

Juha Iivonen

Tuusulan kunnan maaomistuksen selvitys
osayleiskaavojen pohjalta ja alueiden
yhdyskuntasuunnittelun arviointi

Metropolia Ammattikorkeakoulu
Insinööri (AMK)
Maanmittaustekniikan koulutusohjelma
Insinöörityö
25.4.2012

Tekijä Otsikko	Juha Iivonen Tuusulan kunnan maaomistuksen selvitys osayleiskaavojen pohjalta ja alueiden yhdyskuntasuunnittelun arviointi
Sivumäärä Aika	73 sivua + 1 liite 25.4.2012
Tutkinto	insinööri (AMK)
Koulutusohjelma	maanmittaustekniikka
Ohjaaja Ohjaava opettaja	kiinteistöinsinööri Jukka Valjakka lehtori Juhani Nippala
<p>Tämän insinööriyön aiheena on Tuusulan kunnan maaomistuksen selvittäminen tärkeimpien osayleiskaavojen ja Lahelan yleissuunnitelman pohjalta sekä arvioida alueiden sopivuutta Tuusulan yhdyskuntarakenteeseen. Tavoitteena oli selvittää, kuinka paljon Tuusulan kunnalla on asemakaavoitukseen valmista ja lähivuosina hyödynnettävää maa-alaa. Lisäksi insinööriyön tekijän oma tavoite oli arvioida monipuolisesti valittujen alueiden ja kohteiden yhdyskuntasuunnittelua sekä houkuttelevuutta, ja tarjota tätä kautta kunnalle lisätietoa ja pohdintaa alueiden suunnittelusta.</p> <p>Insinööriyö tehtiin yhteistyössä Tuusulan kunnan kanssa. Selvitys tehtiin kiinteistöinsinööri Jukka Valjakan toimeenpanosta ja kunnan sisäisen verkkopalvelimen tarjoamalla aineistoilla. Näkökulmaa laajennettiin kunnan ulkopuolelle kirjastojen ja internetin tarjoamien materiaalien avulla.</p> <p>Selvityksessä kävi ilmi, että valittujen kaavojen ja suunnitelman alueella on suuri määrä kohteita, joiden rakentaminen voidaan aloittaa lähes välittömästi. Lisäksi havaittiin kohteita, joiden kehittäminen vaatii kunnalta erityisiä toimia niin maankäytön kuin maapolitiikankin osalta. Jokelasta löytyi myös alueita, joiden tuominen yleiskaavoituksen piiriin lähivuosina on mahdollista.</p> <p>Selvityksestä voidaan päätellä, ettei maankäytön ja kaavoituksen suunnittelu ole suoraviivaista suunnittelua ja rakentamista, vaan koko kunnan yhdyskuntarakenne tulee ottaa alueiden kehittämisessä huomioon. Yhdyskuntasuunnittelun arvioinnissa huomattiin, että pienimmätkin tekijät koulujen ja viheralueiden sijainnista tieyhteyksiin asti ovat merkittävässä roolissa alueiden houkuttelevuuden kannalta kunnan maankäytön, asukkaiden, työnantajien ja työntekijöiden osalta.</p> <p>Insinööriyö antaa kattavan yhteenvedon kunnan maaomistuksesta tärkeimpien kaavojen ja suunnitelman osalta. Se antaa yksilöityjä tilastoja pinta-aloina ja euroina. Kunnassa ei ole aiemmin ollut tätä tarkempaa tilastotietoa omistuksen ja kaavojen tai suunnitelmien kohtaamisesta. Insinööriyö antaa kiinteistöinsinöörille työkalun suunnitella tulevien vuosien maankäyttöä entistä tarkemmin.</p>	
Avainsanat	Tuusula, maankäyttö, maapolitiikka, yhdyskuntasuunnittelu, yleiskaava, yleissuunnitelma

Author Title	Juha Iivonen Land ownership analysis on the basis of the local master plans of the municipality of Tuusula and evaluation of community planning
Number of Pages Date	73 pages + 1 appendix 25 April 2012
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Land Surveying
Instructor Supervisor	Jukka Valjakka, Real Estate Engineer Juhani Nippala, Senior Lecturer

The goal of this final year project was to determine land ownership of the municipality of Tuusula. The aim was to find out how much land Tuusula has ready for town planning. In addition, one goal was also to give tools for Real Estate Engineer Jukka Valjakka for future land use and developing community planning.

The project was done in cooperation with the municipality of Tuusula and their Real Estate Engineer Jukka Valjakka. The data used in the project was provided by their internal server database. Other material and information was obtained from libraries and the internet.

The project analysis revealed that there is a large amount of land owned by Tuusula that can be developed in the near future. In addition, was found that there is land that needs specific developing actions. Also reserve areas were found in the Jokela area that are not on the Jokela master plan yet.

This final year project suggests that land-use planning and zoning are not only straightforward design and construction. The entire urban structure should be taken into account. On the urban and regional evaluation it was noticed that even the smallest elements play an important role in land use.

In conclusion this project provides a comprehensive summary of Tuusulas land ownership and gives advice on future zoning. There had not been detailed statistical information before.

Keywords

Tuusula, master planning, city planning, land politics, zoning

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Yleistietoa	1
1.2	Aluehistoriaa	5
1.2.1	Kerava	5
1.2.2	Järvenpää	5
1.2.3	Jokela	6
1.3	Väestöhistoriaa 1920–1990	7
2	Kunnan maapolitiikka yleisesti	10
3	Yhdyskuntasuunnittelun periaatteet kunnassa	11
3.1	Kunnan päätehtävät	11
3.2	Taloudellisuus	11
3.3	Kunnallistekniikka	12
3.3.1	Kevyen liikenteen väylät	12
3.3.2	Ajoneuvoliikenteen väylät	12
3.3.3	Viemärit ja vesijohdot	13
3.3.4	Viher-, virkistys ja yleiset alueet	13
3.4	Julkinen liikenne	13
3.5	Kunnalliset palvelut	14
3.6	Kaupalliset palvelut	15
3.7	Sosiaalinen ympäristö	16
3.8	Ekologia ja kestävä kehitys	16
3.9	Täydennysrakentaminen ja eheyttäminen	17
4	Tuusulan kunnan maapoliittinen ohjelma 2020	18
4.1	Lähtökohdat ja kuntastrategia	18
4.2	Tavoitteet	19
4.2.1	Keskusta-alueet	19
4.2.2	Asuinalueet	19
4.2.3	Työpaikka-alueet	19
4.2.4	Rakentamiselta vapaaksi jäävät alueet	20
4.3	Keinot	20
4.3.1	Raakamaan hankinta	20

4.3.2	Asemakaavoitettujen alueiden hankinta	21
4.3.3	Maankäytön kehittäminen maankäyttösopimuksin	22
5	Kaavojen ja suunnitelmien tulkinta	23
5.1	Sulan osayleiskaava	25
5.1.1	Kaavaselostus	25
5.1.2	Maaomaisuuden selvitys ja arviointi	26
5.2	Koillis-Hyrylän osayleiskaava	33
5.2.1	Kaavaselostus / Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	34
5.2.2	Maaomaisuuden selvitys ja arviointi	36
5.3	Rykmentinpuiston osayleiskaava	42
5.3.1	Kaavaselostus	42
5.3.2	Maaomaisuuden selvitys ja arviointi	44
5.4	Kellokosken osayleiskaava	48
5.4.1	Kaavaselostus	48
5.4.2	Maaomaisuuden selvitys ja arviointi	49
5.5	Jokelan osayleiskaava	52
5.6	Lahelan yleissuunnitelma	60
6	Yhteenveto ja johtopäätökset	68
6.1	Selvityksen päätelmät	68
6.2	Jatkoselvitykset	69
6.3	Opinnäytetyön luotettavuus	70
	Lähteet	71
	Liitteet	
	Liite 1. Tuusulan kunnan maapolitiikan keinovalikoima	

1 Johdanto

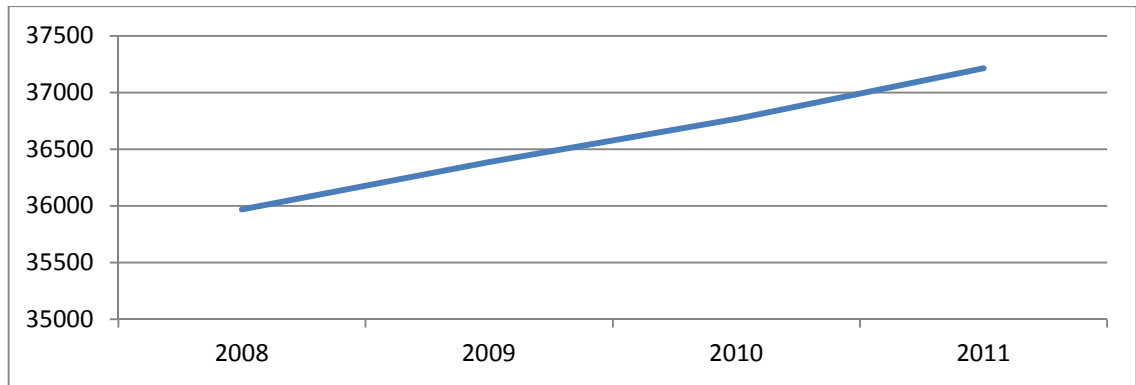
Insinööryö lähti liikkeelle Tuusulan kunnan kiinteistöinsinöörin tarpeesta saada selvitys tiettyjen osayleiskaavojen ja kunnan maaomistuksen kohtaamisesta. Näistä alueista haluttiin tiedoksi pinta-alat ja potentiaalinen rahallinen arvo kunnalle. Näiden tietojen avulla kiinteistöinsinöörin on helpompaa käytännössä suunnitella maankäyttöä ja maanhankintaa sekä saada tilastotietoa nykyisestä omistustilanteesta.

Päälähtökohdan lisäksi insinööryön tekijä halusi laajentaa aiheen yhdyskuntasuunnittelun puolelle tutkien hieman valittujen alueiden mahdollista käyttöä ja niiden houkuttelevuutta asukkaiden, yritysten, työntekijöiden ja kunnan kannalta. Työhön haluttiin sisällyttää omaa pohdintaa yhdistettynä kaavaselostuksien ja yleissuunnitelmien tietoihin. Arviot eri alueiden käyttömahdollisuuksista peurustuvatkin pitkälti insinööryön tekijän näkökulmiin. Lisäksi pohdittiin yhdyskuntasuunnittelun periaatteita niin yleisesti kuin myös osittain Tuusulan kunnasta käsin katsottuna.

Työn lähtökohdat perustuvat pitkälti Tuusulan kunnan maapoliittiseen ohjelmaan, joka tähtää vuoteen 2020. Insinööryössä kyseinen ohjelma käydään pääkohdittain läpi, ja se antaa pohjan niin tähän insinööryöhön kuin kunnan maapolitiikkaankin. Kyseessä on pidemmän tähtäimen ohjelma, jonka on tarkoitus olla vakaa suuntaviiva kunnan maapoliittiseen toimintaan.

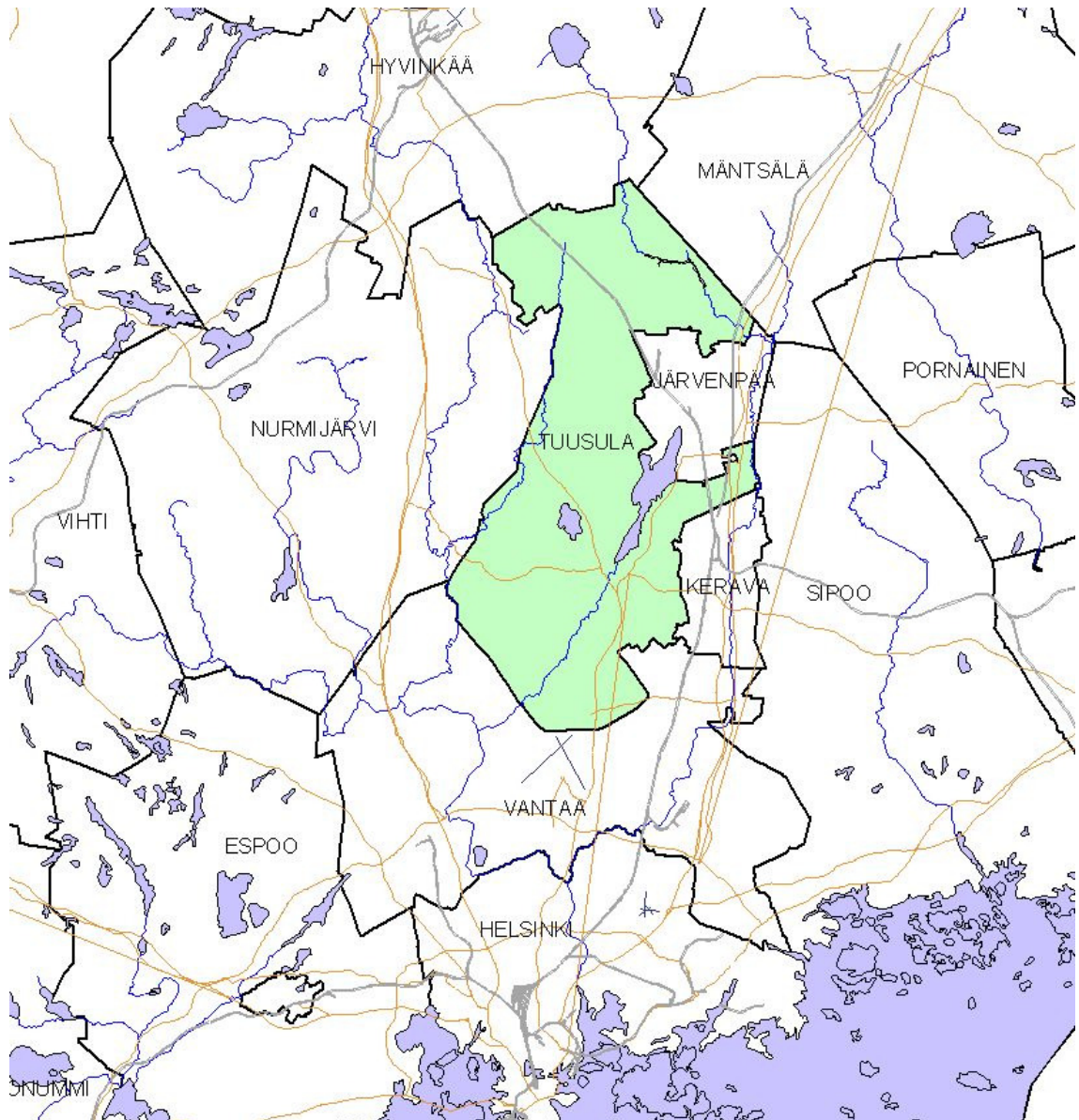
1.1 Yleistietoa

Tuusula on kasvava ja kehittyvä kunta Keski-Uudellamaalla. Maapinta-alaa on noin 220 km² ja vesialaa hieman alle 6 km². Asukasluku vuonna 2011 oli 37 214. Viimeisen kymmenen vuoden aikana määrä on kasvanut keskimäärin 526 asukasta vuodessa (kuvio 1). [17.]



Kuvio 1. Tuusulan kunnan asukasluvun kasvu neljän edellisen vuoden aikana [17].

Maantieteellisesti Tuusula rajoittuu etelässä Vantaaseen, lännessä Nurmijärveen, pohjoisessa Mäntsälään ja Hyvinkääseen sekä idässä Keravaan, Järvenpään ja Sipooseen (kuva 1). Tuusulan keskustasta Hyrylästä on Helsinkiin matkaa noin 37 kilometriä. Hyrylän lisäksi erillisiä keskuksia ovat pohjoisosassa sijaitsevat Kellokoski ja Jokela. Jokelassa sijaitsee toinen Tuusulan rautatieasemista, toinen hieman etelämpänä Nuppulinnassa. Rautatien ympärille muodostuneet Keravan ja Järvenpään kaupungit sijaitsevat molemmat alle 10 kilometrin päässä Hyrylästä. Suomen merkittävin lentoliikenteen keskus Helsinki-Vantaan lentoasema sijaitsee Hyrylästä noin 14 kilometrin päässä. [6.]



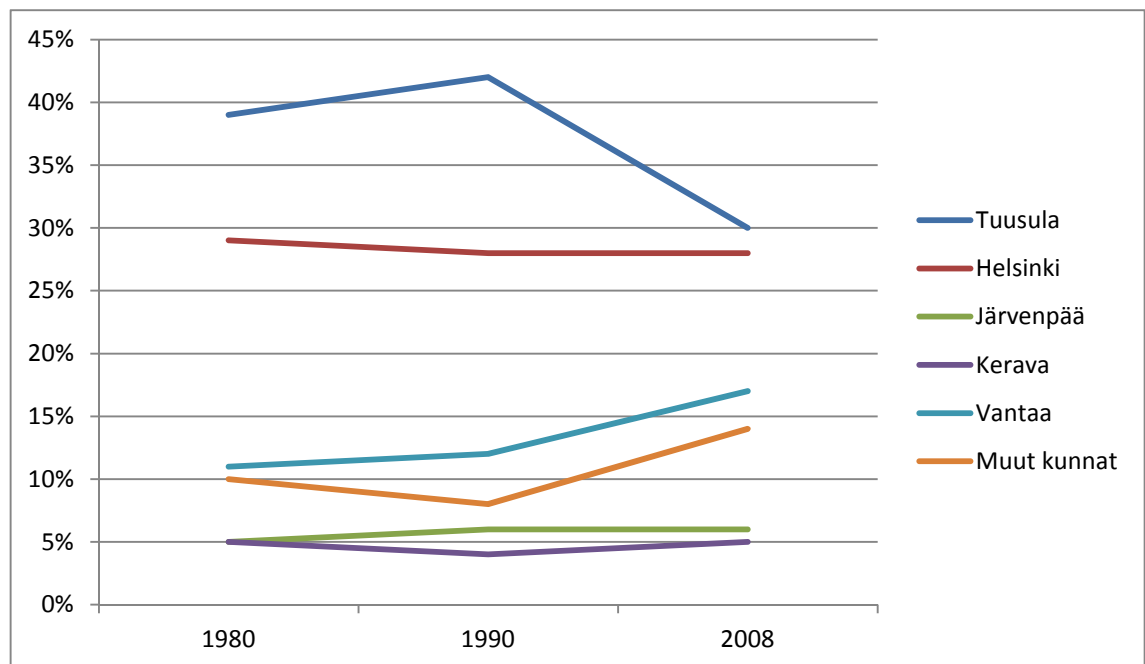
Kuva 1. Tuusulan kunnan sijainti Uudellamaalla [21].

Tuusulan kunnan työllisen työvoiman elinkeinorakenne on painottunut viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana pääasiassa palveluihin. Jalostuksen osuus on edelleen tippunut ja palveluiden osuus kasvanut. Työllisen työvoiman osuus koko työvoimasta on viimeisen kymmenen vuoden aikana ollut 50 %. Henkilömäärinä osuus on kasvanut jatkuvasti johtuen asukasluvun kasvusta. [17.]

Kahdenkymmenen viime vuoden aikana Tuusulassa asuvan ja kunnan alueella työskentelevän työvoiman osuus on vähentynyt huomattavasti. Tämä on tärkeä

huomio maankäytön suunnittelun kannalta, sillä se lisää työpaikkaliikenteen kautta ajoneuvoliikennettä ja tarvetta joukkoliikenteelle. Tavoitteen ollessa omavaraisuus työpaikkojen suhteen tulee kaavoituksessa, raakamaan hankinnassa ja sitä kautta myös tässä insinööriyössä ottaa huomioon työpaikka- ja teollisuusalueiden tarve. [17.]

Tuusulan kunnan ylivoimatekijät näkyvät jollain tasolla kuvion 2 kautta: Se sijaitsee sopivalla etäisyydellä pääkaupunkiseudusta, ja se on liikenteellisesti sopivassa solmukohtassa ja hyvien yhteyksien varrella moniin lähikaupunkeihin ja kuntiin. Lisäksi Tuusulaa pidetään kulttuuririkkaana, lapsiystävällisenä ja vihreänä kuntana, jotka lisäävät houkuttelevuutta alueelle muuttavien silmissä. Tuusulalle on tunnusomaista, että ikärakenne on hyvin nuori. Tuusulassa on hyvin paljon alle 15-vuotiaita, ja ikäihmisiä on kahdeksanneksi vähiten koko maassa suhteessa väkilukuun. Syntyneiden määrä on vuosittain suhteellisesti erittäin korkea verrattuna muuhun maahan. [19, s. 135.]



Kuvio 2. Tuusulassa asuva työllinen työvoima työpaikan sijaintikunnan mukaan [17].

