verkon täydennyksenä ilman yhteyttä kantatielle 45. Ennusteverkossa on kuitenkin Hyrylän itäinen ohikulkutie oletettu toteutetuksi. Aikaisemmin vuonna 2002 laaditun ennusteen mukaan Lahelanorren liikennemääräksi vuonna 2020 on arvioitu väylän länsipäässä noin 5 700 ajoneuvoa vuorokaudessa tilanteessa, jossa ohikulkutietä ei ole toteutettu. Uusi väylä mahdollistaa nykyistä selvästi toimivamman yhteyden Lahelan ja Tuusulan keskustan välillä. Lahelan orren liikenteelliset vaikutukset Tuusulan keskustan liikenneverkossa ovat paikallisia. Liikenne uudelle väylälle siirtyy viereisiltä reiteiltä: Lahelantie-Nahkelantie-Koskenmäentie ja Ruotsinkyläntie-Pähkinämäentie. Lahelantien eteläosalla liikenne lisääntyy hieman. (Tuusulan keskustan tieverkkoselvitys, 2007)

Tieverkkoselvityksessä Lahelan orren kiireellisyysluokaksi on annettu 1: Kiireellisyysluokkaan 1 esitetyt toimenpiteet pyritään toteuttamaan mahdollisimman pian, käytännössä ainakin käynnistämään toteutus seuraavan viiden vuoden aikana.

Lahelan orren merkitys yleissuunnitelmaehdotuksen lähtökohdista poiketen on lähtökohtaisesti paikallinen yhteys välillä Hyrylä-Lahela, ei niinkään seudullinen, johtuen mm. siitä, että orren liittyminen Hämeentiehen näyttää epätodennäköiseltä (Tiehallinnon kanta).

Sahatien jatke

Jatkettu Sahatie on alueen toinen pääkatu. Sen merkitys on ensisijassa paikallinen yhteys välillä Lahelasta Tuusulanväylälle. Yhteyden liikenteellisiä vaikutuksia on tutkittu aiemmin vuonna 2004, jolloin ennustevuodelle 2020 arvioitu liikennemäärä Lahelanniityn itäpuolella on ollut noin 11 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärä on ollut melko korkea johtuen siitä, että ennustetarkastelussa väylälle ohjautui tehokkaasti Lahelasta Koskenmäen kiertoliittymään normaalisti pyrkivää liikennettä sekä Nahkelansuunnasta Koskenmä-

en kiertoliittymän kautta etelään pyrkivää liikennettä. Ennustetarkastelussa yhteyden olemassa olo kevensi Lahelan orren kuormitusta Hyryläntien suuntaan.

Yleissuunnitelman aiemmassa työvaiheissa esiintyneen Hyrylän eteläisestä ohituksen varaamisesta alueelle on luovuttu. Hyrylän eteläinen ohitus linjataan nykykäsityksen mukaan Riihikallion eteläpuolelta, ns. Läntisenä ohitustienä, eikä ko. yhteyttä ole tarpeen osoittaa Lahelan poikki. Muutos pohjautuu tieverkkoselvitykseen (alhainen prioriteetti) sekä Varuskunta-alueen tilanteen muuttumiseen, kapasiteettiongelmiin Sahankulman risteyksessä ja ohikulkutiemäisen väylän aiheuttamiin ongelmiin alueen sisäiselle toimivuudelle. Lahelan yleissuunnitelmassa ei ole varauduttu yhteyteen.

VALITTU ORREN LINJAUS A1

Lahelan orren linjaus perustuu yleissuunnitelman ehdotusvaiheen vaihtoehtovertailuun eri linjausvaihtoehdoista (ks. luku Lahelan orren linjausvaihtoehdot). Kokonaisvaikutustarkasteluun perustuen (liikenne, yhdyskuntarakenne, ympäristö ja kustannukset) on valittu yleissuunnitelman pohjaksi vaihtoehto A1. Lahelan orren linjausvaihtoehtotarkastelu pohjautuu edellä kohdassa Yleissuunnitelmaehdotuksen lähtökohdat esitettyihin kuvauksiin orren ja ohitustien roolista.

TARKENTUNUT LINJAUS A1

Orren linjausta on muutettu länsipään osalta jonkin verran tarkistetussa yleissuunnitelmassa, pohjautuen mm. kunnanhallituksen 22.9.2008 esittämiin kantoihin. Tarkistetussa yleissuunnitelmassa Lahelanorsi kulkee Kaarnamon tilan pohjoispuolelta, ei Kaarnamon ja Lahelanniityn välistä kuten aiemmassa versiossa. Samoin Lahelan orsi liittyy Lahelantiehen T-risteyksellä, eikä jatku Lahelantien yli. Orren jatkoa Lahelantien länsipuolelle ei ole osoitettu.

Muutosten vaikutus: Lahelan orren ja Sahatien jatkeen roolitus lähtökohtaisesti paikallisina yhteyksinä vahvistuu. Selostuksessa on viitattu Lahelan orren ja Tuusulanväylän yhdistävää paikallista yhteyttä nimellä Sahantien jatke, tarkistettu yleissuunnitelma lähtee siitä, että eteläinen ohitustie osoitetaan Hyrylän taajamarakenteen eteläpuolelle, ei sen sisään.

YLEISVASTINE 3: KUNTALAISKYSELYN TIIVISTELMÄ

(Kuntalaiskyselyn vastauksien pääkohdat vastineineen)

1) Nykyiseen tieverkkoon kaivataan parannuksia, näin etenkin Nahkelantien ja Lahelantien pohjoispään ympäristöstä tulleissa vastauksissa.

Vastine: Toteutuessaan Lahelan orsi helpottaa ko. tien osuuksille suuntautuvaa liikennepainetta. Mikäli orsi saataisiin liitettyä Hämeentiehen, tilanne olisi yhä parempi. Tämä tosin on kuitenkin nykykäsityksen mukaan epätodennäköistä. Hyrylän keskustan tieverkkoselvityksessä (2007) on osoitettu Nahkelantien ja Lahelantien liittymän parantaminen, Lahelan orsi, Hämeentien ja Koskenmäen kiertoliittymän parantaminen (kaksikaistaiseksi) kiireellisyyssluokan 1 hankkeiksi; "pyritään toteuttamaan mahdollisimman pian, käytännössä ainakin käynnistämään toteutus seuraavan viiden vuoden aikana".

2) Yleissuunnitelmaehdotuksen tieverkkoon on oltu valtaosaltaan tyytyväisiä. Tyytymättömyys keskittyy Lahelanniityn pohjoisosaan, tyytymättömyyttä on samoin jonkin verran Hyrylän ja Riihikallion alueella.

Vastine: Tyytymättömyyttä aiheuttaa mitä ilmeisimmin suunnitelmaehdotuksessa Lahelan orren ja etenkin Eteläisen ohikulun läheisyys ja luonne. Hyrylän eteläinen ohitus linjataan nykykäsityksen mukaan Riihikallion eteläpuolelta, ns. Läntisenä ohitustienä. Liikenneverkon muutos, ks. yleisvastine 2.

Hyrylä ja Riihikallio: Yleissuunnitelman aiemmassa työvaiheissa esiintyneen Hyrylän eteläisestä ohituksen varaamisesta alueelle on luovuttu. Sahatien jatke on ensisijassa paikallinen yhteys. Orren tarkka liittyminen pohjoispäässä Hyrylään jätetään yleissuunnitelmassa auki, joten sen vaikutuksia on vaikeampi yksilöidä tässä yhteydessä.

Lahelanniityn pohjoisosa: Orren linjausta on muutettu länsipään osalta jonkin verran tarkistetussa yleissuunnitelmassa, pohjautuen mm. kunnanhallituksen 22.9.2008 esittämiin kantoihin. Tarkistetussa yleissuunnitelmassa Lahelanorsi kulkee Kaarnamon tilan pohjoispuolelta, ei Kaarnamon ja Lahelanniityn välistä kuten aiemmassa versiossa. Liikenneverkon muutos, ks. yleisvastine 2.

Alla yleissuunnitelmassa kh 22.9.2008 (ja myös yleissuunnitelmaehdotuksessa) esiintynyttä aiempaa orren linjausta perusteleva teksti, koska mielipiteissä on otettu kantaa juuri tähän aiempaan orren linjaukseen. Perusteissa esiintyvät viittaukset ohikulkuun vaikkakin tasoltaan alentuneena ovat vanhentuneita, samoin yhteyden jatkumiseen Lahelantien yli ei ole enää varauduttu tarkistetussa yleissuunnitelmassa. Sitä vastoin perusteissa esiintyvät muut maankäyttöä koskevat näkökohdat sekä vaikutusten torjumismahdollisuudet paikallisesti ovat edelleen päteviä. Tarkistetussa yleissuunnitelmassa on pyritty luomaan orren pohjoisempaan sijaintiin pohjautuen paras mahdollinen ratkaisu.

"Yleissuunnitelman ehdotuksessa Lahelanniityn pohjoispuolelta kulkee yhdistetty Eteläisen ohikulun ja Lahelan orren väylä. Eteläisen ohikulun luonne on muuttunut ehdotusvaiheesta, jolloin tielinjauksen vaikutus ympäristöön on ehdotusvaihetta pienempi. Yleissuunnitelmassa on otettu lähtökohdaksi aiemmissa vaiheissa tutkittu Lahelan orren linjaus ja perusluonne. Orren sijoittaminen suunnitelmaehdotuksen mukaiselle paikalle mahdollistaa luontevamman maankäytön sen pohjoispuolisilla alueilla 1 ja 2, [väylän ja rakentamisalueiden selkeän erottelun,] maisemallisesti eheämmän rakennetun kokonaisuuden, rakentamisalueiden kytkeminen orteen on myös kivuttomampaa ja orren toimivuuden kannalta edullisempaa. Linjaus tarjoaa myös tarvittaessa yhteyden jatkamisen kivuttomammin Ristikiven suuntaan yhden kiertoliittymän kautta. Orren sijoittaminen pohjoisemmaksi, Kaarnamon tilan pohjoispuolelle tuo sen vastaavasti pohjoisessa sijaitsevan asutuksen tuntumaan ja syö rakentamiseen käytettävissä olevaa maa-alaa, tuo lisäliittymiä orrelle, ja edellyttää korkeussuhteiden vuoksi maanleikkauksia Lahelantien länsipuolella, tuo orren keskelle asuinalueita ja edellyttäneen Lahelantien linjauksen muuttamista lähemmäksi Lahelanniityn asuinalueita. Lähtökohdaksi on otettu ko. tieyhteyden aiheuttamien, yhteyden statuksen muutoksen vuoksi alentuneiden ympäristövaikutusten hoitaminen paikallisesti. [Melu torjutaan lähtökohtaisesti katualueella, tästä on periaateleikkaus yleissuunnitelma-aineistossa. Jatkossa on tutkittava myös mm. Orren painamista osin leikkaukseen, mikä on paikallisten korkeussuhteiden ansioista mahdollista ja suojaa melulta sekä vie tien osin näkyvistä.] Jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota vuorovaikutukseen sekä haittojen poistamiseen ja lieventämiseen." (kh 22.9.2008 aineisto, tekstiote vastaavasta kohdasta; myöhemmin tehdyt aiempaa ratkaisua selventävät lisäykset hakasulkeissa)

3) Yleissuunnitelmaehdotuksen rakentamisalueiden sijoittamiseen oltiin yleisesti ottaen varsin tyytyväisiä. Kuitenkin Lahelanniityn pohjoisosan (F) ja varsinkin Lahelanrinteen (C) asukkaat suhtautuivat suunniteltuihin rakentamisalueisiin muita negatiivisemmin. Lahelanniityn osalta asiaan ehkä vaikuttaa tyytymättömyys suunnitelman tielinjauksiin ja ajateltu ajoyhteys rakentamisalueelle 10 Ylimmäisenkujan kautta. Useissa mielipiteissä tuotiin esiin parempana vaihtoehtona johtaa liikenne uudelle alueelle Sointulantien kautta. Lahelanrinteen osalta syy vastustukseen lienee se, että oltuaan pitkään laajahkon metsäalueen vieressä asukkaita kaihertaa ensinnäkin jo tapahtunut Lahelankankaan rakentaminen ja toisaalta vastustetaan yleissuunnitelman alueen 14 eli Lahelanrinteen eteläpuolisen metsäalueen rakentamista. Lievän kielteisesti rakentamisalueiden sijoitukseen suhtautuvat Autiorinteen ja Koskenmäen (D) ja Lahelantien itäpuolen (E) asukkaat.

Vastine: Ks. Yleisvastine 1: Ehdotuksesta yleissuunnitelmaksi.

Yleissuunnitelmassa suunnittelualue on pyritty jakamaan selkeästi rakentamisalueisiin ja rakentamattomiin, virkistys- ja maisema-arvoja sisältäviin osuuksiin. Olevan ja uuden asutuksen väliin on jätetty selkeä vihervyöhyke, samoin rakentamisalueiden väliin on jätetty vihervyöhykkeet. Näin on mahdollistettu pehmeämpi liittyminen olevan asuinrakenteeseen samoin kuin luontevat ja väljyyttä luovat virkistysyhteydet olevasta asutuksesta uusien alueiden lomitse Tuusulanjoen keskuspuistoon. Näin virkistysaluetta on heti olevan asutuksen yhteydessä ja laajemmat kokonaisuudet ovat luontevasti saavutettavissa, ja uuden rakentamisen aiheuttama "puskuriefekti" on pienempi.

Lahelanniityn pohjoisosa: Olevan ja uuden rakentamisen (alueet 3b ja 3c) väliin on jätetty viherkaista. Orsi, ks. edeltä kohta 2 ja Yleisvastine 2. Liikenneyhteys uusille alueille, 3b ja 3c, Lahelantieltä otetaan lähtökohtaisesti orren linjaa pitkin. Kokoojatien luonteinen Sointulantie toimii sekundaarisena yhteytenä uusille alueille, Ylimmäisenkuja on lähtökohtaisesti tonttikatu.

Lahelanrinne: Olevan ja uuden rakentamisen väliin on jätetty viherkaista, jota on tarkoitus hoitaa metsäisenä. Uuden rakentamisen vaikutusta keventää lisäksi rakentamisalueiden 4 ja 5 välinen viherkiila, joka tarjoaa samalla luontevan kevyenliikenteen yhteyden Lahelanrinteestä Hyrylän keskusta ja Tuusulanjoen keskuspuistoon.

Autorinne ja Koskenmäki: Olevan ja uuden rakentamisen väliin on jätetty selkeä viherkaista. Ks. yltä Lahelanrinne.

Lahelantien itäpuoli: Ks. Yleisvastine.

4) Rakentamisen määrän osalta kyselyn tulos on täysin selvä: nykyiset asukkaat pitävät yleissuunnitelma mitoitusta liian suurena. Yhtä selvä on vastaus rakentamistapaa koskevaan kysymykseen: Lahela halutaan pitää omakoti- ja paritalovaltaisena alueena. Yhtiömuotoinen pientalorakentaminen hyväksytään myös, mutta selvästi pienemmällä kannatuksella. Korkeampaa rakentamista Lahelaan ei haluta.

Vastine: Rakentamisen määrästä on höllennetty hieman. Yleissuunnitelmaehdotuksessa mitoitus oli 3550 asukasta, yleissuunnitelmassa, jo kaavoitetut alueet mukaan lukien, 3200. Keskustan läheisyyden ja Lahelan orren toteuttamisen kannalta on mielekästä säilyttää riittävä tiiveys. Yleissuunnitelmassa omakotialueita on noin 27%, keskitehokkuuden pientaloaluetta n. 33% ja tiiviimpää pientaloaluetta, kylämäistä ns. tiivis-matalaa n. 40%. Rakentamisalueet (eli alueet 1 - 5) muodostuvat lähtökohtaisesti useammasta käyttömuodosta. Lähtökohtaisesti suurin kerrosluku on noin 2 1/2, tarvittaessa soveltuvin osin 3.

5) Viheralueita koskevissa vastauksissa näkyy saman kolikon toinen puoli. Myös niiden sijoituksiin ollaan yleisesti ottaen tyytyväisiä, mutta määrää pidetään liian pienenä. Kuten rakentamisenkin osalta, myös viheralueissa Lahelanniityn pohjoisosa (F) ja ennen kaikkea Lahelanrinne (C) erottuvat yleissuunnitelmaan tyytymättöminä alueina. Sama näkyy lievempänä myös Ristikiven alueen (K) vastauksissa. Kaiken kaikkiaan näyttää siltä, että jokaisella alueella halutaan "oma" virkistysalue aivan asuinalueen viereen, eikä vähänkään kauempana oleva alue kelpaa lohdutukseksi. Lisäksi Lahelanrinteen asukkaat selkeästi haluavat säilyttää lähimetsän, avoimemmat viheralueet eivät ilmeisesti riitä.

Vastine: Ks. yltä kohta 3 sekä Yleisvastine 1.

