

## **SAKSANVÄYLÄ, ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS NRO 3670**

### **YHTEENVEDOT KAAVAEHDOTUKSESTA ESITETYSTÄ PALAUTTEISTA JA NIIHIN LAADITUT VASTINEET**

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo 12.12.2024 - 20.1.2025.

Kaavaehdotuksesta saatiin viranomaisilta, hallintokunnilta ja asiantuntijoilta viisi (5) lausuntoa. Muistutuksia saatiin muilta osallisilta kuusitoista (16) kappaletta.

#### **Yhteenveto viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausunnoista**

Kaavaehdotuksesta saatiin lausunnot seuraavilta asiantuntijaviranomaisilta:

- Telia Company Oy
- Caruna Oy
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
- Uudenmaan liitto
- Uudenmaan ELY-keskus

Viranomaisten kannanotot liittyivät luonnon monimuotoisuuden kannalta erittäin tärkeän alueen kaavamääräyksiin, suojeltuun pronssisukkulakoihin, asemakaava-alueen rajaukseen ja Järvenpääntien muuttumiseen kaduksi, Tuusulan itäväylän ja Kulloon-tien koko liittymäalueen sisällyttämiseen asemakaavaan, yleissuunnitelman liikenteellisiin ratkaisuihin ja asemakaavan maisemallisiin sekä rakennushistoriallisiin vaikutuksiin.

#### **Vastineet viranomaisten, hallintokuntien ja asiantuntijoiden lausuntoihin**

##### **Lausunnot:**

##### **12.12.2024 Telia Company**

Teliällä tilanne sama kuin luonnosvaiheessa.

Ainoa muutos on: Kaapelikartat ja -näytöt voitte pyytää <https://johtotietopankki.fi/> kautta

##### **Vastine:**

Merkitään tiedoksi

##### **16.1.2025 Caruna**

Carunalla ei ole tarvetta tarkentaa kaavan aiemmassa vaiheessa 30.8.2024 antamaamme lausuntoa.

Toivomme saada tiedoksi, kun kaava on vahvistettu.

**Vastine:**

Merkitään tiedoksi

**20.1.2025 Uudenmaan liitto**

Tuusulan kunta on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa Saksanväylän asemakaavaehdotuksesta.

Kaava-alue sijaitsee Tuusulan kirkonkylän, Mattilan ja Mäyräkorven alueella. Alue rajoittuu pohjoisessa Järvenpääntien (mt 146) ja Tuusulantien risteykseen ja etelässä Kulloontiehen (mt 148). Suunnittelualan laajuus on noin 17,9 ha. Kaavatyön tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä runkoviemärin ja muun tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

**Kaavatilanne**

Suunnittelualaue sijoittuu Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluvan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaava-alue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Suunnittelualaue rajautuu pohjoisessa seudullisesti merkittäväksi osoitettuun Järvenpääntiehen ja etelässä seudullisesti merkittävän Kulloontien ja maakunnallisesti merkittävän Keravantien ja Tuusulan itäväylän risteykseen.

Aluetta koskee Hyrylän laajentumissuunnat –osayleiskaava, joka on oikeusvaikutteinen muilta kuin liikenneverkkoa koskevilta osin. Osayleiskaavassa Hyrylän itäinen ohitusväylä on merkitty kaavaan stmerkinnällä "seututie". Väylän rinnalla kulkee kevyen liikenteen reitin merkintä. Väylän keskelle sekä Kulloontien ja Järvenpääntien liittymiin on merkitty suunniteltu liittymä. Suunnittelualaueelle sijoittuu lähivirkistysaluemerkintä (VL-1) ja maa- ja metsätalousaluevaltaisen, maiseman rajautumisen kannalta merkittävän alueen (M-3) merkintä.

Tuusulan yleiskaava 2040 on hyväksytty kunnanvaltuustossa, mutta kaava ei ole vielä lainvoimainen. Lainvoimaiseksi tullessaan Tuusulan yleiskaava 2040 korvaa Hyrylän laajentumissuunnat osayleiskaavan suunnittelualaueella. Yleiskaava 2040:ssa Hyrylän

itäinen ohikulkuväylä on merkitty katkoviivalla paikallisen liikenteen yhteystarpeeksi. Suopurontien jatke on merkitty yhdystieksi/kokoojakaduksi.

Saksanväylän paikallisen liikenteen yhteystarvetta suunnittelualueella ympäröivät pohjoisesta etelään ensimmäisen vaiheen omakotivaltainen asuinalue (AO-1), maisemapelto (MA), ensimmäisen vaiheen tiivis pientalovaltainen asuinalue (AP1), virkistysalue (V) toisen vaiheen pientalovaltainen asuinalue (AP-2) sekä työpaikka-alue (TP).

Lähes koko suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta.

### **Lausunto**

Uudenmaan liitto toteaa, että Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueella Saksanväylä rajautuu pohjoisessa seudullisesti merkittäväksi osoitettuun Järvenpääntiehen ja etelässä seudullisesti merkittävän Kulloontien ja maakunnallisesti merkittävän Keravantien ja Tuusulan itäväylän risteykseen.

Kaavan luonnosvaiheen lausunnossa Uudenmaan liitto on todennut, että ehdotusvaiheessa on huomioitava Tuusulan Itäväylän – Keravantien liittymää suunniteltaessa, että se kuuluu maakunnallisesti merkittävään tieyhteyteen ja on erityisesti tavaraliikenteen kannalta merkittävä.

Uudenmaan liitto on lisäksi huomauttanut lausunnossaan, että luonnosvaiheessa tehdyssä kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymän jatkosuunnittelusta pois karsittu vaihtoehto A ympyrä on vaihtoehtojen vertailussa menestynyt jatkoon valittuihin vaihtoehtoihin nähden hyvin erityisesti joukkoliikenteen kannalta. Uudenmaan liiton mukaan aineistoon on syytä tarkentaa, miten tilaaja on päättänyt jatkoon valittuihin liittymävaihtoehtoihin. Järvenpääntie on joukkoliikenteen kannalta merkittävä ja maakuntakaavan mukaisesti seudullisesti merkittävä tie.

Uudenmaan liitto lisäksi totesi lausunnossaan, että Saksanväylän liittyminen Tuusulan itäväylän – Keravantien liittymään sekä Järvenpääntiehen tulee suunnitella yhteistyössä Uudenmaan ELYkeskuksen kanssa.

Uudenmaan liitto toteaa kaavan ehdotusvaiheen aineistosta, että Uudenmaan liiton kaavan luonnosvaiheen lausunnon näkökohdat on otettu ehdotusvaiheessa huomioon. Uudenmaan liitolla ei ole huomauttamista ehdotusvaiheen kaavaratkaisusta. Uudenmaan liitto haluaa kuitenkin muistuttaa, että Järvenpääntie pysyy maakuntakaavan mukaisesti seudullisesti merkittävänä tienä, vaikka Saksanväylän asemakaavaehdotuksessa Saksanväylän, Järvenpääntien, Tuusulantien ja Kirkkotien kiertoliittymälle varattu liikennealue on merkitty kaavaehdotuksessa kunnan hallinnoimaksi katualueeksi. Järvenpääntie on joukkoliikenteen

kannalta merkittävä ja maakuntakaavan mukaisesti seudullisesti merkittävä tie. Määräysten mukaan tämän yhteyden välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa väylän hallinnollisesta luokasta riippumatta myöskään tulevaisuudessa.

**Vastine:**

Merkitään tiedoksi

**20.1.2025 Keski-Uudenmaan Ympäristökeskus**

Kaava-alue sijaitsee Tuusulan kirkonkylän, Mattilan ja Mäyräkorven alueella. Kaavatyön tavoitteena on tutkia Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä kunnallistekniikan linjaus. Kaavan ratkaisut pohjautuvat kesällä 2024 valmistuvaan KoillisHyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaan, jota valmistellaan kaavatyön rinnalla.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus esittää lausuntonaan seuraavaa

Luo-6 -määräyksessä on hyvin tarkennettu alueen luonnon monimuotoisuutta ja osatekijöitä, joista alueen merkittävimmät luontoarvot koostuvat. Määräys ei nykymuodossaan kuitenkaan turvaa luontoarvoja riittävästi, ja siihen tulisi tarkentaa esim., ettei alueen luontoarvoja tai luontotyyppiä saa heikentää/vaarantaa. Alueen kookas ja arvokas (METSO-luokan) puusto tulee säilyttää sellaisenaan, ja lahopuuta tulee antaa muodostua alueelle vapaasti.

Aiemmissa lausunnoissamme on tuotu esiin tarve säilyttää erittäin uhanalaisen ja erityisesti suojeltavan pronssisukkulakoin esiintymisalue riittävän laajana. Kuitenkin ehdotusvaiheessa katualuevarausta on laajennettu luonnosvaiheeseen verrattuna siten, että se menee entistä enemmän pronssisukkulakoin elinympäristön kanssa päällekkäin. Lajin esiintymistä ei voida varmuudella turvata jättämällä ainoastaan purtojuurikasvustot tienpientareille. Luontoselvityksessä (Faunatica 2020) on suositeltu elinalueen rajausta pronssisukkulakoin lisäksi myös ketosukkulakoille ja purtojuurisurviaiskoille. Lajien huomioon ottamisesta ja säilymisen edellyttämistä vaatimuksista on neuvoteltava Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Lisäksi suunnittelussa tulee huomioida, että alueen asutukselle ei saa aiheutua terveyshaittaa aiheuttavaa melua tai tärinää. Keskiäänitaso asuntojen sisätiloissa ei saa ylittää sosiaali- ja terveysministeriön asetuksen 545/2015 (asumisterveysasetus) toimenpiderajoja.

**Vastine:**

Asemakaavaehdotuksen jälkeen asemakaavamääräystä on täydennetty ympäristökeskuksen lausunnon perusteella luo-6 määräyksen osalta niin, että asemakaavamääräykseen on lisätty lause *”Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeän alueen luontoarvoja ja luontotyyppejä ei saa vaarantaa tai heikentää. Alueen kookas ja arvokas puusto tulee säilyttää ja lahoppuuta tulee antaa muodostua alueelle vapaasti.”*

Asemakaavaa on muutettu ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen aiemmin laaditusta aluevaraussuunnitelmasta poiketen, niin, että asemakaavaratkaisussa Palokulman itäistä jatketta on siirretty kohti etelää, niin, että ELY-keskuksen toimittaman rajauksen mukaisesti pronssisukkulakoiesiintymän ydinalue, jota hoidetaan HELMI-rahoituksella, säästyy. Asemakaavassa määrätty katualue ylittää vähäisesti ydinalueen suojavyöhykkeen rajauksen niin, että osa suojavyöhykettä on kaavaratkaisun toteutuessa katualueen piennaraluetta.

Alueen asemakaavoitus jatkuu lähitulevaisuudessa paloittain Tuusulan kunnan kaavoitussuunnitelman mukaisesti, jolloin suojellun pronssisukkulakoin elinympäristö otetaan osaksi laajempaa suojelualuetta tai viheraluetta. Kunnan sisäisesti on tunnustettu ja viestitty sen tärkeys, että suojellun lajin elinympäristö tiedostetaan katualuetta tulevaisuudessa rakentaessa ja esimerkiksi rajataan fyysisillä merkinnöillä. Tämä on kirjattu asemakaavaselostukseen.

Muutosalue sijaitsee Tuusulan kunnan omistamalla maa-alueella eikä siitä aiheudu vaikutuksia ympäristön maankäyttöön.

Muilta osin merkitään tiedoksi.

## 20.1.2025 Uudenmaan ELY-keskus

Tuusulan kunta on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskukselta lausuntoa Saksanväylän asemakaavaehdotuksesta.

Eteläosan katualueen rajausta on laajentunut huomattavasti luonnosvaiheesta. Saksanväylän itäpuolinen osuus Palokulmankujasta kulkee alueelta havaitun pronssisukkulakoin esiintymän päältä. Toteutuessaan rajausta hävittäisi merkittävän osan lajin esiintymästä. Pronssisukkulakoi on erittäin uhanalaiseksi määritelty laji, joka on lisäksi säädetty luonnonsuojeluasetuksessa erityisesti suojeltavaksi lajiksi. Erityisesti suojeltavaksi säädettyjen lajien riski hävitä luonnosta on joko hyvin korkea tai niillä on vain hyvin vähän esiintymispaikkoja ja niiden säilyminen on uhattuna. Pronssisukkulakoista on tehty vain muutamia havaintoja Uudeltamaalta. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että lajin harvinaisuuden takia sen esiintyminen alueella tulee turvata säilyttämällä nykyinen esiintymä kokonaisuudessaan. ELY-keskus voi tarvittaessa tehdä alueelle

luonnonsuojelulain 77 §:n mukaisesti erityisesti suojeltavan lajin rajauspäätöksen pronssisukkulakoin esiintymän turvaamiseksi.

Edellä kuvatun perusteella ELY-keskus katsoo, että asemakaavaehdotus ei näiltä osin täytä asemakaavan sisältövaatimuksia. Kaavaratkaisu ei riittävästi turvaa alueen erityisiä luontoarvoja. Erityisesti suojeltavan lajin esiintymän turvaamista ei voi jättää jatkosuunnittelussa tehtäväksi, vaan sen tulee näkyä jo kaavaratkaisussa.

ELY-keskus huomauttaa, että tielinjan maisemointiin ei ole edelleenkään kiinnitetty huomiota kaavamääräyksissä. Linjauksen alle jäävällä asuinrakennuksella ei ole todettu olevan rakennushistoriallisia arvoja. Rakennusta ei ole kuvattu kaavaselostuksessa.