1.2 Aluehistoriaa

Tuusulan kappeliseurakunnan perustamisesta vuodesta 1643 lähtien itsenäisyyden ajan alkuun saakka Tuusulan pitäjä oli pysynyt alueeltaan suurin piirtein samana. Jokelan seudun asema häilyi välillä omistukseltaan ja hallinnolliselta yhteydeltään pitkään hyvin epämääräisenä. Tuusulalaisten oikeus alueeseen lienee unohtunut ja omistus siirtynyt Nurmijärven puolelle, kunnes perinpohjaisten tutkimusten jälkeen 1784 alueen katsottiin kuuluvan Tuusulan hallinnan alle. Maaseudun rauha alkoi rikkoutua 1800-luvun puolivälin jälkeen. Vuonna 1862 valmistunut Helsinki-Hämeenlinna rautatie halkoi Tuusulaa koko pituudelta ja alkoi vetää puoleensa teollisuutta ja liiketoimintaa. Tätä kautta rautatien varsille rupesi kehittymään väestökeskuksia Jokelasta Korsoon saakka. Entinen maalaispitäjän asutuskeskukset kasvoivat ja ongelmat lisääntyivät. Oli tullut aika hakea apua aluejärjestelyistä. [14, s. 1–2.]

1.2.1 Kerava

Kerava oli kehittynyt pikku hiljaa Tuusulan merkittävimmäksi kasvukeskukseksi. Rautatie oli luonut edellytykset teollisuuden sijoittumiselle ja syntymiselle alueella. Tuotantolaitokset monipuolistuivat ja kehittyivät ja palvelut lisääntyneet. Aseman ympärille oli muodostunut taajama, josta oli kehittynyt myös koko läntisen Tuusulan palvelukeskus. Vuonna 1920 Keravan asukasluku oli noin 2 200, eli runsas neljännes Tuusulan koko väkiluvusta. Keravan muodostumisesta kauppalaksi tehtiin kunnanvaltuustolle virallinen esitys vuonna 1922, joka hyväksyttiin yksimielisesti. Vuoden 1924 alussa itsenäistyneessä kauppalassa oli 3 003 asukasta, ja sen toimialue käsitti 39 hehtaaria. Vuonna 1956 Keravalle luovutettiin valtioneuvoston päätöksellä vielä lisää maata Koivikon alueelta, jolloin siirtojen tuloksena Keravan alue kasvoi edelleen 25 hehtaarilla. [14, s. 2–3.]

1.2.2 Järvenpää

Keravan hankkeen kanssa samaan aikaan tuli vastaava hanke ajankohtaiseksi myös pitäjän pohjoisosassa Järvenpäässä ympäristöineen. Myös Järvenpään kehitys alueena oli ollut huimaa rautatiestä johtuen. Ensimmäisenä itsenäisyysajatuksen ilmauksena oli järvenpääläisten vuonna 1923 laatima anomus erillisen Järvenpään seurakunnan

muodostamiseksi. Samaan aikaan Järvenpään kartanon isännän Bjarne Westermarckin sisäasiainministeriölle lähettämä anomus viittasi Järvenpään kasvuun asutus- ja liikekeskukseksi, mikä edellytti muodostumista itsenäiseksi kauppalaksi. Hanke pysähtyi toistaiseksi kuitenkin pulakauteen ja myöhemmin sotaan. Sodan seurauksena Järvenpään asukasluku kasvoi huomattavasti, ja kylän asukasluku oli uuden itsenäisyshankkeen alkaessa lähes 8 000. Tuusulan kunnan taholta kauppalan alue tahdottiin supistaa mahdollisimman pieneksi, jolloin siihen ei tulisi kuulumaan läheisiä merkittäviä maanviljelysseutuja eikä alueita, jotka luonteensa mukaan kuuluvat maalaiskuntaan. Kesäkuun 30. päivänä 1950 annettiin päätös, jonka mukaan Kellokoski jäi kantakunnan yhteyteen. Järvenpäästä tuli kauppalaksi, jonka pinta-alaksi tuli näin 41,4 km² ja asukaslukuksi 8244 henkeä. [14, s. 8–11.]

1.2.3 Jokela

Jokelan kehitys alkoi melkein tyhjästä. 1800-luvun puolivälin jälkeen sinne perustettiin tiilitehdas ja avattiin rautatieasema. Vuonna 1920 Jokela oli jo lähes 600 asukkaallaan viidenneksi suurin Tuusulan kyläkunnista. Jokelan taajaman kasvu alkoi rautatieaseman ympäristöstä, joka oli Tuusulan pitäjää. Ongelmaksi kehkeytyi alueen leviäminen Hyvinkään maalaiskunnan alueelle, jonka seurauksena osa Jokelaa liitettiin Hyvinkään kaupunkiin. 1960-luvun alkuun mennessä Jokelan aseman tienoille oli syntynyt taajama, jossa asui lähes 5 000 ihmistä. Muu Jokelan asuinalue mukaan luettuna alueella asui jo noin 8 000 ihmistä. Oli käynyt ilmeiseksi, ettei taajaman asioita ja oloja voitu hoitaa asianmukaisesti sen hallinnon ollessa jaettuna useamman kunnan kesken. Uudenmaan lääninhallitus tarttui asiaan ja kirjeessään esitti valtioneuvostolle, että Tuusulan ja Nurmijärven kuntien sekä Hyvinkään maalaiskunnan kunnallista jaotusta muutettaisiin siten, että Jokelan hallinto tulisi yhtenäiseksi. Monien eri vaiheiden jälkeen 1972 päivätyn selvityksen mukaan asukkaiden mielipidetiedustelussa annettiin yhteensä 1940 hyväksyttyä vastausta, joista 1 017 oli Hyvinkäeseen liittämisen ja 923 Tuusulaan liittämisen kannalla. Vuonna 1973 valtioneuvosto teki periaatepäätöksen Jokelan alueen siirrosta kokonaisuudessaan Tuusulan kuntaan. Päätöksestä valitettiin korkeimpaan oikeuteen asti, mutta päätös ei muuttunut. Jokelan alueen kysymyksen todettiin olevan Tuusulalle merkittävämpi kysymys kuin Hyvinkäälle sen ollessa asukasluvultaan pienempi kunta. Lisäksi Tuusulan kunta oli jo ennestään järjestänyt

pääasiallisesti alueelle kuuluvat palvelut. Tuusulan kunnan osana alueen väestö saisi paremmin äänensä kuuluville. [14, s. 14–18.]

1.3 Väestöhistoriaa 1920-1990

Tuusulan väkiluku oli 1800-luvun lopulta lähtien siirtynyt nopean kasvun kauteen. Maa- ja karjatalous ja erityisesti teollisuus ja sen mukana kauppa ja liikenne olivat luoneet pitäjään runsaasti uusia elämisen mahdollisuuksia.

Taulukko 1. Tuusulan kunnan väkiluku vuosina 1920–1950 [14].

Vuosi	Väkiluku	Lisäys edelliseen
1920	5827	
1925	6110	283
1930	6930	820
1935	7269	339
1940	8996	1727
1945	11959	2963
1950	17571	5612

1920 ei lasketa Keravan väkilukua
1945 väkiluvussa Järvenpää mukana

Kuntajaon jälkeen väestönkasvu kantapitäjän puolella hidastui alkuun, mutta kohosi jo 1920-luvun jälkipuoliskolla parhaiden vuosien tasolle. 1930-luvun pulavuodet puolestaan jarruttivat asukasluvun kohoamista (taulukko 1). 1940-luvulla väestönkasvu ryöstääntyi ennennäkemättömiin määriin 5-vuotiskausittaisten lisäyslukujen vastatessa pienehkön pitäjän koko väkilukua. Merkittävimmät väestönkasvun lisääjät olivat sodan jälkeen siirtolaiset Karjalasta, sekä paikkakunnan oman väestön luontainen kasvuvoima. [14, s. 20–23.]

Taulukko 2. Tuusulan kunnan muuttovoitto vuosina 1933–1950 [14].

Vuosi	Kuntaan	Kunnasta	Muuttovoitto
1933	482	426	56
1934	664	617	47
1935	593	405	188
1936	642	475	167
1937	914	596	318
1938	998	730	268
1939	918	609	309
1940	616	465	151
1941	716	507	209
1942	532	440	92
1943	498	422	76
1944	459	438	21
1945	988	585	403
1946	963	609	354
1947	953	532	421
1948	1660	651	1009
1949	1713	438	1275
1950	2285	663	1622

Taulukosta 2 selviää, että pulavuosien jälkeen vuosina 1933–1947 muuttovoitto kuntaan pysyi vahvana ja lisääntyi rajusti tultaessa vuoteen 1950. [14, s. 20–23.]

Taulukko 3. Tuusulan kunnan väkiluku vuosina 1950–1990 [14].

Vuosi	Väkiluku	Lisäys
1950	10658	
1955	11745	1087
1960	13605	1860
1965	15443	1838
1970	17420	1977
1975	21357	3937
1980	22412	1055
1985	25222	2810
1990	27321	2099

Vuosien 1951–1955 todellista lisäystä pienentää Korson seudun aluejärjestelyihin liittynyt noin 1 000 asukkaan siirto Vantaan kirjoihin (taulukko 3), kun taas Hyvinkään kuntaan kuuluneen Jokelan osan siirto vuoden 1974 alusta Tuusulaan kasvatti väkilukua noin 1 000 hengellä. Jos nämä otetaan huomioon, voidaan todeta Tuusulan väkiluvun kasvaneen verraten tasaisesti, keskimäärin 400 henkeä vuodessa. Vuodesta 1950 vuoteen 1985 Tuusulan väkiluku nousi noin 2,5-kertaiseksi. Samassa ajassa naapurissa Nurmijärven väkiluku kasvoi vajaa 2,5-kertaiseksi, Sipoon 1,5-kertaiseksi ja Mäntsälän vain runsaalla 10 %:lla. Tuusula jäi kuitenkin jälkeen lähimmistä radanvarren kaupunkikunnista, joista Hyvinkään väkiluku kasvoi lähes 3-kertaiseksi, Keravan yli 3-kertaiseksi, Järvenpään 3,5-kertaiseksi ja Vantaan 8,5-kertaiseksi. Huimasta noususta kuitenkin kertoo, että maalaiskunnista vuonna 1950 Tuusula oli väkiluvultaan 60:s, kun taas vuonna 1990 Jyväskylän maalaiskunnan jälkeen toiseksi suurin. [14, s. 51–52.]

2 Kunnan maapolitiikka yleisesti

Maapolitiikka ja kaavoitus ovat peruskeinoja, joilla kunta ohjaa yhdyskuntarakentamista. Niillä luodaan pelisäännöt rakentamiselle ja varmistetaan, että kuntasuunnitelman asumista, elinkeinoja, palveluja ja ympäristön laatua koskevat tavoitteet voidaan toteuttaa. Kunnan maapolitiikan yleistavoite on huolehtia siitä, että maata on jatkuvasti saatavissa eri tarkoituksiin, sopivilta paikoilta ja kohtuuhintaan. Aktiivisella maapolitiikalla kunta voi lisäksi ehkäistä maakeinottelua ja puolustaa ns. pehmeitä arvoja. Se voi huolehtia esimerkiksi virkistysalueiden, puistojen ja muiden yleisten alueiden hankkimisesta sekä varmistaa asukkaille mahdollisimman viihtyisän elinympäristön ja hyvän yhdyskuntarakenteen. [2, s. 73.]

Vahva maanomistus ja johdonmukaisuus maapolitiikassa tuovat kunnalle monia etuja. Runsaan maaomaisuuden kautta kaavoitus sujuu paremmin, koska se on omissa käsissä ja koko prosessin hallinta on helpompaa. Pitkäjänteinen vapaaehtoinen maanhankinta on aktiivisen maapolitiikan keskeinen keino. Kunnan tulisi hankkia maaomistukseensa ennen yleiskaavoitusta tai viimeistään ennen asemakaavoitusta. Tällöin asemakaavan tuoma arvonnousu voidaan käyttää kaavan toteuttamisesta kunnalle aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Maankäytösopimukset eivät korvaa kunnan maanhankintaa, mutta toimivat hyvänä tukevana keinona, jos maanhankintaa ei saada täysin halutulla aikataululla suoritettua. Maankäytösopimukset sisältävät kuitenkin kunnan kannalta toiminnallisia ja taloudellisia riskejä, joita tulisi maapoliittisissa päätöksissä pääasiallisesti välttää. [16, s. 22.]

Matti Holopaisen ja Ritva Laineen kirjoittaman Yhdyskunta ja ympäristö -kirjan mukaan kunnan tulisi laatia maapoliittinen ohjelma, jossa kunta linjaa maankäytön ja kaavojen toteuttamisen varmistamisen keskeiset periaatteet. Tällaisia ovat muun muassa kunnan keskeiset kasvusuunnat, maanhankinnan periaatteet, maankäytösopimusten käyttämisen periaatteet sekä kaavojen toteuttamisen varmistamiseen tähtäävien maapoliittisten keinojen käyttämisen periaatteet. Kunnan käyttämiä maapoliittisia keinoja voivat olla maanhankinta, etuosto-oikeus, lunastaminen, maankäytösopimukset, luovutus, kehittämiskorvaus, korotettu kiinteistövero, määräaikainen verovapaus, rakentamiskehotus ja kehittämisalumenettely. [16, s. 21.]

3 Yhdyskuntasuunnittelun periaatteet kunnassa

3.1 Kunnan päätehtävät

Kunnan tulee luoda edellytyksiä rakentamiselle ja toiminnalle alueellaan. Tämä merkitsee, että kunnan on huolehdittava yhdyskuntasuunnittelusta ja kaavoituksesta sekä ympäristön valvonnasta ja suojelusta sekä näiden tehtävien teknisistä ja taloudellisista edellytyksistä. [2, s. 56.]

Kunnan on rakennettava ja kehitettävä infrastruktuuria asumista ja elinkeinotoimintaa palvelemaan. Tämä tarkoittaa liikenneyhteyksien, teknisen huollon järjestelmien sekä yleisten alueiden, kuten kenttien, puistojen ja viheralueiden suunnittelua ja rakentamista. Lisäksi kunnalle kuuluu erilaisten palvelurakennuksien, kuten koulujen ja sairaaloiden suunnittelu ja rakentaminen. [2, s. 56–57.]

Kunnan tulee hoitaa ja ylläpitää fyysistä ympäristöä ja sen rakenteita ja rakennuksia. Tämä tarkoittaa erityisesti kunnan omien palvelu- ym. rakennusten, kaava-alueiden liikenneyhteyksien, erilaisten rakennelmien ja alueiden huolto-, korjaus-, ja kunnossapitotehtävien hoitamista, sekä teknisten palveluiden, kuten vesi-, jäte- ja energiahuollon jatkuvan saatavuuden ja laadun ylläpitoa. [2, s. 57.]

3.2 Taloudellisuus

Taloudellisuus on keskeinen tavoite yhdyskuntasuunnittelussakin. Taloudellinen suunnitelma toteuttaa tavoitteet kohtuullisin kustannuksin tai aikaansaa nähden hyvän tuloksen. Tulosta arvioitaessa tarkastellaan kaikkia niitä fyysisiä, sosiaalisia ja psyykkisiä vaikutuksia, jotka rakennettu yhdyskunta aikaansaa. Tuusulan kunnan ja tämän insinööriyön osalta taloudellisuutta ei voida silti ajatella pelkkinä menoina ja kustannuksina, vaan tontinmyyntituloilla tulisi kattaa vähintäänkin uusien alueiden toteuttaminen. [11, s. 46; 23.]

3.3 Kunnallistekniikka

Kevyen liikenteen väylät

Liikkumisen helppous, mukavuus ja turvallisuus määräävät pitkälti, kuinka kunta tai kaupunki toimii. Tämä pätee erityisesti jalankulkuliikenteeseen. Jalankulkuverkot hyödyttävät eniten asukkaita, jotka asuvat lähellä tärkeitä palveluja tai tapahtumapaikkoja. Nykyaikana Tuusulassa useimmat matkaavat suurimman osan matkoistaan autolla. Vaikka matkan tekisi ekologisesti bussilla, käytännössä kaikki matkat silti aina alkavat tai loppuvat jalan. Väylien tulisi tyydyttää kaikkien väestöryhmien, myös lasten, vanhusten ja vammaisten tarpeet. [5, s. 85.]

Pyöräily on erityisen tärkeä koulu- ja työmatkoille. Se on myös suosittu vapaa-ajan harrastus. Pyöräilyn osuutta pyritään jatkuvasti lisäämään, sillä se on ekologisesti toimiva ratkaisu, vähentää autoilua ja lisää terveydellistä hyvinvointia. [5.]

3.3.1 Ajoneuvoliikenteen väylät

2000-luvun autoistumisen yhdyskuntarakenteelliset vaikutukset ovat olleet koko Suomessa jo niin mittavia, että voidaan puhua yhdyskuntarakenteen autoriippuvuudesta. Autoriippuvuudessa ei ole kyse pelkästään liikkumismahdollisuuksien vaan myös laajemmin autoon perustuvasta elämäntavasta. Tuusulassa yhdyskuntarakenteen pirstoutuminen ja hajautuminen ovat toistaiseksi vahvasti näkyvissä, ja tätä kautta kunta on melko autoriippuvainen. Yhdyskuntasuunnittelussa ja kaavoituksessa autoriippuvuus tulee ottaa huomioon niin hyvässä kuin pahassakin. Asuin-, työpaikka- ja teollisuusalueiden tulee sijoittua hyvien liikenneyhteyksien varrelle tai nämä yhteydet täytyy suunnitella. Kaavoitettavien alueiden tulee istua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen saumattomasti ja tiiviisti, jolloin julkisen liikenteen kannattavuus ja ekologisen liikkumisen mahdollisuudet paranevat. [15.]

Teknisesti ajoneuvoliikenteen väylien tulee olla ajodynaamisia ja ajopsykologisia. Ajodynaamisella turvallisuudella tarkoitetaan tien muotoilemista sellaiseksi, että ajoneuvoon kohdistuvat dynaamiset voimat eivät ylitä turvalliseksi määriteltyjä raja-

arvoja. Ajopsykologisen turvallisuuden saavuttamiseksi on tien ympäröivine maastoineen ja maisemineen tehtävä tiellä liikkujaan ulkonäkönsä puolesta rauhallinen ja miellyttävä vaikutus. [1, s. 90.]

3.3.2 Viemärit ja vesijohdot

Kotitalouksien vedenkulutus on keskimäärin asukasta kohden noin 100–150 litraa vuorokaudessa. Suurimmat käyttökohteet ovat henkilökohtainen hygienia ja wc:n huuhtelu. Kaavoituksen tekemisessä ja asuinaluesuunnittelussa tulee ottaa huomioon näiden tarpeiden toteutuminen nopeasti ja kustannustehokkaasti. Käytännössä tämä tarkoittaa suunnittelua ja rakentamista sellaisille alueille, joiden viereisille alueille kunnallistekniikka on jo suunniteltu ja tehty. Vesi- ja jätevesihuoltoverkko on suunniteltava jo yleiskaavaa laadittaessa. Jätevedet on johdettava pois rakennetuilta alueilta ja tehtävä haitattomiksi, luonnonvesistöjä on suojattava saastumiselta ja yhdyskunnalle elintärkeän veden jatkuva saanti on turvattava. [11, s. 174; 5.]

3.3.3 Viher-, virkistys ja yleiset alueet

Virkistysalueiksi suunnitellaan kauniit, maastoltaan ja kasvillisuudeltaan sopivat alueet. Ne liitetään ympäröivien alueiden virkistysalueisiin siten, että muodostuu jatkuvia, riittävän suuria kokonaisuuksia. Julkiset palvelut, kuten koulut, on sijoitettava siten, että yhteydet puistoihin ovat hyvät. Usein on edullista, jos virkistysalue saadaan liitetyksi keskukseen. Tällöin puisto, leikkipaikat ja kentät täydentävät keskusta-alueita. [11, s. 153.]

Puistojen ja virkistysalueiden tulee olla asuntojen lähellä. Monet asukkaat arvostavat asumista lähellä luontoa. Asukkaat, varsinkin lapset, käyttävät paljon lähellä olevia viheralueita. Kujat, pihat ja puistikot täydentävät virkistysalueita tarjoamalla nekin mahdollisuuksia oleskeluun ja rentoutumiseen. [11, s. 154–155.]