6) Parannustoimista ehkä yllättäen eniten kannatusta saa viheralueiden istuttaminen ja hoitaminen lähimetsinä. Uusia reittejä kaivataan enemmän Lahelan länsi- ja eteläosiin kuin pohjois- ja itäosiin. Leikki- ja pelipaikkoja sekä puistoja kaivataan muita enemmän Hernemäen (I), Ristikiven (K) ja Lahelantien itäpuolen (E) alueilla.

Vastine: Yleissuunnitelmassa on pyritty osoittamaan riittävät metsäalueet. Eheä viherverkosto luo hyvät edellytykset uusille reitistöille sekä tarjoaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa mahdollisuudet leikki- ja pelipaikkojen sekä muiden virkistystä tukevien toimintojen sijoittamiseen.

A. LAUSUNNOT

Lahela-seura ry (adressi, jossa 459 nimeä)

Me kaikki allekirjoittaneet Lahelan asukkaat yhdymme Lahela-seuran ja Lahelan asukkaiden yhdessä tekemään vastineeseen Lahelan yleissuunnitelmasta.

Lahelan yleissuunnitelma

- 1.1 Suunnitelma ei koske koko Lahelaa, vaikka se on niin nimettykin. Tuusulan kunnan kaavoituskatsauksen mukaan eteläisen Lahelan osalla on myös tulossa muutoksia ja tiejärjestelyitä.

Vastine: Tuusulan keskustalla on kävelyetäisyydellä kaksi mahdollista laajentumissuuntaa, itään tai länteen. Varuskunnan alueen maankäytön suunnittelu on käynnistynyt. Toinen merkittävä laajenemisaalue on Lahelan yleissuunnitelman alue. Yleissuunnitelmassa pyritään ratkaisemaan Keskustaajaman täydentyminen Lahelan kohdalla sekä Lahelan kytkeytyminen Hyrylään.

Lahelan orsi

- 1.2 Lahelan orren ja eteläisen ohitustien esitetty sijoitus on käsittämätön. Orren ainoana perusteena ei voida käyttää lyhintä matkaa ja lisätä liikennettä Lahelantielle jakaen Tuusulanväylän liikennettä Kehä III:lle. Orren pitää palvella ja mahdollistaa palveluja eikä tulla alueen rasitteeksi.

Vastine: Liikenneverkko ja orren linjaus Lahelanniityn kohdalla ovat muuttuneet. Ks. yleisvastineet.

- 1.3. Lisääntyvä asukasmäärä tuo tärkeiksi asioiksi joukkoliikenneyhteyksien parantamisen ja palvelutarpeiden kehittämisen (koulu, päiväkotikiym.)

Vastine: Yleissuunnitelmassa on huomioitu joukkoliikenteen edistäminen, osoitettu Y-tontti päiväkodille ja alimmille luokille, sekä alue lähikauppaa varten. Ks. Joukkoliikenneselvitys sekä yleisvastineet.

- 1.4 Vaihtoehtoista asukaskyselystä poisjätetty Lahelan orren sijoitus vaihtoehto B (vain Hyrylästä Lahelantielle saakka ei eteenpäin) kohdalle aiheuttaa huomattavasti vähemmän ongelmia nykyisille Lahelan asuinalueille. Orren sijoitus ko. kohdalle mahdollistaa myös tulevien uusien suunnittelualueiden liikennöinnin Hyrylän palveluihin ja samassa yhteydessä rakentamisen mallilla voidaan ratkaista rauhassa tulevien ja nykyisten asuinalueiden liikennetarkaisut, meluasiat ja liittymät. Samassa yhteydessä voidaan jättää riittävä viherkaista Lahelankankaan ja orren välille sekä huomioida myös muut asutusalueet paremmin.

Vastine: Orren paikka perustuu yleissuunnitelmatyössä tehtyyn vaikutustarkasteluun. Orren tehtävä on palvella mm. keski- ja etelälahelalaisille yhteytenä Hyrylään. Ks. yleisvastineet.

- 1.5 Nyt esitetty yleissuunnitelma Lahelan orren ja ohitustien osalta on järkyttävä. Ohitustie on Lahelanniityn ja Mäkilän omakotitonteissa kiinni. Tämän tasoisessa suunnitelmassa tulee ottaa huomioon myös liikennemelu ym. ja alueet, joiden taso olennaisesti muuttuu. Puhutaan todella suurista liikennemääristä, joiden perusteita on vaikea uskoa.

Vastine: Lahelanniitty; Orsi on siirretty Kaarnamon pohjoispuolelle. Mäkilä: Yleissuunnitelmassa ei ole osoitettu väylävarausta Lahelantieltä länteen. Ks. yleisvastineet.

- 1.6 Eräs tärkeä harkittava Lahelan orren osa, joka helpottaa työpaikkaliikennettä aamuisin, on suuntaisliittymä Hämeentielle etelän suuntaan. Ei päinvastoin.

Vastine: Lahelan orren liittymä Hämeentielle etelään päin auttaisi työmatkaliikennettä. Tiehallinto ei sitä kuitenkaan hyväksy, koska liittymäväli muodostuisi liian pieneksi. Sekin on epävarmaa, onnistuuko liittymisen Hämeentielle edes pohjoisen suuntaan. Liittymistä on käyty neuvotteluja Tiehallinnon kanssa. Tiehallinnon lähtökohtainen kanta on ollut Hämeentien liittymiin kielteinen. Yleissuunnitelmassa jätetään tämä auki. Ks. yleisvastineet.

- 1.7 Ohitustie

Tuusulan keskus, Hyrylä, tulevien ohitusteiden keskipiste. Puhutaan keskustan palveluiden kehittämisestä, mutta ei siitä, että asiakkaat ajatetaan ohitustietä pitkin muiden naapurikuntien palveluihin. Tuusulalla on suunnitelmissa ns. KEHA IV, läntinen ohitustie, itäisen ohitustien jatkaminen ja nyt vielä eteläinen ohitustie. Yksistään 3500 asukasta lisää ei takaa nykyisille palveluille riittävästi asiakkaita, vaan tarvitaan myös naapurikuntien ohikulkevia asukkaita. Tällöin voimme taata palveluiden monipuolisuuden ja hyvinvoinnin. On monta kuntaa, jossa ohitustie on vienyt ns. keskustan palvelut muualle. Suunnitelmien mukainen ohitustie toisi Lahelantielle yhä enemmän autoja ja se ns. kylätienä ei sitä kestä. Lahelantie ilman riittäviä pyörä / kävelyteiden alikulkuja ei muodostu turvalliseksi ilman niitä. Lasten koulutie ja liikkuminen on turvattava, jos Tuusula haluaa lapsiperheitä kuntaansa. Lahelan lasten ala-asteen kouluina Riihikallio, Ruotsinkylä, Mikkola ja Vaunukangas. Perusteina käytetään Tuusulanväylän liikenteen kuormituksen jakamista Lahelan kautta, käsittämätöntä. Kehä III:n töiden valmistumisen myötä ruuhkat Tuusulanväylällä ovat helpottuneet ja työpaikkaliikenne kulkee hyvin. Ns. Koskenmäen kiertoliittymä on tehty ahtaaksi ja tämän muutokset ovat tärkeitä. Nahkelantien ja Lahelantien risteykseen on Lahelan yleissuunnitelman nykytilanne kartassa huomioitu jo tuleva kiertoliittymä, joka parantaa myös Vaunukankaan liikennöintiä. Raskasliikenne pääpainoisesti suuntaa kohti pohjoista Hyvinkään suuntaa eikä länsisuuntaan. Tieyhteysasioihin pitää näin suuren asian yhteydessä ottaa tarkasteltavaksi koko Tuusulan keskus lähiympäristöineen. Pelkkä Lahelan yleissuunnitelma ei ratkaise liikenneongelmia. Läntinen ohitustie on vaihtoehto jo lähes nykyisellä lentomelualueella. Vastustamme ohitustien tuleamista Lahelan lävitse.

Vastine: Hyrylän taajama-alueelle on valmistunut Tuusulan keskustan tieverkkoselvitys (2007). Selvityksessä on pyritty tarkastelemaan keskustajaaman liikennettä kokonaisuutena. Selvityksen tulokset ovat yleissuunnitelman lähtökohtana. Yleissuunnitelmassa on huomioitu lisäksi kunnan Teknisen toimen liikennepuolen tarkennukset ko. suunnitelmaan. Ks. yleisvastineet.

1.8 Ristikiven teollisuusalueen laajennus

Aikoinaan muuntamon sijoituspaikan myötä todettiin, että teollisuusaluetta ei laajenneta Mäkilän alueelle päin. Kyseinen kapea kaista (vapaa rakentamaton kaista kapeampi kuin kuvissa esitetty) asutuksen ja metsän välissä jää viheralueeksi. Nyt ko. väliin suunnitellaan sekä teollisuusalueen laajennusta sekä ohitustietä. Kunnanhallituksen ja -valtuuston ryhmien edustajat jalkautuivat muuntamon sijoitusta tutkittaessa myös tällöin maastoon todetakseen asian todellisen tilan. Katselmuksessa valtuuston ja hallituksen jäsenten yhteistoimin päädyttiin muuntamon sijoittumiseen suojaisaan metsäalueeseen sekä todettiin myös, että teollisuutta ei tuoda lähelle asuinalueita. Teollisuuden ja asutuksen väliin on jätettävä selkeä viherkaista, jota voidaan hyödyntää myös virkistyskäyttöön.

Vastine: Varsinaisen suunnittelualueen raja-alue on muuttunut. Ks. yleisvastineet.

1.9 Kollarinkallion alue sekä viheralueet /-kaistat

Kollarinkallion virkistysalue on metsäinen matala kalliomäki. Alue, joka Tuusulan kallioselvityksen mukaan omaa sekä kulttuurihistoriallista että maisemallista arvoa. Kollarinkalliolle on rakennettu valaistu mäki-alue lasten virkistyskäyttöön. Nyt ohitustietä suunnitellaan ko. alueen editse ja virkistyskäyttö vaarantuu. Ei haluta huomioida alueen nykyisiä mahdollisuuksia. Viheralueet ja ns. yhtenäinen viherkaista ovat jääneet kokonaan huomioimatta. Ainut viheralue Lahelassa ei voi olla Tuusulanjokilaakso. Alueet tulee suunnitella niin, että myös asukkaiden nykyisten ja tulevien asumisviihtyvyyttä huomioidaan. Tuusula mainostaa itseään, että lapsiperheiden palveluiden laatuun ja määrään kiinnitetään erityistä huomiota.

Vastine: Yleissuunnitelmassa ei ole osoitettu väylävarausta Lahelantieltä länteen. Ks. yleisvastineet.

1.10 Kunnan pitkän tähtäimen visio kopioituna sanasta sanaan kunnanjohtajan tervehdyksestä

Tuusulan kunnan nettisivuilta:

"Tuusula on hallitusti kasvava, pientalovaltainen ja turvallinen kunta Helsingin seudulla. Tuusulan kuntamaisema perustuu toimivien keskusten ja vireän maaseudun vuorovaikutukseen. Tuusulan ylivoimatekijöitä ovat sijainnin lisäksi kulttuuri, laadukas asuminen, kilpailukykyiset palvelut ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset"

Tätä visiota ei ole Lahelan yleissuunnitelmassa huomioitu.

Viheralueet toimivat myös liikenteestä aiheutuvan melun ym. "suodattimina" ja takaavat alueen viihtyisyyden. Viheralueet ovat antaneet suojan myös eläimistölle, joka on runsasta. Nykyiset Tuusulan kunnan myymät ja asukkaiden rakentamat omakotitontit on myyty perusteella maaseutumaisesta, turvallisesta ja viihtyisistä asuinalueista. Nykyinen esilläoleva suunnitelma alentaa selkeästi alueen nykyisten asuntojen arvoa. Mitä tälle tehdään?

Ks. yleisvastineet.

Selostuksen osasta Jatkotoimenpiteet, rakennettu ympäristö: "Kaavoituksen yhteydessä on erityisen tärkeää kiinnittää huomiota rakennetun ympäristön ja maiseman suhteeseen. Alueen asemakaavoituksessa on suositeltavaa ottaa tavoitteeksi maaseudun ominaispiirteitä sisältävä, maisemallisesti vetovoimaiseen Tuusulanjokilaaksoon sijoittuva "kylämäinen" ympäristö. Rakentamisen on oltava pienimittakaavaisuudesta huolimatta, keskustan läheisyys ja tarvittava keskustayhteys huomioidenriittävän tiivistä, tiiviimmiltä osin "pienpuukaupunkimaista". Alueella tarjoutuu mahdollisuudet tutkia erilaisia tiiviitä, mutta pienimittakaavaisia tiivis-matala ja "town house" -ratkaisuja. Alue on vetovoimainen ja hyvällä toteutuksella siitä saadaan Tuusulalle merkittävää Tuusulanjoki-Tuusulanjärvi-kokonaisuutta rikastuttava ja eheyttävä osa."

Kiinteistöjen arvo on noussut ja nousee Helsingin seudulla ajan saatossa, eli yksityinen maanomistaja hyötyy näin seudun vetovoimaisuudesta, kasvusta ja kehitymisestä. Tämä näkyy myös paikallisina muutospainoina.

1.11 Joukkoliikenne

Nykyinen suunnitelma ei kehitä joukkoliikennematkaisua parempaan suuntaan. Tuusula houkuttelee väkeä Helsingistä ym., joiden työpaikat on pääkaupunkiseudulla. Liikkuminen on mahdollista vain henkilöautolla, koska bussiyhteydet ovat todella rajalliset. Suunnitelma jatkaa entistä linjaa, tarvitaan kaksi autoa / perhe. Orsiratkaisullakin on tuettava joukkoliikenteen mahdollisuuksia tasapuolisesti.

Ks. yleisvastineet, sekä joukkoliikenneselvitys.

1.12 Taloudellisuus

Epäilemme, että olisi riittävin perustein tutkittu vaihtoehtojen mahdollisuuksia. Taloudellisuus ja realismi on jäänyt huomioimatta. Toteutus veromarkoin ja kaavoituksesta saatavin maankäyttömaksuin ei näin suuria menoeriä kata.

Vastine: Yleissuunnitelmassa on katsottu orren linjausvaihtoehdot riittävästi selvitettyksi myös kustannusten osalta. Yleissuunnitelman selostus sisältää pelkistetyn esityksen yleissuunnitelman taloudellisista vaikutuksista.

1.13 Loppuyhteenveto

Vastustamme ohitustien suunnittelemista / harkitsemista Lahelan kautta ja orren vaihtoehtoista vaihtoehto B :n mukainen paikka Ristikiventien ja Lahelantien risteykseen aiheuttaa hyvällä suunnittelulla vähiten ongelmia. Liikennematkaisut on mietittävä uudelleen ja kehitet-

tävä nykyisiä liikenneväyliä erilaisin ratkaisuin. Palvelut ja mm. lasten kouluteiden liikenneturvallisuus on taattava.

Vastine: Ks. vastineet edeltä sekä yleisvastineet.

Taustatietojen korjaus ja päivitys:

Adressin pohjana olleissa lähtötiedoissa (vastaava sisältö kuin kohdassa 1.14) oli virheellisyksiä: Palautteen tausta-aineistossa on esitetty orren sijainti virheellisesti. Aineistossa on esitetty, että orren linjaus Lahelanniityn kohdalla menisi etelämpänä, heti tonttien pohjoisreunaa. Orsi on kuitenkin linjattu kulkemaan kunnan viheralueiden pohjoisosaa ja näiden pohjoispuolella olevien kiinteistöjen alueella. Näin sijoitukselle on käytössä tilaa enemmän kuin adressin tausta-aineistossa esiintyvä 28 metriä, eli kaikkiaan noin 60 m. Orrelle yleissuunnitelmassa varattu alue on n. 40 metriä leveä käsittäen ajoradat, melusteet sekä molemminpuoliset kevyenliikenteenväylät.

Liikennemäärät Lahelanniityn kohdalla oli kuvattu kaksinkertaiseksi (yli 20 000 autoa / vrk) tieverkkoselvityksen maksimiskenaariosta. Tieverkkoselvityksen ennuste oli 4 000 (pelkkä orsi) - 10 000 (orsi ja ohitustie) autoa /vrk.

Kaavaehdotuksen ja myös tieverkkoselvityksen jälkeen keskeisten liikenneväylien statukset olivat laskeneet, ne kuvattiin yleissuunnitelmassa 22.9.2008 ensisijassa paikallisina yhteyksinä.

Lahela-Seura ry ja Lahelan asukkaat (myöhemmin toimitetut lisäsivut)

Lähtökohta

- 1.14 Lahelanniityn läpi suunnitellaan yli 20 000 autoa vuorokaudessa johtavaa tietä. Tie koostuu eteläisestä ohitustiestä ja Lahelan orresta. Tie kaavailtu vedettäväksi Ylimmäisenkujan takaa. Tie tulisi olemaan kiinni Ylimmäisenkujan asutuksessa. Kapeimmillaan ns. vapaa maa on vain noin 28 metriä rajasta rajaon. Alue toimii Lahelanniityn pohjoispuolen lähivirkistysalueena (kaavassa). Tontit myyty ihmisille perustellen väljyyttä ja maaseutumaisuutta vajaa 10 vuotta sitten.