Kaavaehdotus on valmisteltu pääasiassa kaavaluonnosvaihtoehto VE2 pohjalta, jossa Saksanväylä on ohjattu liittymään Kirkkotien, Tuusulantien ja Järvenpääntien (maantie 145) liittymään viisihaaraisella kiertoliittymällä. ELY-keskus huomauttaa, että viisihaaraisessa kiertoliittymässä liikkujan on vaikea hahmottaa mihin hänen tulisi mennä ja opastaminen on varsin haasteellista. Tästä syystä maantieverkolla vältetään kiertoliittymiä, joissa on enemmän kuin neljä haaraa.

ELY-keskus pitää hyvänä, että Saksanväylän, Kirkkotien, Tuusulantien ja Järvenpääntien (mt 145) liittymäalue on kaavoitettu kaduksi. Kaduksi tulee kuitenkin kaavoittaa alue, joka muodostaa tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden ja pelkkä liittymäalue ei muodosta tarkoituksenmukaista kokonaisuutta. Järvenpääntie (mt 145) tulee kaavoittaa kaduksi Tuusulantieltä kantatielle 45 asti. Järvenpääntien kaltaisten keskustojen halkovien pitkien maanteiden kaavallinen muutos on mahdollista toteuttaa ns. putkikaavalla, jolloin yhtenäinen pidempi maantieosuus voidaan muuttaa kaavallisesti kaduksi melko jouhevasti, kun kaava-alue rajataan koskemaan vain nykyistä tiealuetta. On myös huomioitava, että kaavallinen muutos maantien hallinnolliseksi muuttamiseksi on vasta prosessin ensimmäinen vaihe.

Nykyinen kaavarajaus ei vahvista Saksanväylän liittymää Kulloontielle (maantie 148). ELY-keskus katsoo, että kaava-aluetta tulee laajentaa kattamaan Saksanväylän ja Kulloontien risteysalue. Kaava-alueen laajentaminen turvaa asemakaavan sisältövaatimusten täyttymisen liittymän osalta. ELY-keskus tulee ottaa mukaan suunnitteluun.

Lisäksi ELY-keskus toteaa, että Palokulmankujan yhteyden toteutuessa tulee Myrtilojankujan liittymä Kulloontielle (mt 148) sulkea.

#### **Vastine:**

Asemakaavaa on muutettu ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen aiemmin laaditusta aluevaraussuunnitelmasta poiketen, niin, että

asemakaavaratkaisussa Palokulman itäistä jatketta on siirretty kohti etelää, niin, että ELY-keskuksen toimittaman rajauksen mukaisesti pronssisukkulakoiesiintymän ydinalue, jota hoidetaan HELMI-rahoituksella, säästyy. Asemakaavassa määrätty katualue ylittää vähäisesti ydinalueen suojavyöhykkeen rajauksen niin, että osa suojavyöhykettä on kaavaratkaisun toteutuessa katualueen piennaraluetta.

Alueen asemakaavoitus jatkuu lähitulevaisuudessa paloittain Tuusulan kunnan kaavoitussuunnitelman mukaisesti, jolloin suojellun pronssisukkulakoin elinympäristö otetaan osaksi laajempaa suojelualuetta tai viheraluetta. Kunnan sisäisesti on tunnistettu ja viestitty sen tärkeys, että suojellun lajin elinympäristö tiedostetaan katualuetta tulevaisuudessa rakentaessa ja esimerkiksi rajataan fyysisillä merkinnöillä. Tämä on kirjattu asemakaavaselostukseen.

Muutosalue sijaitsee Tuusulan kunnan omistamalla maa-alueella eikä siitä aiheudu vaikutuksia ympäristön maankäyttöön.

Lausunnossa mainitun osoitteessa Mahlamäentie 47 sijaitsevan asuinkiinteistön rakennuskannan kuvausta on täydennetty asemakaavaselostukseen.

Järvenpääntien luonteen muuttuminen seudullisesta tiestä katumaisemmaksi on kunnan pitkän aikavälin tavoitteiden mukaista ja kunta varautuu tien asemakaavoitukseen. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista laajentaa asemakaava-alueen rajausta huomattavasti tämän kaavatyön yhteydessä, vaan Järvenpään maantiealueiden kaavoittaminen kaduksi on tarkoituksenmukaista tulevaisuudessa omana asemakaavatyönään.

Asemakaavan valmisteluaineistona toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä tutkittiin useita erilaisia liittymävaihtoja Saksanväylän, Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymän toteuttamiseksi. Toimivuustarkasteluiden perusteella kaikki vaihtoehdot saatiin ennustemäärillä toimiviksi. Viisihaaraisen kiertoliittymävaihdon geometria nähtiin autoliikenteelle hyvänä ja pyöräliikenteen ja jalankulun väylillä pysyttiin vähintään esteettömyyden perustason mukaisissa pituuskaltevuuksissa.

Kaavaratkaisun mahdollistaman viisihaaraisen kiertoliittymän ei nähdä valmisteluaineiston selvitysten mukaan tuottavan lisääntyvää liikenneonnettomuuksien riskiä tai aiheuttavan esimerkiksi koulumatkojen turvallisuuden heikkenemistä Tuusulanjärven kampuksen ympäristössä. Viisihaarainen kiertoliittymä on myös nähty joukkoliikenteen kannalta parempana vaihtoehtona kuin toinen nähtävillä ollut asemakaavaluonnosvaihtoehto.

Nyt on laadittu asemakaava Saksanväylän katualueen paikalle asettamista varten, kuten kautta kaavatyön on esimerkiksi

osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan kirjattu. Kunnalla ei ole mahdollisuutta laajentaa kaava-aluetta asemakaavan ehdotusvaiheen jälkeen niin, että aluevaraus suunnitelmassa esitetty huomattava eritasoliittymää varten varattu tiealue- ja katualue sisältyisi tähän asemakaavaan. Auevaraus suunnitelma on voimassa tulevaa eritasoliittymää varten. Alueen asemakaavoitus jatkuu ja eritasoliittymälle ja siihen liittyville katualueille varattu alue asemakaavoitetaan tarkoituksenmukaisissa osissa tulevien alueen asemakaavatoiden yhteydessä Tuusulan kaavoitussuunnitelman mukaisesti. Saksanväylän ympäristön asemakaavoitus ns. "koillis-Hyrylän" alueella jatkuu lähivuosina.

Muilta osin merkitään tiedoksi



## **Yhteenveto muistutuksista**

Muistutukset kohdistuivat etenkin Suopurontien jatkamisen aiheuttamiin haittoihin olemassa olevalle asutukselle sekä viheralueelle, Saksanväylän rakentamisen liikenteellisiin perusteisiin, viheralueihin ja luonnon monimuotoisuuteen sekä Saksanväylän maisemallisiin ja kulttuurihistoriallisiin vaikutuksiin suhteessa Saksan tilakeskukseen ja Tuusulan Rantatien rakennuskulttuurihistorialliseen kokonaisuuteen.

### **28.12.2024 Muistutus 1.**

Mielipiteessäni vastusta edelleen Suopurontien jatketta ja kaikkia toimia, jotka lisäisi liikennöintiä Suopurontielle vedoten jo aikaisemmin useampaan kertaan esitettyihin seikkoihin liittyen turvallisuuteen, viihtyisyyteen, meluun yms. Olisi täysin kohtuutonta ja väärin kuntalaisia kohtaan tehdä ratkaisuja, jotka pilaisivat Mattilan alueella ja erityisesti Suopurontien läheisyydessä asuvien rauhan. Erityisesti vastustan Suopurontien tiealueen leventämistä, sillä asuinkiinteistöt ovat jo nyt hyvin lähellä nykyistä tiealuetta. Suurempi tie tarkoittaa myös suurempia liikennemääriä. Nyt kaavoituksen antamissa vastauksissa (liite 5.1) todetaan, ettei Suopurontietä ole tarpeen leventää ja tästä on pidettävä kiinni.

Liitteessä 5.1. vastaatte: "Suopurontie on suorin ja lyhin yhteys Tuusulantieltä Mattilan alueen läpi tulevalle Saksanväylälle ja sen kaavallisessa mitoittamisessa on varauduttu läpiajoliikenteen lisääntymiseen. ... On totta, että Suopurontien jatkaminen halkaisee viheralueen ja on kalliimpi toteuttaa, mutta se on ainoa järkevä sijainti läpiajoliikenteelle, koska liikenne joudutaan johtamaan vanhan rakenteen lävitse vain noin 300 metrin matkalla. " Samalla kuitenkin tavoitteisiin on asetettu, että mahdollisen Suopurontien läpiajoliikenne tulisi pyrkiä minimoimaan. Kaavoituksesta ei tunnu saavan selville, että halutaanko läpiajoliikennettä vai ei. Vaikuttaa siltä, että läpiajoliikennettä oltaisiin kyllä sallimassa ja toteuttamassa, mutta sitä halutaan hyssyttellä ja vähätellä. Kyseenalaistan kovasti sen, että kaavallisessa mitoittamisessa olisi varauduttu läpiajoliikenteen lisääntymiseen Suopurontielle.

Läpiajoliikenteen ohjaaminen asuinalueen läpi on täysin järjen ja kohtuuden vastaista huomioiden, ettei tätä ole otettu vuosikymmenien aikana kaavoituksessa ja uusien asuinkiinteistöjen lupakäsittelyissä tällä tasolla huomioon. Tien välittömään läheisyyteen ei olisi pitänyt taloja koskaan rakentaa, jos tällainen läpiajoralli on tarkoitus sallia. Nykyisellään tiealueita ei voida toteuttaa siten, että ne olisivat turvallisia kaikille käyttäjille ajoneuvojen määrän lisääntyessä. Nykyiselläänkin tiealueen turvallisuus on kyseenalainen. Kannatan Suopurontien jatkeeksi

kevyen liikenteen kulkuväylää, jossa moottoriajoneuvoilla ajo on kiellettyä. Aikaisemmissa mielipiteissä on esitetty hyviä vaihtoehtoja Suopurontien jatkeen tilalle ja lukuisia hyvin esitettyjä perusteluja Suopurontien jatketta vastaan. Huomioikaa kuinka ristiriitainen Suopurontien avaaminen liikenteelle olisi tavoitteisiin nähden ja kuinka paljon vastustusta kuntalaisilta tämä hanke saa. Kuntalaisia varten aluetta kehitetään.

#### **Vastine:**

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katua mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

#### **12.1.2025 Muistutus 2.**

Olen edelleen sitä vastaan, että Suopurontien jatke toteutetaan siten, että läpiajoliikenne sallittaisiin Suopurontielle ja liikennemäärät lisääntyisivät kyseisen asuinalueen läpi. Hankkeen edetessä kukaan ei ole missään vaiheessa esittänyt yhtään tehokasta keinoa siihen, että läpiajoliikennettä pystyttäisiin aidosti rajoittamaan millään tapaa, jos jatke toteutetaan ja läpiajoliikenne sallitaan. Esimerkiksi liikennevalot eivät todellakaan ole sellainen keino. On täysin kohtuutonta ja väärin Suopurontien varrella asuvia kohtaan, että nykyisin rauhallisen omakotitaloalueen läpi tehtäisiin läpiajotie, joka lisää liikennemääriä. Nykyisellään

tieosuudella on 30 km/h nopeusrajoitus, jota ei tälläkään hetkellä noudateta. Lisäämällä läpiajoliikennettä tilanne tuskin tästä ainakaan paranisi, ja alueen liikenneturvallisuus heikkenisi merkittävästi puhumattakaan alueen asuinmukavuudesta tai rauhasta. On kohtuutonta, että Tuusulan kunta on sallinut rakentaa asuinrakennuksia näin lähelle Suopurontietä ihan viime vuosiin asti, ja nyt oltaisiin sitten lisäämässä liikennemääriä kyseisellä tieosuudella. Vastustan voimakkaasti etenkin sitä, että Suopurontietä millään tapaa levennettäisiin, koska se aiheuttaa kohtuutonta haittaa nykyisille kiinteistönomistajille ja heidän kotirauhalleen. Talot sijaitsevat suurelta osin hyvin lähellä tiealuetta, ja liikenteen äänet kuuluvat jo nykyisellään asuntoihin sisälle. Suopurontien jatkeen toteutuminen ja läpiajoliikenteen salliminen tiputtaa myös Suopurontien varteen rakennettujen kiinteistöjen jälleenmyyntiarvoa merkittävästi, mikä on taloudellisesti kohtuuton haitta tieosuuden varrella asuville. On ehdottomasti huolehdittava, ettei Suopurontietä levennetä eikä läpiajoliikennettä sallita. Alueen viihtyisyys ja asuinmukavuus on pystyttävä takaamaan niille, jotka jo alueella asuvat. Ruuhkaaikojen läpiajoliikenne on kyettävä ohjaamaan jotakin suurempaa väylää pitkin eikä sitä ole kohtuullista toteuttaa yhden asuinalueen kustannuksella. Ainoa järkevä tapa toteuttaa Suopurontien jatke, on tehdä siitä kevyen liikenteen kulkuväylä, jossa läpiajoa ei ole sallittu moottoriajoneuvoille lainkaan.

#### **Vastine:**

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä.

Tavoitteena on leventää nykyistä katurakennusta mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

### 15.1.2025 Muistutus 3.

Hei, Saksanväylän asemakaavaan liittyen vastustan niin sanottua Suopurontien liittymää. Suopurontien liittymä tuhoaisi suuren osan asukkaille tärkeää virkistyskäytössä olevaa metsää, vaarantaisi monen Tuusulanjärven koululaisten koulutien, aiheuttaisi Suopurontien asukkaille kohtuutonta haittaa JA Tuusulan kunnan arvion mukaan kustantaisi älyttömät 5,34 milj €.