3.4 Julkinen liikenne

Joukkoliikenteen kehittäminen on nykyisin entistä tärkeämpää. Keskustojen ruuhkautuminen, energiakulutuksen kasvu, liikenteen ympäristöongelmat ja autoilun

vaarat ovat lisänneet sen merkitystä. Tehokas joukkoliikenne on parhaiten järjestettävissä, kun yhdyskuntarakenne on sille sopiva ja matkustajamäärät riittäviä, Suomessa lähinnä suurimmissa kaupungeissa. Keskisuuren kaupungin kokoinen Tuusulan kunta on ongelmallinen hajanaisen rakenteensa takia. Julkista liikennettä tulee kuitenkin olosuhteista huolimatta kehittää, sekä ottaa huomioon kaavoituksessa ja yhdyskuntasuunnittelussa. Eheässä yhdyskuntarakenteessa liikkumisen vaihtoehtoja on useita jalankulusta pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Tuusulan kunnan määrittäminen eheäksi, kohtalaisen eheäksi tai autoriippuvaiseksi alueeksi on haastavaa. Autolla liikkumisen merkitys on suuri, mutta keskusta-alueilla ja niiden tuntumassa joukkoliikenteen tarjonta on kohtalaista. Vaikka joukkoliikenteen järjestäminen ei olekaan kunnan lakisääteinen tehtävä, on sen rooli toimivassa ja tasa-arvoisessa liikennejärjestelmässä merkittävä. Lakisäädös poikkeaa kuitenkin koulumatkojen ja vammaispalvelujen järjestämisessä, joissa kunnalla on tärkeitä lakipohjaisia velvoitteita. [1, s. 26; 11.]

Tuusulassa Jokelan keskustaa voidaan pitää erityistapauksena joukkoliikenteen suhteen. Jokelan oman rautatieaseman takia kulkemisessa lähikaupunkeihin ja työpaikoille voidaan tukeutua Tuusulan tasoon nähden keskimääräistä enemmän joukkoliikenteeseen. Jokelan alueella rautatieaseman merkitys tulee ottaa merkittävästi huomioon kaavoituksessa ja yhdyskuntasuunnittelussa. Rautatieaseman kautta Jokela pystyy sitoutumaan osaltaan melko vahvasti Helsingin seudun raideliikenteeseen ja tätä kautta kattavaan joukkoliikenneverkkoon.

3.5 Kunnalliset palvelut

Kunnalliset palvelut tulee tarjota kunnan asukkaiden tarpeiden mukaan. Palvelut ovat riippuvaisia kunnan asukkaista ja asukkaat puolestaan kunnan palveluista. Palveluiden fyysisellä sijainnilla on lähes yhtä suuri merkitys kuin niiden toimivuudella. Asukkaiden kannalta merkittävimpiä ovat koulut, päiväkodit ja terveysasemat. Insinööriyön tekijän mielestä lähes yhtä tärkeitä ovat uimahalli, urheilukeskus, kirjastot ja nuorisotilat. Näiden sijainti määrätään kaavoituksessa, ja niiden tulee sijaita keskeisillä paikoilla asukkaiden hyväksi. [23.]

Uusia asuinalueita kaavoitettaessa tulee ottaa huomioon etäisyydet näihin tarjolla oleviin palveluihin. Mikäli palveluita ei ole lähellä, voi alueen houkuttelevuus ja hyvinvointi kärsiä merkittävästi. Yhdyskuntarakenteen eheyteen ja täydennysrakentamiseen pyrittäessä saadaan mahdolliset uudet asuin- ja muut alueet nykyisen rakenteen yhteyteen ja tätä kautta kunnallisten palveluiden verkostoon. Kokonaan tyhjästä aloitettavan merkittävän kaavoituksen ja rakentamisen yhteydessä, riippuen tietysti kunnan nykyisestä palvelurakenteesta ja asukasmäärästä, riittävä kunnallisten palveluiden tarjoaminen voi olla huomattavasti haastavampaa. [23.]

Terveydenhuoltolaki [18] määrää kunnan velvollisuuksista terveystieteellisten palveluiden tarjoamiseen liittyen:

10 §

Palvelujen saavutettavuus ja yhdenvertainen saatavuus

Kunnan ja sairaanhoitopiirin kuntayhtymän on järjestettävä terveydenhuollon palvelut sisällöltään ja laajuudeltaan sellaisiksi kuin kunnan tai sairaanhoitopiirin kuntayhtymän asukkaiden hyvinvointi, potilasturvallisuus, sosiaalinen turvallisuus ja terveydentila sekä niihin vaikuttavien tekijöiden seurannan perusteella lääketieteellisesti, hammaslääketieteellisesti tai terveystieteellisesti arvioitu perusteltu tarve edellyttävät.

Kunnan ja sairaanhoitopiirin kuntayhtymän on huolehdittava vastuullaan olevien asukkaiden palvelujen järjestämisestä ja saatavuudesta yhdenvertaisesti koko alueellaan.

Kunnan tai sairaanhoitopiirin kuntayhtymän on järjestettävä terveydenhuoltopalvelut alueellaan lähellä asukkaita, paitsi jos palvelujen alueellinen keskittäminen on perusteltua palvelujen laadun turvaamiseksi.

3.6 Kaupalliset palvelut

Siinä missä kunnalliset palvelut ja esimerkiksi terveydenhuolto ovat ihmisten päivittäisen toiminnan kannalta äärimmäisen tärkeitä, ovat kaupalliset palvelut ja kuluttaminen määrällisesti yleisempiä kuin esimerkiksi terveystieteellisten palveluiden käyttö tai kirjastossa käynti. Yhdyskuntasuunnittelussa otetaan huomioon kaupallisten palveluiden sijainti ja etenkin täydennysrakentamisessa ja uusien alueiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon näiden palveluiden tarjoaminen. Kaavoituksella voidaan ohjata kauppojen sijaintia, tyyliä, saatavuutta ja kokoa. Viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana on ollut nähtävissä suurien automarkettien nousu

merkittävästi päivittäiskaupan toimijoiksi ja tarjoajiksi, mutta viime vuosina on ruvettu jälleen korostamaan paikallisia kauppoja ja yleensäkin paikallista liiketoimintaa. Uuden alueen houkuttelevuuden kannalta kaupallisten palveluiden saatavuus on merkittävä asia. Samoin kauppapaikat ja liikekeskukset houkuttelevat helposti muutakin toimintaa ympärilleen ja oikein suunniteltuina ja ylläpidettyinä nostavat alueen profiilia ja arvoa. [23.]

3.7 Sosiaalinen ympäristö

Sosiaalinen ympäristö voidaan ottaa huomioon jopa yleiskaavoituksen tasolla. Tarpeiden, esimerkiksi lasten tai nuorten, tulisi määritellä tiloja, alueita ja suunnittelua. Lapsille tärkeitä ovat esimerkiksi leikkialueet ja nuorille nuorisotilat tai urheilumahdollisuudet. Myös fyysinen ympäristö, kuten viheralue, voi olla suoraan yhteydessä sosiaaliseen ympäristöön luonnonmukaisuuden ja virikkeellisyyden ansiosta. Asumisen ja ihmisten elämisen sujumisen edellytykset ja tarpeet tulee taata. Terveellisen ja toimivan ympäristön luominen edistää tehokkaasti sosiaalisten verkostojen syntyä. [23.]

3.8 Ekologia ja kestävä kehitys

Kestävässä kehityksessä asioita tarkastellaan samanaikaisesti ympäristön, talouden ja sosiaalisen ulottuvuuden näkökulmasta. Kestävän kehityksen ytimessä ollaan, kun esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnittelussa löydetään ratkaisu, joka on taloudellinen, vähentää kasvihuonekaasuja ja liikennemelua sekä samalla tarjoaa hyvät liikkumismahdollisuudet myös pienituloisille, autottomille, lapsille ja vanhuksille. Toinen näkökulma on, että ihmisen olosuhteiden säilyminen siedettävällä pohjalla edellyttää myös luonnon palautuvuuden säilymistä nykyisellään. Kestävä kehitys voidaan nähdä myös laajana käsitteenä, jolloin kestävyyttä tavoitellaan. [11, s. 43–44; 16, s. 13.]

Aluesuunnittelun tasolla kestävän kehityksen tavoitteiden mukaiseksi on määritelty alue, joka kokonaisuutena, kaikkien vaiheiden aikana, kuluttaa mahdollisimman vähän energiaa ja muita luonnonvaroja sekä aiheuttaa mahdollisimman vähän haitallisia päästöjä ja jätteitä. Alueen tulee olla myös ympäristönä hyvä: sosiaalisesti ja esteettisesti kestävä sekä taloudellisesti mahdollinen. [11, s. 44.]

Ekologia yleiskaavoituksessa tarkastelee ja arvioi maankäyttöratkaisuja siltä pohjalta, miten ne vaikuttavat luonnontalouden toimintakykyisyyteen, yksittäisiin luonnontoihintoihin ja maisemaan. Tärkeitä tavoitteita ovat ekosysteemien eli eloyhteisöjen ja maiseman monimuotoisuuden turvaaminen ja elinvoimaisten luonnonalueiden säilyttäminen kaavoituksen kautta. On kiinnitettävä huomiota siihen, kuinka luontoa käytetään. Luonnonsuojelu on laajentumassa käsittämään myös luonnon- ja maisemanhoidon. Huomio on kiinnittymässä myös varsinaisten suojelualueiden ulkopuolella olevien alueiden luonnon arvojen turvaamiseen ja vaalimiseen. [12; s. 9–10.]

3.9 Täydennysrakentaminen ja eheyttäminen

Täydennysrakentamisen ratkaisun avaimet eivät ole asemakaavoittajien käsissä, vaan tärkeimmät valinnat tehdään tätä laajemmissa suunnitelmissa ja päätöksissä. Oleellista on esimerkiksi uuden alueen sijainti suhteessa yhdyskunnan kokonaisrakenteeseen: mitä irrallisempi uusi alue on, sitä suurempi on liikenteen ja teknisen huollon aiheuttama luonnonvarojen tuhlaus. Liikenne on tunnetusti yksi merkittävimmistä saastuttajista, ja tätä kautta täydennysrakentamisen suosiminen onkin suoraan yhteydessä ekologiaan, kestävään kehitykseen ja ajoneuvo- sekä julkisen liikenteen kehitykseen. Tavoitteena voidaan pitää eheää, taloudellista ja ekologisesti kestävää yhdyskuntarakennetta. Suuremmassa mittakaavassa eheyttämisellä on myös suuri merkitys ilmastonmuutoksen hillitsemisessä. [4; 11.]

4 Tuusulan kunnan maapoliittinen ohjelma 2020

Tuusulan kunnanvaltuusto on päivittänyt muutaman vuoden välein maapoliittiset periaatteet, joissa käsitellään kunnan maapolitiikan harjoittamista alueellaan. Tarkoituksena on antaa suuntaviivat, lähtökohdat, strategia, tavoitteet ja keinot harjoittaa maapolitiikkaa ja edistää maankäyttöä. Vuonna 2011 hyväksytyyn maapoliittisen ohjelman on tarkoitus tähdätä vuoteen 2020. [23.]

4.1 Lähtökohdat ja kuntastrategia

Maapoliittinen ohjelma määrittää ne keinot, joita tarvitaan kuntastrategian toteuttamiseen. Kuntastrategia määrittelee kriittiset menestystekijät ja tavoitteet toiminnalleen. Tuusulan kuntastrategian mukaan Tuusulan visio 2020 [22, s. 3] on seuraava:

Tuusula on hallitusti kasvava, viihtyisä, perheitä tukeva ja turvallinen kunta Helsingin seudulla. Tuusulan kuntamaisema vesistöineen perustuu kehittyvien keskusten ja vireään maaseudun vuorovaikutukseen.

Tuusulan ylivoimatekijöitä ovat kulttuuri, erinomainen sijainti ja toimiva liikenneverkko, pientalovaltaisuus, laadukas ympäristö, hyvät palvelut, seudullinen yhteistyö, elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja vahva talous.

Johtuen väestön, työpaikkamäärien ja liikenteen kasvusta, kriittiseksi menestystekijäksi mainitaan kunnan kehitystä tukeva maapolitiikka ja yhdyskuntasuunnittelu. Näiden kytkennät kuntatalouden kehitykseen ovat kiinteät. Asetetut kasvutavoitteet edellyttävät lisääntyvää panostusta raakamaan hankintaan ja maankäyttösopimusten selkeyttämiseen.

Maapolitiikka, kaavoitus ja kaavojen toteuttamistoimet muodostavat ohjelman mukaan yhteisen kokonaisuuden. Kyse on tonttutuotantoprosessista. Kaavoituksella tarkoitetaan maa-alueiden käytön suunnittelua. Tähän voidaan laskea asemakaavoituksen lisäksi yleiskaavoitus ja yleissuunnitelmat. Kunnan maapolitiikalla taataan edellytykset tonttutuotantoprosessin toimivuudelle, oikea-aikaisuudelle ja kustannustehokkuudelle. [22, s. 4.]

4.2 Tavoitteet

Kunnan maapoliittisen ohjelman tavoitteena ovat taloudellinen ja toimiva yhdyskunta, hyvän ympäristön tuottaminen, kestävä kehitys, kaavoituksen ja sen toteuttamisen edistäminen, maan hintatason pitäminen kohtuullisena, kunnan toimenpitein saadun arvonnousun leikkaaminen kunnalle ja pitkäjänteisen sekä suunnitelmallisen maapolitiikan harjoittaminen. [22, s. 4.]

4.2.1 Keskusta-alueet

Tuusulan alueellisten keskustojen Hyrylän, Riihikallion, Jokelan ja Kellokosken kehittäminen on Tuusulan kuntastrategian mukaan kriittinen menestystekijä. Tällä pyritään vaikuttamaan kaupallisten palveluiden kehittämisedellytyksiin, kunnan sisäisen ja ulospäin suuntautuvan liikenteen sujuvuuteen sekä keskusta-alueiden ja sen myötä taajamien toimivuuteen ja viihtyvyyteen. [22, s. 4–5.]

4.2.2 Asuinalueet

Laadukas ja monipuolinen asuminen on kuntastrategian mukaan kriittinen menestystekijä. Asuntorakentamisen määrä pyritään kasvun takia pitämään edelleenkin korkealla tasolla. Vuotuinen raakamaan tarve pientaloasumiseen on noin 15–20 hehtaaria. Tällöin kunta pystyy tarjoamaan riittävän ja kohtuuhintaisen tonttitarjonnan, joka vastaa kasvutavoitteiden mukaisia tarpeita. Pyritään tehokkaaseen maankäyttöön ja tiivistämiseen, jolloin asutus saadaan kustannustehokkaasti kunnallistekniikan piiriin. [22, s. 5.]

4.2.3 Työpaikka-alueet

Kunnan tavoitteena on 100 %:n työpaikkaomavaraisuus. Tavoitetilanteessa vuonna 2025 kunnassa on 51 000 asukasta ja 26 000 työpaikkaa. Tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan vähintään 300 hehtaaria uutta työpaikkatonttimaata työpaikka-alueilta. Lisäksi keskusta- ja asuntoalueiden kaavoituksessa on osoitettava riittävät liike- ja palvelurakennusten varaukset. Vuositasolla kaavoitettava tarve on noin 20–30 hehtaaria. [22, s. 5-6.]

4.2.4 Rakentamiselta vapaaksi jäävät alueet

Vapaaksi jäävillä alueilla tarkoitetaan esimerkiksi pelto- ja metsäalueita, luontoalueita, virkistys- ja liikunta-alueita. Vision 2020 mukaisesti kuntamaisema vesistöineen perustuu kehittyvien keskustojen ja vireän maaseudun vuorovaikutukseen ja kestävän kehityksen periaatteiden noudattamiseen. [22, s. 6.]

4.3 Keinot

Tuusulan kunnan maapoliittinen ohjelma 2020 antaa suuntaviivat maapolitiikan keinojen käytölle. Ohjelma liitteessä luetellaan kaikki käytössä olevat keinot: maan hankkiminen, maan luovuttaminen, maankäytön kehittäminen ja tonttivarannon aktivointi. Näiden otsikoiden alle sisältyy luonnollisesti paljon tarkempia ja yksityiskohtaisempia keinoja (liite 1). Erityisesti ohjelmassa nostetaan esille raakamaan hankinta, asemakaavoitettujen alueiden hankinta ja maankäytön kehittäminen maankäytösopimuksilla. [22; 23.]

4.3.1 Raakamaan hankinta

Kunnan tavoitteena on pitää yllä raakamaavarantoa, joka vastaa kymmenen vuoden kaavoitustarvetta. Raakamaata pyritään ensisijaisesti hankkimaan vapaaehtoisin kaupoin. Lisäksi maata voidaan hankkia vaihtamalla, käyttämällä etuosto-oikeutta ja lunastamalla. [22, s. 6.]

Kunnan kehittämisen kannalta tärkeillä alueilla voidaan käyttää lunastuslupa-an perustuvaa maan lunastusta, mikäli vapaaehtoisin kauppoihin ei päästä riittävässä aikataulussa. Kiinteistöinsinööri Jukka Valjakan mukaan lunastusta ei poliittisista syistä ole käytetty. Sitä kuitenkin voidaan käyttää katujen, teiden, puistojen ja esimerkiksi koulutonttien hankinnassa, jos vapaaehtoisia kauppoja ei synny. [22, s. 7; 23.]

Maapolitiikan keinoista maanhankinta on edullisin, pitkäjänteisin ja tärkein. Maanhankinta varmistaa, että yhdyskuntarakentaminen pysyy kunnan ohjauksessa. Käytännössä on nähty, että yhdyskuntarakenteen ohjaaminen onnistuu parhaiten

kunnan omistaessa rakentamisen kohteena olevan maan. Yksityisomistuksessa olevien maiden kaavoitus ei vielä takaa, että rakennustoiminta alueella käynnistyy. [2; 23.]

Tuusulan kunnan kasvutavoitteiden saavuttamisen edellytyksenä on, että kunta saa hankittua raakamaata vuosittain noin 25–35 hehtaaria. Vuosina 2005–2010 on saatu hankittua keskimäärin 27 hehtaaria vuodessa. Osa hankitusta raakamaasta on saatavissa kaavoituksen piiriin vasta vuosien tai jopa vuosikymmenien päästä. Kunnan tavoitteet raakamaan hankinnan suhteen ovat lukujen mukaan kasvamaan päin. Vuonna 2011 julkaistu maapoliittinen ohjelma 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jollaista ei ole Tuusulassa vuosiin tehty. Tätä kautta myös raakamaan hankinnassa pyritään pidemmän tähtäimen suunnitelmaan. Yksinkertainen maapoliittinen totuus on, että kunnan omistuksessa olevan maan kaavoittaminen on joustavampaa ja taloudellisempaa. Maatarpeen tyydyttäminen edellyttää kunnalta pitkäjänteistä maapolitiikkaa, jossa vapaaehtoiisiin kauppoihin ryhdytään ajoissa kunnan tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi. [22; 23.]

4.3.2 Asemakaavoitettujen alueiden hankinta

Tässä insinööriyössä keskitytään pääasiassa yleiskaavoihin ja yleissuunnitelmiin. Kuitenkin asemakaavoitettujen alueiden hankinta kuuluu olennaisena osana kunnan maapolitiikan keinoihin. Pääperiaatteena on, että ensimmäisen asemakaavan mukaiset katualueet, yleiseksi osoitetut alueet ja kunnan tarkoituksiin varatut yleisten rakennusten korttelialueet pyritään ensisijaisesti hankkimaan kunnan omistukseen vapaaehtoisin kaupun. Mikäli yleisten alueiden hankinnassa kunnan tarpeisiin ei päästä vapaaehtoiisiin sopimuksiin, voi kunta käyttää maankäyttö- ja rakennuslain 96 §:n mukaista kunnan lunastusoikeutta asemakaava-alueella. [11; 22, s. 7.]

96 §

Kunta saa asemakaava-alueella ilman erityistä lupaa lunastaa sellaisen yleisen alueen sekä sellaisen yleisen rakennuksen asemakaavan mukaisen tontin, joka asemakaavassa on tarkoitettu kunnan laitokselle tai kunnan muihin tarpeisiin. Valtiolla ja kuntayhtymällä on vastaavasti oikeus lunastaa sellainen asemakaavan mukainen yleisen rakennuksen tontti ja yleinen alue, joka asemakaavassa on tarkoitettu valtion tai kuntayhtymän laitokselle tai muihin näiden tarpeisiin.

Mitä 1 momentissa säädetään, on noudatettava myös, kun käyttöoikeutta rajoitetaan asemakaavassa alueella, joka kaavassa on osoitettu käytettäväksi

kunnan, kuntayhtymän tai valtion tarpeisiin maanalaista rakentamista varten [10].

4.3.3 Maankäytön kehittäminen maankäyttösopimuksin

Kunta voi tehdä maankäyttö- ja rakennuslain 91 b §:n mukaisia maankäyttösopimuksia. Maankäyttösopimuksissa noudatetaan periaatetta, jonka mukaan ensin kunnanhallitus hyväksyy kaavoituksen käynnistämissopimuksen. Käynnistämissopimuksessa sovitaan ne keskeiset periaatteet, joilla sitova maankäyttösopimus kaavaehdotusvaiheessa tullaan laatimaan. Tällainen periaate voi olla esimerkiksi raakamaaosuuden hinnoittelu. [11; 22, s. 7–8.]

Kunta voi tehdä kaavoitukseen ja kaavojen toteuttamiseen liittyviä sopimuksia (*maankäyttösopimus*). Maankäyttösopimuksissa ei voida kuitenkaan sitovasti sopia kaavojen sisällöstä.