Vastine: Liikenneverkko ja orren linjaus ovat muuttuneet. Ks. yleisvastineet ja vastineet yltä.

- 1.15 Alueen toiselle laidalle tiehen kiinni kaavallaan asuntoja 250 ihmiselle.

Vastine: Ks. edeltä. Lahelanniityn ja ko. alueen väliin sijoittuu n. 50 metriä leveä viher- ja virkistyskaista. Orren ja Lahelanniityn väliselle alueelle (2b) kaavallaan asuntoja noin sadalle ihmiselle. Samaan yhteyteen, Lahelantien varteen osoitetaan alue Lahelaa palvelevaa lähikauppaa varten.

- 1.16 Tiehallinto ei ole hankkeen takana, vaan pelkästään Tuusulan kunta.

Vastine: Lahelan orsi on osa Tuusulan keskustan tieverkkoselvityksen tavoiteverkkoa 2030. Orsi on lähtökohtaisesti paikallisyhteytenä palveleva katuyhteys, joka on ensimmäisen kii-reillisyyssluokan hanke. Orren luonne ja aikataulu tarkemmin, ks. yleisvastineet.

Tiehallinto on toinen tieverkkoselvityksen tilaajista Tuusulan kunnan ohella. Orsi ei ole osa maantieverkkoa, vaan kunnan katuyhteys ja toteutetaan Tuusulan kunnan investointina, orren liittymistä maantieverkkoon on neuvoteltava Tiehallinnon kanssa.

Tunnistetut ongelmat

- 1.17 Suunnitelmassa Lahelanniityn pohjoisosalle ei jää suoja-, viher- ja lähivirkistysaluetta. Tien ja turva-alueen on kerrottu vaativan tilaa 40 metriä, mikä johtaa tonttien pilkkomiseen.

Vastine: Ks. vastineet edeltä sekä yleisvastineet.

Taustatietojen korjaus ja päivitys: Orren sijoittaminen yleissuunnitelman 22.9.2008 mukaisesti ei johtaisi Lahelanniityn tonttien pilkkomiseen Ks. kohta 1.13 Taustatietojen korjaus ja päivitys:

- 1.18 Suunnitelma ei huomioi liikenteen melu-, värinä- ja päästövaikutuksia alueen asukkaille. Alueen talot rakennettu 3-5 metriä paksun savi/siltti -kerroksen päälle. Alueen talot etenkin Ylimmäisenkujalla on rakennettu alarinteeseen. Melueristyksen vuoksi tietä suunnitellaan 3-5 metriä syvään kaivantoon. Tiekaivanto uhkaa talojen perustuksia savikerroksen liikkumisriskin seurauksena. Savimaa johtaa liikenteen värinän tien varrella oleviin rakennuksiin (olipa kaivantoa tai ei). Vakuutusyhtiöiden mukaan kiinteistövakuutus ei korvaa em. vahinkoja (Fennia 16.3.). Ennakoimattoman vakuutustapahtuman kriteerit eivät täyty ja vastuu siirtyy tienpitäjälle.

Vastine: Ks. vastineet edeltä sekä yleisvastineet.

Taustatietojen korjaus ja päivitys (Yleissuunnitelman 22.9.2008 mukainen orren linjaus): "Meluntorjunta ratkaistaan katualueella. Tästä on esitetty tyyppipoikkileikkaus kaava-aineistossa. Tietä voidaan linjata myös osaltaan leikkaukseen, joka palvelee myös meluntorjuntaa. Lahelantien tasoa jo noudattaen leikkausta saadaan kohtaan, jossa katuyhteys kulkee lähimpänä tontteja leikkausta vajaa kaksi metriä. Lahelanpellon asemakaavan yhteydessä on tehty värinäselvitys 9.10.2006. Tulokset viittaavat siihen, että värinä ehtii vaimeta jo varatulla katualueella. Rakennettavuus yksityiskohdissaan selvitetään tarkemman suunnittelun yhteydessä. Tuusulan keskustan alueelle tehty liikenteen päästöjen leviämiselvitys 26.5.2008 viittaa siihen, että suunnittelualueella liikenteen päästöjen pitoisuudet eivät rajoita asumiskäyttöä."

- 1.19 Alue on asuinalue, jonne on hakeuduttu ja jota markkinoitu rauhallisuuden vuoksi.

Vastine: Tuusula on osa Helsingin seutua, joka pääkasvualue maassamme. Taajamien kasvu synnyttää väistämättä tilanteita, joissa yhdyskuntarakenteen ja maankäytön on muututtava jollakin kohtaa laadullisesti. Toteutuneet alueet ovat syntyneet eri ajankohtana kulloisenkin ajankohdan tarpeisiin, eikä niiden rakenne vastaa välttämättä kaikilta osin nykyisen kasvavan ja kasvaneen kunnan tarpeita. Tämä joudutaan huomioimaan suunnittelussa. Helsingin seudulla asuva ei voi olettaa ympäristönsä säilyvän kaikin osin muuttumattomana.

Vastine: Ks. vastineet edeltä sekä yleisvastineet.

- 1.20 Alueesta ollaan tekemässä läpiliikennöntialuetta voittopuolisesti vieraspaikkakuntalaisille.

Vastine: Yleissuunnitelma-alueelle sijoittuvat yhteydet ovat lähtökohtaisesti paikallisia yhteyksiä. Tilanne on muuttunut yleissuunnitelmaehdotuksesta. Ks. yleisvastineet.

- 1.21 Johtopäätökset

Tiehallinto ei osallistu eli kustannukset katetaan tuusulalaisten verovaroin. Ulkopuoliset saavat edut, mutta paikalliset asukkaat kaikki haitat. Verovaroin katetaan myös tiestön ylläpito, koska verkosto on kunnan. On noudatettu lyhytnäköistä maapolitiikkaa, kun asiaan ei varauduttu tontteja myytäessä. Nykyiset asukkaat (etenkin Ylimmäisenkuja) joutuvat maksu- ja kärsijöiksi. Hyrylän palvelut näivettyvät, koska ohiajotiet (itä, etelä, länsi) vievät ihmiset naapurikuntiin. Myös paikallisväestö hakeutuu ulkopuolelle yhteyksien perässä.

Palvelut alkaneet jo supistua, koska Hyrylän seutu ei houkuttele (kukaan ei pysähdy). Näivettyemisestä hyvät esimerkit ovat Markantalo ja Vepsäläinen. Hyrylän ja lähialueiden asukasmassa ei riitä palvelutason kehittämiseen (p1. pizzeriat). Ulkopuolisia on ohjattava alueen sisään, ei sieltä ulos.

Vastine: Ks. edeltä sekä yleisvastineet. Suunnitelma perustuu kokonaistarkasteluun, jossa huomioitavana ovat mm. toimiva tieverkko ja Hyrylän keskustan palvelujen tukeminen.

Yhteenvetoa ja ehdotus

- 1.22 Hyrylän seudun palvelutason kehitys turvataan, kun eteläistä ohitustietä ei rakenneta. Tulevia liikennemääriä tulisi ohjata Hyrylän ohi ns. läntistä ohitustietä pitkin Kehä IV:lta (jos kasvavat). Orsi on hanke Lahelan alueen kehittämiseksi eli sen suunnittelua tulee jatkaa. Pelkän orren liikennevaikutuksen on arvioitu olevan yli 8 000 autoa vuorokaudessa. Orsi ei kuitenkaan saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa toisille ja vain etuja toisille. Ylimmäisenkujaa kohtelava yhtä tasapuolisesti kuin muitakin alueen katuja. Orren linjaus tehtävä tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti kaikkien edut huomioiden. Hyödyt ja haitat mentävä tasan nykyisten ja alueen tulevien asukkaiden kanssa. On muistettava, että uusissa asunnoissa pystytään suojautumaan melulta vanhoja asuntoja paremmin. Ympäristön melusuojaus voidaan myös tehdä tyhjiin paikkaan rakennettaessa tehokkaammin. Orsi sijoitettava paikkaan, jossa edellä kuvattu periaate toteutuu parhaiten. Jos orsi rakennetaan ehdotettuun paikkaan, ovat Ylimmäisenkujan asunnot kahden tien motissa. Alueen muiden katujen asuinkiinteistöt eivät rajoitu kahden tien väliin. Edellä kuvatun perusteella Ylimmäisenkujan rasitus on kohtuuton ja kiinteistöjen arvonlasku väistämätöntä.

Vastine: Orren sijoittamisessa on huomioitu kokonaistarkastelu. Ks. edeltä sekä yleisvastineet. Palautteen antaja on varmasti tietoinen siitä, että kiinteistöjen arvo on noussut ja nousee Helsingin seudulla ajan saatossa, eli yksityinen maanomistaja hyötyy näin seudun veto-voimaisuudesta, kasvusta ja kehittämisestä.

- 1.23 Edellä kuvatun Lahelan orren linjaus on luontaisin, oikeudenmukaisin ja tasapuolisin Lahelanniityn ja -rinteen välissä olevalla rakentamattomalla alueella (yleissuunnitelman linjaus B).

Vastine: Yleissuunnitelman orren paikka perustuu yleissuunnitelmatyössä tehtyyn vaikutustarkasteluun. Orren tehtävä on palvella mm. keski- ja etelälahelalaisille yhteytenä Hyrylään. Ks. edeltä ja yleisvastineet.

- 1.24 Lopuksi

Suunnittelun aikajänne ja rahapula eivät ole argumentteja, joiden taakse voi piiloutua. Alueella asutaan aina ja kiinteistöjen paikka ei ajan funktiona muutu. Edut ja haitat eivät muutu, tapahtuipa rakentaminen tänään tai vasta 30 vuoden päästä. Alueen suunnittelussa pitää kuulua paikallinen ääni, etenkin vielä kun rahoitus on paikallinen. Liikenneympyrän keskellä asuminen ei lisää asuin- ja lapsiperhealueen liikenneturvallisuutta. Liikennehoidot saatava kestäväälle pohjalle ihmisten ja ympäristön kannalta. Ruuhkista puhuminen Tuusulassa kuten myös Suomessa (p1. Heinola) on kosmetiikkaa. Tarvitaan tiestön perusparannusta ja houkuttelevia joukkoliikennehoidot työpaikkaliikenteeseen. Lahelanrinnettä kehitetään pientaloasumisen malliesimerkiksi muun Lahelan alueen kustannuksella. Yleissuunnitelma ei etenkään liikennejärjestelyjen suhteen noudata kunnan visiossa, strategiassa ja maa poliittisessa ohjelmassa mainittuja periaatteita (ks. viimeinen sivu).

Visiona mukaisesti Tuusulan kunta toimii seuraavasti:

”Tuusula on hallitusti kasvava, pientalovaltainen ja turvallinen kunta Helsingin seudulla. Tuusulan kuntamaisema perustuu toimivien keskusten ja vireän maaseudun vuorovaikutukseen. Tuusulan ylivoimatekijöitä ovat sijainnin lisäksi kulttuuri, laadukas asuminen, kilpailukykyiset palvelut ja elinkeinoelämän toiminta edellytykset.”

Kunnan strategiassa todetaan Tuusulan kriittisen menestystekijän olevan mm. vastuu ympäristöstä seuraavasti:

”Rakentamista, liikennesuunnittelua ja alueiden käyttöä tarkastellaan hyvän ympäristön säilyttämisen ja kehittämisen näkökulmasta. Kestävän kehityksen periaatetta pidetään suunnittelun keskeisenä lähtökohtana. Ympäristöllä viitataan sekä luonnon- että kulttuuriympäristöön. Vastuu ympäristöstä koskee myös rakennettua ympäristöä.”

Lisäksi kunnan maapoliittisissa tavoitteissa todetaan mm. seuraavaa:

”Kunnan maapoliittisina tavoitteina on mm. hyvän ympäristön tuottaminen kestävän kehityksen periaatteita noudattamalla ja yhdenvertaisuusperiaate.”

Lähde: Tuusulan kunnan kotisivut 17.3.2005

Vastine: Ks. edeltä ja yleisvastineet.

Tuusulan Seudun Maataloustuottajain yhdistys

- 2.1 Pidämme Lahelan yleissuunnitelmaa pääsääntöisesti tarpeellisena ja sijainniltaan sekä maankäytöltään järkevänä. Hyrylä kasvaessaan tarvitsee uusia työpaikka- alueita, joten Ristikiven työpaikka- alueen laajentaminen on mielestämme perusteltua. Myös asuinalueet on suunnitelmassa sijoitettu hyvin keskustan läheisyyteen. Kunta on hankkinut maata alueelta jo aikaisemmin ja omistaa suurimman osan rakennettavista alueista. Lahelan alueen laajentuessa on mielestämme järkevää rakentaa Lahelan orsi, joka yhdistää sen luontevasti Hyrylään ja helpottaa osaltaan Koskenmäen liikennejärjestelyjä.
- 2.2 Eteläistä ohitustietä emme pidä perusteltuna. Erityisesti tutkiessamme Hyrylän liikenneverkotarkastelua, johon Lahelan yleissuunnitelmaehdotus välittömästi liittyy (osa 2/WSP - Konsultit Oy 11/04) olemme huolissamme ohitustien vaikutuksista. Vastustamme sekä Hyrylän läntisen että eteläisen ohikulkutien rakentamista.

Eteläinen ohikulkutie:

Lahelan orsi vähentää Koskenmäen liikennekuormitusta ja parantaa Nahkelantien liikenteen sujuvuutta Hyrylän ja Nurmijärven välillä

- Koskenmäen kiertoliittymän ruuhkautuminen on ratkaistavissa kaistajärjestelyillä
- liikenteen kasvu Nahkelantiellä Eteläisen ohikulun liittymän länsipuolella olisi haitallisen suuri, mielestämme itä- länsisuuntainen liikenne tulisi ohjata suunnitellulle Kehä 4:lle
- Lahelan yleissuunnitelman länsipuolelle jäävä osuus Eteläisestä ohikulkutiestä pirstoisi yksityisiä maa- ja metsätalousalueita

Vastine: Ks. yleisvastineet.

- 2.3 Läntinen ohikulkutie:

Tielaitos on suorittanut 1995 vertailun Kantatie 45 kehittämisen ja Hyrylän läntisen tieratkaisun välillä. Vertailun pohjalta on laadittu ympäristövaikutusten arviointiselostus ja vaihtoehtojen vertailu, jossa vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuudesta todetaan seuraavaa: Nykyisen tien parantaminen on selkeästi kannattavaa ja rakentamiskustannukset ovat selkeästi vähäisimmät. Ohikulkutievaihtoehtojen alle jää selvästi enemmän maa- ja metsätalousmaata kuin nykyisen tien parantamisessa, jossa myös raaka- aineiden tarve on pienin. Pohjavesiriskit

kokonaisuus huomioon ottaen pienenevät suojausten myötä kaikissa vaihtoehdoissa. Nykyisen tien parantaminen tukee parhaiten Hyrylän keskustan elinvoimaisuuden säilymistä. ohikulkutien rakentaminen saattaa heikentää elinvoimaisuutta.

- mielestämme Läntisestä ohikulkutiestä on tuusulalaisille ainoastaan haittaa
- ohikulkutie tulisi toteutuessaan pääosin jäsentemme omistamille pelto- ja metsäalueille, joka on poikkeuksellisen arvokas alue taloudellisesti
- tie muuttaisi peruuttamattomasti maiseman ja lopettaisi maanviljelijöiden mahdollisuuden ammattinsa harjoittamiseen alueella

Vastine: Ks. yleisvastineet.

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos

- 3.1 Pelastusviranomaisella ei ole suunnitelmaehdotuksen yleislinjauksesta huomautettavaa.

Paijalan-Lahelan Omakotiyhdistys ry (uusi nimi Hyrylän seudun omakotiyhdistys ry)

- 4.1 Lahelan yleissuunnitelma on suurin yleissuunnitelma Tuusulan oloissa tähän mennessä. Alue käsittää Hyrylän keskustasta lähes Nahkelaan (Lahelanniitystä Lahelankankaalle) ulottuvan alueen. Yleissuunnitelma on haasteellinen yritys hahmottaa alueen tuleva maankäyttö. Suunnitelman toteutusajanjakso on 20-30 vuoden suuruusluokkaa. Suunnitelmassa on esitetty pääliikenneväylät, asuinalueet, yritysalueet, virkistysalueet, ja maisemakokonaisuudet. Raportissa on myös pyritty arvioimaan uusien pääliikenneväylien kustannuksia, liikennevaikutuksia, ympäristövaikutuksia ja yhdyskuntarakennetta (mm. asuinalueiden mitoitusta). Suunnitelmassa on esitetty jopa 3500 asukkaan alueeksi(1000—1200 omakotitaloa ja pientaloasuntoa sekä yritysalueet). Yleissuunnitelmaa voidaan pitää avauksena kokonaisvaltaiselle alueen maankäytölle. Jo toteutuksen alkuvaiheessa tulee tehdä tietyt liikenteelliset parannukset, joita Paijalan-Lahelan Omakotiyhdistys on jo aikaisemmissa kannanotoissa vaatinut. Olemassa olevat asuinalueet tulee ottaa suunnitelmassa erityisen huolella huomioon.