Mattilan Asukasyhdistys on useaan otteeseen ehdottanut kunnalle liittymän sijasta kevyenliikenteenväylää Suopurontien jatkeeksi. Tällainen kevyenliikenteen väylä Mattilasta Rykmentinpuistoon olisi ajankohtainen jo niinkin pian kuin elokuussa 2025, kun suuri määrä mattilalaisia nuoria siirtyy kulkemaan yläasteelle uuteen Rykmentinpuiston kouluun. Tämä edistäisi merkittävästi nuorten terveyttä kannustamalla kulkemaan koulumatkat pyörällä turvallisesti. Kevyenliikenteenväylä toisi valtavasti iloa kaikenikäisille virkistysalueena ja edistäisi terveyttä ja hyvinvointia.

Tästä pääset tutustumaan ideaan Mattilan Baanasta:

<https://prezi.com/view/Utw3xBEIHrNtnahVMnHw/>

#### Vastine:

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaihteistusta ei ole vielä päätetty.

### 15.1.2025 Muistutus 4.

Hei, Saksanväylän asemakaavaan liittyen vastustan niin sanottua Suopurontien liittymää. Suopurontien liittymä tuhoaisi suuren osan asukkaille tärkeää virkistyskäytössä olevaa metsää, vaarantaisi monen Tuusulanjärven koululaisten koulutien, aiheuttaisi Suopurontien asukkaille kohtuutonta haittaa JA Tuusulan kunnan arvion mukaan kustantaisi älyttömät 5,34 milj €.

Mattilan Asukasyhdistys on useaan otteeseen ehdottanut kunnalle liittymän sijasta kevyenliikenteenväylää Suopurontien jatkeeksi. Tällainen kevyenliikenteen väylä Mattilasta Rykmentinpuistoon olisi ajankohtainen jo niinkin pian kuin elokuussa 2025, kun suuri määrä mattilalaisia nuoria siirtyy kulkemaan yläasteelle uuteen Rykmentinpuiston kouluun. Tämä edistäisi merkittävästi nuorten terveyttä kannustamalla kulkemaan koulumatkat pyörällä turvallisesti. Kevyenliikenteenväylä toisi valtavasti iloa kaikenikäisille virkistysalueena ja edistäisi terveyttä ja hyvinvointia.

Tästä pääset tutustumaan ideaan Mattilan Baanasta:

<https://prezi.com/view/Utw3xBEIHrNtnahVMnHw/>

#### **Vastine:**

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

#### **16.12.2025 Vammaisneuvosto (Muistutus 5.)**

Vammaisneuvosto päätti tehdä kirjallisen muistutuksen Saksanväylä nro 3670 asemakaavasta seuraavasti:

Kaavatyön tavoitteena on Hyrylän itäisen ohikulkuväylän eli Saksanväylän katualueen sekä runkoviemärin ja muun tarvittavan kunnallistekniikan linjaus. Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa. Suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

VE2 kaavaluonnosvaihtoehdossa on väylälle esitetty kiertoliittymää Tuusulantien, Saksanväylän ja Järvenpääntien risteysalueelle. Vammaisneuvosto painottaa, että katualueen ja etenkin kiertoliittymien linjauksessa on huomioitava jalankulun esteettömyys ja helppokulkuisuus, sekä pyöräliikenteen ja jalankuliikenteen turvallisuus toisiinsa nähden. Kiertoliittymissä tulee mahdollisuuksien mukaan käyttää alikulkuja. Jalankulun tulee olla sujuvaa ja esteetöntä Hyrylään, koulukeskukselle ja Keravan suuntaan. Bussipysäkit tulee sijoittaa niin, että jalankulkijan ja pyörätuolilla liikkuvan pääsy bussipysäkille ja

bussiin on mahdollisimman sujuvaa. Alueelle on jätettävä liikuntaesteisten ja ikäihmisten hyvinvointia tukevia lähivirkistysalueita. Väylien linjauksessa tulee jo tässä vaiheessa huomioida lumenpoisto ja poistetun lumen vaatima tila.

Vammaisneuvosto päätti tarkastaa ja hyväksyä pöytäkirjan tämän asiakohdan osalta heti kokouksessa.

### **Vastine:**

Esteettömyyteen vaikuttavat katusuunnittelun yksityiskohdat tullaan huomioimaan tarkemmalla tasolla tulevaisuudessa laadittavissa katusuunnitelmissa. Asemakaava perustuu laadittuun yleissuunnitelmaan, jossa esteettömyys ja kevyt liikenne huomioitiin esimerkiksi alikulkureittejä suunnitellessa. Asemakaavakartalle on ehdotuksen nähtävillä olon jälkeen vahvistettu yleissuunnitelmavaiheessa esitettyjen alikulkureittien ohjeelliset sijainnit.

## **16.1.2025 Muistutus 6.**

### **VAATIMUKSET**

XXX ja XXX kunnioittavasti pyytävät edelleen, että asemakaavoitus Saksanväylän osalta jätetään sikseen ja luovutaan ohikulkutiesuunnitelmasta.

Mikäli kuitenkin asemakaavoitusta Saksanväylän osalta jatketaan, Saksanväylä on linjattava asemakaavaluonnosvaihtoehdon VE1:n mukaisesti ja rajoitettava liikenne ainoastaan julkiseen liikenteeseen ja estettävä läpiajoliikenne. Tiellä tulee olla sallittua ainoastaan tonteille ajo.

Saksanväylän tavoitteet liikenteen vähentämisestä Hyrylän keskustassa ja läpiajoliikenteen minimoiminen Keravalta ja Järvenpäästä eivät toteudu rakentamalla uusi Saksanväylä. Uusi tie lisää liikennettä ja tuhoaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta Tuusulan Rantatien ympäristöä. Asemakaavaehdotus heikentää myös Saksan tilan kulttuurihistoriallista arvoa ja aiheuttaa maanomistajille kohtuutonta haittaa.

### **PERUSTELUT**

#### **1 Asemakaavaehdotus**

Saksanväylä, kaava nro 3670 kaavaehdotus, jonka selostus päivätty 20.11.2024, on nähtävillä 20.1.2025 asti. Kaava-alue sijaitsee Tuusulan kirkonkylän, Mattilan ja Mäyräkorven alueella. Alue rajoittuu pohjoisessa Järvenpääntien (mt 146) ja Tuusulantien risteykseen ja etelässä Kulloontiehen (mt 148). Suunnittelualueen laajuus on noin 17,9 ha.

Asemakaavaehdotuksessa keskeistä on uuden tien ja risteysalueen aluevaraukset. Asemakaavaehdotuksen mukaan

rakennetaan uusi Saksanväylä ja laaja viisihaarainen risteysalue nykyisten Tuusulantien, Järvenpääntien ja Kirkkotien risteykseen.

## 2 Keskeinen lainsäädäntö

Asemakaavan sisältövaatimuksia koskee maankäyttö- ja rakennuslain (5.2.1999/132, 1.1.2025 lukien Alueidenkäyttölaki) 54 § 2 ja 3 momentit, jotka kuuluvat seuraavasti:

”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.”

Asemakaavoituksessa on siten erityistä huomiota kiinnitettävä turvalliseen, ja viihtyisään ympäristöön sekä liikennejärjestelyihin. Asemakaavoituksessa tulee vaalia rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä. Asemakaava ei saa myöskään aiheuttaa kohtuutonta haittaa maanomistajalle.

## 3 Saksanväylän tavoitteet eivät toteudu

Kaavaselostuksen mukaan Hyrylän itäisen ohikulkutien eli Saksanväylän tarkoituksena on vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa ja toisaalta suunnitelman on pyrittävä minimoimaan uuden läpiajoliikenteen ohjautuminen Keravalta ja Järvenpäästä.

Kuitenkin asemakaavaselostuksessa todetaan esimerkiksi sivulla 11, että aluevaraussuunnitelmassa varaudutaan Tuusulanväylän pääsuunnan suuntautumiseen Tuusulan itäväylälle ja edelleen maantielle 148. Suunnitelman tavoitteina on muun muassa pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuuden parantaminen ja Kulloontien raskaanliikenteen houkuttavuuden vähentäminen. Suunnitelmassa Tuusulan itäväylä levennetään kaksikaistaisesta tiestä 2+2 kaistaiseksi kaksiajorataiseksi maantiekseksi.

Liikenteen ohjaamisella Saksanväylää myöten Tuusulan itäväylälle muodostetaan uusi pääväylä läpiajoliikenteelle ja erityisesti raskaalle liikenteelle. Koska Saksanväylän suunnittelussa nimenomaan varaudutaan liikenteen suuntautumisessa Tuusulan Itäväylälle, siirtyy läpiajoliikenne ja raskas liikenne Saksanväylälle ja Kirkkotien, Järvenpääntien ja Tuusulantien risteykseen.

Läpiajoliikenteen ja raskaan liikenteen lisääntyminen vaikuttaa Järvenpääntiehen ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen Tuusulan Rantatiehen. Uusi Hyrylän itäinen ohikulkutie, joka on nimetty Saksanväyläksi, lisää läpiajoliikennettä Keravalta ja Järvenpäästä.

Hyrylän keskustan liikenteen varsinainen ongelma on runsas raskaan liikenteen läpiajoliikenne. Raskas liikenne ruuhkautuu Hyrylän keskustan läpi ajettavissa kolmessa liikenneympyrässä. Raskaan liikenteen kulkutarve on itä-länsisuuntainen liikenne Kulloontietä Hämeentielle ja Tampereen suuntaan ja takaisin.

Rakentamalla uusi liikenneympyrä Tuusulan kirkonkylään ja uusi Saksanväylä, siirretään toisaalta liikennettä Hyrylästä kirkonkylään ja toisaalta samalla lisätään ohikulkuliikennettä ja raskasta liikennettä Keravalta ja Järvenpäästä Tuusulan rantatien kulttuurihistorialliseen maisemaan ja Järvenpääntielle ja sitä myöten myös Järvenpäähän. Huomiota on kiinnitettävä myös siihen, että Keravan länsiosasta asukkaat kulkevat Mattilan ja Hyrylän läpi Helsingin ja lentoaseman suuntaan. Liittymän rakentaminen Tuusulan kirkonkylään lisää tätäkin liikennettä.

Uusi Saksanväylä johtaa Rantatien viereisen Järvenpääntien liikenteen lisääntymiseen Helsingin ja lentoaseman suuntaan moninkertaiseksi, kun nyt Lahdentien kautta kulkeva liikenne siirtyisi Järvenpääntielle. Lisäliikenteen seurauksena Järvenpääntie olisi levennettävä 4-kaistaiseksi meluvalleineen ja eritasoristeyksineen, sekä liitosteineen, jotka ulottuvat kulttuurihistorialliselle alueelle ja Tuusulanjärven rantaan asti. Juuri tämän ongelman ja sen myötä tulevien suurten kustannusten takia valtio luopui ohikulkutiehankkeesta vuosia sitten. Hanke sai voimakasta vastustusta, mm. akateemikot ja Suomen kulttuurin monet johtohenkilöt ja poliitikot vastustivat hanketta ja ilmoittivat sen valtioneuvostolle. Järvenpääntien 4-kaistaistaminen on tyrmätty 1990-luvulla myös kansanäänestyksellä.

Saksanväylän linjauksen ongelmat ovat olleet tiedossa jo pitkään ja asiaa on käsitelty korkeimmassa hallinto-oikeudessakin. Korkein hallinto-oikeus päätöksessään 15.1.2013, taltio 176 ja Helsingin hallinto-oikeus päätöksessään 15.4.2011, nro 11/0366/5, ovat käsitelleet Hyrylän itäisen ohikulkutien (maantie 145 Mäyräkorpi-Kirkonkylä) linjausta hankkeen yleissuunnitelman yhteydessä. Liikennevirasto oli hyväksynyt yleissuunnitelman 12.2.2010. Hallinto-oikeus on silloin perusteluissaan viitannut yleissuunnitelman kohtaan 7 (Hankkeen kehityspolku) ja todennut, että ohikulkutiehanketta on suunnitelman mukaan jatkossa tarkasteltava laajempänä kokonaisuutena, Tuusulan itäväylän eteläpäästä aina Järvenpäähän asti. Laajemman kokonaisuuden huomioon ottaminen liittyy siihen, että Tuusulan itäväylän jatkeen vaarana on, että Tuusulan Rantatien ympäristössä liikenne lisääntyy ja alueelle ohjautuu täysin uutta ohikulkutieliikennettä.



(maantie 145 Mäyräkorpi-Kirkonkylä) linjausta hankkeen yleissuunnitelman yhteydessä. Liikennevirasto oli hyväksynyt yleissuunnitelman 12.2.2010. Hallinto-oikeus on silloin perusteluissaan viitannut yleissuunnitelman kohtaan 7 (Hankkeen kehityspolku) ja todennut, että ohikulkutiehanketta on suunnitelman mukaan jatkossa tarkasteltava laajempänä kokonaisuutena, Tuusulan itäväylän eteläpäästä aina Järvenpäähän asti. Laajemman kokonaisuuden huomioon ottaminen liittyy siihen, että Tuusulan itäväylän jatkeen vaarana on, että Tuusulan Rantatien ympäristössä liikenne lisääntyy ja alueelle ohjautuu täysin uutta ohikulkutieliikennettä.

Liikenteen siirtäminen Tuusulan Rantatien ympäristöön johtaa Järvenpääntien ruuhkautumiseen, jolloin sitä on levennettävä ja rakennettava eritasoristeyksiä ja liittymiä. Nämä uudet tiealueet sijoittuisivat Krapin ja Vanhan kunnan talon välille. Liikennehaitat siirtyvät Kirkonkylään mm. Kotorannan ja Mattilan alueelle. Asemakaavaehdotuksessa ei ole otettu huomioon tiehankkeen väistämättömiä seurausvaikutuksia.