Maankäyttösopimus voidaan osapuolia sitovasti tehdä vasta sen jälkeen, kun kaavaluonnos tai -ehdotus on ollut julkisesti nähtävillä. Tämä ei koske sopimusten tekemistä kaavoituksen käynnistämisestä. Maankäyttösopimuksilla voidaan tämän luvun kehittämiskorvausta koskevien säännösten rajoittamatta laajemminkin sopia osapuolten välisistä oikeuksista ja velvoitteista.

Maankäyttösopimuksesta tiedotetaan kaavan laatimisen yhteydessä. Tarkoituksesta tehdä maankäyttösopimus on tiedotettava osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Jos tarkoitus tehdä maankäyttösopimus tulee esille vasta sen jälkeen, kun osallistumis- ja arviointisuunnitelma on laadittu, asiasta tulee kaavan laatimisen yhteydessä tiedottaa osallisten tiedonsaannin kannalta sopivalla tavalla [11].

Maankäyttösopimus liittyy osaltaan myös kunnan omistamien alueiden kehittämiseen. Insinööriyön kohteena olevat alueet eivät pääsääntöisesti ole asemakaavoitettuja, vaan osayleiskaavojen ja yleissuunnitelmien vaikutuksen alaisena. Joissakin tapauksissa voi olla olennaista, että kaava-alueisiin liitetään maankäyttösopimuksin yksityisten maata. [22, s. 7–8; 23.]

5 Kaavojen ja suunnitelmien tulkinta

Tämän insinööriyön päätehtävä on antaa Tuusulan kunnalle selvitys kunnan maaomistuksesta ja kertoa, kuinka paljon kunnalla on hyödynnettävää maata ja alueita. Tässä työssä kohteet on valittu kaavojen ja suunnitelmien priorisoinnin ja maaomistuksen laajuuden mukaan. Valittujen suunnitelmien lisäksi tärkeitä alueita olisivat olleet myös esimerkiksi Focus-alue, joka on Tuusulalle tärkeä linkki uutta kehätietä suunniteltaessa, sekä Tuomala II -alue, joka sijaitsee Keravan ja Järvenpään välissä Vanhan Lahdentien varrella. Nämä alueet päätettiin jättää tästä työstä pois, koska niillä kunnan maaomistus on toistaiseksi erittäin vähäistä. Tulevaisuudessa alueet ovat kehityskelpoisia, kunhan alueita koskevat maapoliittiset ratkaisut on tehty.

Valitut alueet ovat osayleiskaavoista Jokela, Kellokoski, Sula, Koillis-Hyrylä ja Rykmentinpuiston itäpuoli. Yleissuunnitelmista valittiin erittäin merkittävä Lahelan suunnitelma. Tärkein kriteeri valinnoille on merkittävä kunnan maaomistus alueella. Tätä kautta lähdettiin tutkimaan alueita, jotka sopisivat tietyllä aikataululla kehitettäväksi kaavassa merkittävä käyttöä varten. Ensisijaisesti kunta pyrkii kaavoittamaan ainoastaan omia maitaan ja tätä silmällä pitäen kaavoja ja suunnitelmaa lähdettiin tulkitsemaan. [23.]

Tärkeimmän kriteerin, eli kunnan merkittävän maaomistuksen, täyttyessä kaavoista ja suunnitelmista etsitään alueita, joiden jatkokehitys ja asemakaavoitus voidaan aloittaa mahdollisesti melko pikaisesti. Taulukoissa tämän tyyppiset alueet on merkitty kohdealue-otsikon alle. Lisäksi etsitään mukaan myös alueita, joiden kehittäminen lyhyellä aikavälillä voi olla haastavaa, mutta tulevaisuudessa maapolitiikan ja yhdyskuntasuunnittelun keinoin hyvinkin mielekäästä ja tarpeellista. Merkittävin syy kehittämisen viivästyminen on useimmiten liian pieni maaomistus kaava-alueella. Muita syitä voivat olla esimerkiksi huono tieyhteys vasta suunnitteilla olevan väylän takia tai alueen sopimattomuus ympärillä olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Nämä alueet on taulukoissa merkitty kehityskohde-nimen alle. Lisäksi Jokelan tapauksessa on merkitty reservimaat, jotka ovat tulevaisuudessa hyviä kohdealueita, mutta eivät toistaiseksi sisälly yleiskaavoihin.

Osayleiskaavojen ja yleissuunnitelman yhteydessä olevissa selvitystaulukoissa esitetään käyttötarkoitus, laskettu kokonaispinta-ala, käyttötarkoitukselle tonttitehokkuus (e-

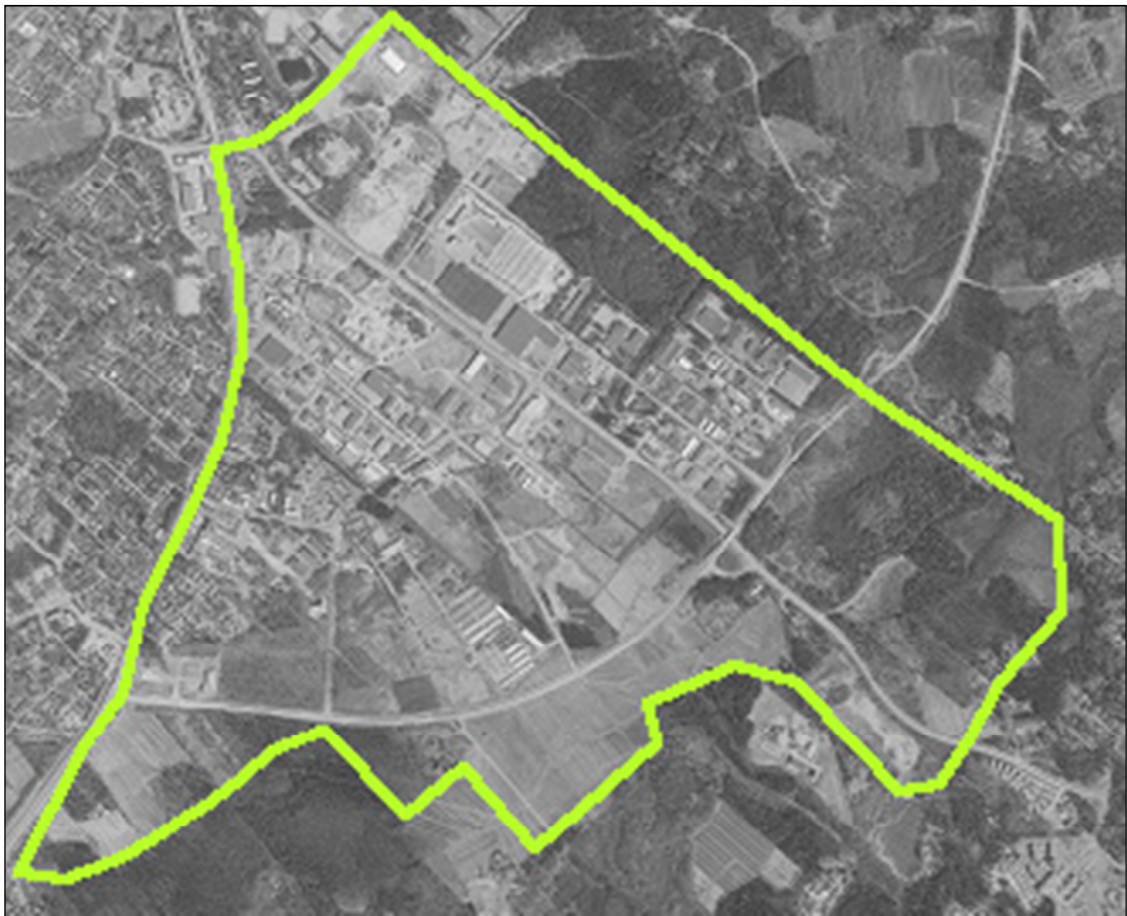
luku) sekä kerrosneliöhinnan mukaan laskettu arvo. Tonttitehokkuus on tutkittu useammasta osayleiskaavasta ja tämän jälkeen eri käyttötarkoituksille on määritetty tietty tehokkuus. Eri kaavoissa ja suunnitelmissa sijaitsevien kohteiden arvot on arvioitu samoin yhteistyössä kiinteistöinsinööri Jukka Valjakan kanssa (taulukko 4). Arvoihin ja tonttitehokkuuksiin tulee suhtautua kuitenkin varauksella, koska ne ovat suuntaa antavia ja yhtenäisillä arvoilla alueita voidaan vertailla keskenään. Kehityskohteiden arvoissa ja pinta-aloissa tulee lisäksi huomioida, että maanhankintaa tulee suorittaa myös merkittyjen kaava-alueiden ulkopuolelta. Tässä työssä arvioidut alueet ovat asuin-, työpaikka-, palvelu- tai teollisuusalueita. Yhdyskuntasuunnittelun kannalta arvioidessa otetaan koko yhdyskuntarakenne huomioon. [23.]

Taulukko 4. Selostuksien taulukoissa käytetyt luvut ja arvot.

Etelä-Tuusula		
- Koillis-Hyrylä, Sula, Rykmentinpuisto		
Käyttötarkoitus	e-luku	€ / k-m²
A + AO +AP	0,2	250
AK	0,5	210
P	0,4	180
TP	0,4	140
T + TY	0,4	80
Pohjois-Tuusula		
- Jokela, Kellokoski		
Käyttötarkoitus	e-luku	€ / k-m²
A + AO +AP	0,2	150
P	0,4	50
TP	0,4	35
T + TY	0,4	17
Lahela		
Käyttötarkoitus	e-luku	€ / k-m²
A + AO +AP	0,2	350

5.1 Sulan osayleiskaava

Sulan osayleiskaava sijoittuu Tuusulan kunnan Hyrylän taajamaan, kuntakeskuksen eteläpuolelle. Suunnittelualue (kuva 2) rajautuu lännessä Tuusulanväylään, etelässä Vantaan kaupungin rajaan, koillissivultaan Rykmentipuiston osayleiskaavan rajaan ja pohjoispäässä Hyrylän urheilukeskuksen alueeseen. Kaava-alueen eteläosassa kulkee Tuusulan itäväylä ja pohjoisosaa halkoo Fallbackantie. Alueen sisällä pohjois-eteläsuunnassa kulkee Korvenrannantie ja itä-länsisuunnassa Sulantie ja Amerintie.

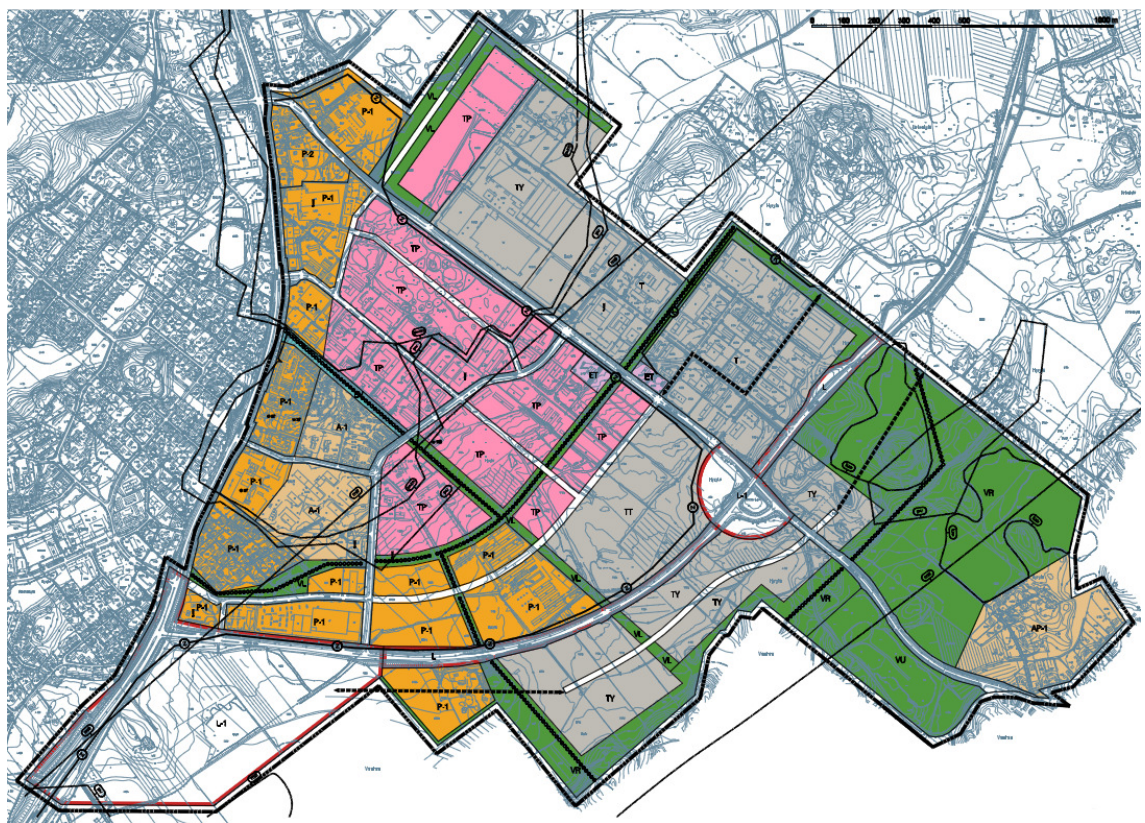


Kuva 2. Sulan osayleiskaavan aluerajaus [21].

5.1.1 Kaavaselostus

Sulan osayleiskaavan (kuva 3) tarkoituksena on Sulan alueen yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä eri toimintojen yhteensovittaminen. Kaavassa esitetään tarpeelliset alueet rakentamisen, muun suunnittelun ja maankäytön

perustaksi. Osayleiskaavan luonnoksessa esitetään Sulan alueen käyttämistä eri tarkoituksiin kuten työpaikka-alueena, palveluihin ja asumiseen. Lisäksi osoitetaan liikenneverkko, teknisen huollon tarvitsemat verkostot ja virkistysalueet. Osa Sulan alueesta on vanhaan yleiskaavaan pohjautuvaa asemakaavoitettua aluetta. Sulan osayleiskaavan laatiminen on tarpeen tarkemman maankäytön suunnittelemiseksi alueelle. Osayleiskaavatyön tavoitteena on kehittää Sulan aluetta työpaikka-alueena huomioiden keskeinen sijainti keskustajamarakenteen eteläisenä jatkeena ja osana Tuusulanväylän ja Tuusulan itäväylän tieympäristöä. Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena, ja alueelle on tarkoitus laatia asemakaavat. [20, s. 3–8.]

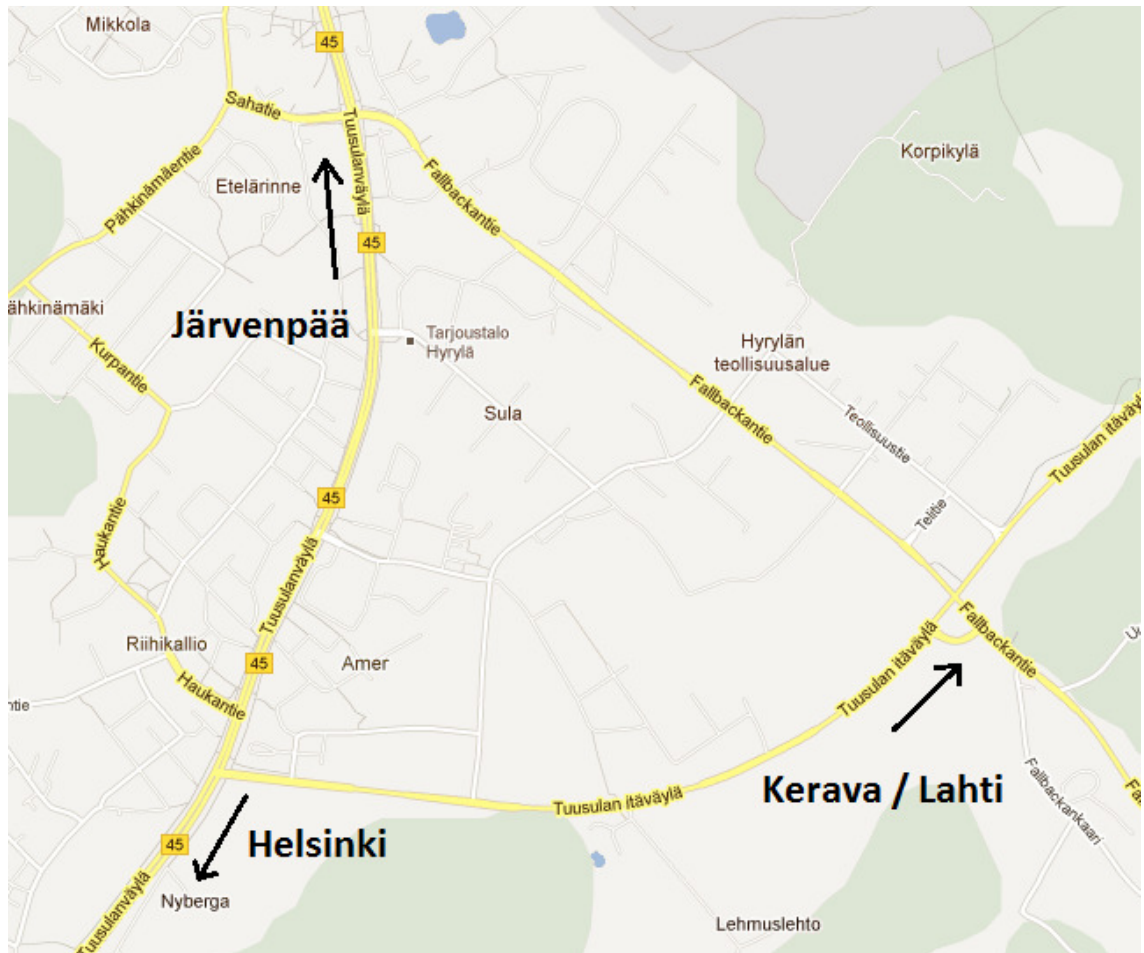


Kuva 3. Sulan osayleiskaavan luonnosvaiheessa [20].

5.1.2 Maomaisuuden selvitys ja arviointi

Sulan alue tunnetaan pääasiassa Sulantien varressa sijaitsevista autokaupoistaan. Näiden lisäksi Fallbackantien eteläpuolella on huomattava määrä teollisuus- ja työpaikka-alueita sekä Amerintien varressa asutusta ja entinen Amerin tehdas. Tuusulan tasolla Sulan aluetta voi pitää etenkin merkittävänä työpaikka- ja

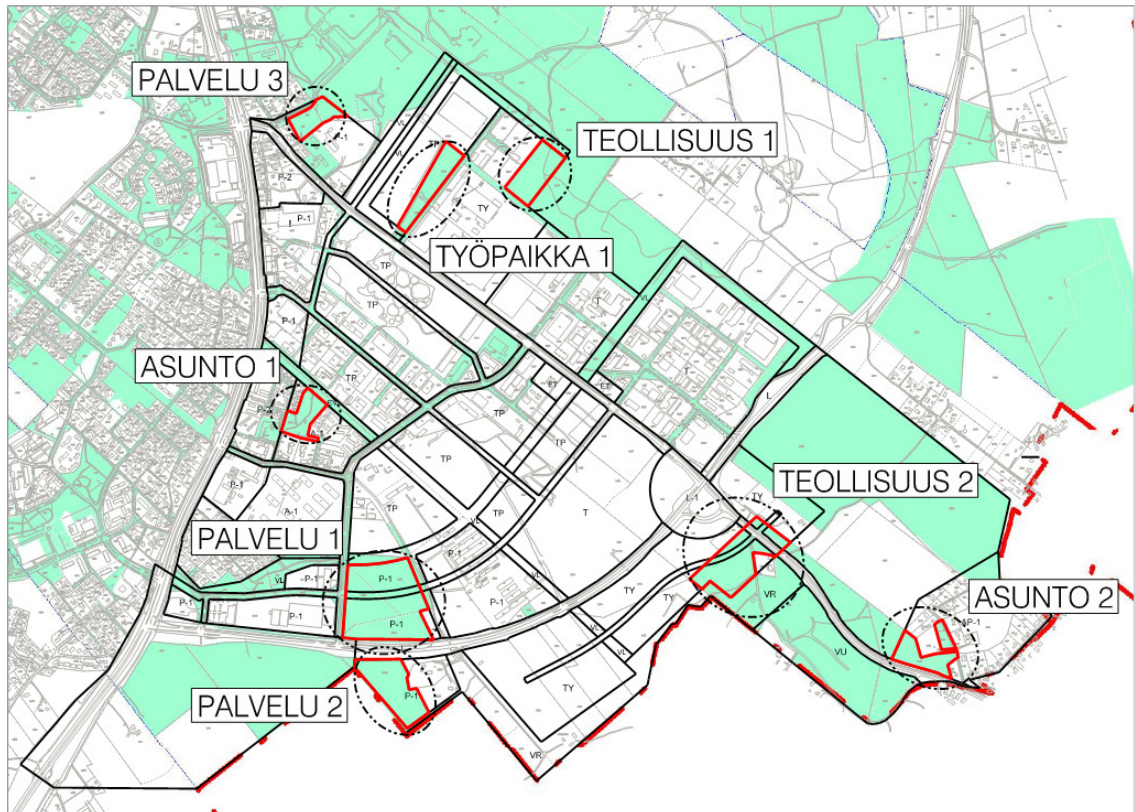
teollisuusalueena. Lisäksi Palvelu 1 -alueen länsipuoli kuvassa 5 on kehittynyt viime vuosina palvelualueena Lidlin ja Kodin Terran myötä. Kaava-alue sijoittuu liikenteellisesti pääasiassa Tuusulanväylän ja Tuusulan itäväylän väliin. Näiden väylien myötä kulkuyhteydet autolla Helsinkiin, Järvenpään ja Keravalle ovat erittäin hyvät (kuva 4). Keravan kautta pääsee helposti Lahden suuntaan Lahden moottoritietä pitkin.