Yksityiskohtaisia kannanottoja:

- 4.2 1. Liikennejärjestelyissä alkutoimena ovat Koskenmäen liikenneympyrän kaksikaistaistaminen ja Vaunukankaan risteysten liikenneympyrän rakentaminen. Toisena vaiheena tulee olla Lahelan eteläosan Jokitien uudelleenlinjaus.

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Ks. yleisvastineet.

- 4.3 2. Kolmantena vaiheena on Lahelan ja Hyrylän keskustan välinen liikenneyhteys. Tie tulee rakentaa siten, että Lahelanniityn asutuksen meluhaitat estetään ja muut haitat minimoidaan.

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Ks. yleisvastineet.

- 4.4 3. Hyrylän eteläinen ohitustievaraus pitää olla pohjoisempina Mäkilän kohdalla.

Vastine: Yleissuunnitelmassa ei ole osoitettu ko. väylävarausta. Ks. yleisvastineet.

- 4.5 4. Lahelankankaan ja Lahelanrinteen eteläreunalla kulkeva kevyenliikenteen väylä tulee

sijoittaa viher- ja peltoalueen eteläreunaan.

Vastine: Kevyenliikenteen väylän suhdetta ko. asuinalueisiin on väljennetty. Väylät ovat luonteeltaan ensisijassa yhteystarvetta ilmaisevia. Ks. yleisvastineet.

- 4.6 5. Hahmoteltuja viher- ja peltoalueita tulee kohtalaisesti säilyttää.

Vastine: Rakennetut ja rakentamattomat alueet, ks. yleisvastineet.

- 4.7 6. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida ulkoilureitistö

Vastine: Ks. yleisvastineet. Ulkoilureitistö on kiinteä osa syntyvää kokonaisuutta.

- 4.8 7. Alueelle jäävä puusto tulee hoitaa asukas-, puisto- ja virkistyslähteisesti (ei metsätalouselähtöisesti) ja hoitotoimet mieluummin ennemmin (5-10 vuotta ennen rakentamista)

Vastine: Yleissuunnitelma määrittelee maisemanhoidon päälinjat hyvin yleispiirteisesti, ei yksityiskohtia. Ks. yleisvastineet.

Fortum

- 5.1 Yleissuunnitelma-alueella sijaitsee Lahelan sähköasema (kaavamerkintä Ei) ja siihen liittyvä 110 kV suurjännitejohto. Johtoon liittyvät etäisyys- ja muut johdonomistajan antamat vaatimukset tulee aikanaan huomioida asemakaavoituksen yhteydessä. Tiejärjestelyjen yhteydessä tulee taata sähköasematontin erityiskuljetus tarpeen edellyttämät seikat. Alueen nykyisestä sähköverkostosta toimitamme oheisena verkkokartan liite 1.

- 5.2 Olemme laatimassa yhdessä kantaverkkoyhtiön kanssa Etelä-Suomen alueen siirtoverkoston kehittämissuunnitelmaa ja sovittamassa yhteen osapuolten rakentamistoimenpiteitä. Tämän hankkeen yhteydessä on tullut esiin alustava suunnittelutarve Lahelan ja Sulan alueella olevan sähköaseman välisestä 110 kV suurjännitejohdon rakentamisesta. Tämä liittyy Tuusulan alueen alueverkon toimitusvarmuuden kehittämiseen. Hanke on esiselvitysvaiheessa ja esillä olevan kaavan osalta tarkoittaa selvityksiä mahdollisuudesta sijoittaa em. johtoyhteys esimerkiksi pääteiden varteen. Rakennevaihtoehdoista ja johdon reittivaihtoehdoista myös käsitellyn kaavan ulkopuolella on tarvetta erikseen yhdessä kunnan kanssa asiaa tarkastella kun hanke kuluvan kevään aikana meillä täsmentyy.

- 5.3 Alueen tuleva sähköntarve voidaan hoitaa Lahelan sähköaseman kapasiteetista rakentamalla tarvittavat uudet 20 kV johtoyhteydet sekä uudet jakelumuuntamot. Olemme alustavasti määritelleet tulevien muuntamoiden määrät eri alueille oheiselle liitteelle 2. Määrät ja muuntamoiden sijoitukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä mutta toivomme niiden huomiointia jo luonnosten laatimisvaiheessa.

- 5.4 Lausuntomme on voimassa kaksi vuotta päiväyksestä.

Vastine: Esitetty verkosto sijoittuu valtaosin suunnitelman viheralueille. Huomioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Ks. yleisvastineet.

Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä

Tuusulan seudun vesilaitos esittää suunnitelmaehdotuksen johdosta seuraavaa:

- 6.1 1 Suunnitelmaehdotuksessa on otettu tutkittavaksi viitekohdan lausunnossamme esitetty tielinjauksen vaihtoehto C. Kuitenkin lausunnostamme ja ehdotuksessa esitetystä tutki-

muksesta huolimatta on päädytty linjausvaihtoehtoon AI. Tämän mukaisesti tien lyhin etäisyys käytössä olevista Lahelan pohjavesilaitoksen raakavesikaivoista olisi vain noin 50 m. Tämä on aivan liian lyhyt etäisyys vilkasliikenteisen väylän etäisyydeksi, vaikka tierakenne varustettaisiin asianmukaisin suojuksin. Vaihtoehto 0 ei kulkisi Lahelan pohjavesialueella lainkaan. Suunnitelmaehdotuksessa vaihtoehdot on kuitenkin asetettu saman arvoiseksi pohjaveden riskin suhteen, mikä ei alkuunkaan pidä paikkaansa. Erityisesti ympäristövaikutuksia käsittelevässä taulukossa pohjaveden riskistä vaihtoehdon A1 kohdalla oleva arvio "Hyvin pieni. Tie on vedenottamon alapuolella. Onnettomuudesta aiheutuva riski on hyvin vähäinen", on väärin esitetty. Koko pohjavesialuetta ajatellen tie on toki kaivojen alapuolella, mutta virtaussuunta, eritoten kaivojen läheisyydessä, on joka puolelta kaivoihin päin.

- 6.2 2 Toinen lausunnostamme poikkeava asia on edelleenkin asumiseen tarkoitettujen alueiden varaaminen liian läheltä vedenottamoita. Rakentamisalueitten 12 ja 13 itäiset osat (tilakeskuksen ja vedenottamon välinen alue) olisi syytä jättää rakentamattomiksi lukuun ottamatta nykyisiä rakennuspaikkoja.
- 6.3 3 Yleissuunnitelmakarttaan on esitetty merkinnällä "Katuysteys uudelle alueelle" yhteys katuverkosta keskeltä vedenottamoaluetta. Jos tällä tarkoitetaan läpikulkuyhteyttä pidemmälle länteen, on merkintä täysin käsittämätön. Tämähän tarkoittaisi läpikulkuliikennettä vesilaitoksen ja kaivojen vierestä. J05 tällä taas haetaan vain kulkuyhteyttä vesilaitosalueelle, niin se järjestynee helpommin nykyistä reittiä hyväksikäyttäen. Muis-tettava on, että vesilaitoksen liikennöintitarve on hyvin vähäinen.
- 6.4 Mainittuihin kohtiin perustuen Tuusulan seudun vesilaitos ei hyväksy tien rakentamista vaihtoehdon AI mukaisesti liian lähelle vedenottamoita. Myös kohdat 2 ja 3 tulee ottaa huomioon suunnitelman jatkokehittelyissä.

Vastine: Ks. yleisvastineet. Yleissuunnitelma on lähtökohtaisesti yleispiirteinen, mutta pohjautuu vesilaitoksen kanssa 1.8.2008 käytyyn neuvotteluun. Erityisalueen tarkka raja- ja mahdollisesti tarvittava pienimittakaavaisempi suojavaähyke tarkentuu yksityiskohtaisemman kaavoituksen yhteydessä.

Tiehallinto

- 7.1 Uudenmaan tiepiiri on antanut Lahelan yleissuunnitelmaluonnoksesta lausunnon 26.2.2003. Sen lisäksi, mitä piiri on lausunut aiemmin, voidaan todeta, että koko liikenteellisen vaikutusalueen liikennetekninen toimivuustarkastelu liikenne-ennusteineen on syytä tehdä mm. välityskykypuutteiden toteamiseksi sekä katu- että yleisten teiden verkolla. Lahelan alueen liikenneyhteydet kantatielle 45 on osoitettu Sahatien ja maantien 139 kautta sekä uutena yhteytenä suuntaisrampit Lahelan orrelta (puoliliittymä). Em. toimivuustarkastelussa on tutkittava kantatien välityskyky orsiliittymässä sekä uuden maankäytön aiheuttaman liikenteen parantamistarpeet nykyisissä em. liittymissä
- Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Ks. yleisvastineet.*
- 7.2 Lahelan orren liittyminen kantatielle ei ole suotava yleisen tien toimivuuden varmistamiseksi.
- Vastine: Yleissuunnitelma ei ota suoraan kantaa Hämeentielle liittymiseen. Maankäytön ja liikenteen paikallisen toimivuuden kannalta liittyminen olisi sitä vastoin tarpeellinen. Ks. yleisvastineet.*
- 7.3 Uudenmaan tiepiirillä ei ole muuta lausuttavaa tässä vaiheessa.

Tekninen lautakunta

Liikenneverkko

- 8.1 Liikenneverkon osalta tarkastelut on tehty riittävän monipuolisesti ja laajasti. Yleissuunnitelmaan valittu Lahelan orren linjausvaihtoehto A1 on vaihtoehdoista paras. Lahelan orren eri vaihtoehtojen kustannusvertailua tulee kuitenkin vielä tarkistaa, koska tehty yksikköhintapohjainen laskenta ei ilmeisesti huomioi riittävästi maaperän laatua ja pohjarakennuskustannuksia eri vaihtoehdoissa.

Vastine: Huomioidaan lausuntona. Yleissuunnitelmassa on otettu lähtökohdaksi aiemmissa vaiheissa tutkittu Lahelan orren linjaus ja perusluonne. Yleissuunnitelmassa on katsottu orren linjausvaihtoehdot riittävästi selvitettyksi. Yleissuunnitelmasta on tehty karkea kustannuslaskelma, mm. rakennuskustannusten osalta luvut perustuvat Tekniseltä toimelta saatuihin lukuihin.

- 8.3 Lahelan orren itäpään liittymäjärjestelyt Hämeentiehen ja kytkentä Hyrylän katuverkkoon on tutkittava vielä tarkemmin Hyrylän keskustan kaavoitukseen liittyen yhteistyössä Tiehallinnon kanssa.

Vastine: Ks. Tiehallinnon lausunto ehdotuksesta 7.2 vastineineen.

- 8.4 Tarkastelualueen tulee ulottua keskustasta Tuusulanjoen ylityksen sijaintipaikan tarkasteluun, koska viimeksi mainittu riippuu Hämeentien risteuksen ratkaisusta.

Vastine: Yleissuunnitelma ei ota suoraan kantaa Hämeentielle liittymiseen, suunnitelma ja orren linjaus perustuu Teknisen toimen kanssa käytyihin neuvotteluihin.

- 8.5 Lahelan yleissuunnitelmakarttaan tulee merkitä kiertoliittymä myös Lahelan orren ja eteläisen ohikulkutien liittymään.

Vastine: Merkitty suunnitelmakarttaan. Ks. yleisvastineet.

- 8.6 Lahelan orren toteuttamisen kustannusarvio on n. 7 milj. euroa.

Vastine: Kustannusarviossa on käytetty tuoreinta, Tuusulan keskustan tieverkkoselvitykseen, 2007 pohjautuvaa arviota n. 8 milj. euroa.

- 8.7 Hyrylän eteläinen ohikulku on liikenneverkkotarkastelujen perusteella tärkeä seudullinen väylä, jolle on varattava maastokäytävä alueita kaavoitettaessa.

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007, sekä Teknisen toimen tarkennuksiin. Eteläiseen ohikulkuun Lahelan poikki ei varauduta. Ks. yleisvastineet.

- 8.8 Eteläisen ohikulkutien toteuttamisen I vaiheen välillä Tuusulanväylä - Lahelantie kustannusarvio on n. 7,5 milj. euroa. Sen toteuttamista ja vaihtoehtoisia linjausvaihtoehtoja Riihikallion eteläpuolitse tulee vielä selvittää.

Vastine: Yleissuunnitelma lähtee siitä, että eteläinen ohitus osoitetaan Riihikallion eteläpuolelta. Ks. yleisvastineet.

Kevyt liikenne

- 8.9 Kevyen liikenteen väylästä osalta olisi selkeämpää, jos suunnitelmakartassa olisi eroteltu varsinaiset kevyen liikenteen tiet ja ulkoilupolut toisistaan. Kevyen liikenteen alikulkukäytävät ja mahdolliset ylikulkusillat on myös syytä merkitä suunnitelmakartalle. Alikulkukäytävien ja ylikulkusilltojen sekä niihin liittyvien kevyen liikenteen ramppijärjestelyjen edellyttämät tilava-

raukset tulee huomioida korttelialueiden rajauksissa.

Vastine: Yleissuunnitelma on luonteeltaan yleispiirteinen. Ks. yleisvastineet.

Kunnallistekniikka

- 8.10 Raportin kohdassa Nykytilanne olevaa kunnallistekniikan tekstiosaa tulee korjata ja täydentää.

Vastine: Tekstiä on täydennetty.

Ympäristö- ja rakennuslautakunta

LAUSUNTO RAKENNUSVALVONNAN TULOSALUEELTA

Lausunto rakennusvalvonnan tulosalueelta

- 9.1 Yleissuunnitelma antaa selkeän kuvan tulevaisuuden Lahelasta. Alueelle tulee lisää asunto- ja teollisuusalueita, mutta myös ratkaisevia liikenneyhteyksiä. Ennen kuin alueelle rakennetaan, tulee molemmat uudet tielinjaukset (Lahelanorsi ja yhteys Tuusulan väylälle) olla valmiiksi rakennetut, muutoin alueen liikenne ei toimi, vaan Nahkelantie ja Lahelantie tukkeutuvat. Tämä on todettavissa myös Hyrylän LT-Konsultit Oy:n marraskuussa 2004 tekemästä liikenneverkkotarkastelusta. Raportin mukaan yhdystie ns Lahelan orrelta suoraan Tuusulanväylälle pienentää Nahkelantien ja Hämeen tien risteykseen tulevaa liikennemäärää nykyiseen tieverkkoon verrattuna huomattavasti.

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Ks. selostus ja yleisvastineet.

- 9.3 Suunnitelmassa on esitetty Lahelan orren ja siitä erkanevan Tuusulan väylälle johtavan tien risteysalueelle rakentamista. Rakentamisalue on lähes kiinni tiealueissa. Tässä yhteydessä tulee varmistua, että jätetään riittävät melusuojaetäisyydet asuinalueille päin. Ristikiventiehen ja Lahelantiehen rajautuvat asuin- ja teollisuusalueet ovat suoraan katualueessa kiinni. Asemakaavassa tulee varmistua asuinalueiden melu- ja näkösuojaus.

Vastine: Yleissuunnitelma on muuttunut tältä osin. Yleissuunnitelman yhteydessä on tehty periaateleikkaus Lahelan orresta meluntorjunnan ratkaisemiseksi osin meluidoin. Ks. yleisvastineet. Melusuojaus ratkaistaan yksityiskohtaisemmin asemakaavoituksessa.

- 9.4 Maisema-analyyssissä on kiinnitetty huomiota mm. Lahelanniityn asuinalueen reuna-alueeseen, mitä ei ole mitenkään rajattu peltoalueesta. Tässä suunnitelmassa on useita avoimeen peltoon rajautuvia asuinalueita. Tulevassa asemakaavoituksessa tulee tämä ottaa huomioon tonttien istutusvelvoittein tai puistoalueen istutuksin.

Vastine: Huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.

LAUSUNTO YMPÄRISTÖKESKUKSEN TULOSALUEELTA

Lahelan yleissuunnitelmaehdotuksessa on poikkeuksellisen ansiokkaasti tarkasteltu alueen maankäytön suunnitteluun vaikuttavia tekijöitä. Lahelan orren eri linjausvaihtoehtojen vertailu on toteutettu systemaattisesti ja siinä on otettu huomioon ympäristönsuojelun kannalta keskeiset tekijät.

- 9.6 Lahelan orren linjausvaihtoehdon A1 jatkosuunnittelu edellyttää kaavallisesti suojellun Tuusulan lehtokorpi-ruohokorpi -alueen suojeluarvojen tarkistamista. Alue tulisi merkitä myös it-

se yleissuunnitelmakarttaan, jolloin sen tarkistetut suojelutavoitteet ohjaisivat paremmin lähiympäristön suunnittelua. Nyt yleissuunnitelmaehdotukseen on merkitty kevyeen liikenteen pääväylä lehtoalueen halki.