Hyrylän itäinen ohikulkutie on ollut suunnitteilla aikaisemminkin ja kuitenkin poistettu mm. valtion tiesuunnitelmista. Tämä ilmenee mm. ELY-keskuksen ja Helsingin seudun MAL-suunnitelmista (maankäyttö, asuminen, liikenne), oheisen liitteen mukaisesti. Se, että hanke on poistettu tiesuunnitelmista, osoittaa, että hanke ei ole ollut tarkoituksenmukainen. Hyrylän itäisen ohikulkutien eli Saksanväylän rakentaminen ei ratkaise Hyrylän keskustan liikenneongelmia vaan päinvastoin lisää liikenneongelmia Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueella.

Jotta Hyrylän keskustan liikennettä saataisiin vähenemään, on ohikulkuliikenne suunnattava pääväylille, kuten VT 3 ja VT 4. Valtateiden välistä liikennettä varten on kehitettävä Kehä IV ja Kehä V tyyppisiä linjauksia, sen sijaan, että Tuusulan Rantatien ympäristöön ja Kirkonkylään ohjataan lisää läpiajoliikennettä. Liitteenä olevassa MAL 2023 Elinkeinojen kehityskuva 2040 suunnitelmassa ovat näkyvissä MAL-suunnitelmissa hyväksytyt Vähänummentien jatke ja KEHÄ IV. Karttaan on myös merkitty katkoviivalla Voimalinjan varren lentoasemalta ja KEHÄ IV:ltä pohjoiseen Vähänummentien jatkeen päähän piirretty yhdystie. Tie sijaitsisi asumiseen sopimattomalla voimalinjan varoalueella ja vähentäisi läpiajoliikennettä paitsi Järvenpääntiellä myös Tuusulanväylän-Koskenmäen suunnalla ja ympyröissä, kun yhteys pohjoisesta lentoasemalle paranisi.

Hyrylän rekkaongelma voidaan siten ratkaista MAL-suunnitelmissa olevilla valtion tiehankkeilla: jatkamalla Järvenpään pohjoispuolen teollisuustietä Vähänummentietä Jokelantieltä Hämeentielle, jota varten radan ylityssilta on ollut valmiina jo vuosikymmeniä, sekä KEHÄ IV:llä, joka on ollut kaavoissa jo kauan. Liikennehankkeita suunniteltaessa MAL-suunnitelmien mukaisesti valtio osallistuu osaltaan kustannuksiin, mikä on tarpeen ottaa huomioon.

Saksanväylän asemakaavaa ei tule hyväksyä lainkaan. Ensin on laadittava ohikulkuliikenteelle ja raskaalle liikenteelle asiamukaiset suunnitelmat ja perustaa ne valtion ja lähikuntien yhdessä hyväksymään MAL-suunnitelmaan. Sen jälkeen, kun ohikulkuliikenteen ja raskaan liikenteen virrat on ohjattu pois kulttuurihistoriallisesta Tuusulan Rantatien maisemasta, voidaan jatkaa kirkonkylän alueen suunnittelua paikalliset olosuhteet ja tarpeet huomioon ottaen.

Muistuttajat korostavat, että asemakaavaselostuksesta ilmenee, että asemakaavan tavoite liikenteen vähentämisestä ja läpikulkuliikenteen estämisestä eivät voi toteutua eikä selostuksen mukaan ole tarkoituksaan toteutua. Asemakaava on lainvastainen, mikäli se ei ole tavoitteidensa mukainen. Asemakaavahanke ja Saksanväylän suunnittelu on siten jätettävä sikseen.

#### 4 Asemakaavan korkeustaso

Asemakaavakartasta ei ilmene, mikä on liittymäratkaisujen korkeustaso.

Maiseman ja maisemallisten arvojen säilyttämiseksi ja turvaamiseksi asemakaavakartassa on osoitettava taso, johon tie ja liittymät tai mahdolliset eritasoliittymät voidaan sijoittaa.

Mikäli liittymä toteutettaisiin eritasoliittymänä joltain osin, joudutaan tielinjoja joko sijoittamaan nykyisiä tielinjoja alemmalle tasolle tai rakentamaan maisemasta korkealle nousevia tiealueita. Korkeat massiiviset tierakenteet muuttaisivat olennaisella tavalla Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien maisemaa.

Koska kyse on herkästä Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisesta alueesta, on näkymien ja alueen arvojen säilyttämiseksi tarpeen varmistaa mahdollisen rakentamisen korkeustaso asemakaavalla.

#### 5 Liittymäsuunnitelmat

Selostuksen mukaan Saksanväylän kaavaehdotus on valmisteltu kaavaluonnosvaihto-ehdon VE2 eli viisihaaraisen kiertoliittymävaihtoehdon pohjalta. Kaavaluonnosvaiheesta kaavaratkaisu on muuttunut niin, että maanomistajaneuvottelujen ja asukaspalautteen perusteella Saksanväylän katulinjausta on siirretty sen pohjoisosasta kohti länttä, nykyisen metsäisen rajan tuntumaan.

Muistuttajat toteavat, että katulinjan siirrosta huolimatta VE1:een perustuva linjaus ja suunnitelma ottaa paremmin huomioon alueen luonteen ja ympäristön Tuusulan Rantatien välittömässä läheisyydessä.

Risteysvaihtoehtojen vertailusta käy selville, että kaksikaistainen viisihaarainen liikenneympyrä on käyttäjille erityisen hankala ja vaarallinen. Viisihaaraisia liikenneympyröitä ei tämän takia ole

juurikaan Suomessa rakennettu. Viisihaaraiseen liikenneympyrään perustuva suunnitelma on kokonaisuudessaan hylättävä.

Lähtökohtaisesti mikään liikenneympyrävaihtoehto ei sovi kulttuurihistorialliselle alueelle. Liikenneympyrä tuhoaisi alueen luonteen ja toisi lisää liikennettä Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueelle.

Mikäli paikallisliikennettä varten on tarpeen rakentaa Saksanväylä, on asemakaavaluonnosvaihtoehto VE1 toteuttamiskelpoisempi jatkosuunnittelun pohjaksi. VE1 mukaan tien linjaus muuttaa mahdollisimman vähän kulttuurihistoriallista ympäristöä, jättää maisemapellon lähes koskemattomaksi ja siten viher- ja ulkoilualueet säilyvät pääosin. VE1 mukaan tarvitaan myös vähiten muutoksia nykyiseen Tuusulantien liittymään. Välivaiheessa on mahdollista kytkeytyä nykyiseen väylään ja hyödyntää nykyisiä alikulkuja. Vaihtoehto ei edellytä muutoksia Kirkkotiehen ja olemassa oleva Kirkkotien suojatie säilyy ennallaan. Lisäksi uusi Järvenpääntien linjaus on rakennettavissa kitkamaalle, jolloin kalliita pohjanvahvistustarpeita ei ole.

Uusi tielinjaus tulee sijoittaa asemakaavaluonnosvaihtoehdossa VE1:ssä esitetyille sijainnille myös sen takia, koska uusi tie sijoittuisi metsämaapohjalle yksityisten tonttimaiden sijaan. Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa maanomistajille, jolloin metsämaalle sijoittaminen on lain mukainen sijoituspaikka.

Liittymäsuunnitelmaa laadittaessa on varmistuttava siitä, että ohikulkuliikennettä ei ohjaudu Saksanväylälle. Saksanväylä on suunniteltava siten, että se palvelee pääasiassa julkista liikennettä ja tiellä tulee olla sallittua ainoastaan tonteille ajo.

Risteysalueella sijaitsee myös muita herkkiä kohteita, kuten uusi Tuusulanjärven kampus, jossa on suomen- ja ruotsinkielinen koulu ja päiväkot. Lisääntyvää liikennettä ollaan tuomassa Pohjoismaiden ministerineuvoston suositusten vastaisesti alle 200 metrin päähän ja lähemmäksi aluetta, joka jo nyt kärsii liikennemelusta ja ilmansaasteista.

#### 6 Saksan tilan ja Tuusulan rantatien kulttuurihistoriallinen arvo

Saksan tilaan kuuluvat kiinteistöt Saksa, kiinteistötunnus 858-405-1-160, Saksansivu, kiinteistötunnus 858-405-1-158 ja Louti, kiinteistötunnus 858-505-1-186, joka sijaitsee Järvenpääntien ja Tuusulantien risteysalueella Tuusulantien eteläpuolella ja jolla sijaitseva polttoaineen jakeluasema jäisi tierakennelmien alle. Suunniteltu Saksanväylä sivuaa myös kiinteistöä Koivula, kiinteistötunnus 858-405-1-100, jonka tiesuunnitelma toteutuessaan tekisi asuinkelvottomaksi.

Asemakaavan mukaan Saksan tila jäisi kiilautuneeksi teiden väliin, lähes teiden ympäröimäksi. Asemakaavaluonnosvaihtoehto

VE1, mikäli tiehanke on välttämätön, on toteuttamiskelpoisempi, koska maanrakennustöitä tarvitaan huomattavasti vähemmän, ja vaikutukset alueen yleisilmeeseen ja maisemakuvaan ovat vähäisimpiä.

Tuusulan itäväylän jatkeen (Kulloontieltä Järvenpääntielle) eli Saksanväylän linjauksella on olennainen merkitys mielipiteen antajien kiinteistöjen käyttöön, asumiseen ja muihin oloihin. Saksan tilan päärakennus ja talouskeskus 1800-luvun luhtiaittoineen, pihapiireineen, puistoineen ja lähipeltoineen kuuluvat Tuusulan kunnan kulttuurihistoriallisiin arvokohteisiin. Kiinteistön rakennukset on kunnostettu perinteiseen tyyliin ja on tärkeää, että rakennusten ympäristö säilyy osana Tuusulan Rantatien perinteistä kulttuurihistoriallista ympäristöä. Pihapiiri on muuta maastoa ylempänä, jolloin meluvalleinkaan ei ole mahdollista suojata pihapiiriä melulta.

Saksan tila on todettu kulttuurihistorialliseksi tilakokonaisuudeksi useissa eri lähteissä. Tuusulan yleiskaavan 2040 yhteydessä on laadittu kulttuurihistoriallisten kohteiden selvitys ja selvityksestä ilmenee, että Tuusulan Rantatien alue on yksi merkittävimmistä kulttuurihistoriallisista kohteista. Saksan tila kuuluu tähän alueeseen ja huomion arvoista on, että pihapiirin peltomaisema on tunnettu jo 1700-luvulta lähtien. Kaavoituksessa ja tiehankkeiden suunnittelussa on tärkeää säilyttää olemassa olevaa kulttuuriperintöä, kuten maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää.

Tuusulan kunnan verkkosivuilla on "Kulttuurimaisema ja rakennuskanta, Tuusulan Rantatie, osa 3/8" -niminen selvitys, jonka sivulta 79 alkaen on käsitelty Saksan tilaa. Kuten selvityksessä olevasta karttakuvasta ilmenee, Saksan tila on osoitettu rakennetuksi kulttuurialueeksi. Lisäksi tilalla ja sen vanhassa pihapiirissä sijaitsee rakennuskulttuurikohde ja useita rakennettua kulttuurialuetta täydentäviä rakennuksia tai rakennelmia.

Saksan salissa on 1800-luvulla pidetty kunnan kokouksia, istuttu käräjiä ja talo on toiminut pitotalona, mm. kansalliskirjailijamme Aleksis Kiven hautajaistalona. Maatilatalouden ohessa Saksan isännät ovat toimineet menneinä vuosina merkittävässä yhteiskunnallisissa tehtävissä ja rakennuskantaa ja pihapiiriä on kunnostettu perinteiseen tyyliin.

Maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää asemakaavoituksen osalta mm., että rakennettua ympäristöä tulee vaalia. Edelleen MRL 24 §:n mukaan maakunnan suunnittelussa ja muussa alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista.

Tuusulanjärven itärannalle sijoittuva Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu

kulttuuriympäristö RKY. Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema rajautuu järven itärannan puolelta pääosin Järvenpääntiehen. Teriojan ja Lepolan alueella myös Järvenpääntie sisältyy Tuusulan Rantatien kulttuurimaisemaan. Museoviraston verkkosivujen mukaan Tuusulan Rantatiehen sitoutuvassa laajassa kokonaisuudessa keskeisen osan kulttuurimaisemaa muodostavat kansallisesti, rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävät 1900-luvun alun taiteilijahuvilat sekä itsenäisen Suomen alkuvaiheen maa- ja kotitalouden sekä sotilaskoulutuksen oppilaitokset. Rantatie on vuosisatoja vanha tie, jonka hyvin säilynyt osa, kolmen kilometrin pituinen Tuusulanjärven rantaa seuraileva paikallistie, on tiehallinnon museotie. 1 Vaikka RKY-kohteeseen kuulumisella ei ole itsessään välittömiä oikeusvaikutuksia, tulee tämä ottaa huomioon MRL 24 §:n mukaisesti alueiden käytön suunnittelussa.

Asemakaava-aineistoon sisältyy mm. ”Viher- ja virkistysverkon kehittäminen 2021” -niminen 21.12.2021 päivätty asiakirja. Asiakirjan sivulla 59 esitetyssä Tuusulan maisema-arvot -kartassa Tuusulanjärvi sekä järven länsipuoli ja itäpuolinen rantaviivan ympäristö on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi maisema-alueeksi. Järven itäpuolella rannan myötäisesti on lisäksi RKYkohde (rakennettu kulttuuriympäristö), useita muita kulttuuriperintökohteita, kiinteä muinaisjäännös sekä museotie. Asiakirjan sivulla 60 todetaan kohdassa 3.7.3 Kulttuurihistoria seuraavaa: ”Kulttuurihistoria on keskeinen osa Tuusulaa ja sillä on tärkeä osa alueen identiteetin muodostumisessa. Tuusulan tunnetut historialliset paikat ovat sekä kansainvälisten matkailijoiden että päiväretkeilijöiden suosimia kohteita. Monet Rantatien nähtävyydet ja Fjällbon puisto ovat suosittuja ajanvietepaikkoja paikallisille asukkaille. Rantatie toimii myös lukuisien kulttuuritapahtumien näyttämönä.”