Kuva 4. Sulan liikenteellinen sijainti.

Selvitysten tuloksena alueelta löydettiin kahdeksan erilaista kehityskohdetta, eli ns. punaista aluetta, joissa maankäytön kehittäminen ja asemakaavoitus voidaan aloittaa lyhyellä aikataululla. Sulan alue on jaettu osayleiskaavassa melko selvästi palvelualueisiin, asuinalueisiin, teollisuusalueisiin ja viheralueisiin. Käytännössä kaavan keskiosa on asuinalueita, jonka ympärille palvelu- ja teollisuusalueet sijoittuvat. Poikkeuksena selvityksessä löydettiin asuntoalueeksi kaavoitettu asuntoalue 2 (kuva 5), joka sijaitsee kaavan itäreunalla Vantaan rajalla. Kunnan maaomistus kaava-alueella on melko hajanaista, ja etenkin Tuusulanväylän ympäristö on jo pitkälti valmiiksi

rakennettua. Tässä insinööriyössä etsittyjä ja selvitettyjä alueita (kuva 5) on kaavan lounaisosassa (palvelu 1, 2 ja asunto 1), eteläosassa (palvelu 3, työpaikka 1 ja teollisuus 1) ja itäosassa (teollisuus 2 ja asunto 2).



Kuva 5. Sulan osayleiskaavan kohdealueet kartalla.

Palvelualueet

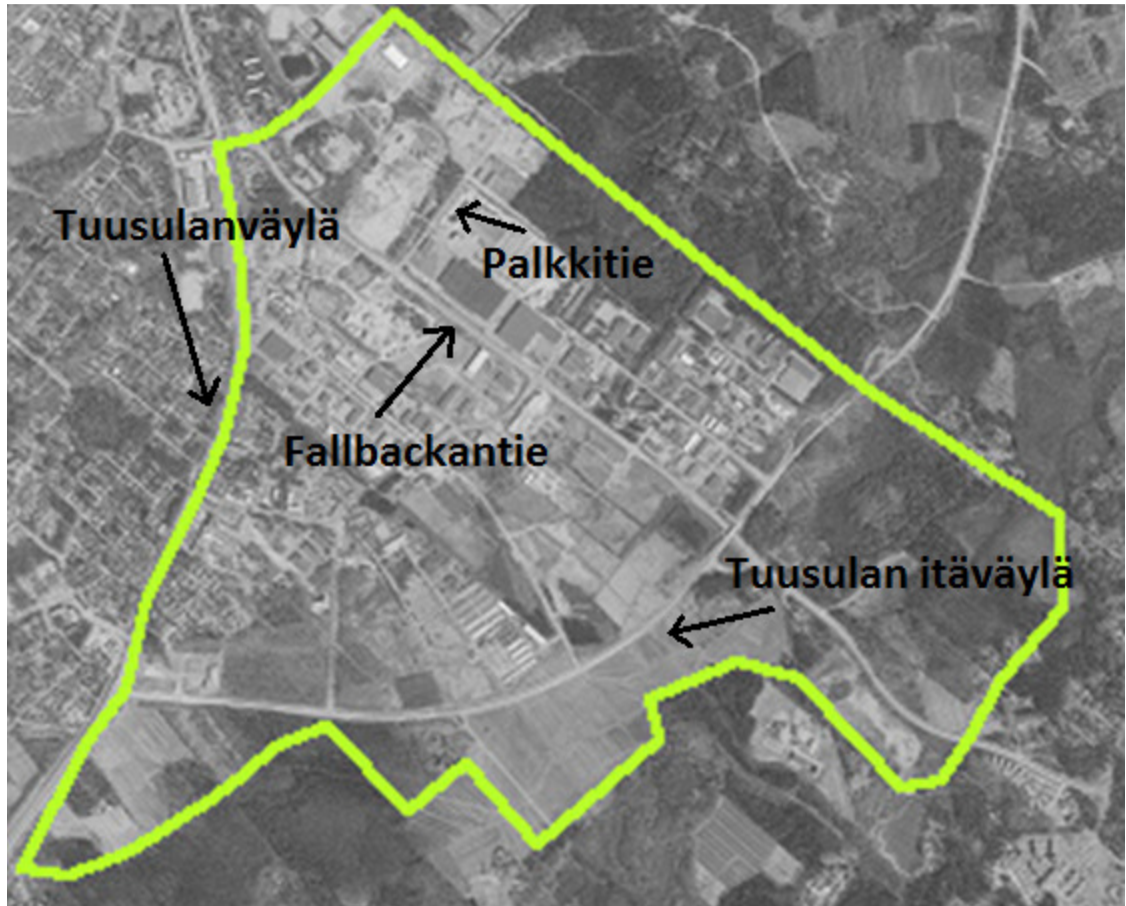
Palvelualue 1 on selkeästi tärkein ja helpoin kehityksen kohde lähivuosina. Sen viereen on nykyisellään rakennettu esimerkiksi Kodin Terra ja yksityinen katsastusasema. Alueen rakentaminen ja kehittäminen tässä vaiheessa olisi helppoa ja kannattavaa. Alue on nykyisellään hyvinkin houkutteleva kauppapaikka hyvien liikenneyhteyksien ja nykyisen palvelu-pohjaisen aluerakenteen ansiosta. Alue on Tuusulan itäväylän varressa ja tätä kautta hyvien ajoneuvoliikenneyhteyksien päässä lähiseuduilta. Palvelualue 1 on kooltaan 7,4 hehtaaria, joten siihen mahtuu jokin lähialueiden kannalta merkittävä ja suuri kauempaakin ihmisiä houkutteleva liikekeskus. Osayleiskaavan muodon takia alue ei sijoittuisi asuinalueiden aivan välittömään läheisyyteen eikä todennäköisesti aiheuttaisi ongelmia tässä suhteessa. Viereisiä alueita

lukuun ottamatta Sulan rakennuskanta on melko vanhaa ja tätä kautta nostaisi alueen houkuttelevuutta. Tässä työssä käytettyjen yksikköhintojen perusteella maa-alueen arvo on hieman yli viisi miljoonaa euroa. Taulukosta 5 voidaan huomata, että Sulan osayleiskaavassa se on arvokkain yksittäinen kunnan omistama alue.

Taulukko 5. Sulan osayleiskaavan selvitystaulukko.

Sulan osayleiskaava				
Kohdealue	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)	e-luku	Arvo €
Asunto 1	A	1,5	0,2	750 000
Asunto 2	AP	2,0	0,2	1 000 000
		3,5		1 750 000
Palvelu 1	P	7,4	0,4	5 328 000
Palvelu 2	P	3,2	0,4	2 304 000
Palvelu 3	P	1,8	0,4	1 296 000
		12,4		8 928 000
Työpaikka 1	TP	2,1	0,4	1 176 000
Teollisuus 1	TY	2,3	0,4	736 000
Teollisuus 2	TY	4,2	0,4	1 344 000
		8,6		3 256 000
Yhteensä		24,5		13 934 000

Palvelualue 2 sijaitsee palvelualueen 1 eteläpuolella Tuusulan itäväylän varressa. Alueena se on kooltaan 3,2 hehtaaria ja tätä kautta melko arvokas maa-alue. Sen ongelma on kuitenkin huonot liityntäyhteydet. Tuusulan itäväylä on melko kuormitettu eikä välttämättä ole mielekästä tehdä siitä suoraa liityntäyhteyttä alueelle (kuva 6). Jos kaavassa osoitettu palvelualue kokonaisuudessaan saataisiin hankittua kunnan omistukseen, olisi aluetta mahdollisuus hyödyntää. Nykyisellään itäpuolella on asuttu kiinteistö, jolle on oma kulkuyhteys. Toistaiseksi sen hankkiminen lienee mahdotonta, mutta tulevaisuudessa koko palvelualue tulee hankkia kunnan omistukseen heti kun mahdollista ja hyödyntää nykyinen liityntäyhteys alueelle. Nykyisellään palvelu 2 - alueen arvo on noin 2,3 miljoonaa euroa, mutta jos viereinen alue saadaan hankittua, tulisi sen arvo lähemmäs viittä miljoonaa euroa.



Kuva 6. Sulan osayleiskaavan merkittävimpien teiden sijainnit [21].

Palvelualue 3 on 1,8 hehtaarin kokoinen hiekkakenttä, joka on kaavasta pohjoisimpana ja lähimpänä Hyrylän keskustaa. Se sijaitsee Tuusulan urheilukeskukseen kulkevan tien varressa. Lisäksi sen ympäristössä sijaitsee paljon pien- ja kerrostaloasutusta. Tuusulanväylän toisella puolella on pienimuotoinen kauppalaue, joka nykyisellään on hieman aikaansa jäljessä, sekä Hyrylän yläaste ja lukio. Palvelualueen sijaintina se lienee houkutteleva niin asukkaiden kuin yrittäjienkin kannalta. Sijainti ja ympärillä olevat toiminnot sekä asutus tuovat mahdollisuuksia alueen käyttöön. Kaavoituksen kannalta alue on mahdollista hyödyntää heti. Ainoa kysymysmerkki on kenties liikenneyhteys Fallbackantieltä urheilukeskuksen suuntaan, mutta siihen, kuinka riittävä risteys tulisi olemaan, on toistaiseksi vaikea ottaa kantaa. Rahallisesti alue on kunnalle yli miljoonan euron arvoinen.

Työpaikka- ja teollisuusalueet

Työpaikka 1 ja teollisuus 1 -alueet sijaitsevat lähekkäin Fallbackantien tien eteläpuolella Palkkitien varressa. Molemmat alueet sopivat hyvin nykyiseen työpaikka- ja teollisuusalue -tyyppiseen rakentamiseen. Teollisuus 1 -alueen houkuttelevuutta lisää entisestään nykyisellään valmiina oleva tieyhteys, joka käytännössä pitäisi ainoastaan päällystää. Alueen arvo jää alle miljoonan euron, mutta se on mahdollista hyödyntää heti. Työpaikka 1 -alueen kohdalla ongelmaksi voi muodostua alueen muoto, joka asettaa vähintäänkin haasteita alueen suunnitteluun. Hieman päälle miljoonaksi arvioidun hinnan voidaankin sanoa olevan normaalia enemmän suuntaa antava. Liikenteellinen sijainti molemmilla on hyvä. Teollisuustuotannolla on hyvät yhteydet jokaiseen ilmansuuntaan ja nopea yhteys Tuusulanväylälle. Samasta syystä työpaikka-alueen sijainti on toimiva ja esimerkiksi bussiliikenne Helsingistä on mahdollista. Lisäksi sijainti Hyrylän keskusta-alueen tuntumassa takaa, että työvoimaa lähiympäristössä pitäisi olla tarjolla.

Teollisuusalue 2 on pieni osa kaavassa näkyvää Tuusulan itäväylän eteläpuolista teollisuusalueiden kokonaisuutta. Se on alueena 4,2 hehtaaria, eli kuitenkin suhteellisen iso ja merkityksellinen palsta, ja se sijaitsee liikenteellisesti hyvällä alueella Tuusulan itäväylän ja Fallbackantien risteyksessä Vantaan rajan tuntumassa. Ihan lähistöllä ei toistaiseksi ole rakennettua teollisuusaluetta, mutta kunnan hankkiessa lisää maaomaisuutta voidaan seutua kehittää teollisuusalueeksi, jollaiseksi se on osayleiskaavassa suunniteltu. Alueen arvo on hieman yli miljoona euroa, mutta kuten osayleiskaavan kuvasta näkee, on alueella useita tieyhteyksiä ja niiden toteuttamiskustannuksia ei ole huomioitu laskelmissa.

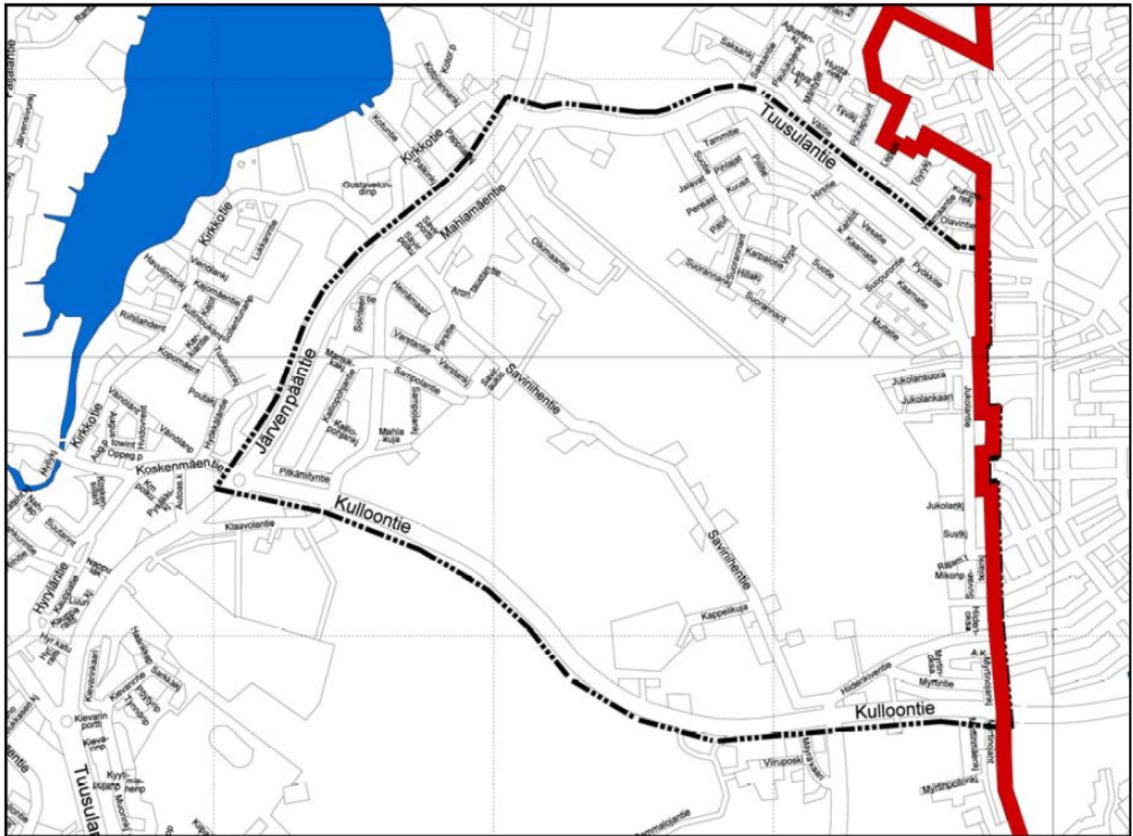
Asuntoalueet

Asuntoalue 1 sijaitsee Korkintien ja Aromikujan asuinalueiden välissä ja on kooltaan 1,5 hehtaaria. Se on pieni puistomainen metsäalue, joka on nykyisessä asemakaavassa puistoa. Kyseiseen metsään olisi helppo suunnitella asuinalue, joka täydentäisi nykyistä aluerakennetta. Se sijaitsee lähellä Tuusulanväylää, josta on hyvät bussiyhteydet Hyrylän keskustaan ja Helsingin suuntaan. Alle sadan metrin päässä sijaitsee päiväkotia, ala- ja yläaste noin puolentoista kilometrin päässä ja lukio alle kahden kilometrin

Asunto 2 -alue sijaitsee poikkeuksellisesti muusta asuinalueesta hieman erillään idässä Vantaan rajalla. Sen ympäristössä Fallbackantien pohjoispuolella on vanhaa pientalorakentamista ja etelässä Vantaan puolella alle kymmenen vuotta vanhoja rivitaloja. Liikenteellisesti alue sijaitsee kohtuullisen houkuttelevalla paikalla ja kulkuyhteydet Tuusulanväylän suuntaan ovat hyvät. Bussiliikenne alueella on houkutteleva vaihtoehto, ja Vantaan bussiliikennettä alueella kulkee esimerkiksi Korson suuntaan. Tuusulan puolella asuvan ongelma on, ettei hän voi saada HSL:n korttia käyttöönsä. Joka tapauksessa kulku kolmen kilometrin päässä sijaitsevaan Korsoon ja sitä kautta Helsinkiin onnistuu julkisilla vaivatta. Vaikka alue sijaitseekin Vantaan rajalla, on Hyrylän yläaste ja lukio ainoastaan hieman yli kolmen kilometrin päässä. Riihikallion ala-asteelle on matkaa noin neljä ja puoli kilometriä. Kaikkiin kouluihin on turvallinen pyörätieyhteys. Alue on muutenkin lapsiystävällinen ja viihtyisä peltojen ja metsien tarjoaman luonnonrauhan ansiosta. Hyrylän keskustan ja Riihikallion kunnallisiin palveluihin on matkaa noin neljä–viisi kilometriä, Korson kaupalliset palvelut ovat kolmen kilometrin päässä ja Savion pieneen keskustaan ja rautatieasemalle on matkaa noin kaksi kilometriä. Asunto 2 -alue on kooltaan kaksi hehtaaria ja arvoltaan noin miljoona euroa. Oikein suunniteltuna siitä voisi tulla houkutteleva asuinalue.

5.2 Koillis-Hyrylän osayleiskaava

Koillis-Hyrylän osayleiskaava sijoittuu Tuusulan kunnan Hyrylän taajamaan (kuva 8). Suunnittelualue käsittää Hyrylän taajaman koillisen lohkon; Kulloontien, Järvenpääntien, Tuusulantien ja Keravan rajan rajaaman alueen. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 400 hehtaaria.



Kuva 8. Koillis-Hyrylän osayleiskaavan aluerajaus [21].

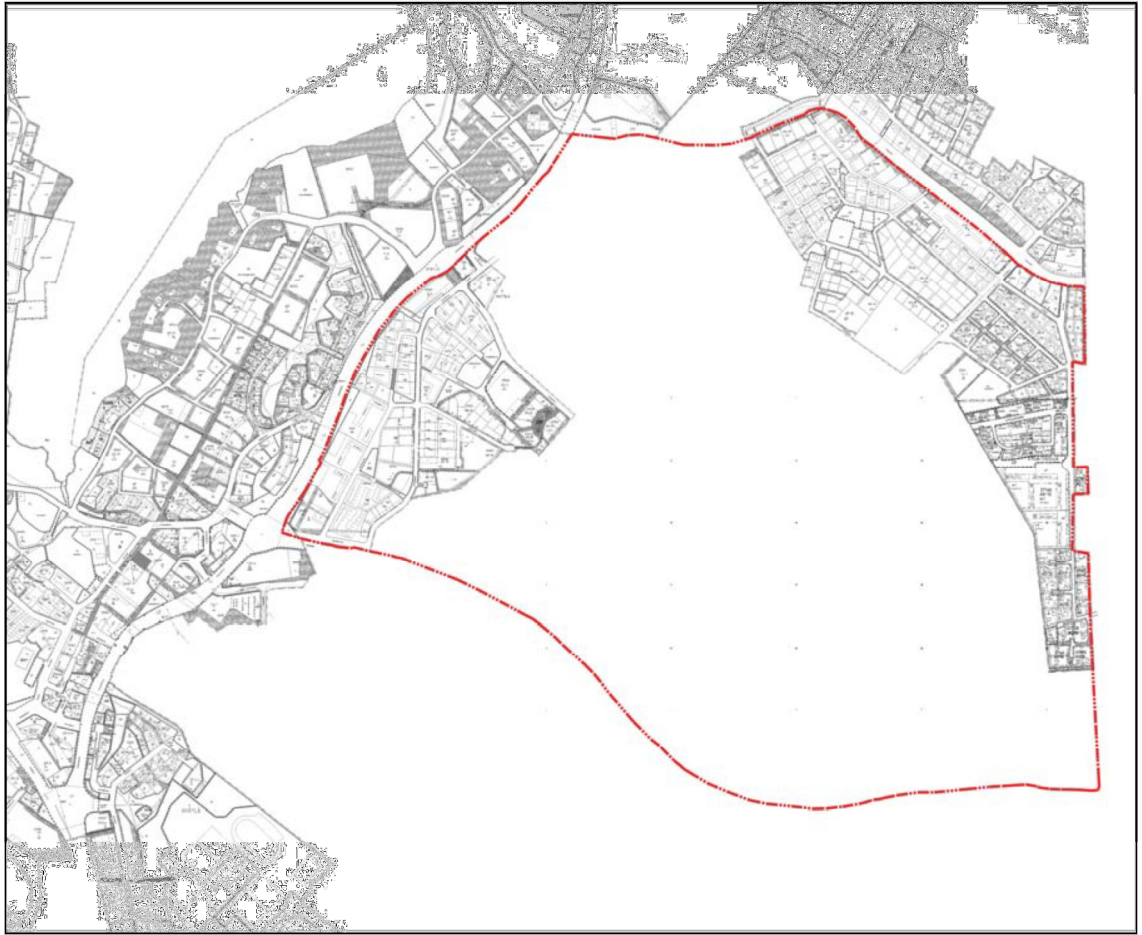
5.2.1 Kaavaselostus / Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Koillis-Hyrylän osayleiskaavasta (kuva 9) ei ole olemassa kaavaselostusta, sillä se on toistaiseksi vasta luonnosvaiheessa. Osayleiskaavan tavoitteena on kehittää suunnittelualueutta Hyrylän taajaman laajenuksena koilliseen Keravan rajan suuntaan. Merkittävää alueessa on sen sijainti keskustaajamarakenteen jatkeena sekä yhdistävä rooli Hyrylän ja Keravan taajamarakenteiden välillä. Tavoitteena on luoda Hyrylän ja Keravan keskustojen väliin sijoittuva vetovoimainen pien- ja kerrostalojen asuinalue. Kaavassa huomioidaan alueen maisemarakenne ja maisemalliset tekijät lähtökohta- ja vetovoimatekijöinä. Nykyisellään alueella asuu noin kolme tuhatta asukasta, josta kaavan tarkoitus on nostaa se viiteen tuhanteen.