Vastine: Ko. luontoalue on tarkistettu syksyllä 2008 yleissuunnitelman yhteydessä. Alue on supistunut ja sen arvo on etupäässä paikallista, sisältäen kaksi pienempää metsälakikohteen rajatapausta. Yleissuunnitelman mukainen orren linjaus ei uhkaa ko. kohdetta.

- 9.7 Suunnittelualueen nykytilanteen kuvauksessa ei ole mainittu lainkaan Lahelan tärkeitä pohjavesialuetta. Nykytilannetta kuvaavalla karttaliitteellä se on sitä vastoin esitetty. Vaikka pohjaveden varsinainen muodostumisalue jääkin suunnitelma-alueen ulkopuolelle, tulee pohjavesialueen täydennysrakentamista kuitenkin tarkastella aina myös itse pohjaveden suojelun kannalta. Lahelan vedenottamo sijaitsee pohjavesialueen kaakkoisreunassa, maastollisesti alavassa kohdassa. Pohjaveden virtaussuunnassa se yläpuolella tapahtuva rakentaminen ja siihen liittyvä kunnallistekniikka muodostavat aina mahdollisen riskin. Tämän vuoksi tulisi vielä tutkia mahdollisuutta pienentää vedenottamon pohjoispuolelle yleissuunnitelmassa esitettyä pientaloaluetta (A14).

Vastine: Selostusta on täydennetty tältä osin.

Pohjavesiasiaasta on pidetty neuvottelu Tuusulan seudun vesilaitoksen kanssa 1.8.2008. Yleissuunnitelma on yleispiirteinen, mutta pohjautuu neuvottelutulokseen. Tarkempi pohjaveden huomiointi ja yksityiskohtaisempi maankäytön rajausta tapahtuu asemakaavoituksen yhteydessä. Lahelan orsi kulkee vajaa 300 metriä pohjavesialueella, mm. tällä osin on huomioitava asianmukainen pohjaveden suojaus.

- 9.8 Tuusulanväylän varteen merkitty tiivis pientaloalue (A17) sijoittuu todennäköisesti valtaosin liikennemelualueelle. Alueen maasto-olosuhteet huomioon ottaen tarvittavat meluntorjuntarakenteet saattavat olla vaikeasti toteutettavissa. Myös suunnitellun Lahelan orren ja sen varteen merkittyjen uusien asuinalueiden väliin tulee jättää riittävän leveät suojavihervyöhykkeet, jotka mahdollistavat melusuojausten tarvittaessa myös maavallein. Näin alueen maanrakennustoiminnassa muodostuvia ylijäämämaita voidaan käyttää hyödyksi itse suunnittelualueella.

Vastine: Yleissuunnitelman yhteydessä on tehty periaateleikkaus Lahelan orresta meluntorjunnan ratkaisemiseksi osin meluidoin. Hämeentien varteen sijoittuvan asuntoalueen meluntorjunta on ratkaistavissa, melutaso laskee jo osin etäisyyden myötä. Melusuojaus ratkaistaan yksityiskohtaisemmin asemakaavoituksessa.

- 9.9 Yleissuunnitelmaan merkityt uudet työpaikka-alueet sijoittuvat pääsääntöisesti riittävän etäälle asutuksesta. Omakotialueen AO1 etäisyyttä työpaikka-alueisiin T3 ja T4 tulisi kuitenkin kasvattaa.

Vastine: Alueilla ovat voimassaolevat asemakaavat.

- 9.10 Lahelan orren ja Hyrylän eteläisen ohituksen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota Tuusulanjoen ylityskohtiin siten, että tielinjaukset ja sillat sovitetaan mahdollisimman hyvin herkkään jokimaisemaan.

Vastine: Lahelan orren linjausta kohtisuorasti ylittäväksi on tarkistettu tätä silmällä pitäen. Yleissuunnitelmassa esitetään kuitenkin vain likimääräinen sijainti. Liikenneverkko on muutunut. Ks. yleisvastineet.

- 9.11 Yleissuunnitelmaan (sivu 9) tulee korjata Lahelan jätevedenpuhdistamo koskeva maininta. Kyseessä on jätevedenpumppaamo.

Vastine: Korjattu selostukseen.

Koulutus- ja kirjastolautakunta

Kaavoitus pyytää koulutus- ja kirjastolautakunnan lausuntoa Lahelan yleissuunnitelmaehdotuksesta 4.3.2005 mennessä.

Oppilasennusteen mukaan alueella on lukuvuoteen 2013-2014 mennessä 813 yleisopetuksen oppilasta. Mikkolan koulun, Ruotsinkylän koulun ja Vaunukankaan koulun yhteenlaskettu kapasiteetti on investointiohjelmassa olevan Ruotsinkylän koulun laajennuksen valmistuttua (v. 2005) yht. 950 oppilaspaikkaa. Etenkin Vaunukankaan koulu täyttyy suunnittelujaksolla lähelle laskennallista maksimikapasiteettia (oppilasennuste lv. 2012-2013 / 347 oppilasta Vaunukankaan koulun kapasiteetin ollessa maksimissaan 350 oppilaspaikkaa). Näin ollen alueen suunnittelussa on huomioitava seuraavat mahdollisuudet opetuspalvelujen järjestämiseksi:

- 10.1 - alueelta olla turvalliset kevytväylät Mikkolan koululle

Vastine: Kevyenliikenteen yhteydet on esitetty yleissuunnitelmassa yleispiirteisesti. Yleissuunnitelma luo edellytykset yhteyksille, yhteydet ratkaistaan tarkemmin yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Ks. yleisvastineet.

- 10.2 - on varauduttava mahdolliseen kolmen 1-2 luokkien perusopetusryhmien opetustilojen rakentamiseen alueelle mahdollisesti suunniteltavan päiväkodin yhteyteen.

Vastine: Lahelanpellon asemakaava sisältää julkisen palvelun varauksen. Ks. yleisvastineet. Asiasta on keskusteltu sivistystoimen kanssa 29.8.2008. Suunnittelualueelle on varattu yleissuunnitelmaehdotuksen mukaisesti yleisten rakennusten alue päiväkotia ja alimpia luokkia varten.

Liikuntalautakunta

- 11.1 Liikuntalautakunta päättää ehdottaa että yleissuunnitelmassa otetaan huomioon alueen keskeinen sijainti ja että sinne jätetään tarpeeksi leveitä "viherkaistaleita", mikäli kyseinen alue rakennetaan liian täyteen niin se estää laajemman viheralueverkon rakentamisen tulevaisuudessa.

Ks. yleisvastineet.

- 11.2 Alueen liikennetarkaisussa tulisi huomioida keskuspuistomainen suunnittelu ja mikäli tie halkaisee "viherkaistaleen" tulisi siihen suunnitella esteetön tien ylitys- / alitus mahdolliselle kevyenliikenteen väylälle.

Ks. yleisvastineet. Tarkentuu yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Nuorisolautakunta

- 12.1 Lahelan alue kasvaa nopeasti ja sinne muuttaa paljon lapsiperheitä. Tämän vuoksi alueen suunnittelussa on otettava seuraavia asioita huomioon; Alueella on oltava riittävästi ulkoilu- ja virkistysalueita, alueen lapsille ja nuorille on järjestettävä kunnolliset liikunta- ja vapaa-ajanviettomahdollisuudet. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että nykyisten Lahelankangas I ja Lahelankangas II sekä tulevan Lahelankangas III alueiden yhteyteen olisi rakennettava pelikenttä, joka mahdollistaa sekä lasten ja nuorten sekä myös vanhempien harrastamisen ja

pelaamisen yhdessä. Pelikentän paikka on suunniteltava siten, että se on mahdollista toteuttaa häiritsemättä alueen asukkaita.

Ks. yleisvastineet.

- 12.2 Lahelan suunnittelussa on myös otettava erittäin tarkasti huomioon alueen liikenneturvallisuus. Tällä hetkellä nopeudet Lahelantiellä ovat liian kovat ottaen huomioon kuinka paljon lapset, nuoret sekä myös aikuiset joutuvat ylittämään tietä. Liikenteen on oltava turvallista alueen asukkaille ja etenkin koulumatkoja käveleville ja pyöräileville lapsille. Tästä syystä olisi mietittävä mahdollisia yli- tai alikulkuväyliä tielle.

Ks. yleisvastineet. Tarkentuu yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.

Sosiaalilautakunta

- 13.1 Sosiaalitoimen kannalta on tärkeää, että suunnitelmassa varaudutaan riittävään määrään tonttivarauksia, joille voidaan palveluille rakentaa yleisiä rakennuksia (Y-tontit). Päivähoitoa varten tarvitaan yksi Y-tontti, jolle voidaan rakentaa päiväkotia. Sen yhteyteen voidaan rakentaa ala-asteen luokat, jotka sivistystoimi on ilmoittanut omana tarpeenaan alueelle. Lisäksi on varauduttava erityisryhmien (vanhukset ja vammaiset) asuntopalveluiden tuottamiseen. Alueen yleissuunnitelmassa varatut kaksi Y-tonttia täyttävät em. tarpeet. On myös tärkeää, ettei asemakaavoitetuilla alueilla yleiseen käyttöön jo varattuja alueita oteta liikennekäyttöön, vaan linjaukset tulee suunnitella siten, etteivät ne vaaranna nykyisiä yleisiä alueita.

Sosiaalilautakunta päättää lausuntonaan Lahelan yleiskaavasta todeta että

- 13.2 - sosiaalilautakunnan näkökulmasta alueelle on varatut kaksi yleiseen rakentamiseen soveltuvaa tonttia ovat riittävät
- 13.3 - pitää tärkeänä, että jo olemassa olevat, asemaavoissa hyväksytyt Y-tontit säilyvät

Vastine: Lahelanpellon asemakaava sisältää julkisen palvelun varauksen. Ks. yleisvastineet. Asiasta on keskusteltu sivistystoimen kanssa 29.8.2008. Suunnittelualueelle on varattu yleissuunnitelmaehdotuksen mukaisesti yleisten rakennusten alue päiväkotia ja alimpia luokkia varten. Viheralueet, ks. yleisvastineet.

- 13.4 - pitää tärkeänä, että joihinkin asumiskortteleihin tehdään kaavamerkintä joka mahdollistaa erityisryhmien asumisen

Vastine: Lahelanpellon asemakaava sisältää ko. julkisen palvelun varauksen.

B.1 ERILLISET MIELIPITEET

Mikko Halme, Anna Kokkola-Halme, Maija ja Mikko Hoppu

- 1.1 Knaapin talouskeskus maineen tulee säilyttää yhtenä kokonaisuutena, kuten Esko Halmeen ja Tuusulan kunnan välisessä vaihtokirjassa on sovittu. Miten raskaan liikenteen kuljetukset tilalle/tilalta järjestetään, jos Lähteentie muutetaan kevyenliikenteen väyläksi ja Lahelan orren alikulkukorkeus estää raskaan liikenteen.

Vastine: Yleissuunnitelman luonne, ks. yleisvastineet. Alueen käyttö tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, toteuttaminen edellyttää sopimuksia kunnan ja maanomistajan

kesken. Lähteentie on osoitettu yleissuunnitelmassa tieyhdytenä. Lähteentie jatkuu tieyhdytenä tilan itärajaa aina Lahelan orrelle, tien sijainti on ohjeellinen.

- 1.2 Syksyllä kuivurit aiheuttavat tilapäistä meluhaittaa läpi vuorokauden viljan kuivatuksen takia (jopa kahden kk:n ajan). Tilan toiminnan kannalta ulkoilureittiä pihan tai peltojen yhteyteen ei ole mahdollista tehdä. Talouskeskus on samalla yksityiskoti. Knaapin talouskeskus maineen on säilytettävä maa- ja metsätalousalueena.

Vastine: Yleissuunnitelman luonne, ks. yleisvastineet. Yleissuunnitelmassa on osoitettu vain kevyenliikenteen pääväylät. Näitä ei ole osoitettu tilan yhteyteen.

Martti Velakoski

2. Alueella 8 sijaitseva tilakeskuksemme rajoittuu kahdelta sivultaan kunnan omistuksessa olevaan alueeseen. Sinne tulevaa asuntorakentamista ja liikennettä suunniteltaessa olisi toivottavaa huomioida riittävät suoja-alueet pihapiiriimme. Varsinkin vanhan kuusaidan säilyminen ja hoidettavuus on tärkeää täällä keskellä tuulista aukeata.

Vastine: Yleissuunnitelman suunnitteluperiaatteet ja luonne, ks. yleinen vastine. Esim. teiden tarkat sijainnit ovat ohjeellisia. Kokoojatie linjaa on kuitenkin tarkistettu muiden, kh 22.9.2008 jälkeen tehtyjen tarkistusten yhteydessä. Kuusaidoilla on taajamakuvallista ja maisemallista arvoa. Niiden säilyminen pyritään turvaamaan osana alueen identiteettiä asemakaavojen laatimisen yhteydessä.

Timo Olkkonen ym.

3. Alueiden 10 ja 11 poikki menevä kevyt väylä on turha. Yhteys pohjoiseen syntyy sekä eteläisempää reittiä että alueen 6 itäpuolitse. Ks. myös vastuksemme kyselylomakkeella.

Vastine: Yleissuunnitelmassa alueita (suunnitelmassa 3b ja 3c) ja niiden rajautumista on muutettu, johtuen liikenneverkon muutoksista ja väylien statuksen alenemisesta. Ks. yleinen vastine. Yleissuunnitelmassa ei ole osoitettu laajempia alueita palvelevia kevyenliikenteen pääväyliä rakentamisalueen poikki. Liikenneyhteys uusille alueille, 3b ja 3c, Lahelantieltä otetaan lähtökohtaisesti orren linjaa pitkin. Kokoojatien luonteinen Sointulantie toimii sekundaarisena yhteytenä.

Kerttu ja Edvard Väihkösen perikunta

4. Kannatamme Lahelan ortta.

Marko ja Iisa Walavaara

5. Lahelan alueella pitää uusien tiehankkeiden sijasta miettiä edullisempaa liikenteen sujuvuutta edesauttavia tekijöitä, joista tärkeimpiä ovat alueen nykyisen joukkoliikenteen ja tieverkoston kehittäminen. Esitetty rakentamistehokkuus alueella tarpeettoman suuri, eikä viheralueita jää tarpeeksi. Suunnitelmilla on toteutuessaan liian suuri riski Lahelan pohjavesialueelle ja vedenottamolle. Lisäksi ehdotus raiskaa korvaamattoman Tuusulalaisen kansalaismaiseman. Ympäristön- ja luonnonsuojelullisesti paras ehdotuksessa esitetty Lahe-

lan orren linjausvaihtoehto on C. Tarkemmat mielipiteet ovat kyselylomakkeen liitteessä.

Vastine: Ks. yleisvastineet. Lahelan yleissuunnitelma on mahdollisuuksien kartoittamista ja tulevaan varautumista. Yleissuunnitelma nojautuu mm. Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Pohjaveden suojelusta on neuvoteltu Tuusulan seudun vesilaitoksen kanssa.

Kyselylomakkeella annetut mielipiteet on koottu erilliseen raporttiin.

Helena Koskivaara

6. Viimeisen yleissuunnitelmaehdotuskuvan mukaan Lahelan orren läntinen jatke kulkeekin Fortumin muuntamon eteläpuolitse ja vie aikanaan omistamastani metsäpalstasta ainakin puolet.

Vastine: Ko. väylävarausta ei ole osoitettu yleissuunnitelmassa. Ks. yleisvastineet.

NCC Rakennus Oy/Markku Kulmala

- 7.1 Kevyen liikenteen väylä, joka on merkitty suunnitelmaan alueiden 10 ja 11 halki, on mielestämme tarpeeton. Alueen eteläpuolelle on suunniteltu n. 120 m etäisyyteen kulkeva kevyenliikenteen väylä, joka mahdollistaa kulkuyhteyden eteläisen ohitustien yli Jokilaakson ja Lahelan pohjoisosiin.

Vastine: Ks. yleinen vastine sekä yltä mielipiteen 3 vastine.

- 7.2 Suunnitellun eteläisen ohitustien tilavaraus on melko suuri, esitämme sen pienentämiseen mahdollisuutta esim. meluntorjunnan avulla melumuuri tms. ratkaisu huomioiden.

Vastine: Ks. yleinen vastine sekä yltä mielipiteen 3 vastine.

Sirpa Poussa

8. Liian kapea puistosuikale ottaen huomioon nykyisen ja tulevan asukasmäärän.

Vastine: Olevan ja uuden asutuksen välistä puistokaistaletta on väljennetty. Ks. yleinen vastine.