Aineistossa on lisäksi ”Kulttuurimaisema ja rakennuskanta, Hyrylän taajama ympäristöineen, osa 2/8” -niminen selvitys. Selvityksen kohdassa II. Hyrylän taajama sivulla 14 olevassa kartassa Tuusulanjärvi ranta-alueineen on osoitettu maaseudun kulttuurimaisema-alueeksi. Alueen itäpuolelle sijoittuu useita rakennetuksi kulttuurialueeksi osoitettuja alueita, joihin mm. Kirkonkylän Saksa kuuluu. Lisäksi Saksan tilan alueelle on osoitettu useampi rakennettua kulttuurialuetta täydentävä rakennus tai rakennelma. Tuusulanjärven itäpuolinen alue on osoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi RKY-kohteeksi 2009 (Museovirasto).

Suunnittelualueella sijaitsee myös useita yksittäisiä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita, kuten myös Museoviraston RKY-kohdesivulta ilmenee. Tuusulan Rantatien alueella sijaitsevat kulttuurihenkilöiden kuten Jean Sibeliuksen, Juhani Ahon, Venny Soldan-Brofeltin, Eero Järnefeltin, Pekka Halosen, J. H. Erkon, Martta Wendelinin ja E. N. Setälän kodit, Eino Leinon, Einari Vuorelan ja Uno Kailaan asuinhuoneet

Onnelan majatalossa ja Aleksis Kiven kuolinmökki, sekä Sibelius Akatemian kurssikeskus. Hanke sivuaa siten valtakunnallisesti merkittävää Tuusulanjärven kulttuuriympäristökokonaisuutta.

Asemakaavaluonnoksen mukainen tieyhteyden rakentaminen meluvalleineen ja -seinineen heikentää alueen maisemallisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja muuttamalla Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien ympäristön. Liikennemäärät tulisivat kasvamaan huomattavasti tiehankkeen seurauksena Järvenpääntiellä, joka sijaitsee Tuusulan Rantatien välittömässä läheisyydessä. Tuusulan itäväylän leventämisen lisäksi myös Järvenpääntietä on levennettävä. Järvenpääntien leventäminen vaikuttaisi myös Tuusulan Kirkonkylän, Rantatien ja Tuusulanjärven rannan ympäristöön. Hankkeen myötä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan alueen vaalimisen mahdollisuudet heikentyvät entisestään.

Muistuttajat korostavat, että asemakaavaa laadittaessa on varmistuttava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Lisääntyvän liikenteen ohjaaminen Tuusulan Kirkonkylän ja Rantatien alueelle ei edistä kulttuuriympäristön arvojen säilyttämistä, minkä takia suunnittelussa on selvitettävä vaihtoehtoja liikenteen ohjaamiselle muualle kuin Tuusulan Kirkonkylään ja Rantatien seudulle. Esimerkiksi liitteenä olevassa MAL 2023 kuvassa on esitetty Helsingin seudun tiehankkeita, joissa valtio on osallistumassa kustannuksiin ja jotka korvaisivat Saksanväylän. Korvaavia Hyrylän keskustan liikennettä vähentäviä ratkaisuja olisivat MAL 2023 kuvassa näkyvät kehä IV ja Vähänummentien jatke, sekä Hyrylän pitkä läntinen ohikulkutie, joka on syytä palauttaa suunnitelmiin.

Tuusulan yleiskaavan 2040 Yleiskaavassa todetaan, että yhteystarpeen sijainti, toteuttamismahdollisuudet ja -tavat tutkitaan tarkemmilla selvityksillä. Yhteystarpeen sijaintia harkittaessa onkin otettava huomioon Saksan tilan ja Tuusulan Rantatien kulttuurihistorialliset arvot ja ohjattava liikenne pääväyliä myöten muualle kuin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaille alueille.

Asemakaavassa suunnitelmia tehtäessä onkin selvitettävä erityisesti, miten lisääntyvä liikenne saadaan pois kulttuurihistorialliselta Tuusulan Rantatien alueelta ja miten Saksan tila pystytään säilyttämään osana kulttuurihistoriallista Tuusulan Rantatietä.

## 7 Pohjaolosuhteet

Pohjaolosuhteita koskevasta maaperäselvityksestä käy ilmi, että Saksanväylän ja Suopurontien pohjoispäässä ja keskivaiheilla, sekä Mattila II alueen keskija eteläosissa savi on pehmeämpää, ja savikerroksen paksuus on suurimmillaan 15 -20 m. Alueella on lisäksi paineellinen pohjavesi. Myös risteysvaihtoehtojen

vertailusta käy ilmi, että pohjaolosuhteet ja rakennettavuus edellyttävät paaluttamisia ja pohjan vahvistuksia maaperän saviisuuden ja vetisyyden takia.

Maaperä ja pohjaolosuhteet ovat saviisuuden ja vetisyyden takia sellaiset, että ei ole tarkoituksenmukaista rakentaa uutta tiealuetta suunnittelualueelle.

Saksanväylän rakentaminen maaperältään pehmeälle savimaalle on myös kustannuksiltaan kohtuuton ja hankkeesta tulee luopua tälläkin perusteella.

8 Maisemalliset vaikutukset, luonnonsuojelualueet ja viheralueet

Risteysvaihtoehtojen vertailua koskevasta liitteestä käy ilmi, että Saksanväylällä on merkittäviä vaikutuksia maisemaan.

Mikäli Saksanväylän suunnittelua jatketaan, tulee linjaus sijoittaa asemakaavaluonnosvaihtoehdon VE1 mukaiseen paikkaan. Linjaus sijoittuisi siten metsämaalle ja tuhoaisi mahdollisimman vähän Saksan tilan avointa kulttuurimaisemaa.

Selostuksessa todetaan sivulla 18, että asemakaavatyössä tunnistettiin mm. Saksan tila tärkeänä maisemallisena kohokohtana sekä tarve yhdistää kunnantalo ja Saksan pellot yhtenäiseksi maisematilaksi. Muistuttajat toteavat, että Tuusulan kunnantalon ja Kirkonkylän maisemat sekä Saksan tilan peltomaisema ovat vaarassa tuhoutua asemakaavaehdotuksen myötä. Asemakaavaehdotus mahdollistaa massiivisen korkean eritasoliittymän rakentamisen viisihaaraisena risteysenä Tuusulan Kirkonkylän alueelle. Asemakaavalla on varmistettava, että mahdollisesta eritasoliittymästä ei tule korkeaa, koska korkea liittymäalue sulkee täysin maiseman. Asemakaavaan on tämän takia merkittävä liittymäratkaisujen korkeustasot.

Saksan tilan pohjoisreunalla Tuusulantien varressa on yksityismaiden luonnonsuojelualue (YSA, Saksan pihapuisto), joka on rauhoitettu luonnonsuojelulain mukaisella rajauspäätöksellä vuonna 1987. Alue on 85 metriä pitkä Tuusulantien suunnassa ja ulottuu noin 17 metriä Saksan tilan alueelle. Saksan tilalle on osoitettu myös voimassa olevassa Hyrylän laajentumissuunnat (HYLA) -osayleiskaavassa luonnonsuojelualue (SL-1). Alue on kaavamerkinnän mukaan rauhoitettu luonnonsuojelulain nojalla.

Tuusulan kunnanvaltuusto on hyväksynyt kokouksessaan 14.11.2022 Tuusulan yleiskaavan 2040, joka on toistaiseksi lainvoimaa vailla. Myös Tuusulan yleiskaavassa 2040 Saksan tilalle on osoitettu alueen osa, joka on paikallisesti luonnonsuojelullisesti arvokas. Alue on osoitettu viisikulmaisella kohdemerkinnällä, joka osoittaa alle hehtaarin kokoiset alueet. Merkinnällä osoitetaan kaavamääräyksen mukaan paikallisesti luonnonsuojelullisesti erityisen arvokkaat alueet.

Tuusulan itäväylän jatkeen linjauksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon hankkeen vaikutukset Saksan tilalla sijaitsevaan luonnonsuojelualueeseen. Asemakaavaan on myös merkittävä luonnonsuojelulain mukaiset alueet.

Mielipiteen esittäjät tuovat lisäksi esille, että Saksanväylä sijoittuu Kannistonmäen metsäalueelle, joka on toiminut Tuusulan ja Keravan asukkaiden lähivirkistysalueena, ja jossa on viheralueita ja maisemapeltoja. Tiehanke halkaisisi koko matkalta asukkaille ja luonnonvaraisille eläimille tärkeän viheralueen ja maisemapellon talvisine hiihtolatuineen.

## 9 Lopuksi

Tuusulan Rantatien kulttuurihistorialliselle alueelle ei tule ohjata lisää liikennettä. Kaikki lisääntyvä liikenne on ohjattava selkeästi suurempia liikennemääriä vetäville pääväylille. MAL 2023 kuvassa on esitetty sellaisia ratkaisuja läpiajoliikenteelle, jotka varmasti vähentävät Hyrylän keskustan liikennettä.

Liikenteen ohjaaminen asemakaavaehdotuksessa esitetylle Saksanväylälle heikentää Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallista arvoa, koska liikenne ohjautuu väistämättä juuri Kirkonkylän-Rantatien alueelle ja johtaa vaatimuksiin leventää Järvenpääntietä. Asemakaavaehdotuksen mahdollistama massiivinen, korkea ja liikenneturvallisuuden kannalta vaarallinen liikenneympyrä ei sovi Tuusulan Rantatien ympäristöön.

Hyrylän seudun liikennejärjestelyjen ensisijainen tavoite on oltava Hyrylän keskustan kolmessa liikeympyrässä pyörivän Kulloontieltä idästä tulevan ja Tampereen suuntaan menevän ja takaisin palaavan ympärivuorokautisesti jatkuvan rekkaliikenteen ohjaaminen itä-länsisuuntaista liikennettä ohjaaville poikittaisväylille. Nopein, halvin ja tehokkain ratkaisu tähän ongelmaan on Lahden moottoritiltä Järvenpään pohjoispuolitse länteen rakennetun teollisuustien, Vähänummentien jatkaminen Jokelantieltä Hämeentielle, jonne radanyhteyssiltakin on jo valmiina.

On tärkeää, että suunnittelussa arvioidaan liikennemäärät laajempana kokonaisuutena Tuusulan itäväylän eteläpäästä Riihikalliosta aina Järvenpäähän asti, kuten korkein hallinto-oikeus on perustellut jo vuonna 2013.

Saksanväylän rakentaminen lisää liikennettä Tuusulan Rantatien kulttuurihistoriallisessa ympäristössä ja tuhoaa väistämättä koko Rantatien alueen ja Saksan tilan kulttuurihistoriallista arvoa.

Mielipiteen esittäjät pyytävät saada kirjallisesti tiedot kaavahankkeen edistymisestä.

## Vastine:

Saksanväylän tavoite on Hyrylän keskustan liikenteen lisääntymisen vähentäminen siirtämällä Hyrylän keskustan läpi



suuntautuvaa läpiajoliikennettä vaihtoehtoiselle reitille. Ratkaisut ovat voimassa olevan maakuntakaavan sekä Tuusulan kunnanvaltuuston 14.11.2022 hyväksymän (§ 133), 17.12.2025 lainvoiman saaneen yleiskaavan mukaisia.

Asemakaavan valmisteluaineistona toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä tutkittiin useita erilaisia liittymävaihtoja Saksanväylän, Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymän toteuttamiseksi. Toimivuustarkasteluiden perusteella kaikki vaihtoehdot saatiin ennustemäärillä toimiviksi. Viisihaaraisen kiertoliittymävaihdon geometria nähtiin autoliikenteelle hyvänä ja pyöräliikenteen ja jalankulun väylillä pysyttiin vähintään esteettömyyden perustason mukaisissa pituuskaltevuuksissa.

Kaavaratkaisun mahdollistaman viisihaaraisen kiertoliittymän ei nähdä valmisteluaineiston selvitysten mukaan tuottavan lisääntyvää liikenneonnettomuuksien riskiä tai aiheuttavan koulumatkojen turvallisuuden heikkenemistä Tuusulanjärven koulun ympäristössä. HSL on myös nähnyt viisihaaraisen kiertoliittymän joukkoliikenteen kannalta parempana vaihtoehtona kuin toinen nähtävillä ollut asemakaavaluonnosvaihtoehto.

Kokouksessaan 5.6.2024 Tuusulan kuntakehityslautakunta päätti esittää Saksanväylän asemakaavaluonnosvaihtoehtoa VE2 (viisihaarainen kiertoliittymä) ensisijaiseksi luonnosvaihtoehdoksi.

Asemakaavaratkaisu perustuu Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman ratkaisuun, jossa Järvenpääntien, Tuusulantien ja Saksanväylän risteysalue muutetaan kunnan omistamaksi kaduksi ja katualueelle toteutetaan viisihaarainen yksitasoinen kiertoliittymä sekä tarvittavat kevyen liikenteen alikulut. Kaavaratkaisu ei mahdollista eritasoliittymän toteuttamista eikä eritasoliittymälle Järvenpääntien, Tuusulantien ja Saksanväylän liittymään ole todettu tarvetta asemakaavan valmistelumateriaalissa.

Rantatien kulttuurimaisemaan rajautuvat, Saksanväylän asemakaavan pohjoisreunan muodostavat Järvenpääntien ja Tuusulantien tie- ja katualueet sijoittuvat nykyisellään ympäröivän alueen korkeustasoa ylemmäs ja muodostavat maisemallisen kohokohdan. Saksanväylän asemakaavassa ei ole tarkoituksenmukaista asettaa korkotasoa katualueelle Tuusulantien ja Järvenpääntien risteysalueelle tai sen ympäristössä maisemallisten syiden takia. Risteysalueen maisemallista tilaa on analysoitu Tuuskodon maisemaselvityksen yhteydessä (Maisema-arkkitehtitoimisto Kokoma, 2024), mikä on huomioitu myös asemakaavaehdotuksen katulinjauksessa.