Kuva 9. Koillis-Hyrylän osayleiskaava [10].

Nykyisellään asemakaavoitettua aluetta ovat Mattilan alue koillisosissa ja Mahlamäentien ympäristö lännessä (kuva 10), josta suurin osa pientaloaluetta. Kokonaisuudessaan alue on pääosin rakentamatonta ja suurelta osin maa- ja metsätalousaluetta. Lisäksi alueen eteläosassa Kulloontien varressa sijaitsee Keravan hautausmaa.



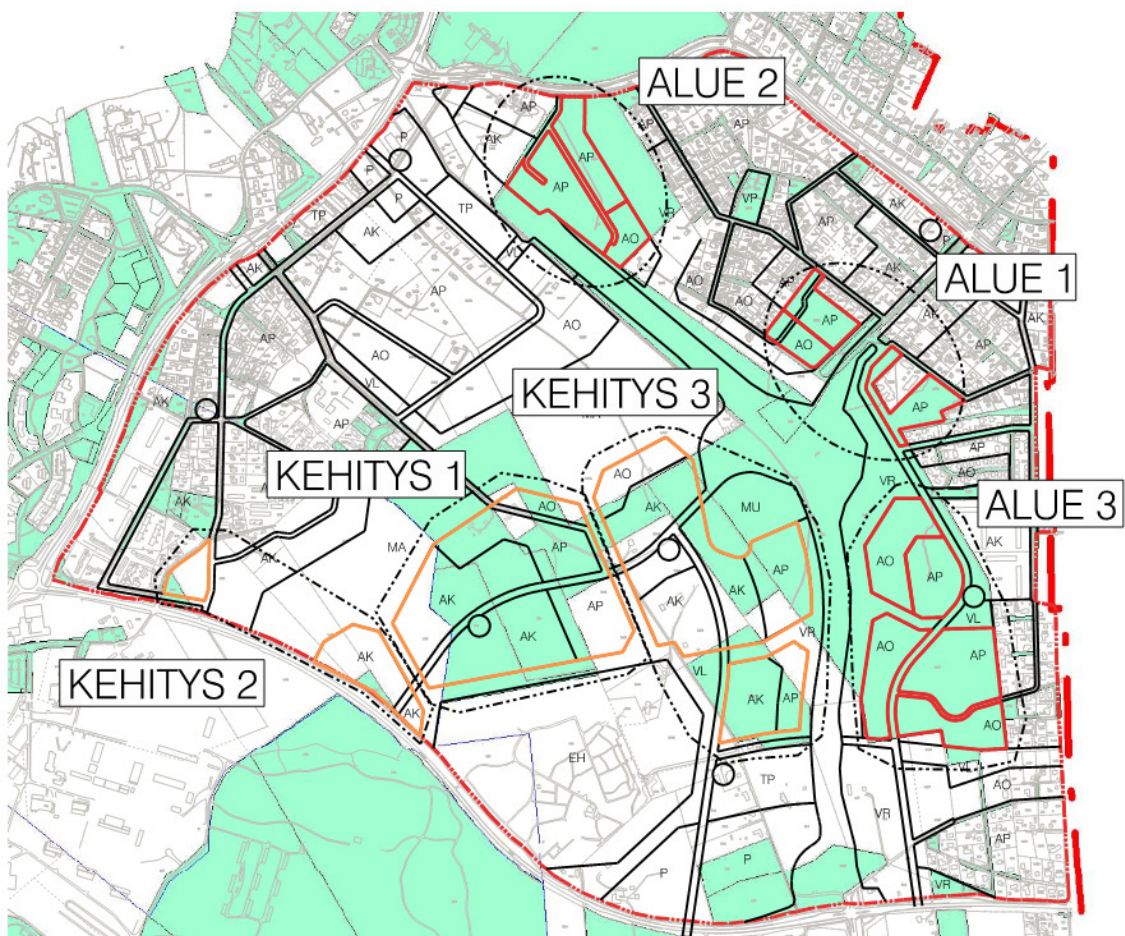
Kuva 10. Koillis-Hyrylän osayleiskaavan asemakaavoitettu alue [21].

5.2.2 Maaomaisuuden selvitys ja arviointi

Kunnan maaomistus alueella jakautuu etelä-, itä- ja keskiosiin. Itäosissa on nähtävissä kokonaisia alueita, jotka on insinööriyössä määritelty välittömästi kehitettäväksi kohteiksi (alueet 1, 2 ja 3). Keskiosissa ja idässä on potentiaalisia kehityskohteita (kehitys 1, 2 ja 3). Kehityskohteiden puutokset ovat tässä tapauksessa liian alhainen maaomistuksen määrä ja tämän takia huono kulkuyhteys kaavan keskialueille sekä epätarkoituksenmukainen suunnittelukokonaisuus. Kaavaa halkoo Hyrylän itäiseksi ohitustieksi nimitetty uusi maantie. Se alkaisi Keravalle johtavan Tuusulantien ja Järvenpään johtavan Järvenpäntien risteyksestä ja jatkuisi nykyiseen Kulloontien ja Tuusulan itäväylän risteykseen. Osayleiskaavan kannalta tie on merkittävä, mutta tämän insinööriyön ja valittujen alueiden ja kehityskohteiden kannalta sillä ei

toistaiseksi ole suurta merkitystä. Luonnollisesti se kuitenkin helpottaisi liikenteen sujuvuutta lähialueilla ja liikennettä Järvenpäästä Helsingin suuntaan.

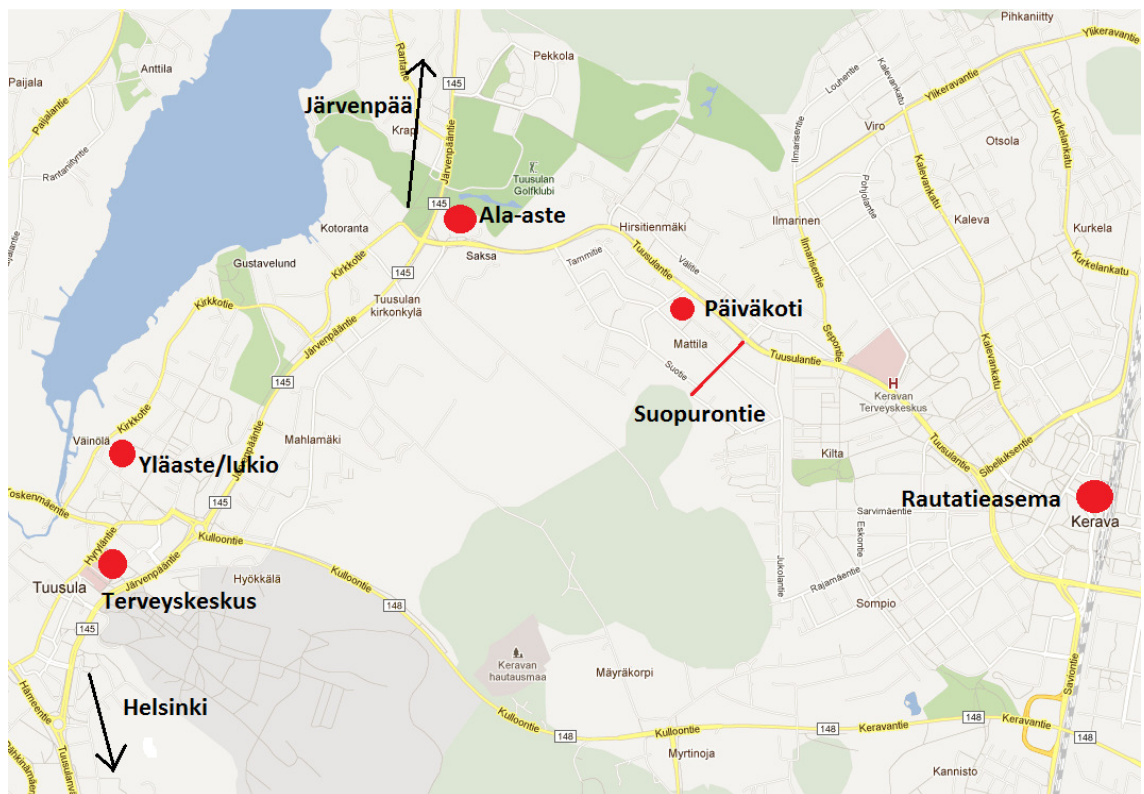
Kohdealueet sijoittuvat pääasiassa Tuusulantien ja nykyisen Mattilan asuinalueen ympäristöön (kuva 11). Nykyisellään Mattila on hieman erillään Hyrylän taajamasta ja on yhteydessä hyvinkin pitkälti Keravan rajaan ja sen taajamaan. Kehitysalueet puolestaan ovat enemmän yhteydessä Kulloontiehen ja ovat siinä mielessään erillään kohdealueista. Näiden kahden ryhmittymän yhteinen tekijä tulee olemaan uusi ohitustie, joka yhdistää tulevaisuudessa alueet.



Kuva 11. Koillis-Hyrylän osayleiskaavan kohdealueet ja kehityskohteet kartalla.

Liikenteellisesti kaava-alue sijoittuu Hyrylän, Järvenpään ja Keravan solmukohtaan (kuva 12). Keravan kautta pääsee kätevästi Lahden moottoritille ja Hyrylän kautta on lyhyt matka Helsinkiin. Uusi väylä helpottaisi liikkumista etelään entisestään. Alueet 1

ja 3 sijoittuvat kohtuullisen matkan päähän Keravan keskustasta ja tätä kautta rautatieyhteydestä. Kehityskohteena olevat alueet ovat lähellä Hyrylän keskustaa ja sen palveluita, mutta Kulloontien kautta myös ajoneuvoliikenne Keravan suuntaan sujuu jouhevasti. Lisäksi lähellä sijaitsevan Hyrylän linja-autoliikennesaaman bussiyhteydet lähiseuduille ovat helposti käytettävissä. Erityinen valtti alueilla asuvien keskuudessa on osayleiskaavan ulkopuolella pohjoisessa Järvenpääntien varrella oleva golfkenttä. Talvisin kenttä muuttuu hiihtourheilun keskuksiksi.



Kuva 12. Tärkeimmät palvelut Mattilan asuinalueen lähellä [6].

Kohdealueet

Kohdealue 1 on hyvä esimerkki alueesta, joka kaavoittamalla ja rakentamalla saadaan hyvin yhdistettyä nykyiseen rakenteeseen ja ympäristöön. Se on täydennysrakentamista ja alueen eheyttämistä parhaimmillaan. Ilmakuva tutkailtaessa voidaan todeta, että kyseisen alueen rakentamattomuus aiheuttaa selkeän puutoksen muuten tiiviisti rakennettuun ympäristöön. Niin kohdealue kuin vanhatkin alueet ovat pientalovaltaisia, joten uusi alue sopii hyvin ympäristöön. Kulkuyhteyden järjestäminen

onnistuu melko helposti Suopurontien kautta ja sitä hieman pidentämällä. Todennäköisesti muita muutoksia ei tarvita. Tulevaisuudessa kyseinen jatkos toimisi myös kohdealue kolmoselle liikkumiseen. Ilman tätä yhteyttä ei kolmosaluetta todennäköisesti voi toteuttaa. Pohjoisemmalle AO- ja AP-alueelle joutuu kuitenkin kaavan mukaan tekemään mahdollisesti Suotien kautta kulkuyhteyden. Lapsiperheiden kannalta koulut sijaitsevat kohtuullisen matkan päässä. Järvenpääntien ja Tuusulantien risteyksessä sijaitsee Kirkonkylän ala-aste hieman yli kilometrin päässä, Hyökkälän yläaste alle neljän kilometrin päässä, kunnallinen päiväkoti 600 metrin päässä ja Hyrylän lukio hieman yli viiden kilometrin päässä. Lisäksi Keravan lukiolle, kuten muihinkin Keravan palveluihin on matkaa noin kaksi kilometriä. Keravalta pääsee myös junalla kätevästi Helsinkiin. Kunnalliset palvelut sijaitsevat Hyrylän keskustassa noin neljän kilometrin päässä. Lisäksi lähiseudulta Keravan puolella on hyvät liikunta- ja urheilumahdollisuudet Keravan uimahallin ympäristöstä ja Killan koulun alueelta. Kohdealue 1, kuten koko Mattilan alue, on kokonaisuudessaan turvallinen, rauhallinen, lapsiystävällinen, tiivis, sosiaalinen ja houkutteleva alue. Kooltaan koko alue on viisi hehtaaria ja esitetyillä laskentaperusteilla se on kunnalle noin 2,5 miljoonan euron arvoinen. Kohdealueena tämä on mielenkiintoisin, sillä pienillä tiemuutoksilla ja vaivalla saadaan tehokkaasti suunniteltua uutta rakentamista.

Taulukko 6. Koillis-Hyrylän osayleiskaavan selvitystaulukko.

Koillis-Hyrylän osayleiskaava						
Kohdealue	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)			e-luku	Arvo €
Alue 1	AP + AO	5,0			0,2	2 500 000
Alue 2	AP + AO	6,5			0,2	3 250 000
Alue 3	AP + AO	14,8			0,2	7 400 000
		26,4				13 150 000
Kehityskohde	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)	Omistusala	Hankittava ala	e-luku	Arvo €
	AP + AK +				0,2 -	
Kehitys 1	AO	21,1	15,0	6,1	0,5	17 150 000
Kehitys 2	AK	4,4	0,5	3,9	0,5	4 620 000
	AP + AK +				0,2 -	
Kehitys 3	AO	21,6	10,8	10,8	0,5	18 995 000
		47,1	26,3	20,8		40 765 000

Kohdealue 2 poikkeaa alueesta 1 monelta osin. Se ei suoranaisesti liity Mattilan alueeseen eikä ole kiinni oikeastaan muussakaan vanhassa asuinalueessa, mutta toimisi silti linkkinä Hyrylän taajaman ja Mattilan asuinalueen yhteydessä. Näiden väliin jää kuitenkin edelleen iso kaistale viheraluetta. Uusi pellolle rakennettava asuinalue on merkitty kaavassa pien- ja omakotitaloalueeksi. Sen tiestöt ja liittymä Tuusulantielle rakennetaan alusta alkaen uusiksi. Insinööriyön tekijän mielestä tässä olisi kaavoittajalla oiva paikka suunnitella alue lapsiystävälliseksi ja kenties liittyen jotenkin viereisen golfkentän teemaan. Ala-asteelle on matkaa alle 200 metriä ja päiväkodille kilometri, joten lapsiperheiden kiinnostus aluetta kohtaan on varmasti korkea. Muuten etäisyys niin Tuusulan ja Keravan palveluihin on sama kuin kohdealueella 1, mutta Hyrylä on kilometriä lähempänä ja Kerava taas kilometriä kauempana. Alue sijaitsee kohtuullisesti liikennöidyn Tuusulantien varressa, mutta läpikulkuliikennettä itse alueella ei ole. Sosiaalisesti voisi ajatella, että pienelle lapsiystävälliselle asuinalueelle voisi syntyä hyvä tiivis yhteisö. Taulukosta 6 selviää, että alueen pinta-ala on noin 6,5 hehtaaria ja esitetyillä laskentaperusteilla sen arvo on yli kolme miljoonaa euroa. Verrattuna alueeseen 1, alueen 2 rakentamisen houkuttelevuutta laskee kallis uuden

tieyhteyden ja liittymän rakentaminen. Silti se tulisi eheyttämisen ja täydennysrakentamisen nimessä toteuttaa.

Kohdealue 3 sijaitsee Jukolantien varressa olevien kerrostalo- ja omakotitaloalueiden takana. Kunnalla on alueella paljon maaomistusta, ja kokonaisuudessaan alue on yli seitsemän miljoonan euron arvoinen. Alueelle kulkevat liikenneyhteydet herättävät kysymyksiä, ja tämän takia se on laskettu rakentamisen houkuttelevuudessa kahden aikaisemman alueen alapuolelle. Sen kehittymisen kannalta on ratkaisevaa milloin, ja kuinka uusi Hyrylän itäinen ohitustie tullaan rakentamaan. Kyseessä on kuitenkin 14,8 hehtaarin alue, ja ei ole suinkaan ihan sama, mitä kautta uusi asukasliikenne ohjataan. Kaavassa on piirretty neljä eri reittiä, kolme suoraan poikkiliikenteenä Jukolantielle ja tärkein aiemmin mainitun kohdealue ykkösen läpi Suopurontien päähän. Suopurontien on tarkoitus aikanaan jatkaa liittymän kautta uuteen itäiseen ohitustiehen, mutta toistaiseksi liikenteelliset haasteet alueen kehittämisessä ovat melko suuria. Poikittainen liikenne Jukolantien tai suora liikenne Suopurontien kautta Tuusulantielle lisää merkittävästi läpikulkuliikennettä nykyisen asutuksen läpi ja tätä kautta aiheuttaa huomattavaa haittaa. Alueen eduksi voidaan laskea yleisesti vihreä ympäristö, tosin aika näyttää, miten vieressä kulkeva ohitustie muotoutuu ja muuttaa ympärillä olevaa maisemaa. Rahallisesti alue on arvokas ja melko piankin rakennettava kohde, tosin kulut voivat tieyhteyksien takia nousta korkeiksi.

Kehityskohteet

Kehityskohteiden ongelmat ovat liian alhainen omistusprosentti, huonot tieyhteydet tai nämä molemmat. Helpoiten kehitettävissä olisivat kehityskohde kakkosen alueet, jotka sijaitsevat suoraan Kulloontien varressa. Kunnan omistaman maa-alan osuus on kuitenkin niin pieni, että tavoitteet ovat pitkällä tulevaisuudessa. Kehityskohde 1 puolestaan olisi suhteellisen valmis kehitettäväksi, mutta sen kehittäminen olisi asemakaavoituksen osalta hyvinkin pirstaleista suhteessa kyseessä olevaan osayleiskaavaan. Kuitenkin merkittävin ongelma ykkösalueella on sen kulkuyhteys, joka on toistaiseksi yksityisen maaomistuksen takia mahdotonta toteuttaa Kulloontien kautta. Samat huolet pätevät pitkälti myös kehityskohde kolmoseen, joka taas on enemmänkin riippuvainen Hyrylän itäisen ohitustien kehityksestä. Liikenteellisesti kerrostaloalueet on sijoitettu järkevästi, koska kohteiden sijoittuminen kahden tärkeän

pääväylän väliin takaisi hyvät ja sujuvat ajoneuvoliikenteen yhteydet Keravan, Järvenpään ja Helsingin suuntiin. Lisäksi alueet sijoittuvat suhteellisen lähelle Hyrylän keskustan palveluita ja linja-autoasemaa, jonka käyttö on kerrostaloasuminen yhteydessä yleisempää. Hyrylän palvelut ovat lähellä ja ympäristö suunnitellun kerrostaloasumisen lähistöllä vehreää ja viihtyisää. Kehityskohteiden pohjoispuolelle jää edelleen pitkä kaistale peltomaista maalaismaisemaa. Koululaisliikennettä ajatellen kevyenliikenteenväylä kulkee Kulloontien varressa koko matkalta Hyrylään ja Keravalle. Mattilan alueen suuntaan esimerkiksi päiväkotiin on suunnittelu toistaiseksi edelleen kesken.