Asukkaiden kannanotto (15 nimeä)

9. Tuusulan Lahelanrinteen Mesiangervon ja Sananjalan asukkaat ovat huolestuneita Lahelan yleissuunnitelmaehdotuksessa esitettävistä kevyenliikenteen linjauksista. Mesiangervon ja Sananjalan eteläpuolella oleva kevyen liikenteen pääväylä on suunniteltu luonnoksessa kulkemaan em. tonttien läheisyydessä aiheuttaen häiriötä asukkaille ja alueelle. Asukkaat vaativat, että väylän linjausta muutetaan kulkemaan viher- / metsäalueen eteläpuolelle, koska Mesiangervon ja Sananjalan asukkaat eivät muutenkaan hyödynnä kevyen liikenteen väylää.

Vastine: Kevyenliikenteen väylän ja asutuksen suhdetta on väljennetty. Yleissuunnitelman kevyen liikenteen reitistö on kuitenkin varsin yleispiirteinen, eikä ole edes tarkoitettu sijainnin puolesta tarkasti noudatettavaksi. Kevyen liikenteen väylien ja ulkoilureittien paikat tar-

kentuvat asemakaavoituksen ja toteutussuunnittelun myötä. Ks. yleisvastineet.

Lönngrén Laina Tuulikki, Jouko Lindell

10. Pähkinämäentielle johtavan tien kaavoituksesta tai kaupasta on Tuusulan kunta/Jukka Laitila & allekirjoittanut omistajan asiamiehen käyty neuvotteluja ja näin ollen sekä tien rajausta Viksbergin tilan osalta sekä viheralueet tilan osalta on alustavasti suunniteltu osin rakennusmaaksi, joten tältä osin tulisi viheralueet tien molemmin puolin pellon kohdalla kokonaan poistaa suunnittelun helpottamiseksi.

Vastine: Yleissuunnitelma on luonteeltaan yleispiirteinen, mutta pyrkii varaamaan alueet tuleville tarpeille. Ko. yhteyden status on muuttunut, suunnittelun painopiste yleissuunnitelmassa on Lahelan orren ympäristössä, Tuusulanjoen länsipuolella. Ks. yleisvastineet.

Kiinteistö Oy Hosionrinne / Markku Ottela

11. Yleissuunnitelman kartassa, jossa tila merkattu nimellä T2 (työpaikka-alue), on Kiinteistö Oy Hosionrinteen omistaman alueen läpi vedetty kartan vasemmassa reunassa viistosti tie ilman sen selvempää perustetta siihen, miksi alueesta pitää tällä toimenpiteellä leikata n, 2 ha alue pois. Tie ehdotetaan vedettävän tontin rajaa pitkin.

Vastine: Alueella on voimassa oleva asemakaava. Se ei kuulu enää yleissuunnitelman alueeseen.

Pauli Honkaselkä

- 12.1 Olen tutustunut jaettuun kyselylomakkeeseen ja luovuin sen täyttämistä useasta eri syystä. Esimerkiksi lomake ei sisällä kysymyksiä kaikista tarpeellisista asioista ja valmistellulla kysymysten asettelulla voidaan ohjailla vastaukset tarkoituksellisesti käsittelemään vain tiettyjä asioita. Palautteen paljous ei pitäisi olla peruste vastausten saamiselle valmisteltuihin kysymyksiin. Sillähän rajoitetaan vastaajien haluamien asioiden esiintuomista. Kysymysten asettelumenettelyllä annetaan myös epäsuorasti ymmärtää, että hanke joka tapauksessa toteutetaan.

Vastine: Kyselylomakkeella hankitaan tietoa osallisten näkemyksistä.

- 12.2 Ensimmäisenä jää kysymään, kuuluuko alue yleiskaavaan ja myönteisessä tapauksessa, kuinka sillä on ohjattu maankäyttöä ehdotuksessa käsitellyllä alueella? Aluetta osittain lienee pidettävä lentomelualueena kentän läheisyyden vuoksi ja kun kaavoituksessa ja rakentamisessa tulee ottaa huomioon terveydelliset tekijät, soveltunee alue huonosti asumiskäyttöön.

Vastine: Alueella voimassa olevat kaavat ilmenevät suunnitelman selostuksesta. Alue ei ole lentomelualue.

- 12.3 Lisäksi herää kysymys, mitä alueen rakentamisella tavoitellaan. Kuntahan luo edellytykset asuntotuotannolle ja siinä tarkoituksessa suunnittelee maan hankintoja sekä käyttää kaavotusmonopoliaan. Rakentamisesta ei luulisi juuri nyt olevan puutetta, koskapa Halkivahan rakentaminenkaan ei vielä ole toteutunut. Pidän perusteettomana alueen rakentamista ehdotetulla tavalla kuin myös alueen rakentamista lainkaan.

Vastine: Alueen rakentamisen perusteet on esitetty suunnitelman selostuksessa, esim. kohdat Vaikutukset sekä Alueen sijainti ja rajaus.

Tuusulan kunnanvaltuusto on linjannut kunnan tavoitteelliseksi kasvuvauhdiksi 2%. Tämä tarkoittaa 600-700 uutta asukasta vuodessa. Jos koko kasvu kohdistuisi Lahelan yleissuunnitelman alueelle, suunnitelman mitoitus (n. 2700 uutta asukasta) riittäisi vain neljäksi vuodeksi. Jos yleissuunnitelman toteuttamiseen kokonaan ajatellaan kuluvan 20 vuotta, yleissuunnitelma kattaisi vain noin viidesosan vuotuisesta kasvutarpeesta.

- 12.4 Ehdotuksen liikennejärjestelyissä näin hyviä puolia. Eteläisen ohitustien rakentaminen ohjaisi paljon rekkaliikennettä pois keskustan tuntumasta ja Nahkelantieltä Koskenmäen liikenneympyrään, jonka tulisi ehdottomasti olla kaksikaistainen. Viimeksi mainitulla menettelyllä vähennetään melua, kolareita ja rumia jälkiä liikenneympyrässä. Lisäksi sillä vähennetään melua ympyrästä ylämäkeen johtavalla Hämeentiellä, jonka liikennemelu kuuluu nyt voimakkaasti Sepäntielle, kun kunta raivautti aluskasvillisuuden välissä olevasta suoja-alueesta ja hakkautti lisäksi pääosan sen puustosta. Samalla poistui noki-, pöly- ja näkösuojakin.

Vastine: Ks. yleisvastineet. Yleissuunnitelma nojautuu mm. Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007.

Olisi toivottavaa, että lopullisia ratkaisuja tehtäessä muistettaisiin, että yleinen etu on olemassa sitä varten, että yksityisiä etuja voidaan toteuttaa.

Hilkka Pelander, Paula Irva

- 13.1 Lahelan yleissuunnitelmaehdotuksessa Lahelan orren sijoitusvaihtoehdot A1, A2, A3 ja C sekä siihen liittyvä Hyrylän eteläinen ohitustie muodostavat toteutuessaan kohtuuttoman rasituksen Lahelanniityn asuntoalueelle ja etenkin sen pohjoisosalle. Lahelanniityn alue on uudisko asuntoalue ja se on rakennettu pääosin 1990-luvun lopussa. Suunnitelmassa ehdotetut Lahelan orren sijoitusvaihtoehdot A-C johtavat siihen, että Lahelan liikenteen aiheuttamat haitat kohdistuvat kokonaisuudessaan nimenomaan Lahelanniityn alueeseen. Suunnitelmassa kuitenkin rakentamisen painopisteet ovat pohjoisempana, Ristikiven teollisuusalueen laajentumisena sekä Lahelankankaan lähetyville suunniteltuina asuntoalueina. Tämä puoltaa Lahelan orren sijoittamista suunniteltua pohjoisemmaksi, jäljempänä esitetyn ehdotuksen mukaisesti.

Vastine: Muutos kh 22.9. 2008 jälkeen: Lahelan orsi on siirretty Kaarnamon pohjoispuolelle. Ks. yleisvastineet sekä lausunnon 1 (Lahela-seura) vastineet.

- 13.2 Lahelan orren ja eteläisen ohitustien sijoitus aivan Lahelanniityn viereen johtaa suunnitelman mukaan osittaisiin tontinosien lunastuksiin tien suoja-alueita varten. Kyseessä ovat samat tontit Lahelanniityllä, jotka nykyiset tontinomistajat ovat ostaneet kunnalta parhaimmillaan vain 6-7 vuotta sitten. Lunastuksista aiheutuu kunnalle myös kuluja, joita suunnitelmassa ei ole lainkaan huomioitu. Lahelan orren rakentaminen savimaalle näin lähelle asuntoaluetta aiheuttaa oletettavasti myös ääriävaikutuksia alueen taloille. Näistä kunnalle mahdollisesti aiheutuvat vahingonkorvauskustannukset on jätetty suunnitelmassa huomioimatta. Hyvin lyhytjänteisenä voidaan pitää maapolitiikkaa, jossa 5 vuoden sykliillä samaa maata myydään ja lunastetaan samojen osapuolien välillä.

Vastine: Ks. edeltä.

Taustatietojen korjaus ja päivitys: Ks. lausunto 1 vastineineen, kohdat 13 ja 17. Yleissuunnitelman 22.9.2008 mukaisen Lahelan orren linjauksen toteuttaminen ei edellytä nykytiedon valossa Lahelanniityn tontinosien lunastuksia. Suunnittelijalla ei ole tietoa, mihin väite perustuu.

- 13.3 Yleissuunnitelmassa on korostettu riittävien viheralueiden jättämistä Lahelan alueelle. Maa-seutumaisuutta korostavassa kunnassa tämän voi olettaa olevan vähimmäisvaatimuksen kaavasunnittelussa. Lahelan orren sijoitusvaihtoehtojen A-C toteutuminen johtaa siihen, että Lahelanniityn läheisyyteen ei jää viheraluetta lainkaan. Jokilaakson viheralue on nykyisten sääolosuhteiden aikana jo nyt noin puolet vuodesta tulvavesien alla, jolloin sen merkitys virkistys- ja viheralueena on olematon. Lahelan orren ja Ylimmäisenkujan väliin jää suunnitelmassa olematon viherkaistale, johon todennäköisesti vielä joudutaan sijoittamaan meluaita tms. tien aiheuttamien meluhaittojen vähentämiseksi.

Vastine: Ks. edeltä.

Virkistysalueita ja mahdollisuuksia tarkastellaan kokonaisuutena. Yleissuunnitelmassa on osoitettu selkeät virkistysyhteydet ja selkeä viherverkko, jotka kytkeytyvät.

Tuusulanjokilaaksolla on merkittävä arvo virkistysalueena. Parhaillaan on käynnissä Tuusulanjoen kunnostus, jonka yhteydessä joen rannoille on mm. tulossa uimapaikkoja. Yksi niistä on suunnitelmassa aivan Lahelanniityn asuinalueen vieressä, vaikkakin alueen eteläpäässä. Tulvat kestävät yleensä viikon tai pari kerran tai kaksi vuodessa. Vain hyvin harvoin, tilastollisesti ehkä kerran kaksi vuosisadassa, on huipputulvia, joissa koko yleissuunnitelmaan merkitty tulva-alue on veden vallassa.

- 13.4 Lahelanniityn pohjoisosaan on yleissuunnitelmassa suunniteltu asuntoalueita, joihin kulku tapahtuisi Ylimmäisenkujan kautta. Tämä kauttakulku ja Lahelan orren sijoitusvaihtoehdot A-C saavat yhdessä aikaan sen, että Ylimmäisenkujan itäpuolen talot jäisivät kahden tien väliin. Loogisempana kauttakulkuna myös uusille asuntoalueille on Sointulantie, joka nykyisin on alueen päätie ja sisääntulotie. Sointulantielle ei ole myöskään suoria tonttiliittymiä, kun taas Ylimmäisenkujalle on suora käynti tien kaikista kiinteistöistä.

Vastine: Ks. yleisvastine 3, kohta 3.

- 13.5 Lahelanniityn lapsista suurin osa käy koulua Mikkolan koulussa, jonne ainoa kävelytie kulkee Ylimmäisenkujan päästä joen yli Jussilanpolulle. Yleissuunnitelman mukaan tämä kävelytie jää osittain Hyrylän eteläisen ohitustien alle.

Vastine: Ohitustiehen Lahelan poikki ei varauduta yleissuunnitelmassa. Sahatien jatke on luonteeltaan pääkatu, joka lähtökohtaisesti paikallinen yhteys. Tiejheyden mahdollisen toteutumisen yhteydessä on ratkaistava ko. kevyenliikenteen turvallisuus. Ks. yleisvastineet.

VAIHTOEHTO LAHELAN ORREN SIJOITUSPAIKAKSI

- 13.6 Nykyiset Lahelan orren sijoitusvaihtoehdot (A:t, C ja B) rasittavat kaikki jo olemassa olevia asuntoalueita. Lahelan orren sijoittaminen alkamaan Lahelanniityn ja Lahelankankaan väliin jäävältä peltoalueelta (Ylimmäisenkujan ja Kuusamantien puolivälistä, Uusi-Haka -nimisen tilan pohjoispuolelta) vie kokonaisrasituksen pois nykyisten isojen asuntoalueiden lähettäviltä ja tasaa tiestä aiheutuvat rasitukset paremmin koko Lahelan alueelle. Tällöin jää vielä riittävästi tilaa uusille asuntoalueille sekä riittävät viheralueet myös Lahelanniityn asuntoalueelle.

Vastine: Orren linjaus on siirretty Kaarnamon pohjoispuolelle. Ks. yleisvastineet.

- 13.7 Tontinlunastuskustannuksia tai tärinän aiheuttamia kustannuksia ei myöskään syntyisi, koska tie ei kulkisi aivan isojen asuntoalueiden vierestä, kuten nykyisessä suunnitelmassa.

Vastine: Ks. edeltä.

- 13.8 Tien alkupää Lahelassa olisi myös lähempänä yleissuunnitelman mukaisten asunto- ja teollisuusalueiden kasvun pääaluetta. Tien tekeminen ennen uusia asuntoalueita mukailee rehellisempää maapolitiikkaa, jossa ostaja jo valmiiksi tietää tonttinsa sijoituksen suhteessa tielin-

jaukseen. Suunnitelmassa voidaan paremmin huomioida myös riittävän leveiden suoja-alueiden jättäminen tien ja tulevan asutuksen väliin.

Vastine: Ks. edeltä.

Tuusula on osa Helsingin seutua, joka pääkasvualue maassamme. Taajamien kasvu synnyttää väistämättä tilanteita, joissa yhdyskuntarakenteen ja maankäytön on muututtava jollakin kohtaa laadullisesti. Toteutuneet alueet ovat syntyneet eri ajankohtana kulloisenkin ajankohdan tarpeisiin, eikä niiden rakenne vastaa välttämättä kaikilta osin nykyisen kasvavan ja kasvaneen kunnan tarpeita.

Muutosta ennakoidaan ja ohjataan optimaalisessa tilanteessa yleiskaavalla ja osayleiskaavalla, joka on pidemmän tähtäimen suunnitelma jollekin tarkoituksenmukaiselle alueelle. Kunnassa ei ole löytynyt poliittista yksimielisyyttä Hyrylän taajama-alueen maankäytön kokonaisvaltaiseksi ratkaisemiseksi. Lahelan yleissuunnitelmalla pyritään ratkaisemaan ko. yleissuunnitelman alue asemakaavoituksen pohjaksi. Koko kunnan alueelle aloitettaneen yleiskaavan teko lähiaikoina, kaavatyö on kuitenkin useampia vuosia kestävä, pitkä prosessi, eikä Lahelan osalta ole tarkoituksenmukaista odottaa sitä.

13.7

Me Lahelanniityn pohjoisosan asukkaat toivotamme niin kunnan virkamiehet kuin luottamushenkilötkin ilolla suorittamaan katselmusta paikanpäälle ja tutustumaan viihtyisään asuntoalueeseemme. Lahelan orsi lisää meidän kaikkien Lahelan asukkaiden viihtyvyyttä, jos se toteutetaan tasapuolisesti ja mahdollisimman vähän jo olemassa olevia asuntoalueita rasittaen.

Vastine: Suunnittelija on käynyt alueella useampaan otteeseen, viimeisin käynti on palautteen antajan kanssa 19.9.2008.

B.2 KUNTALAISKYSELYN YHTEYDESSÄ ESITETYT MIELIPITEET; TIIVISTELMÄ MIELIPITEISTÄ VASTINEINEEN

LIIKENNETÄ KOSKEVAT EHDOTUKSET JA KOMMENTIT

A) Yleiset tavoitteet

1) Liikenteen tarkastelualue; Liikenteen tarkastelualueeksi on ehdotettu laajempaa aluetta

a) Seudullinen tarkastelu (4 vastausta)

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Seudullinen näkökulma huomioidaan mm. maakuntakaavassa ja Kuuma-kuntien kehitys- ja ympäristökuvassa.

b) Hyrylästä Ruotsinkylään ulottuva alue (2)

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007.