Muistutuksen mukaan asemakaavaluonnos VE1 olisi vähäisempi haitta yksityisille maanomistajille. Todellisuudessa VE1 oli nähtävillä olleista kaavaluonnosvaihtoehdoista enemmän haittaa yksityisille maanomistajille aiheuttava, koska katulinja olisi

kulkenut kahden suuren teollisuuskiinteistön yli. Kaavaehdotus valmisteltiin alueen maanomistajia ja osallisia kuullen.

Asemakaavaehdotuksen mukaisella linjauksella pystytään välttämään kohtuuton haitta Mahlamäentien teollisuuskiinteistöjen omistajille sekä liiketoiminnalle ja säilyttämään avoin peltoalue Saksan tilakeskuksen ympärillä.

Nähtävillä ollut asemakaavaluonnosvaihtoehto VE1 nähtiin Saksan tilan maisematilan kannalta vähemmän vaikutuksia aiheuttavana, mutta invasiivisempaa suhteessa alueen nykyisiin rakennettuihin kiinteistöihin ja katu- ja tieverkkoon Järvenpääntien uudelleen linjaustarpeen takia. Rakentamiskustannuksiltaan vaihtoehto oli arvioitu jatkoon valittua vaihtoehtoa kalliimmaksi.

Asemakaavan valmisteluaineistoon kuuluu meluennuste, jonka perusteella Saksanväylän toteutuminen ei aiheuta Saksan tilakeskuksen asuinrakennusten tai oleskelupihojen alueella melun raja-arvojen ylittymistä eikä tehtyjen selvitysten perusteella muistutuksessa mainittuja meluvalleja tarvita.

Risteysalueen maisemallista tilaa on analysoitu Tuuskodon maisemaselvityksen yhteydessä (Maisema-arkkitehtitoimisto Kokoma, 2024), mikä on huomioitu myös asemakaavaehdotuksen katulinjauksessa. Asemakaavaehdotuksen katulinjaus sijoittuu maisemaselvityksessä todetun metsäisen maisemarajan reunaan ja laajentuvan risteysalueen ja uuden katualueen alle jää Saksan tilakeskuksen kupeessa lähinnä maisemaselvityksessä maisemavaurioksi ja sulkeutuneeksi laaksoalueeksi tunnistettuja alueita.

Epäsiistin kylmäaseman alueen ja Mahlamäentien pohjoisen liittymäalueen muuntuminen hoidetuksi ja jäsennellyksi katualueeksi kaavaratkaisun toteutuessa parantaa solmukohdaksi tunnistetun alueen, valtakunnalliseen rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyvän maisematilan edustavuutta sekä toteuttaa laaditussa maisemaselvityksessä listattuja tavoitteita. Saksan arvokkaaksi tunnistettua tilakeskusta ympäröivä avoin alue pystytään säilyttämään lähes kokonaan asemakaavaehdotusvaiheeseen tehtyjen muutosten ansiosta, eikä asemakaava uhkaa tilakeskuksen arvokkaaksi tunnistettuja rakennuksia.

Asemakaava-alue rajautuu RKY-alueeseen kaava-alueen pohjoisosassa. RKY-alueen rajauksen sisäpuolelle sijoittuu pieni osa Saksanväylän katualueeksi muutettavaa tiealuetta ja suojaviheraluetta, joka on nykyään Järvenpääntien ja Kirkkotien liittymän liikennöintialuetta. Muistutuksessa mainitut Jean Sibeliuksen, Juhani Ahon, Venny Soldan-Brofeltin, Eero Järnefeltin, Pekka Halosen, J. H. Erkon, Martta Wendelinin ja E. N. Setälän kodit, Eino Leinon, Einari Vuorelan ja Uuno Kailaan asuinhuoneet Onnelan majatalossa ja Aleksis Kiven kuolinmökki, sekä Sibelius Akatemian kurssikeskus eivät sijaitse

suunnittelualueella tai suunnittelualueen läheisyydessä. Muistutuksessa mainittu Saksan pihapuiston luonnonsuojelualue ei sijaitse asemakaavan suunnittelualueella eikä kaavaratkaisu aiheuta sille vaikutuksia.

Asemakaavan valmistelumateriaaliksi laaditussa Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa laadittiin alueellisia liikenne-ennusteita liikennemääristä ja liikenteen ruuhkautumisesta eri yleissuunnitelmassa tutkittujen Saksanväylän, Tuusulantien ja Järvenpääntien liittymävaihtoehtojen perusteella. Järvenpääntien liikennemäärien kasvu verrattuna vaihtoehtoon, missä Saksanväylää ei toteuteta, oli laadituissa ennusteissa vähäinen sekä yhteneväinen eri tutkittujen liittymävaihtoehtojen välillä, eikä tunnistettu, että Saksanväylän toteuttaminen vaatisi esimerkiksi Järvenpääntien leventämistä tai nykyisen melunsuojauksen muuttamista. Sen sijaan työtä laadittaessa tavoitella oli, että Hyrylän keskustan ja Tuusulanväylän, Järvenpääntien liittymän välinen osa Järvenpääntietä siirtyisi aikanaan kunnan omistamaksi katualueeksi ja muuttuisi luonteeltaan leveästä ja suuren estevaikutuksen aiheuttavasta maantiestä katumaiseksi.

Laaditun Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä Saksanväylän eri linjausvaihtoehtojen alueella tehtiin laajoja maaperätutkimuksia. Kaavaa laadittaessa on selvitetty kaava-alueen maaperän rakennettavuutta ja todettu, että maaperän savikerros ja paineellinen pohjavesi asettavat rakennusten sekä katujen ja muun kunnallistekniikan rakentamiselle erityisiä vaatimuksia. Laadittujen selvityksien perusteella Saksanväylä on kuitenkin toteuttamiskelpoinen. Kaavavaiheessa on tarkoitus selvittää, että kaava on toteuttamiskelpoinen, tarkemmat perustamistavat ratkaistaan toteuttamissuunnitelmissa.

## 17.1.2025 Muistutus 7.

Muistutus koskien Mäyräkorvenkaari 4 kiinteistöä.

Olen kiinteistön omistaja ja asukas ja yritykseni Puuromu Oy toimii tässä osoitteessa.

Suunnitelman kuvissa on piirretty uusi liittymäalue niin, että se veisi parhaimmillaan lähes 40% kiinteistöni pinta-alasta. Meluaita on piirretty grillikatoksestani pohjoiseen tontin halki, yrityksen käytössä olevan ulkorakennuksen ja piha-alueen yli.

En hyväksy suunnitelmaa. Ymmärrän että näin isoa muutosta on vaikea suunnitella niin että se miellyttäisi kaikkia, mutta tämä on aika paljon pyydetty yhdeltä ihmiseltä.

Pyydän että mietitte vaihtoehdon tälle kohdalle. Keinoja vielä varmasti löytyy.

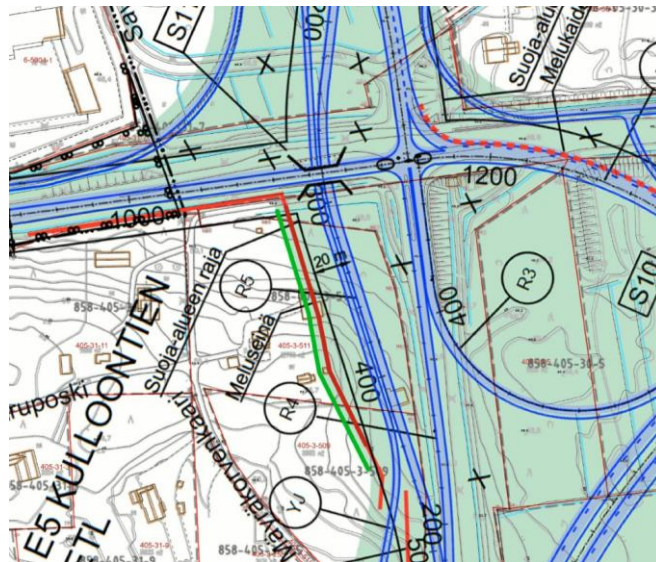
Jossain aikaisemmassa Tuusulan itäväylän laajennus suunnitelmassa luki, että väylän laajennus tehdään etelä- ja itä-puolelle nykyistä väylää.

Olen toki valmis neuvottelemaan erilaisista vaihtoehtoista, mutta siinä täytyisi ottaa huomioon useita seikkoja esimerkiksi kiinteistön arvon suhteen. Kiinteistöllä kasvaa esimerkiksi merkittävä määrä isoja puita jotka vaikuttavat tontin rauhallisuuteen, viihtyisyyteen, monimuotoisuuteen ja täten arvoon. Alueella asuu myös paljon eläimiä, kuten lumikko, lehtopöllöjä, kettuja, jäniksiä, metsäkauriita, lepakoita ja paljon lintuja.

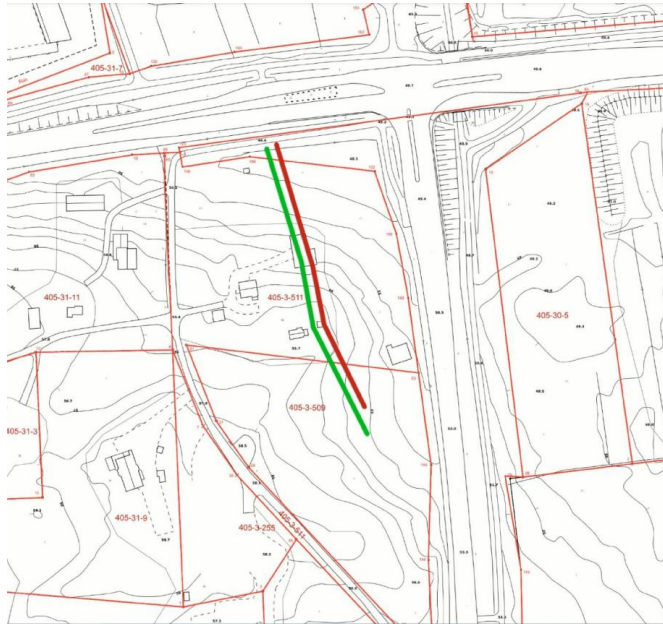
Lisäksi kiinteistö on osa vanhaa noin 10 ok-talon aluetta joka on mielestäni yksi vaalittava asia kunnankin näkökulmasta, tämä paikka viihtyisyydellään sai minut ja yritykseni muuttamaan Tuusulaan ja pidän tällaisia alueita suuressa arvossa, koska ne voivat palvella kaltaisiani, joilla asuminen ja yrittäminen yhdistyy ja yritystoiminta tarvitsee paljon ulkotilaa.

Yksi teoreettisesti mahdollinen vaihtoehto tulee mieleen kirjoittaessa. Jos kiinteistöni kapenisi tien suuntaisesti, se mikä auttaisi olisi jos olisi mahdollista yhdistää etelä puolella oleva tyhjä kiinteistö tai osa siitä tähän. Tämä toisi hieman lisää tilaa, mutta etenkin takaisi rauhallisuutta ja monimuotoisuutta puustonsa vuoksi ja täten vaikuttaa tälläkin hetkellä paikan viihtyisyyteen.

LIITE 1:



LIITE 2:



### Vastine:

Muistutuksen karttaote koskee Tuusulän itäväylän ja Kulloontien risteysalueelle laadittua aluevaraussuunnitelmaa. Saksanväylän asemakaava vahvistaa aluevaraussuunnitelman aluerajausta vain Saksanväylän osalta, eikä Saksanväylän asemakaava ulotu muistuttajan kiinteistölle tai johda toimenpiteisiin muistuttajan kiinteistön osalta.

Muistuttajalle ilmoitetaan, kun hänen kiinteistöään koskeva kaava- tai suunnittelutyö tulee vireille tai nähtäville.

### 17.1.2025 Muistutus 8.

Saksanväylän suunnitelman järjettömin kohta on Suopurontien jatke.

Jatke pilaisi koko Mattilan pientaloalueen ihmisten elämänlaadun jatkuvalla liikennevirralla ja siitä johtuvalla melulla (henkilöautot, taksit, bussit, rekat), ja tekisi lasten koulumatkasta vieläkin turvattomamman, mikä se nyt on. Keravalaiset alkavat aivan varmasti käyttää Suopurontien jatketta päästäkseen kotiinsa nopeammin. Läpiajoahan ei voi mitenkään estää. Oletteko te yhtään katsoneet ja miettineet liikennevirtoja? Kysehän ei ole mistään pienestä määrästä autoja ja raskasta liikennettä. Suopurontien jatkeesta tulisi lyhin ja houkuttelevin tie pääkaupunkiseudulta LänsiKeravalle!

Alueella on tällä hetkellä 30 km/ h nopeusrajoitus ja syystä. Täällä on tapahtunut onnettomuuksia, joiden vuoksi esimerkiksi Kaarnatiellä on hidasteet. Silti tästä tälläkin hetkellä Keravan Kiltaan menevät hurjastelevat läpi. Millaisia näistä pienistä kaduista, joilla ei ole edes jalkakäytäviä, tuleekaan, jos

Suopurontien jatke toteutuu? Varmaa on, että jos Suopurontien ja Tuusulantien risteykseen tulee liikennevalot, ja nehän on pakko siihen laittaa, jos liikennemäärä lisääntyy, pienet kadut tulevat täyttymään autoista, kun ihmiset eivät jaksaa odottaa valoissa vaan oikaisevat pienten katujen kautta (lähinnä Kaarnatie, Multatie ja Pyökkitie). Pelottaa ihan ajatella!