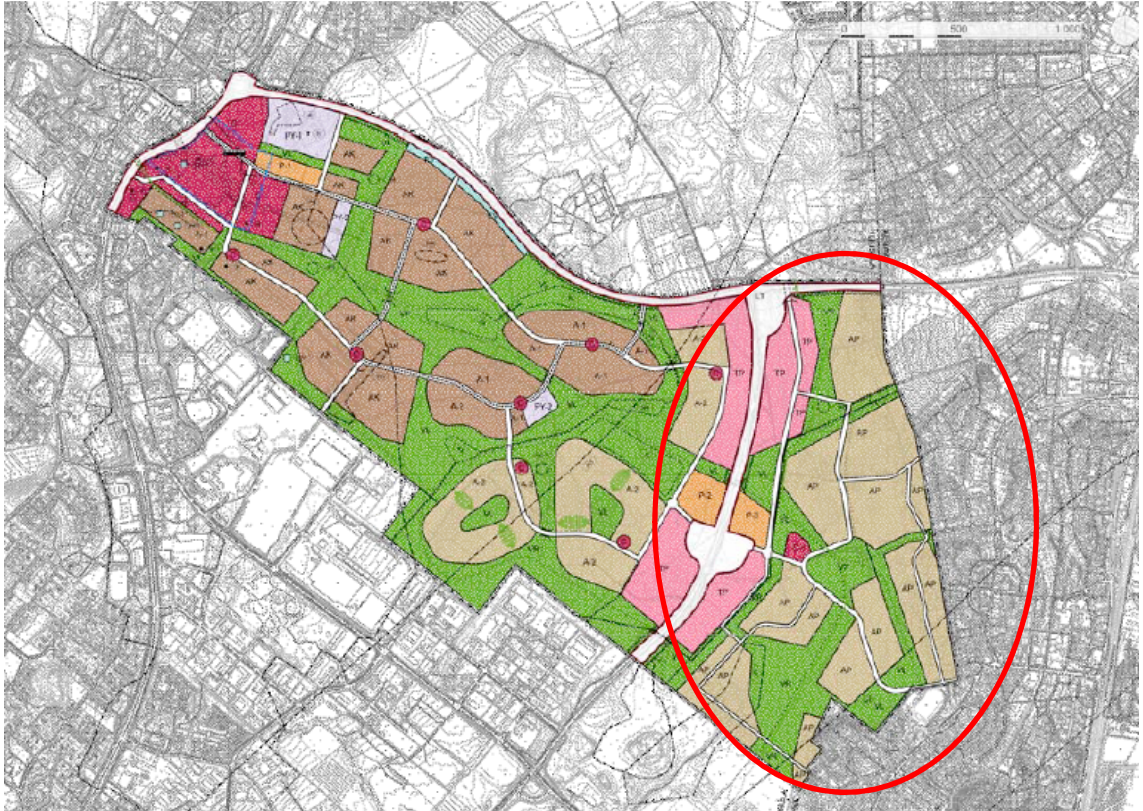
Rahallisesti nämä kehityskohteet ovat todella merkittäviä, sillä arvioitu arvo kaikille kehityskohteille yhteensä on yli neljäkymmentä miljoonaa euroa. Toisaalta kehitystä pitää tapahtua ja kunnan maaomistusta lisätä ennen kuin kohteiden kimppuun päästään.

5.3 Rykmentinpuiston osayleiskaava

Rykmentinpuiston osayleiskaava sijoittuu Hyrylän taajamaan kuntakeskuksen itä- ja kaakkoispuolelle. Suunnittelualue rajautuu luoteessa Järvenpääntiehen, lounaassa Urheilukeskukseen ja Sulan työpaikka- ja teollisuusalueeseen, idässä Keravan rajalla Savion alueeseen ja pohjoisosassa Kulloontiehen. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 480 ha. Tässä insinööriyössä perehdytään kaavaa halkovan Tuusulan itäväylän ja Keravan Savion väliseen alueeseen. Tuusulan itäväylän läntisen puolen asemakaavoituksen suunnitelmat on pääasiallisesti jo lyöty lukkoon.

5.3.1 Kaavaselostus

Itäväylän länsipuoli on vanhaa Hyrylän varuskunnan aluetta, joka lakkautettiin vuonna 2007. Tässä insinööriyössä käsiteltävä itäpuoli (kuva 13) on suurelta osin metsävaltaista maa- ja metsätalousaluetta. Alueella on pääasiassa Keravan Savion rakenteeseen kytkeytyviä asuinkiinteistöjä ja lisäksi maankaatopaikka.



Kuva 13. Rykmentipuiston osayleiskaava. Kohdealueena oleva itäpuoli ympyröitynä [3].

Kaavan tarkoitus on yleispiirteinen suunnitelma, jolla ohjataan yhdyskuntarakenteen kehitystä ja sovitetaan yhteen eri toimintoja. Osayleiskaavassa esitetään tarpeelliset alueet asemakaavoituksen, rakentamisen ja muun suunnittelun ja maankäytön perustaksi. Tavoitteena on kehittää varuskunta-alueita ja ympäristöä tulevaisuuden tarpeita vastaavaksi monipuoliseksi ja virikkeelliseksi keskusta-, asuin-, virkistys-, ja työpaikka-alueeksi sekä eheyttää nykyistä Hyrylän taajamarakennetta. Alueella on merkittävä, keskeinen sijainti osana keskustaajamarakennetta ja yhdistävä rooli Hyrylän ja Keravan taajamarakenteiden välillä.

Rykmentipuiston imagotekijäksi on suunniteltu puutarhamainen rakenne, jossa yhdistetään alueen historia, maastonmuodot ja kestävän kehityksen periaatteet uniikiksi kokonaisuudeksi (kuva 14). Alueen historia näkyy vahvimmin keskusta-alueella varuskunnan erilaisina ajallisina kerrostumina, jotka ovat aktiivisessa kaupunkikuvallisessa asemassa. Puutarhakaupunki muodostuu pääasiassa kukkuloille rakennetuista, Tuusulan mittakaavaan sopivista kompakteista kylistä. Nykyisen keskustan laajennuksesta on tarkoitus muodostaa Hyrylälle elävä ja viihtyisä ydin.

Itäväylän länsipuolelle ollaan sijoittamassa uusi sosiaali- ja terveyskeskus, kouluja sekä päiväkotia. Terveyskeskuksen läheisyyteen sijoitetaan palvelu- ja senioriasumista.

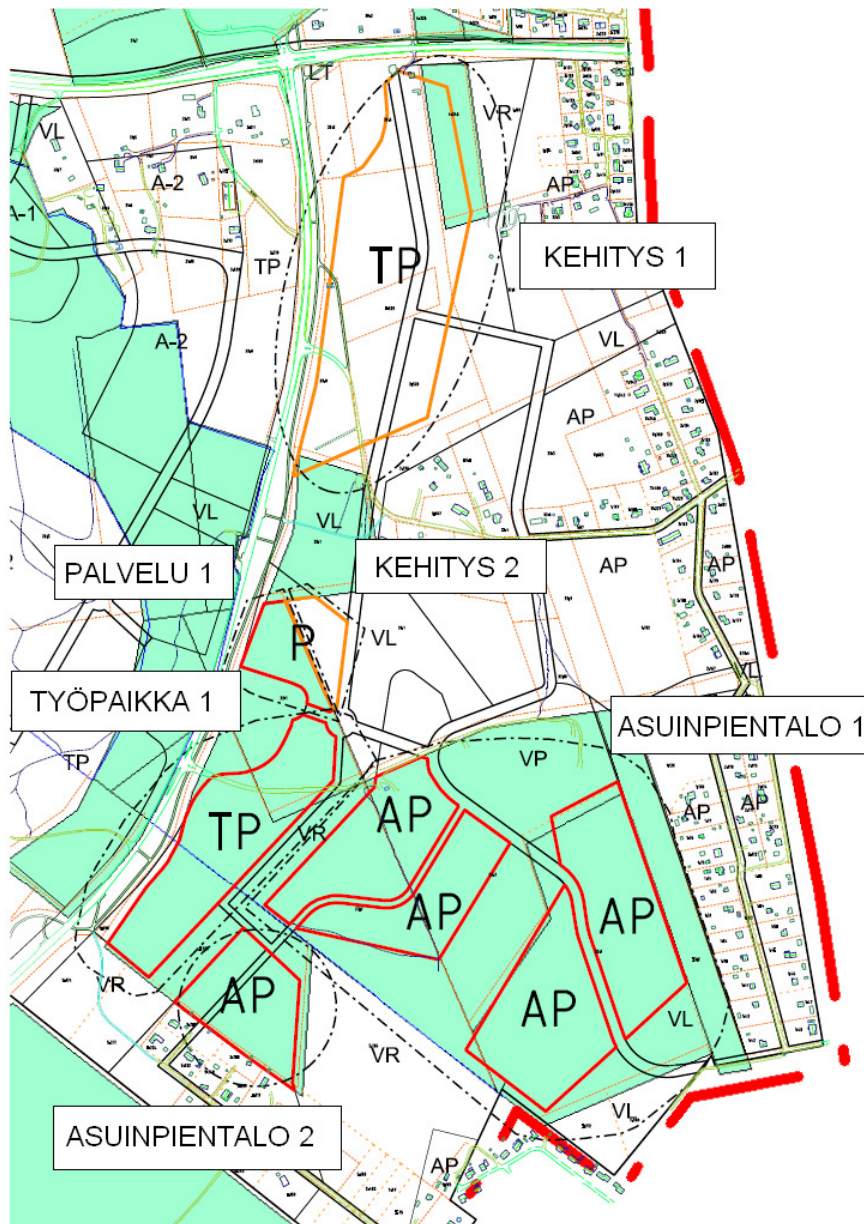


Kuva 14. Rykmentipuiston osayleiskaavan havainnekuva [3].

5.3.2 Maaomaisuuden selvitys ja arviointi

Rykmentipuiston osayleiskaavan itäinen alue on osaltaan riippuvainen läntisen puolen suunnitelmista ja rakentamisesta. Käytännössä se on kuitenkin erillinen alueensa Savion ja Tuusulan itäväylän välissä. Yhdyskuntarakenteen kannalta sen suunnittelu yhtenäisesti länsipuolen kanssa on välttämätöntä, koska muuten se jää helposti Savion kaupunkirakenteen yhteyteen ja sitä kautta eristäytyy Hyrylän rakenteesta. Liikenteellisesti se sijaitsee Tuusulan itäväylän varressa lähellä Kulloontien risteystä, ja sitä kautta se ei ole riippuvainen tulevasta Rykmentipuiston länsipuolesta. Kehityksen ja rakentamisen suunnittelu on kuitenkin tärkeää aloittaa Hyrylän suunnasta, sillä Lahelan yleissuunnitelman alueen ohella Rykmentipuiston alue on merkittävin puute ja suurin tyhjä rakentamaton alue Hyrylän taajama-alueella ja sen tuntumassa. Hyrylän yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä, kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa

kaavalla on merkittävä rooli. Kuvassa 15 esitetään selvityksen kohdealueet ja kehityskohteet.



Kuva 15. Rykmentipuiston itäosan kohdealueet ja kehityskohteet.

Kohdealueet

Asuinpientaloalue 1 on kiinnostava sen hyvin yhtenäisen kunnan omistuksen ja sekä Savion että itäväylän suuntiin kulkevien tieyhteyksien kanssa. Mikäli alue jossain vaiheessa voitaisiin asemakaavoittaa, sen arvo olisi kunnalle noin kahdeksan miljoonaa

euroa. Alue on kooltaan 16 hehtaaria. Nykyisellään alue kuitenkin on metsää, ja sen suunnittelu ja kehittäminen sijoittuu kauas tulevaisuuteen. Käytännössä alueella ei sijaitse mitään, ja se pitää tehdä tyhjästä. Osayleiskaavan mukaan liikenne on suunniteltu alueen läpi kulkevan kehämäisen tieyhteyden läpi, joka on siis rakentamatta ja suunniteltu ainoastaan kaavassa. Itäväylään on kuitenkin suunniteltu iso liittymä, jolloin liikenne pientaloalueelle voitaisiin ohjata suoraan tätä kautta. Kun kyseessä on 16 hehtaaria asuinalueita, tulisi liikenteen olla kuitenkin monipuolisempaa ja reitin suunnittelu myös Savion suuntaan on avainasemassa. Kaavassa onkin korostettu kevyen liikenteen sujuvuutta itäiseen suuntaan. Saviolla sijaitsee monipuoliset kaupalliset palvelut eikä Keravan keskustakaan ole kaukana. Lisäksi Saviolla sijaitsee rautatieasema. Kulkuyhteys esimerkiksi koululaisilla Hyrylän keskustaan on toistaiseksi melko pitkä, mutta läntisen osan rakentua yhteys on täysin suora ja lisäksi koulumatka lyhenee huomattavasti länsipuolelle rakennettavien koulujen ansiosta. Niin itä- ja länsipuolelle on kaavoitettu paljon työpaikka-alueita, jotka tukevat myös uusien asuinalueiden rakentamista seudulle. Kaavassa määrätään, että länsipuolelle rakentuvan terveystakeskuksen yhteyteen tullaan rakentamaan palvelu- ja senioriasumista. Itäpuolen rakentua kerrostalottomaksi alueeksi, se on todennäköisesti lapsiperheiden keskuudessa suosittu alue rauhallisen ja pientalomaisten ympäristön vuoksi.

Taulukko 7. Rykmentinpuiston osayleiskaavan selvitystaulukko.

Rykmentinpuiston osayleiskaava - itäpuoli						
Kohdealue	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)			e-luku	Arvo €
Asuinpientalo 1	AP	16,0			0,2	8 010 000
Asuinpientalo 2	AP	2,9			0,2	1 450 000
Työpaikka 1	TP	5,6			0,4	3 136 000
Palvelu 1	P	1,2			0,4	864 000
		25,7				13 460 000
Kehityskohde	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)	Omistusala	Hankittava ala	e-luku	Arvo €
Kehitys 1	TP	11,1	1,0	10,1	0,4	6 216 000
Kehitys 2	P	0,9	0	0,9	0,2	324 000
		12	1	11		6 540 000

Asuinpientaloalue 2 on eritelty omaksi alueeksi sen Saviolle kulkevan tieyhteyden ansiosta. Sen toteuttaminen erikseen on mahdollista, kunhan Savion suuntaan kulkevaa Pursutietä parannetaan. Nykyisellään Pursutie on osittain asfaltoitu, mutta merkittävää parannusta tulee tehdä, jotta uusi 2,9 hehtaarin asuinalue (taulukko 7) saadaan sen yhteyteen. Mikäli Pursutie säilyisi entisellään, tulee alueen tiestö liittää omalta osaltaan suunniteltuun kehätiehen ja tätä kautta Tuusulan itäväylään ja Savioon.

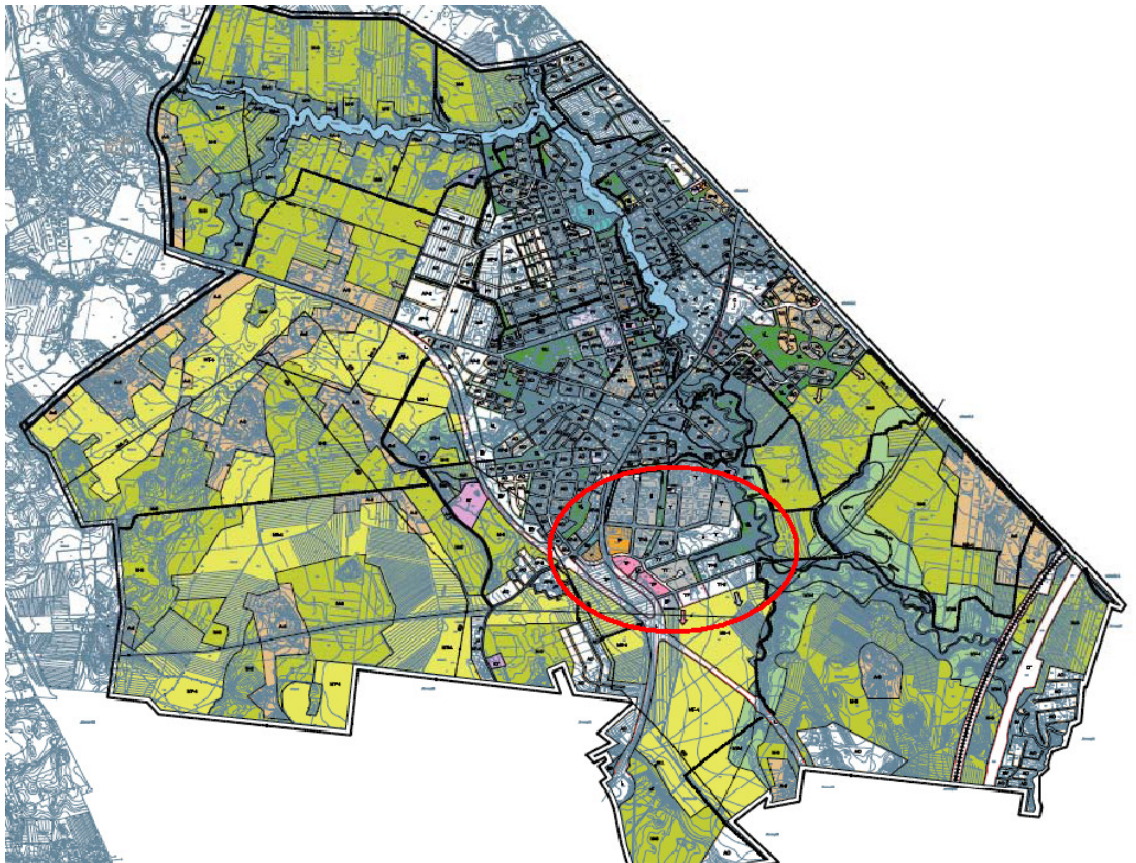
Työpaikka-alue 1 sijaitsee liikenteellisesti hyvällä ja näkyvällä paikalla Tuusulan itäväylän varressa. Kulkuyhteys järjestetään uuden liittymän ja sen kautta tehtävän tieyhteyden kautta. Tieyhteydet työpaikka-alueelta ovat loistavat Helsingin suuntaan sekä Keravan kautta Lahden suuntaan. Tämä voisi houkutella työväkeä ulkopaikkakunnilta, mutta se tukee myös Tuusulan työpaikkaomavaraisuuden tavoitetta. Yritysten kannalta koko Rykmentinpuiston kaava tarjoaa uuden ja modernin ympäristön kasvaa. Kunnalle 5,6 hehtaarin kokoinen alue on arvoltaan noin kolme miljoonaa euroa.

Kehityskohteet

Kehityskohde 1 on työpaikka-alue Tuusulan itäväylän ja Kulloontien risteyksessä. Kunnan omistusala on 11,1 hehtaarin alueesta toistaiseksi vain noin hehtaari, mutta hyvän sijainnin ansiosta se on houkutteleva kohde niin kunnan kehitettäväksi kuin myös yrityksen sijainniksi. Molemmat ohi kulkevat tiet ovat suhteellisen vilkkaasti liikennöityjä, ja niiden kautta pääsee kulkemaan tehokkaasti etelän ja pohjoisen suuntiin. Toistaiseksi ongelma lienee heikohkot julkiset yhteydet, tosin Hyrylän kautta kulkee väljästi liikennöivä bussiyhteys Keravan suuntaan. Julkinen liikenne ja yhteydet Hyrylään paranevat kun läntinen puoli Rykmentinpuiston kaava-alueesta rakentuu ja kehittyy. Rykmentinpuiston alueelle kasvaa merkittävä väestökeskittymä, jolloin työpaikka-alueet asuinalueiden tuntumassa tukevat kasvua ja työpaikkaomavaraisuuden tavoitetta. Maa-alueena sen arvo kunnalle olisi hieman yli kuusi miljoonaa euroa.

5.4 Kellokosken osayleiskaava

Kellokosken osayleiskaavan alue sijaitsee Tuusulan kunnan Kellokosken taajamassa noin 16 kilometrin päässä Tuusulan keskustasta. Suunnittelualue rajoittuu pohjoisessa Leppäsillantiehen ja Rutalahdentiehen, lännessä Niittykulmantiehen ja Nuppulinnantiehen sekä muilta osin Järvenpään kaupungin ja Mäntsälän kunnan rajoihin. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 19 km². Kuva 16 osoittaa selvityksen kohteena olevan alueen.



Kuva 16. Kellokosken osayleiskaava. Insinööriyön kohteena oleva alue ympyröitynä [7].