2) Liikenne, yleistä

Läpiajoliikenne Lahelan läpi on koettu ongelmana. Samoin ongelmana nähtiin raskaan liikenteen läpiajo sekä korkeat nopeudet. Ongelmat paikannettiin vastauksissa joko koko alueeseen tai Lahelantielen.

a) Läpiajoliikenne Lahelan alueella (15)

b) Raskasliikenne Lahelan alueella (15)

c) Läpiajoliikenne Lahelantiellä (9)

d) Raskasliikenne Lahelantiellä (8)

e) Korkeat nopeudet Lahelantiellä (19)

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007. Selvityksen tavoiteverkoissa 2030 ja toimenpideohjelmassa on pyritty reagoimaan liikenteellisiin ongelmiin. Liikenneverkko on tarkentunut selvityksen valmistumisen jälkeen, alueelle osoitetut suurimmat yhteydet pääkatuja, jotka ovat lähtökohtaisesti paikallisia yhteyksiä. Ks. yleisvastineet.

3) Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen kehittämistä ja alueen suunnittelua joukkoliikenteen näkökulmasta pidettiin tärkeänä (17 vastausta).

Vastine: Yleissuunnitelma pyrkii tukemaan joukkoliikennettä. Yleissuunnitelman yhteydessä on tehty erillinen joukkoliikenneselvitys (09/2008).

4) Liikenteen vaikutukset

Melusuojauksen tarpeellisuutta tähdennettiin (9) sekä liikenteen vaikutuksia ilmanlaatuun (2).

Vastine: Yleissuunnitelman yhteydessä on tehty periaateleikkaus Lahelan orresta melusuojuuksin. Hyrylän alueelle on tehty selvitys liikenteen päästöistä. Liikennemäärät ovat alhaisempia Lahelan alueelle ja rakentaminen sijoittuu kaduista kauemmaksi kuin keskustassa.

B) Tielinjaukset

Orren ja Eteläisen ohitustien linjauksiin sekä niiden liittymiin esitettiin vaihtoehtoja ja tarkennuksia. Kantaa otettiin mm. luonnosvaiheessa esiin olleisiin Orren linjausvaihtoehtoihin A1, A2, A3, B ja C.

1) Eteläinen ohikulkutie

Eteläiseen ohikulkutiehen kohdistettiin kritiikkiä:

Vastine: Ns. Eteläiseen ohitukseen Lahelan poikki ei varauduta yleissuunnitelmassa. Ks. yleisvastineet.

2) Lahelan orsi

Lahelan orrelle on esitetty palautteessa linjaustarkennuksia. Runsain palaute on tullut Orren Lahelanniityn viereiseen osuuteen liittyen. Palautteessa esitetään linjausta siirrettäväksi kauemmaksi Lahelanniityn asuinalueesta (22 vastausta).

Vastine: Orsi on linjattu Kaarnamon pohjoispuolelle. Ks. yleisvastineet.

3) Sisäinen tieverkko

Liikenne alueille 9 ja 10 olisi otettava Sointulantien kautta, ei Ylimmäisenkujan kautta kuten yleissuunnitelmaehdotuksessa (15 vastausta). Alueet 9 ja 10 ovat Lahelanniityn asuinalueen laajentumista itään.

Vastine: Ks. yleisvastineet

Liikenne alueille 16 ja 17 olisi otettava Lahelan orren kautta, ei Huhtatien kautta. Huhtatiestä ei pidä tehdä läpiajokatua (8 vastausta).

Vastine: Liikennettä alueelle 5 (ehdotuksen 16 ja 17) ei oteta Huhtatien kautta, mutta Huhtatie voidaan tarvittaessa ottaa liikenneverkkoon yleissuunnitelma-alueen kautta.

4) Alueen ulkopuoliset yhteydet

Esitettiin huomioitavaksi, hyödynnettäväksi ja tehtäväksi myös alueen ulkopuolisia yhteyksiä:

a) Poikittaisyhteys Riihikallion eteläpuolelta ("läntinen ohikulku" tai sen osa) (13 vastausta)

b) Jokitie tai vastaava yhteys (10)

c) Kehä IV (10)

Vastine: Yleissuunnitelma nojautuu Tuusulan tieverkkoselvitykseen, 2007, jossa on tarkasteltu keskustaajaman ympäristön keskeiset verkon osat.

C) Kevyt liikenne

1) Yleiset tavoitteet

Haluttiin nostaa esiin mm. kattavan verkoston merkitys (6 vastausta), liikenneturvallisuus (6), yhteydet keskustaan (5), yhteydet bussipysäkeille (4) sekä riittävä etäisyys rakentamiseen (4).

Vastine: Ks. yleisvastineet

2) Yksittäiset kohteet

Valtaosa kohteita koskevia palautteita liittyi Lahelantien turvallisuuden parantamiseen kevyenliikenteen näkökulmasta (24 vastausta). Turvallisia risteämiä kaivattiin, mm- alikulkuja sekä Lahelantien länsipuolista kevyenliikenteen väylää (4).

Vastine: Yleissuunnitelma on yleispiirteinen suunnitelma, ks. yleisvastineet.

Lisäksi esitettiin mm. Ohitustien korvaamista kl-väylällä (4), sekä kevyen liikenteenväylää Tuusulanjokivarteen välille Ruotsinkylä – Hyrylä.

Vastine: Ohitustiehen ei varauduta. Kevyenliikenteen yhteydet, ks. yleisvastineet.

Suunnittelualueen ulkopuolelta mainittiin Jokitien kohdan kevyenliikenteen yhteystarve.

Vastine: Ensisijainen tarkastelu- ja suunnittelualue on suppeampi, ks. yleisvastineet.

RAKENTAMISTA KOSKEVAT EHDOTUKSET JA KOMMENTIT

A) Yleiset tavoitteet, Tuusula

Palautteessa viitattiin Tuusulan kunnan pitkän tähtäimen visioon* sekä nostettiin esille Hyrylän muut mahdolliset laajentumissuunnat, kuten Varuskunta-alue (6 vastausta).

*Tuusula on hallitusti kasvava, viihtyisä, perhearvoja tukeva ja turvallinen kunta Helsingin seudulla. Tuusulan kuntamaisema vesistöineen perustuu kehittyvien keskusten ja vireän maaseudun vuorovaikutukseen. Tuusulan ylivoimatekijöitä ovat hyvät yhteydet, kulttuuri, pientalovaltaisuus, laadukas ympäristö, toimivat palvelut, seudullinen yhteistyö, elinkeinolan toimintaedellytykset ja vahva talous

Ks. yleisvastineet, sekä selostuksen kohta Jatkoitoimenpiteet, rakennettu ympäristö.

B) Yleiset tavoitteet alueelle

Määrällisiin tavoitteisiin ja asuntotyyppeihin on vastattu jo vastauslomakkeen kautta. Tässä nostetaan esille muita tavoitteita.

Asuinalueen ja asumisen laatuun kiinnitettiin huomioita, mainittiin nykyrakentamisesta hyvänä esimerkkinä mm. Vantaan Kartanonkoski. Korostettiin, että alueelle tulee lapsiperheitä. Koulujen ja päiväkotien sijoittamistarve, sekä lasten huomiointi yleensä suunnittelussa tuotiin esille (16 vastausta). Samoin kaivattiin alueelle omia lähipalveluja (14).

Alueelle toivottiin riittävän isoja tontteja (7) ja vastustettiin vuokratalojen sijoittamista (4).

Ks. yleisvastineet, sekä selostuksen kohta Jatkoitoimenpiteet, rakennettu ympäristö. Alueelle on osoitettu alue lähipalveluille sekä päiväkodille ja alaluokille.

C) Rakentamisen sijoittaminen

1) Yleiset periaatteet

Oltiin sitä mieltä, että rakentamisen pitäisi muodostaa selkeitä viheralueisiin rajautuvia kokonaisuuksia (5). Lisäksi tarjottiin muitakin sijoitusperiaatteita, jotka saivat hajaääniä, kuten rakentaminen ensisijaisesti olevan rakentamisen laajenuksena ja rakentamisen sijoittaminen pääsääntöisesti Hämeentien ympäristöön, sekä ettei rakentamista Tuusulanjoen läheisyyteen.

Ks. yleisvastineet.

2) Asuinrakentamisalueet 1-17

Kaikille alueille kohdistui jonkin verran vastustavia ja/tai alueen tarkempaa rajausta koskevia mielipiteitä (lukuunottamatta Lahelanpellon jo vahvistuneeseen kaavaan kuuluvia alueita 1-3, joihin ei näitä tullut). Mielipiteet huomioidaan yleissuunnitelmatyössä.

Ks. yleisvastineet.

3) Työpaikka-alueet (T1-T4)

Työpaikka-alueet olivat palautteen perusteella liian lähellä asumista (7 vastausta).

Vastine: Suunnittelualue on supistunut. Alueella on voimassaoleva kaava. Ks. yleisvastineet.

VIHERALUEITA KOSKEVAT EHDOTUKSET JA KOMMENTIT

A) Yleiset tavoitteet

Viheralueiden tulisi muodostaa riittävän kokoisten alueiden kattava verkosto (25 vastausta). Mm. luonnonmetsää ja luonnonmukaisia alueita, sekä peltoaukeita olisi säätettävä riittävästi verkoston osana (14). Viheralueisiin liittyvinä toimintoina mainittiin urheilumahdollisuudet, peli ja leikki, skeitti, katukoris, luistinrata, ulkoilureitit, luontopolku, kuntorata, lenkkipolut (ks. osa 1, monivalintakysymysten tulokset). Yksittäisenä kohteena mainittiin useimmin koirapuisto (14 vastausta).

Vastine: Suunnitteluperiaatteet, ks. yleisvastineet.

B) Viheralueiden sijoittaminen

Tuusulanjokivarsi keskeisenä maisemana, virkistysalueena ja luonnonalueena, ”keskuspui-
stona” nousi selvästi esiin (43 vastausta). Ohitustien alue eräänlaisena ”poikittaiskeskuspui-
stona” sai myös merkittävästi kannatusta (13 vastausta).

Vastine: Suunnitteluperiaatteet, ks. yleisvastineet.

Näiden lisäksi huolehdittiin Lahelanniityn alueen lähistön viheralueista ja riittävästä virkistys-
mahdollisuuksista (15 vastausta). Lisäksi Knaapin peltoja haluttiin nostaa esiin viljelyalueina,
ei puistoina (6).

Vastine: Ks. yleisvastineet, sekä mielipiteet B.1: mielipide 1.

Alueen lähiympäristöön sijoittuvina virkistysmahdollisuuksina ja tähän kehitettävänä alueina tuotiin esiin Tuusulanjärven rannat (kehittäminen näyttäväksi rantapuistoksi) sekä Nahkelan-
tie-Lahelantie-Ristikiventien kolmion hiekkamonttualaue.

Vastine: Suunnitteluperiaatteet, ks. yleisvastineet.

YLEISSUUNNITELMALUONNOKSEN PALAUTE

Lahelan yleissuunnitelman luonnos on laadittu vuonna 2002 ja hyväksytty kaavoituslautakunnassa ja kunnanhallituksessa loppuvuonna 2002. Luonnoksesta pyydettiin lausuntoja (Uudenmaan ympäristökeskus, Tiehallinto, Tuusulan seudun vesilaitos, Kulttuuripalvelut ja Tekninen toimi). Kirjalliset lausunnot saatiin seuraavilta:

Kulttuurilautakunta

Kaavoitus pyytää kulttuurilautakunnan lausuntoa liittyen Lahelan yleissuunnitelman luonnokseen. Lausunto tulee antaa 10.3.2003 mennessä. Kaavoitukselle on ilmoitettu, että kulttuurilautakunta käsittelee yleissuunnitelmaluonnosta kokouksessaan 19.3.2003.

Taustaa

Lahelan alue on Hyrylän mahdollisista laajentumissuunnista tärkeimpiä. Alueen kaavoittaminen vaatii kokonaisvaltaisen yleissuunnitelman, jotta yksityiskohtaisen asemakaavoituksen ja rakentamisen yhteydessä voitaisiin hyödyntää alueen tarjoamia mahdollisuuksia ja samalla säästää alueen maisemallisesti arvokkaimpia elementtejä mm. virkistyskäyttöön.

Tällä hetkellä suunnittelualue on pääosin viljelykäytössä olevaa maatalousmaata. Tuusulanjoen laakso on osittain luonnonsuojelualuetta. Maisemakuvaa leimaa joki ja kumpuileva peltomaisema.

Suunnitelma

Lahelan alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi uusia asuntoalueita siten, että osa toteutetaan omakotiasutusta tehokkaammin.

Alueen suunnittelussa määräävä tekijä on liikenne ja nimenomaan Lahelan orsi, uusi yhteys Lahelantieltä Hyrylän keskustaan. Yleissuunnitelmassa on keskitytty nimenomaan Lahelan orren linjausvaihtoehtojen tarkasteluun. Liikenneverkollisia vaihtoehtoja on kaksi, A ja B. Edellisestä on lisäksi tarkasteltu kolmea eri linjausvaihtoehtoa. Suunnitelma sisältää myös toisen uuden tieyhteyden, Hyrylän akselin, jolle tulevassa kaavoituksessa pitää varata tilaa. Sen toteuttaminen on kuitenkin huomattavasti Lahelan ortta pidemmän aikavälin asia.

Lahelan orren yhteyteen rakennettaisiin myös uusi kevyen liikenteen väylä keskustaan. Sen lisäksi tarvitaan pohjois-eteläsuuntainen kevyen liikenteen pääreitti, joka yhdistää Vaunukankaan alikulun Lahelanniityn ja Jussilantien väliseen väylään. Myös kunnostettavaa Tuusulanjokea myötäilemään tarvitaan ulkoilureitti, joka helpottaisi jokilaakson virkistyskäyttöä.

Viherverkon selkäranka on Tuusulanjoen laakso, johon liittyvät muut virkistysalueet. Asuntoalueiden sisällä osana viherverkkoa toteutettaisiin huomattava määrä pienempiä polkuja ja kävely-yhteyksiä.

Rakentamisen osalta eri vaihtoehtoissa on ainoastaan likimääräisesti merkitty rakentamiselle soveltuvat alueet. Liikenneverkon ohella määräävänä tekijänä on ollut alueen nykytilanteen ja siitä johtuvien reunaehtojen noudattaminen, mm. Tuusulanjoen tulva-alue. Lisäksi rakentamisalueiden rajauksissa on huomioitu alueen viherverkon kehittämistarpeet.

1. Lausunto

Vaihtoehtojen vertailu osoittaa, että Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisemakokonaisuuden näkökulmasta vaihtoehto B:n mukainen ratkaisu Lahelan orren toteuttamiseksi on paras jatkosuunnittelun pohjaksi.

Vaihtoehto B mukainen ratkaisu mahdollistaa myös sen lähiympäristön asuinaluevarauksille tulevan tiestön rakentamisen siten, että avara maisemakokonaisuus kohti Tuusulanjokilaaksoa säilyy.

Vastine: Suunnitteluperiaatteet, Tuusulanjokilaakson merkitys, ks. yleisvastineet. Yleissuunnitelmassa on otettu lähtökohdaksi aiemmissa vaiheissa kokonaistarkastelussa parhaaksi todettu Lahelan orren linjaus (A1) ja perusluonne. Yleissuunnitelmassa on katsottu orren linjausvaihtoehdot riittävästi selvitettyksi.

Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä

Tuusulan seudun vesilaitos esittää suunnitelmaluonnoksen johdosta seuraavaa:

- 2.1 1. Vaihtoehtoisista tielinjauksista parhaimmaksi valittu vaihtoehto A1 on pohjavesien suojelun kannalta myös paras, kuten suunnitelmassakin todetaan. Kuitenkin siinä on erittäin arveluttavana puolena tien läheisyys itse vedenottamoon. Vaikka aluerajauksissa vedenottamon ja sen itäpuolisen luonnonsuojelualueen väliin onkin jätetty kapea kaista (johon vaihtoehdon A 1 tie on sijoitettu), rikkoo tielinjaus kuitenkin tosiasiallisesti maisemakokonaisuutta huomattavasti enemmän, kuin jos linjaus tuotaisiin merkatun suojelu- alueen läpi idempänä. Tutkittavaksi tulisi myös ottaa linjaus, joka kulkisi kokonaan joen toisella puolella. Tällöin tie ei sijaitisi lainkaan pohjavesialueella, eikä myöskään rikkoisi luonnonsuojelualueita. Linjausvaihtoehdot on merkitty oheiseen karttaan.
- 2.2 2. Hyrylän laajentumissuuntia käsitelleessä osayleiskaavassa on hyväksytty periaate, että Lahelan vedenottamon lähiympäristöön jätetään rakentamaton puisto- ja metsäalue. Tästä on myös Tuusulan seudun vesilaitos antanut lausuntonsa, pvm 21.3.1996. Nyt puheena olevassa suunnitelmaluonnoksessa tälle alueelle on merkitty varaus asuntoalueeksi, mikä on riskitiedassa aiempien päätösten kanssa. Rakentamattomaksi jätettävä alue on merkitty oheiseen karttaan. .
- 2.3 Mainittuihin kohtiin perustuen Tuusulan seudun vesilaitos ei hyväksy tien rakentamista vaihtoehdon A1 mukaisesti liian lähelle vedenottamoa, eikä asuntoaluevarauksia liitekarttaan merkityille alueille.