En ymmärrä, miten Tuusula enää kehtaa mainostaa itseään "Luontoon kotiovelta" ja lapsiystävällisenä kuntana, kun Suopurontien jatke vie Tuusulaa juuri päinvastaiseen suuntaan. Onko kunnan asukkailla enää mitään merkitystä, entä meidän mielipiteillämme?

Asukasyhdistys on ehdottanut Tuusulan Baanaa (=kevyenliikenteen väylää), joka olisi ainut järkevä ratkaisu, jos Mattilan metsä jollain pitää halkoa. Kävelijöitä ja pyöräilijöitä tämä yhteys nopeuttaisi. Autoilijat kyllä voivat ajaa Hyrylään vähän pitempää reittiä.

Ilman autoliikennettä matka Baanaa pitkin Hyrylään olisi myös turvallinen. Täältä kulkee paljon lapsia ja nuoria Hyökkälään ja pian myös Rykmentinpuistoon ja Monioon kouluun. Tehkää jotain hyvää Tuusulan lapsille ja nuorille, ei keravalaisille työmatkalaisille ja jakeluautojen kuljettajille!

#### **Vastine:**

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katua mahdollisimman vähän ja

löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

### **18.1.2025 Mattilan alueen asukasyhdistys ry (Muistutus 9.)**

Saksanväylä -asemakaava ja asemakaavan kaavaehdotus, kaavanumero 3670

Mattilan alueen asukasyhdistys ry vaatii Tuusulan kuntaa toimimaan kuntastrategiansa mukaisesti ja siten olemaan rohkeasti edelläkävijä, rakentamaan kestäväää tulevaisuutta ja edistämään ilmastotekoja, vaalimaan viherympäristöä ja luonnon monimuotoisuutta ja sekä niiden saavutettavuutta.

Tällä viittaamme edelleen kuntaa unohtamaan Saksanväylän kaavasta Suopurontien liittymän. Suopurontien liittymän tuhoaisi asukkaille elintärkeää viherympäristöä, virkistysmaastoa ja luonnon monimuotoisuutta eläimistöineen. Metsän kaataminen ei ole ilmastoteko. Luonnon monimuotoisuuden saavutettavuus on yksi Mattilan alueen hyvinvoinnin edellytyksistä ja yksi pääsyistä, miksi meidän Mattilaan halutaan muuttaa ja miksi Mattilassa on hyvä elää.

Arvio Suopurontien liittymän ja Suopurontien parantamisen hintalapuksi on 5,3 miljoonaa euroa. Suopurontien liittymän toteuttaminen ei ole kunnan kannalta millään tavalla taloudellisesti kestävä.

Suopurontien liittymää on perusteltu useaan otteeseen tulevaisuuden joukkoliikenteelle tarpeelliseksi. Olisi ehkä järkevää ensin keskittyä saamaan aikaan toimiva joukkoliikenneverkosto Tuusulaan ja saada tuusulalaiset käyttämään joukkoliikennettä, ennen kuin suunnitellaan uusia kulkuväyliä joukkoliikennettä varten metsien läpi ja ihmisten takapihoille.

Jos liittymä Saksanväylältä on ehdottomasti tähän suuntaan saatava, ehdotamme edelleen paremmaksi vaihtoehdoksi liittymää kohtaan Jukolansuora. Jukolansuoran kohdassa liittymää varten ei tarvitse kaataa yhtä paljon metsää, jolloin asukkaille tärkeää luontoarvoa säästyisi. Jukolansuoraa ei myöskään tarvitse peruskorjata kuten Suopurontietä suuremmille automassoille sopivaksi, sillä Jukolansuora on vanhan elementtitehtaan tie ja siten jo luja rakenteinen. Lisäksi Jukolansuoralla on jo molemmin puolin tietä kevyenliikenteenväylä.

Jukolansuoralta liittymä palvelisi jo olemassa olevaa joukkoliikennelinjaa 975, joka kulkee väliä Keravan asema-Mattilanpuisto-Keravan asema. Jukolansuoran liittymän ansiosta tämä linja voisi kulkea edelleen totutusti Keravan asemalta Mattilanpuistoon, mutta edelleen jatkaa siitä Tuusulan linja-autoasemalle Saksanväylän kautta.

Mattilalaiset korostavat kuitenkin, että Tuusulan keskuksessa on laadukkaita ja monipuolisia palveluita, jotka olisivat toivottavaa saada lähemmäs meidän Mattilaa, alueen uudistuessa ja tiivistyessä. Haluamme kuitenkin saada Tuusulan keskuksen lähemmäksi parannetuilla kevyenliikenteenväylillä.

Kuntastrategiansa mukaan Tuusulan kunta haluaa kehittää monipuolista ja sujuvaa liikkumista. Ilmastoteko on ohjata tulevaisuuden Tuusula kohti autoriippuvuutta. Laadukkaat kevyenliikenteen reitit ovat kestävää tulevaisuutta ja ratkaisu autoriippuvuudesta pois pääsyyn. Suora, nopea ja laadukas kevyenliikenteen väylä Suopurontien jatkeena Suopurontien liittymän sijaan olisi taloudellisesti kannattava, viherympäristöä säästävä ja turvallinen reitti Mattilan alueen asukkaille Tuusulan keskuksen palveluiden saavuttamiseksi.

Lähitulevaisuutta ja realisimia on, että kevyenliikenteen yhteys tarvitaan Mattilasta Rykmentinpuistoon mahdollisimman nopeasti. Mattilasta tulee kulkemaan uuteen Rykmentinpuiston kouluun elokuussa 2025 uuden kouluvuoden alkaessa paljon yläasteikäisiä koululaisia. Kevyenliikenteenyhteys Mattilasta Rykmentinpuistoon ei ole tällä hetkellä houkutteleva, sujuva eikä turvallinen. Matka Mattilasta uuteen Rykmentinpuiston kouluun on tällä hetkellä 4-6 kilometriä lähtöpaikasta riippuen. Tämä matka voitaisiin puolittaa ja tehdä siitä turvallinen toteuttamalla kevyenliikenteenväylä Suopurontien jatkeeksi.

Suopurontien jatkeeksi tulisi nopea ja turvallinen pyöräilyn laatukäytävä – MATTILANBAANA. Kevyenliikenteenväylä kulkisi Suopurontien päästä metsän läpi Puustellinmetsän ja Rykmentinpuiston kautta aina urheilukeskukseen asti. MATTILANBAANA vähentäisi liikkumisen eriarvoisuutta helpottamalla lasten, nuorten ja vanhusten omatoimista liikkumista esteettömällä ja turvallisella väylällä. Se olisi nopea, turvallinen ja lyhyempi pyöräilyreitti Mattilasta Tuusulan keskukseen. Baanan myötä Tuusulan keskuksen palvelut ja ennen kaikkea tuleva Rykmentinpuiston koulu olisivat helposti saavutettavissa myös Mattilalaisille. Bonuksena MATTILANBAANAn myötä Suopurontien jatkeena alkava metsäalue säilyisi tärkeänä viheralueena ja sitä voisi jopa siistiä enemmän puistomaiseksi virkistysalueeksi.

#### **Vastine:**

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.



Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katu mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

Saksanväylän asemakaavatyössä ei kaavoiteta uutta rakennusoikeutta tai uusia asuinalueita. Katualueiden alta olemassa olevaa puustoa väistämättä poistuu, mutta asemakaavaratkaisu sisältää myös noin 7 hehtaaria uutta lähivirkistysaluetta painottuen niille alueille, jotka on luontoselvityksissä todettu arvokkaiksi.

## 18.1.2025 Muistutus 10.

Pyydän huomioimaan Mattilan asukasyhdistyksen toimittamat kommentit näihin suunnitelmiin jotta asukkaiden toiveet ja vaatimukset otetaan huomioon Mattilan alueen (Saksanväylä, asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus). Lisäksi totean, että Tuusulan vetovoimaa ei tule heikentää liian tiukalla rakentamisella ja vihearalueiden vähentämisellä, varsinkin silloin kun työpaikat sijaitsevat Helsinki-Vantaa alueilla, miksi muuttaa Tuusulaan jos sama tiukka rakentaminen ja tehokas maankäyttö johtaa samanlaisiin alueisiin kuin esim. Vantaalla, vaikka työmatka on huomattavasti pidempi. Lisäksi totean, että Suopurontien muuttamisesta vilkkaaksi liikenneväyläksi tulee luopua, siitä aiheutuu kohtuuton haitta nykyisille kiinteistönomistajille ja samalla edelleen vähennetään nykyisen metsäalueen pinta-alaa virkistysalueena. Ainoastaan monessa muistutuksessa todettua kevyen liikenteen yhteyttä voidaan harkita tähän kohtaan.

### Vastine:

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen

perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katua mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

## 19.1.2025 Muistutus 11.

Kuten suora lainaus asemakaavaselostuksesta toteaa, "Suopurontien jatkeen toteutuessa liikennemäärät kasvavat merkittävästi Suopurontiellä". Tämä on ilman muuta selvää, ja kysymys herää, miksi tämä Suopurontien jatke pitää tehdä? Minkä vuoksi Tuusulan kunta haluaa halkoa Mattilan metsän ja tehdä Mattilasta keravalaisille työmatkalaisille lyhyimmän tien pääkaupunkiseudulle Suopurontien jatkeen kautta? Samalla rakennetaan Hyrylän keskustaa, lisätään kauppiaita ja palveluita, ja sitten Saksanväylän ja Suopurontien jatkeen avulla halutaan "vähentää liikennettä Hyrylän keskustassa", kuten kaavasuunnitelmassa sanotte. Tuntuu, että tätä kokonaisuutta ei ole ajateltu ihan loppuun. Miksi sitten niitä palveluita rakennetaan Hyrylän keskustaan, jos sinne ei haluta ihmisiä tulevan?

Mattilan metsässä on runsaasti virkistyskäyttöä ja se on henkireikä meillä alueella asuville ja pyydän sen säilyttämistä. Suopurontien varrelle on viime vuosina rakennettu muutama uusi asuintalo, ja tien laajennus veisi myös näiltä asukkailta nykyisen asuinrauhan. Lapsille Suopurontielta sekä Multatieltä edelleen Suotielle kulku on joka-aamuista koulumatkaa ja nykyisellä liikenteellä vielä jokseenkin turvallinen, mutta liikenteen lisääntyessä näin ei varmastikaan ole. Suopurontien jatkeen

liikenteen vilkastumisella lisätään onnettomuusriskejä - onko kunta valmis nämä riskit ottamaan?

Kehitys on hyvästä, mutta tämänkaltaisissa päätöksissä tuntuu, että Mattilan alueen asukkaita, jotka ovat tähän saakka saaneet täällä rauhallisella alueella asua ja nauttia lähimetsästä halutaan rankaista ja tuoda alueelle lisää liikennettä sekä rakentaa Saksan pellot täyteen asuntoja veronmaksajien haalimisen toivossa. Autolla liikkuvat pääsevät haluamiinsa paikkoihin, kuten tähänkin saakka, ilman Suopurontien jatketta ja tietääkseni Tuusulan kunnalla on laajoja maa-alueita muuallakin. Miksi siis rikkoo ja häiritä jotain sellaista, mikä nykyisellään toimii moitteettomasti?

Kuten kommenteista jo tulikin selväksi, meidän taloutemme vastustaa tätä hanketta monen muun alueella asuvan lailla. Olette varmasti saaneet palautetta sekä asukasyhdistykseltämme että yksilöiltä alueellamme. Olen ollut myös tiedotustilaisuuksissa, joissa sanotte arvostavanne kuntalaisten palautetta. Toivottasti tämä ei ole vaan puhetta, vaan näkyisi myös teidän päätöksenteossanne. Kiitos.

#### **Vastine:**

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaihteistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katua mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmataason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

Saksanväylän asemakaavatyössä ei kaavoiteta uutta rakennusoikeutta tai uusia asuinalueita. Katualueiden alta olemassa olevaa puustoa väistämättä poistuu, mutta asemakaavaratkaisu sisältää myös noin 7 hehtaaria uutta lähivirkistysaluetta painottuen niille alueille, jotka on luontoselvityksissä todettu arvokkaiksi.

## 19.1.2025 Muistutus 12.

Asemakaavaan Saksanväylä nro 3670, muistutus

Suopurontietä ei tule jatkaa autotienä metsän läpi Kulloontielle. Jos välttämättä halutaan tie keravalaisia varten Mattilan kautta Kulloontielle, niin sen tulee kulkea Jukolantien/Jukolansuoran kautta. Bussiliikennettä Jukolantiellä on nykyiselläänkin eli tie soveltuu tuohon tarkoitukseen.

Paras ja toivottavin vaihtoehto on kuitenkin liikenteen ohjaaminen nykyisen Tuusulantien kautta. Tuusulantie (välillä Suopurontie-Kirkonkylän koulu) on nykyisellään turvallinen. Iso tie ja kevyen liikenteen väylät ovat molemmin puolin. Kirkonkylän koulun kohdalla on alikulkutunneli, joten etenkin pienten koululaisten on turvallista kulkea. Tätä tietä on kuljettu jo vuosikymmenten ajan.

Uuden asuinalueen liikenne tulee ohjata Tuusulantielle ja liikenneympyrän kautta ohitustielle. Kirkonkylän koulun/kylmäaseman kohdalle tulee tehdä riittävän suuri liikenneympyrä, jotta ajaminen on sujuvaa.

Mattilassa on paljon vanhoja taloja. Ainakaan meidän talo ei tulisi kestäämään liikennemäärien kasvua eikä varsinkaan raskaampaa liikennettä. Talo on perinteinen rintamamiestalo savipohjalla. Läpiajoliikenne tulisi olemaan sietämätöntä.

Aikaisemminkin olemme ilmaisseet mielipiteemme lähimetsän säilyttämisen puolesta. Suopurontien päässä oleva metsä on monelle tärkeä virkistyspaikka. Luonnossa liikkumista ja sen terveysvaikutuksia ei tule aliarvioida. Alue on myös helposti saavutettavissa kävellen monelta suunnalta. Todellinen lähiliikuntapaikka! Suunnittelijoiden tulisi ottaa huomioon asukkaiden ja ulkoilijoiden mielipiteet varsinkin silloin, kun kyse on jokapäiväisestä toiminnasta.

Tuusulan visio on ”Elämisen taidetta kestävästi kasvavassa Tuusulassa”. Tässä suunnitelmassa visio ei toteudu: lähiluonto tuhotaan, suunnitellaan turhaa tietä ja asuinympäristön viihtyvyys huononee. Eli rakennetaan uutta Tuusulaa vanhasta välittämättä.

Olemme tyytymättömiä suunnitelmaa kohtaan.

### Vastine:

Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja

kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katua mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä laadituissa selvityksissä ei ole ilmennyt, että asemakaavaratkaisua ei voisi toteuttaa ympäröiviä kiinteistöjä vahingoittamatta tai, että kaavaratkaisu aiheuttaisi ympäröivälle rakennuskannalle erityisiä riskejä. Ympäröivä rakennuskanta ja niiden perustamistavat huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Saksanväylän asemakaavatyössä ei kaavoiteta uutta rakennusoikeutta tai uusia asuinalueita. Katualueiden alta olemassa olevaa puustoa väistämättä poistuu, mutta asemakaavaratkaisu sisältää myös noin 7 hehtaaria uutta lähivirkistysaluetta painottuen niille alueille, jotka on luontoselvityksissä todettu arvokkaiksi.

## **20.1.2025 Muistutus 13.**

Vastustan edelleen tätä tiehanketta koska yritykseni liikepaikan liittymä Tuusulantielle poistuu ja tie menee joko hallirakennukseni yli tai vie suuren osan tontista. Korostan edelleen että vaihtoehdot ovat kannaltani molemmat huonoja. Ja tahtoisinkin että kunta lunastaa minulta normaaliin ja reiluun markkinahintaan koko kiinteistöni. Markkinahinta lähempänä 1,5 M euroa kuin miljoonaa. Jos kiinteistöstäni viedään liittymä tuusulantielle ja iso pala tonttia nurkasta voi kunta varmasti järjestää saman kokoisen

palan tonttia kiinteistöni itäpuolelta tilalle ja järjestää kunnolliset riittävän kokoiset opastekyltit Saviriihenportin risteykseen.

**Vastine:**

Katualueen rajausta tutkittiin vielä kaavaehdotuksen jälkeen muistuttajan kiinteistön kohdalla, mutta todettiin, että koko katualueessa esitetty katualue tarvitaan, jotta voidaan varmistua riittävästä tilavarauksesta tulevan Saksanväylän risteysalueelle hulevedet, perustusolosuhteet, maisemalliset seikat huomioiden. Kaavaa valmisteltaessa on kadut pyritty asettelemaan niin, että haitta yksityisille maanomistajille on vähäisin ja tasapuoleisin.

Muistuttajan kiinteistön käsittävä alue on merkitty Tuusulan kaavoitussuunnitelmaan alkavana kaavatyönä nimeltä Saviriihen alue. Alueen asemakaavoituksessa tutkitaan Mahlamäentien mahdollisen uuden risteuksen tarve ja sijainti tulevaisuuden Saksanväylällä sekä kuullaan maanomistajien tarpeet alueen tulevalle maankäytölle sekä asemakaavoittamattomien kiinteistöjen tulevalle kehittämiselle.

**20.1.2025 Beemer Oy/Mielipiteen jättäjä (Muistutus 14.)**

VASTUSTAN edelleen tätä tiehanketta koska yritykseni liikepaikan liittymä Tuusulantielle poistuu ja hanke vie suuren osan tontista. Korostan edelleen että tiehankkeen vaihtoehdot ovat kannaltani molemmat huonoja. Ja tahtoisinkin että kunta lunastaa minulta normaaliin ja reiluun markkinahintaan koko kiinteistöni. Vaihtoehtoisesti jos kiinteistöstäni viedään liittymä tuusulantielle ja iso pala tonttia voi kunta varmasti järjestää saman kokoisen palan tonttia kiinteistöni koillis / itäpuolelta tilalle ja järjestää kunnolliset riittävän kokoiset opastekyltit Saviriihenportin risteykseen.

**Vastine:**

Katualueen rajausta tutkittiin vielä kaavaehdotuksen jälkeen muistuttajan kiinteistön kohdalla, mutta todettiin, että koko katualueessa esitetty katualue tarvitaan, jotta voidaan varmistua riittävästä tilavarauksesta tulevan Saksanväylän risteysalueelle hulevedet, perustusolosuhteet, maisemalliset seikat huomioiden. Kaavaa valmisteltaessa on kadut pyritty asettelemaan niin, että haitta yksityisille maanomistajille on vähäisin ja tasapuoleisin.

Muistuttajan kiinteistön käsittävä alue on merkitty Tuusulan kaavoitussuunnitelmaan alkavana kaavatyönä nimeltä Saviriihen alue. Alueen asemakaavoituksessa tutkitaan Mahlamäentien mahdollisen uuden risteuksen tarve ja sijainti tulevaisuuden Saksanväylällä sekä kuullaan maanomistajien tarpeet alueen tulevalle maankäytölle sekä asemakaavoittamattomien kiinteistöjen tulevalle kehittämiselle.

Muistutus "asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen selostukseen" Saksanväylä, kaava nro 3670

Me allekirjoittaneet haluamme muistutuksessamme kiinnittää huomiota seuraaviin kohtiin selostuksessa:

"Saksanväylä parantaa merkittävästi pohjois - eteläsuuntaisia liikenneyhteyksiä Järvenpäästä Helsinkiin päin erityisesti Tuusulan itäväylän aluevaraus suunnitelman suunnitelmien toteutuessa. Saksanväylä sujuvoittaa liikennettä ja vastaa haasteisiin, jotka lisääntyvät liikennemäärät tuottavat erityisesti Hyrylän ja Tuusulanväylän pohjoisosassa Saksanväylän myötä liikennettä siirtyä Järvenpääntieltä ja Tuusulantieltä Saksanväylälle. Suopurontien jatkeen toteutuessa liikennemäärät kasvavat merkittävästi Suopurontiella. "

Suopurontien liikenteen lisääntyessä tien varrella olevat rakennukset, joista valtaosa on rakennettu aiemmilla vuosikymmenillä ja vuosisadalla ko. ajan rakennusmääräysten mukaan, tulevat kärsimään liikennemäärien kasvusta. Jo nykyisenkin liikenteen aikana talot aika ajoin tärisyvät ja astiat helisevät kaapeissa.

Suopurontiestä tulee oikotie keravalaisille ns. Kullootielle. Keravahan on suojannut oman vanhan asuinalueensa Sompiossa juuri läpiajoliikenteeltä em. tielle.

Me Mattilanalueen asukkaina vastustamme jyrkästi oman asuinalueemme uhraamista naapurikuntien läpiajoliikenteelle.

"Asemakaavoitettavan Saksanväylän tavoite on läpiajoliikenteen ohjaaminen Hyrylän keskustan alueelta vaihtoehtoiselle reitille. Kaavan valmistelun aikana teetetyn liikenne-ennusteiden mukaan Saksanväylä lisää autoliikennettä Järvenpääntien pohjoisesta suunnasta vain vähäisesti. Voidaan kuitenkin arvioida kaavaratkaisun jonkun verran lisäävän henkilöautoliikennettä verrattuna vaihtoehtoon, jossa kaavaratkaisua ei toteuttaisi. Kaavan valmisteluaineistoon kuuluu osana Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmaa teetetty alueellinen joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tarkastelu. Kaavaratkaisu mahdollistaa uusien linja-autoyhteyksien avaamisen alueelle sekä parantaa huomattavasti alueen kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä. "

Emme ymmärrä miksi Hyrylä pitäisi suojata läpiajoliikenteeltä samaan aikaan kun Hyrylästä halutaan alueellista kaupan keskusta. Kaikki kaupoilla kävijät eivät kuitenkaan liiku julkisilla kulkuneuvoilla. Läpiajoliikenne Hyrylässä on vanhempaa kuin koko Hyrylä nykyisellään, joten kaikki, jotka Hyrylässä asuvat ja asioivat ovat olleet tietoisia tästä liikenteestä jo sinne tullessaan.

Mattilan alueen läpi mahdollisesti kulkeva bussiliikenne on juuri sitä raskasta liikennettä, joka haittaa vanhaa rakennuskantaa

sekä vaikuttaa suuresti alueen liikenneturvallisuuteen.  
Kevytliikenneväylä suometsän läpi on kannatettava esitys!

"Saksanväylän asemakaavan kaavaratkaisun toteuttaminen Suopurontien jatkamisen osalta lisää merkittävästi liikennettä nykyisellä Suopurontien katualueella olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisällä.

Viitaten jo edelliseen muistutamme Mattilan alueen olevan yksi Tuusulan vanhimmista asuinalueista emmekä voi ymmärtää, emmekä hyväksyä alueemme läpi ohjattavaa todella suureksi nousevaa liikennemäärää, semminkin kun suuri osa em. liikenteestä on naapurikuntien liikennettä eikä suinkaan oman alueen tarpeesta syntynyttä.

"Saksanväylän tarkoitus on Hyrylän kasvun mahdollistaminen ohjaamalla ylimääräistä läpiajoliikennettä vaihtoehtoiselle reitille pois Hyrylän kasvavasta ja kehittyvästä keskuksesta. Kaava mahdollistaa Hyrylän kasvun monipuolisena asumisen, joukkoliikenteen sekä julkisten ja kaupallisten palveluiden keskittymänä sekä ns. KoillisHyrylän kehittämisen yhdyskuntarakennetta eheyttäen asumisen ja virkistyksen alueena."

Kasvava ja kehittyvä keskusta tarvitsee myös omilla autoilla liikkuvia asiakkaita, kaikki eivät voi esim. liikuntarajoitteiden vuoksi käyttää joukkoliikennettä.

" Kaavaratkaisu vastaa valtakunnallisiin tavoitteisiin (valtioneuvoston päätös 14.12.2017). Näistä kaavaratkaisun valmistelussa on erityisesti painotettu seuraavia: - Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään KKL 20.11.2024 31 (38) kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. - - Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja. Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle."

Mielestämme on perin ristiriitaista ehkäistä melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja siirtämällä ne muutaman kilometrin päähän vanhalle asuinalueelle eli haitat eivät poistu ne vain siirretään muualle!

Suorat lainaukset selostuksesta on kursivoitu ja osin alleviivattu, jotta niiden erottaminen allekirjoittaneiden muistutuksesta on selkeää.

**Vastine:**



Saksanväylän kaavaratkaisussa on mahdollistettu Suopurontien jatkaminen Saksanväylälle, koska Koillis-Hyrylän liikenteen ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmassa tehtyjen tarkastelujen perusteella havaittiin, että Suopurontien jatkeen toteuttaminen parantaa liikenneverkon toimivuutta ja Saksanväylän vaikutusta läpiajoliikenteen vähentämisessä Hyrylän keskustassa. Suopurontien jatkamisen tarve on tunnistettu myös tulevaisuuden joukkoliikenteen tarpeiden kannalta.

Vaihtoehto jättää Suopurontien jatkaminen toteuttamatta on tutkittu kaavoituksen valmisteluaineistossa toimineen Koillis-Hyrylän katualueiden ja kunnallistekniikan yleissuunnitelman yhteydessä. Saksanväylän eri osien toteuttamisaikataulua ja mahdollista vaiheistusta ei ole vielä päätetty.

Asemakaavallisesti Suopurontie on laajennettu kokoojakadun mittoihin jo Mattilan rakennuskaavassa vuodelta 1971. Tuusulan kunta on haltuunottanut kadun leventämiseksi alueita Suopurontien varrelta vuosina 1998 - 2002. Nykyisen asemakaavan mukainen kadun leveys on riittävä Suopurontien jatkeen toteuttamiseksi. Saksanväylän asemakaava ei muuta voimassa olevaa asemakaavaa Suopurontien varrella.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä on teetetty esimerkiksi melumallinnuksia, liikenne-ennusteita sekä liikenteen toimivuustarkasteluja, joihin kaavaratkaisu perustuu.

Nopeusrajoitukset ja nopeutta rajoittavat toimet sekä muut tulevien katujen suunnittelun yksityiskohdat, esimerkiksi meluntorjunnan tarve ja keinot ehkäistä tärinää tarkentuvat suunnittelun edetessä tarkempien katusuunnitelmien myötä. Tavoitteena on leventää nykyistä katu mahdollisimman vähän ja löytää katusuunnitelmatason keinot ylimääräisen läpiajoliikenteen estämiseksi.

Asemakaavan valmistelun yhteydessä laadituissa selvityksissä ei ole ilmennyt, että asemakaavaratkaisua ei voisi toteuttaa ympäröiviä kiinteistöjä vahingoittamatta tai, että kaavaratkaisu aiheuttaisi ympäröivälle rakennuskannalle erityisiä riskejä. Ympäröivä rakennuskanta ja niiden perustamistavat huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

## **20.1.2025 Muistutus 16.**

Emme halua, että Saksanväylän katualueen linjaus kulkee viljelyksessä olevien peltojemme kautta. Pyydämme myös huomioimaan päätöksissänne peltojen tärkeän roolin ruoantuotannossa ja sitä kautta osana huoltovarmuutta.

### **Vastine:**

Saksanväylän katualue ei kulje muistuttajan omistaman peltoalueen kautta, vaan on rajattu kaavaehdotusvaiheessa

**KKL 11.2.2026**

kokonaisuudessaan kunnan omistaman peltoalueen puolelle  
muistutusta koskevalla alueella.