Ks. Ehdotusvaiheen lausunto 6 vastineineen

Tiehallinto

- 3.1 Suunnitelmassa esitetään uutta katuyhteyttä Lahelasta (Lahelan paikallistie 11465, yhdystie) Hyrylän keskusta (Helsinki — Tuusula — Hyvinkää kantatie 45). Uusia tasoliittymiä yleisille teille on tarkoitus tehdä kaksi kappaletta.

Lahelan paikallistie on toiminnallisesti yhdystie eli asemakaavoituksessa se merkitään kaduksi. Kantatielle esitetään tasoliittymää, jonka pitää olla kiertoliittymä, mikäli tasoliittymä sallitaan. Kuitenkin liikennemäärät ovat siksi suuria, ettei uusi katuliittymä yleisten teiden liittymien väliin ole suotavaa. Kun liikenne kasvaa kantatielläkin varsin vilkkaasti maankäytön kasvaessa voimakkaasti, tulee ongelmia välityskyvyssä ja edelleen liikenneturvallisuusseikoissa. Viimeistään asemakaavaluonnokseen on liitettävä liikennetekninen toimivuustar-

kastelu mahdollisen uuden katuyhteyden liittämiseksi tasossa kantatielle.

Ks. Ehdotusvaiheen lausunto 7 vastineineen

3.2 Esitetystä vaihtoehdosta A1 on piirin käsityksen mukaan parhain.

Vastine: Huomioidaan lausuntona.

YLEISSUUNNITELMAN PALAUTE

Yleissuunnitelman kh 22.9.2008 hyväksymiskäsittelyn aikana syyskuussa 2008 saatiin kaksi mielipidettä, sekä myöhempi puhelintiedustelu, jotka on myös huomioitu palautteena ja niihin on laadittu vastineet. Mielipiteet ovat saapuneet ehdotuksen nähtävillä olon jälkeen, mutta huomioidaan, koska yleissuunnitelma ei MRL:n mukainen yleiskaava, eikä käsittelyn näin veloiteta noudattavan oikeusvaikutteisen yleiskaavan kaavaprossia.

Lahelan asukkaat, kirje kunnanhallitukselle 21.9.2008 (41 nimeä)

1.1 Lähettäjäksi on ilmoitettu Lahelan asukkaat

Vastine: Kirje on lähetetty Lahelan asukkaiden nimissä. Sen ovat allekirjoittaneet 41 nimeä, keskimäärin kaksi nimeä taloutta kohti. Eli allekirjoittaneita on vähän yli 20 taloudesta, kaikki tarkistetut 37 nimeä (/41) olivat Ylimmäisenkujalta. Eli adressin lähettäjätaho on nimetty jonkin verran harhaanjohtavasti. (Lahelan yleissuunnitelman alueen vaikutuspiirissä olevilla tilastoalueilla [alueet 506040, 507020, 506030 ja 507010] asuu nykyisellään kaikkiaan reilut 3000 asukasta.)

1.2 Tyrmistyneenä kaavoituslautakunnan päätökseen (19.09.08) esittää Lahelan orren rakentamista kiinni Lahelanniityn asuinalueeseen haluamme todeta teille seuraavaa:

Vastine: Lahelan orsi on siirretty Kaarnamon pohjoispuolelle. Ks. yleisvastineet sekä lausunto 1 vastineineen.

1.3 Keväällä pidetyn kuntalaisillan(Lahelan terttu) perusteella saimme alueen asukkaina positiivisen kuvan kunnan virka- ja luottamusmiesten halusta kuulla alueen asukkaiden mielipiteitä. Puhuttiin auliisti mahdollisuudesta rajata Lahelan orsi pohjoisemmaksi kiertämään ns. Kaarnamon tila ja estää tien suorat haittavaikutukset Ylimmäisenkujan varressa oleville asuinrakennuksille ja oleskelupihoille. Kaikki paikalla olleet virka- ja luottamusmiehet puoluekannastaan riippumatta vakuuttivat mahdollisuutta tarkistaa A1 vaihtoehtoa pohjoisempi linjaus.

Vastine: Ks. edeltä 1.2.

Tilaisuudessa esitettiin, että Kaarnamon tilan ympäristöön sijoituvia vaihtoehtoja tutkitaan. Vaihtoehtoja on tutkittu suunnittelun yhteydessä, samoin linjauksen haittavaikutusten minimointia.

1.4 Vaihtoehto on kirjattu myös kunnan hallituksen pöytäkirjoihin (31.10.2005) (liite 1).

Vastine: Tätä asiaa ei ole saatettu suunnittelijan tiedoksi kunnan sisäisissä yhteistyöpalaverissa. Päätös ei ole näkyvässä yleissuunnitelman päätöslistassa, vaan Lahelanpellon asemakaavan listan yhteydessä.

"Kunnanhallitus päätti. ... että ehdotusvaiheeseen mennessä tarkennetaan seudullinen tielinjaus esitettyä A-vaihtoehtoa pohjoisemmaksi." (Kh 31.10.2005) 542§.

Päätösteksti puhuu tosin seudullisesta yhteydestä. Ko. yhteys on ennen kaikkea paikallinen, ei seudullinen yhteys, mikä on esitetty jo yleissuunnitelman kh 22.9.2008 selostuksessa ja vastineissa.

Vastine: Ks. kuitenkin edeltä 1.2.

1.5 Lahelanpelto asemakaavan selostus nro 3429 (ehdotus 11.4.2006) toteaa myös kohdassa yksityiskohtaisia kannanottoja seuraavaa: "kolmantena vaiheena on Lahelan ja Hyrylän kes-

kustan välinen liikenneyhteys. Tie tulee rakentaa siten, että Lahelanniityn asutuksen meluhaitat estetään ja muut haitat minimoidaan.

Vastine: Tämä oli yleissuunnitelman lähtökohdana myös kh 22.9.2008 versiossa. Ks. mm. lausunto 1 vastineineen.

- 1.6 Ratkaisun minimi on kunnanhallituksen 16.10.2005 [ilmeisesti sama 31.10.2005] päättämä tieyhteyden pohjoisempi sijainti eli käytännössä kiinteistön 3:309 pohjoispuolelta kulkeva tieyhteys. (liite 2) On hämmästyttävää, että Khall:n päätöstä ei noudateta kaavoituslautakunnan päätöksenteossa Lahelan yleissuunnitelmassa.

Ks. edeltä, kohdat 1.2 ja 1.4.

- 1.7 Myös kunnan valmistama Tuusulan kunnan kaavoituskatsaus 2008, antaa ymmärtää lopulliseksi ehdotukseksi A linjausta pohjoisemman vaihtoehdon niin, että meitä on kuultu. (liite 3)

Vastine: kaavoituskatsauksen symbolinen esitys esittää ko. yhteystarpeen, ei sen yksityiskohtaista sijaantia.

- 1.8 Sanomattakin on selvää, että vastarinta koko Lahelan alueella jatkuu. Tunnemme itsemme petetyiksi, kun jatkuvista ja toistuvista Lahelan asukkaiden eriävistä mielipiteistä A1 linjausta kohtaan, on nostettu Lahelan yleissuunnitelman suunnittelun lähtökohdaksi. Emme halua tarpeettomasti hidastaa tai estää alueen ja kuntamme kehittämistä, vaan haluamme, ettei kehitysprosessissa unohdeta alueen nykyisiä asukkaita, jotka ovat sitoutuneet kotikuntaansa. Reilu yhteispeli, jossa edut ja haitat menevät tasan alueen nykyisten ja tulevien asukkaiden kesken lienee se perusta, jolta voi jatkaa kuntamme yhteistä kehittämistä.

Vastine: Ks. yltä 1.2. ja yleisvastineet.

- 1.9 Lahelan asukkaat ovat olleet koko ajan valmiita rakentavaan keskusteluun alueen kehittämistä. Emme edelleenkään vastusta Lahelan orren rakentamista, vaan sen linjausta. Olemme jättäneet asianmukaisesti vastineet (kaikkiaanl 3 kpl, yksi vastine käsitti 456 asukasta) ja perustelleet mahdolliset haitat tielinjauksen A1:n osalta.

Vastine: Palaute on käsitelty muun palautteen yhteydessä. Ks. yltä 1.2.

- 1.10 Suunnittelijan kanssa käyty keskustelu perjantaina(19.9.2008), paljasti, ettei suunnittelija tai kaavoituslautakunta ole ymmärtänyt kommentteja Lahelan yleissuunnitelma- luonnoksesta niin, että mm. 456 Lahelan asukasta vastusti erityisesti tielinjaus A1 (liite 4). Pelkäämme, etteivät Lahelan yleissuunnitelmaa koskevat mielipiteet ole tavoittaneet kaikkia suunnitelmaa tekeviä tahoja, joten on oikeus ja kohtuus. että Lahelan yleissuunnitelma palautetaan takaisin Kaavalautakunnan käsiteltäväksi kaikkine mielipideliitteineen.

Vastine: Palaute yleissuunnitelmaehdotuksesta on ollut yleissuunnitelman kh 22.9.2008 liitteenä, palautteeseen on laadittu vastineet. Palaute vastineineen on esitelty päättäjille lisäksi kokouksessa yleislinjojen osalta. Palautteen pohjana olevat lähtötiedot eivät vastaa kaikilta osin suunnitelmaa ja ovat siltä osin harhaanjohtavia.

Jokaisella olevaan rakenteeseen sijoittuvalla suunnitelmalla ja parannustoimenpiteellä on taipumus synnyttää vastustusta, siitä huolimatta rakenteen elinvoimaisuutta turvaavia pitempää tähtäintä palvelevia muutoksia pitäisi pystyä tekemään.

- 1.11 Jossa luonnosta täydennetään liikenne-ennusteilla ja yleispiirteisellä melutarkastelulla la niiden vaikutukseen Lahelanniityssä.

Vastine: Yleissuunnitelma perustuu tieverkkoselvitykseen ja sen liikenne-ennusteisiin. Alueelta on tehty meluselvitykset.

- 1.12 Me Lahelan asukkaat haluamme parempia yhteyksiä, mutta kukaan (ei nykyiset asukkaat sen enempää kuin tulevatkaan) halua sitä omalle pihalleen tai joutua "maksumiehiksi" yhteisen hyvän hengessä. Alueella on tilaa vastata kaikkien tarpeeseen linjaamalla orsi yleissuunnitelman A-linjausta pohjoisemmaksi. Tämän vaihtoehdon henkiinherättäminen on syytä ottaa esille uudestaan.

Kunnanhallituksen tulisi harkita asiaa niin, että ottaako se käsiteltäväksi Khall:n aiemman päätöksen vastaista Lahelan yleissuunnitelmaa, erityisesti Lahelan orren linjauksen selvittely tulisi huomioida Khall:n päätösten pohjalta.

Odotamme kunnalta rakentavaa otetta ja tiedotustilaisuuden järjestämisestä asukasillan muodossa pikapuolin ennen kuin asia kärjistyy turhanpäiväisesti. Toivottavasti virka- ja luottamushenkilöistä löytyy ryhtiä riittävästi asian pikaiseksi esille ottamiseksi ja lunastamaan ne positiivisessa hengessä käytyt keskustelut ja lupaukset, joita asiasta on jo käyty.

Vastine: Kunnanhallitus on palauttanut 22.9.2008 suunnitelman uudelleen valmisteltavaksi. Käsillä olevassa yleissuunnitelmassa on pyritty vastaamaan kunnanhallituksen ottamiin kantoihin.

Mielipide Lahelan orren sijainnista, Lehtola Leena, sähköposti 22.9.2008

- 2.1 Kuulin järkytyksekseni viikonloppuna, että Lahelan yleiskaavaehdotus on menossa tänään kunnanhallituksen hyväksyttäväksi sellaisessa muodossa, että ns. Lahelan orsi sijoittuisi ihan Lahelanniityn pohjoisreunaan. Asun Ylimmäisenkuja 20:ssä, siis sellaisessa kohdassa, että Lahelan orsi menisi tuon ehdotuksen mukaan ihan kotini vierestä. Vastustan jyrkästi Lahelan orren linjausta ehdotettuun paikkaan. Mielestäni se on sijoitettava ehdottomasti sellaiseen paikkaan, jossa se ei pilaa Lahelanniityn nykyisten asukkaiden asumismukavuutta. On kyllä ihan törkeää, että kohtaan, joka on voimassaolevan kaavan mukaan puistoaluetta, suunnitellaankin tehtäväksi tie. Mielestäni tiet pitäisi suunnitella ensin, ja sitten vasta asutus niiden lähelle. Tällöin asukkaat voisivat valita, kuinka lähellä tietä haluavat asua. Tunnen itseni petetyksi, kun olen ostanut (vuonna 2001) talon paikasta, jota olen pitänyt rauhallisena, ja sitten yhtäkkiä koko rauha saattaakin olla mennyttä uuden tien takia.

Olen huolissani tien aiheuttamasta melusta ja sen mukanaan tuomista saasteista. Jos tie menee niin lähellä kuin suunnitellaan, saamme me Lahelanniityn pohjoisreunan asukkaat sanoa hyvästit kotipuutarhan puhtaille antimille, esim. marjoille ja omenille, joita kasvaa joka pihassa ja nimenomaan siinä osassa pihaa, joka on lähinnä suunniteltua tietä. Kukapa niitä lyijyllä ym. saasteilla höystettyjä puutarhan antimia haluaisi syödä. Kaikkien talojen oleskelupihat on myös rakennettu siten, että terasseilta aukeavat suorat näkymät Lahelan orren suuntaan. Onpa siinä sitten kiva istuskella lämpimänä kesäiltana terassilla ja katsella ohiajavia autoja! Tähän saakka peltoaukealla on voinut nähdä pupuja loikkimassa, fasaaneja poikasineen ja joskus myös ketun tai valkohäntäpeuran. On valtava vahinko menettää tällainen luonnonläheinen ympäristö pelkästään Tuusulan kunnan huonosti suunnitellun ja toteutetun kaavoituspolitiikan takia.

Entä sitten talojen rakenteet. Tiehän on suunniteltu kaivettavaksi muutama metri maan sisään. Miten silloin käy saven päälle rakennettujen talojen, kun savimassat alkavat liukua kohti tietä. Korvaako Tuusulan kunta rakennuksille aiheutuneet vahingot, kun perustukset, joita ei ole rakennettu paalujen varaan, alkavat liikkua? Vakuutusyhtiö ei näitä vahinkoja korvaa, joten maksaja on silloin vahingon aiheuttaja eli Tuusulan kunta.

Jos Lahelan orsi rakennetaan nyt suunniteltuun kohtaan, haluan, että jokaiselle kiinteistölle saadaan oma tonttiliittymä Lahelan orrelle. Eihän se muuten lyhennä matkaamme Hyrylään, jos ensin pitää kiertää Sointulantien ja Lahelantien kautta ja ajaa kilometri, että on päässyt

20 metrin päähän kodistaan.

Tämä tieasia pitää saada päätökseen mahdollisimman pian. Asian jatkuva vatvominen aiheuttaa stressiä nykyisille asukkaille. Kenenkään mielenterveys ei kestä tällaista loputonta tieasian vatvomista ja pelkoa siitä, että tie tulee lähelle. Jopa lapset kärsivät siitä pelosta, että niin lähelle kotia tulee iso tie.

Haluan, että Lahelan orsi linjataan menemään pohjoisempaa reittiä, joko yleissuunnitelmaehdotuksessa ollut B-vaihtoehtoa pitkin tai ainakin Antti Kaartamon omistaman kiinteistön pohjoispuolelta. Esitän, että Tuusulan kunnanhallitus tämän illan kokouksessaan palauttaisi asian käsittelyn takaisin kaavoituslautakunnalle.

Vastine: Ks. lausunto 1, mielipide 13 kaavaehdotuksesta, sekä mielipide yleissuunnitelmasta yltä (henkilö on yksi adressin 21.9.2008 allekirjoittaneista). Kunnanhallitus on palauttanut 22.9.2008 suunnitelman uudelleen valmisteltavaksi. Käsillä olevassa yleissuunnitelmassa on pyritty vastaamaan kunnanhallituksen ottamiin kantoihin. Orren linja on siirretty Kaarnamon pohjoispuolelle. Ks. yleisvastineet.

Leena Halinen, Väliniitynkaari 20, RN:o 5:69 (puhelin yhteydet 27.11. ja 1.12.2008)

3. Toive omakotitontin Väliniitynkaari 20 alarinteessä olevan puiston ja näkymän säilymisestä

Vastine: Toive koskee rakentamisaluetta 3a. Ks. yleisvastine 1; Yleissuunnitelmassa osoitetut rakentamisalueet sisältävät laskennallisesti noin puolet katu- ja viheralueita, eli rakentamisaluetta ei osoiteta kaikelta alaltaan tonttimaaksi. Rakentamisalueiden sisäinen rakenne tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, asemakaavoituksessa.