5.4.1 Kaavaselostus

Osayleiskaavan tarkoituksena on Kellokosken taajaman yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä eri toimintojen yhteensovittaminen.

Tavoitteena on kehittää Kellokoskesta omaleimainen kunnan osakeskus, joka on palveluiltaan ja asumismuodoiltaan monipuolinen ja jossa asukasluku kasvaa maltillisesti.

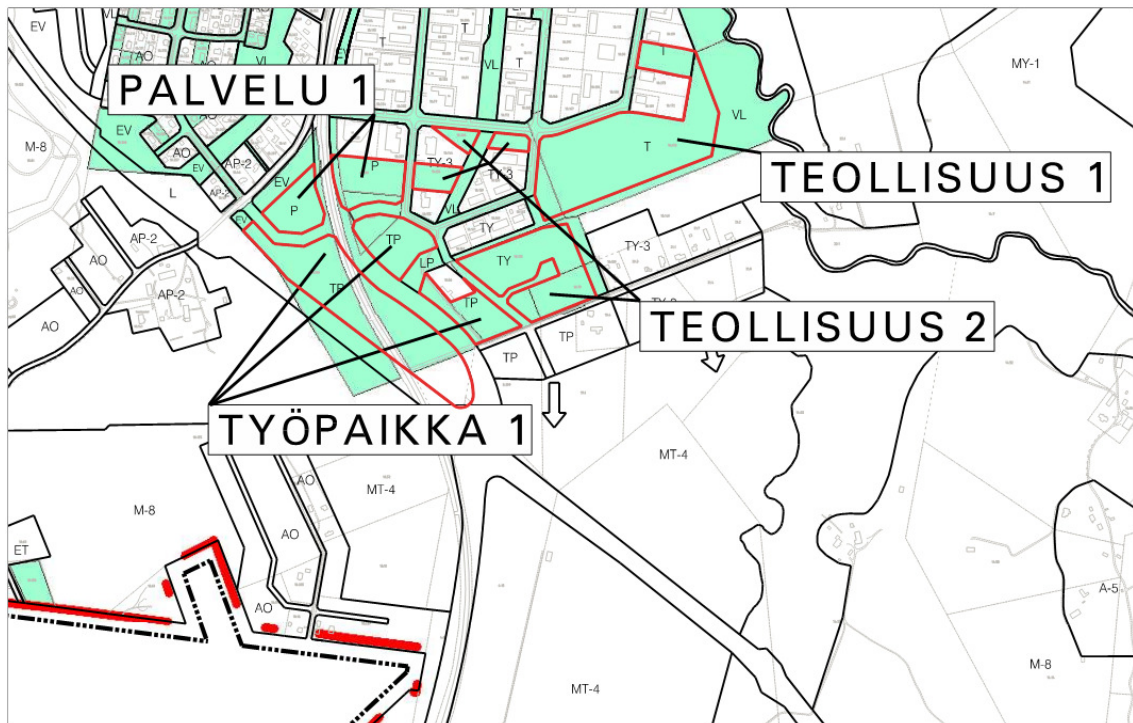
Osayleiskaavassa poikkeuksellisen vahvasti näkyvä piirre on liikenteellinen uudistus, johon luo paineita Mäntsälän puolelta maankäytön kasvu ja tätä kautta Kellokosken liikenteellinen sijainti läpikulkualueena Järvenpään suuntaan. Nykyisellään Järvenpään Pohjoisväylän jatkeena oleva Kellokosken läpi Mäntsälään kulkeva Vanha valtatie tulee Tiehallinnon näkemyksen mukaan muuttumaan kaavoituksen myötä kaduksi. Tätä kautta läpikulkua rauhoittaville kunnan toimille on hyvät mahdollisuudet. Toinen merkittävä läpikulkutie Lahden moottoritien suuntaan on Tuusulan ja Mäntsälän rajalla kulkeva Linjatie, tosin osayleiskaava ei varsinaisesti muuta kyseistä tietä eikä tie kulje Kellokosken keskustan läpi. Näillä teillä liikenne tulee lähivuosina kuitenkin lisääntymään, ja se tulee kaavatyössä ottaa huomioon. Muilla teillä muutoksia ja liikennemäärän lisäyksiä ei varsinaisesti tule tapahtumaan.

Keskeinen liikenteellinen yhteyspuute on Kellokosken ohikulkutie, jonka rakentaminen on tarpeesta huolimatta viivästynyt. Ehdottoman tarpeellinen on ohikulkutien itäinen osa Järvenpäästä Pohjoisväylälle, jolloin saataisiin suora yhteys Haarajoen asemalta ja Lahden moottoritieltä Kellokosken keskustaan. Lisäksi tärkeää olisi ohitustien avulla rauhoittaa liikenne Koulutien kautta länteen Linjamäen suuntaan. Koulutien varressa sijaitsevat Ruukin ala-aste sekä Kellokosken yläaste ja lukio.

5.4.2 Maaomaisuuden selvitys ja arviointi

Insinöörityön selvitykseen valitut alueet sijaitsevat Kellokosken eteläosassa (kuva 17). Kellokosken keskusta on tiiviisti rakennettua, ja sen ympäristöstä osayleiskaavassa osoitetuilla kunnan omistamilla rakentamattomilla alueilla on asemakaavatyö jo käynnissä. Eteläinen alue poikkeaa muusta osayleiskaavan alueesta liikenteellisten järjestelyiden muutosten takia. Nykyisen Pohjoisväylän yhteyteen on suunniteltu ohitustie Järvenpäästä Haarajoen asemalta Kellokosken keskustan ohi Kellokoskentielle asti Linjamäen suuntaan. Selvitetyin alueen ympäristö muuttuu uuden tien takia melko paljon. Kohdealueet ovat palvelu-, työpaikka- ja teollisuusaluetta. Tätä silmälläpitäen

uudet liikenneyhteydet ja liittymät tarjoavat liikenteellisesti oivat kehitysmahdollisuudet alueille.



Kuva 17. Kellokosken osayleiskaavan kohdealueet.

Kellokosken osayleiskaavan selvitettyjen alueiden arvo on kokonaisuudessaan hieman yli kaksi miljoonaa euroa, mutta käytännössä rahallista arvoa tärkeämpää on ohitustien valmistuminen ja yleisesti Kellokosken yhdyskuntarakenteen kehittäminen ja eheyttäminen.

Taulukko 8. Kellokosken osayleiskaavan selvitystaulukko.

Kellokosken osayleiskaava				
Kohdealue	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)	e-luku	Arvo €
Palvelu1	P	2,3	0,4	460 000
Työpaikka 1	TP	7,1	0,4	994 000
Teollisuus 1	T	5,9	0,4	401 200
Teollisuus 2	TY	3,8	0,4	258 400
		<u>19,2</u>		<u>2 113 600</u>

Teollisuusalueet

Kohdealueiden kartalla näkyvät teollisuusalueet on nykyisellään mahdollista asemakaavoittaa ja rakentaa nykyisen teollisuusalueen ympäristöön ilman ohitustien rakentamista. Suurempia liikenteellisiä muutoksia ei tarvittaisi. Teollisuusalueiden sijoittuminen suunnitellun työpaikka-alueen taakse on toimiva ratkaisu maisemallisesti. Tällöin Pohjoisväylän kautta ajettaessa ensimmäinen kuva Kellokoskesta ei ole ympäristöltään karu teollisuusalue. Ohitustien valmistuttua teollisuustoiminnalla on hyvät kulkuyhteydet Lahden moottoritille ja tätä kautta pohjoiseen Lahden suuntaan ja etelään Helsingin suuntaan. Maan arvon ollessa alueella hieman alhaisempi suhteessa lähitaajamiin, mutta kuitenkin liikenneyhteyksien ollessa hyvät on alueella positiiviset kehitysnäkymät. Taulukon 8 mukaan teollisuusalueiden pinta-ala on yhteensä 9,7 hehtaaria ja arvoa niillä on yhteensä yli 600 000 euroa.

Palvelualueet

Palvelualue 1 sijaitsee kahdessa osassa Pohjoisväylän varressa sen molemmilla puolilla. Ne sijoittuvat myös läheisesti uuden ohitustien yhteyteen. Kaavamerkintä P antaa mahdollisuuden niin yksityisille kuin julkisille palveluille. Tällä hetkellä Kellokoskella ei ole yhtään yksityistä palvelualueutta. Uusien palvelualueiden sijainti on liikenteellisesti kohtuullisen houkutteleva ja lisäksi kaavaselostuksessa on määritelty kasvusuunniksi etelä- ja länsisuunnat. Suunnitellun ohitustien ansiosta alueet sijoittuvat kohtuullisen paljon liikennöityjen liikennealueiden yhteyteen. Kellokosken palvelut sijoittuvat keskusta-alueelle, joten nykyisen lähipalvelu-trendin aikana alueen palveluille voi olla tilausta. Kooltaan palvelualue 1 on 2,3 hehtaaria ja arvoltaan hieman alle puoli miljoonaa euroa.

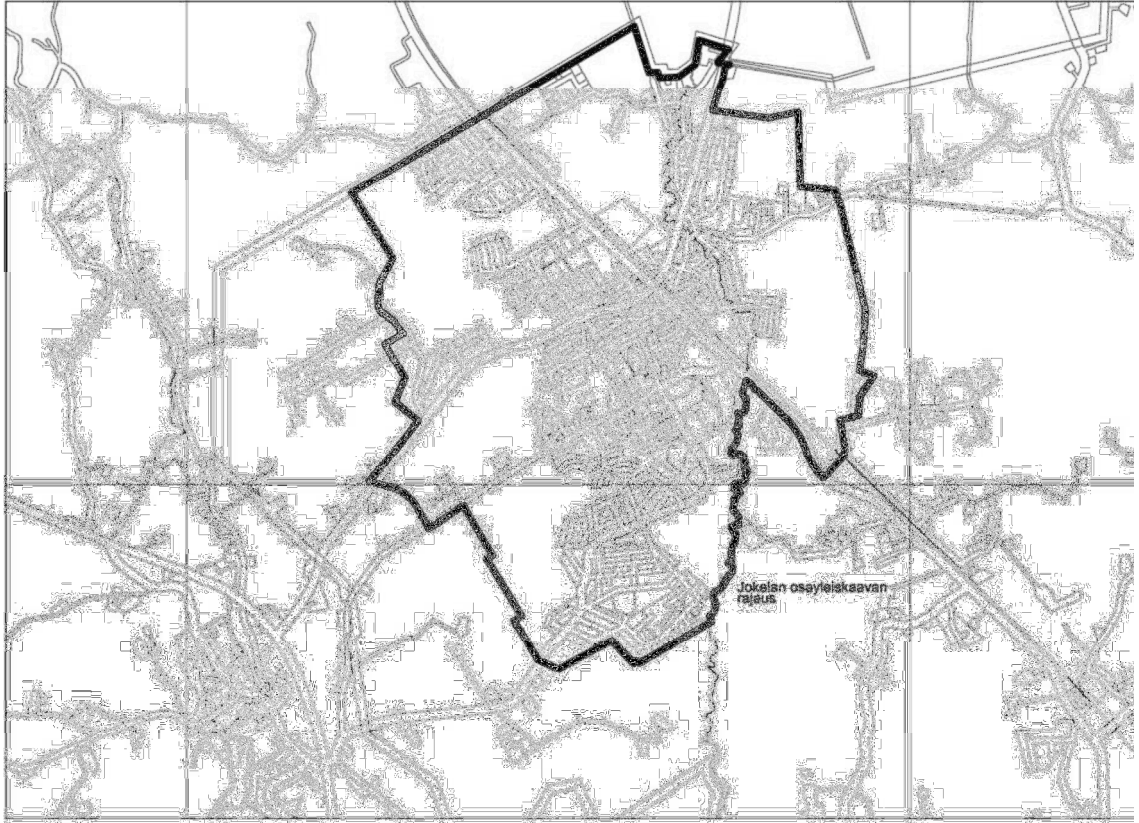
Työpaikka-alueet

Selvitetyistä alueista työpaikka-alue 1 on suurin, 7,1 hehtaaria. Se on myös eniten riippuvainen Pohjoisväylän muutoksesta ja ohitustien rakentamisesta. Se sijoittuu Pohjoisväylän varteen tien molemmille puolille juuri ohitustien pohjoispuolelle. Maisemallisesti se antaa tulevaisuudessa toivottavasti nykyaikaisen ja trendikkään kuvan verrattuna nykyiseen peltomaisemaan. Liikenteellisesti alueet houkuttavat työnantajia ja työntekijöitä huomattavasti nykyistä enemmän, kun ohitustie

rautatieasemalle ja moottoritiele saadaan rakennettua. Lisäksi kaavassa alueet on suunniteltu rakenteellisesti niin, ettei niiden toteuttaminen liene mahdollista ennen uuden Pohjoisväylän valmistumista. Kaavaselostuksessa kuvillaan Kellokosken pyrkimyksiä maltilliseen kasvuun ja tätä uudet työpaikka-alueet ehdottomasti tukevat lisäämällä alueen väestölle mahdollisuuksia paikallistyöhön. Kunnalle alue on kehityskohteista arvokkain noin miljoonan euron arvolla.

5.5 Jokelan osayleiskaava

Jokelan osayleiskaavan alue sijaitsee Tuusulan kunnan Jokelan taajamassa noin 20 kilometrin päässä Tuusulan keskustasta luoteeseen pääradan vieressä. Suunnittelualue rajoittuu pohjoisessa Hyvinkään rajaan, idässä kunnan omistaman itäisen peltoalueen itäpuolelle, etelässä Palojokeen ja Pertuntiehen sekä lännessä Temmonmäen länsireunaan (kuva 18). Osayleiskaavan alue on suurelta osin asemakaavoitettua taajamaa. Kaavoittamattomat osat kuuluvat Kirkonkylän, Pajalan ja Ritasjärven kyliin. Osayleiskaava-alueen pinta-ala on noin 10 km². [25, s. 3.]



Kuva 18. Jokelan osayleiskaavan aluerajaus [25].

Kaavaselostus

Jokela on Helsinki–Tampere-päärata-akselin varrella sijaitseva Tuusulan kunnan pohjoisin taajama. Jokela on ulkorajoiltaan suhteellisen eheänä säilynyt taajama, jonka korttelirakenteen sisältä löytyy tyhjiä, vajaakäyttöisiä tai keskeneräisiä alueita, osin toteutumattomien tai vanhentuneiden kaavojen takia ja osin toimintojen loppumisen myötä. Pientalovaltainen asutus leviää tasaisesti radan länsipuolella ja osalla taajaman itäosaa. Toimintansa lopettanut teollisuus on jättänyt radan varrelle laajat rakentamattomat alueet. Tiiliteollisuus on synnyttänyt Jokelalle tyypilliset lammet. [25, s. 4.]

Jokelan osayleiskaavoituksen tavoitteena on muodostaa Jokelasta raideliikenteeseen tukeutuva, omaleimainen, palveluiltaan ja asumismuodoiltaan monipuolinen, kasvava ja viihtyisä sekä asukasmäärän lisäykseen varautunut puutarhakaupunki. Kaavoitustyöllä

(kuva 19) pyritään tiivistämään taajamaa ja löytämään uusia aseman lähellä sijaitsevia asuinalueita. [25, s. 3.]

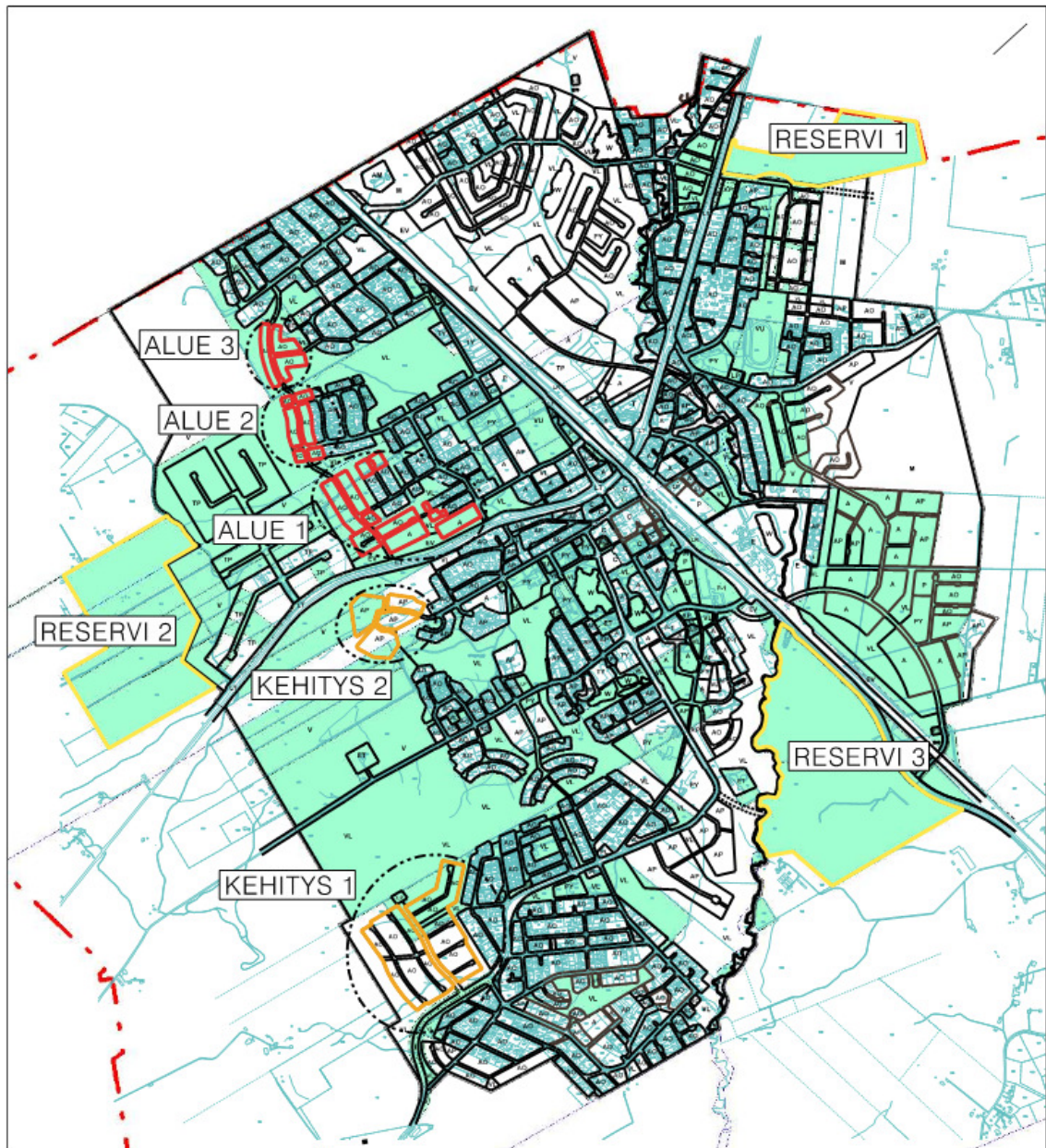


Kuva 19. Jokelan osayleiskaava.

Maaomaisuuden selvitys ja arviointi

Jokelan osayleiskaava on kaavana Kellokosken jälkeen pinta-alallisesti alueena suurin. Tässä työssä osayleiskaava on selvennyksen vuoksi jaettu neljään eri alueeseen kaava-alueita halkovien Ridasjärventien ja Jokelantien mukaan (kuva 20). Tämän avulla saadaan jako ilmasuuntien mukaan. Kohdealueet sijaitsevat läntisessä osassa, kehityskohteet eteläisessä osassa ja näiden lisäksi on merkitty selkeät reservialueet, jotka sijoittuvat Jokelan kasvusuuntiin ja ovat Tuusulan omistuksessa, mutta eivät

osayleiskaavan alueella. Kaavan pohjoisella alueella ei toistaiseksi ole kunnalla juurikaan maaomistusta. Kaava-alueelle merkittävää on sen sijainti liikenteellisessä solmukohdassa päärautatien ja Hyvinkää–Järvenpää-tieyhteyden varrella. Hyvinkäälle on matkaa noin yksitoista ja Järvenpäähän noin kolmetoista kilometriä. Jokelasta Helsinkiin matkaa Hyrylän kautta on noin 45 kilometriä. Tampereen moottoritille ja pohjoisen suuntaan yhteys on Hämeentien kautta hyvä. Kaavan läntisessä osassa selvitysalueiden länsipuolella sijaitseva työpaikka-alue on jo asemakaavoitettu ja rakenteilla, samoin kuin itäosassa sijaitseva Peltokaaren asuinalue.



Kuva 20. Jokelan osayleiskaavan kehityskohteet sekä kohde- ja reservialueet.

Kohdealueita on 11,9 hehtaaria, kehityskohteita 18,5 hehtaaria ja reservialueita 92,2 hehtaaria. Reservialueiden hinta-arvion tulee suhtautua varauksella, sillä se on laskettu Jokelassa käytetyn asuinrakentamisen 150 euron kerrosneliöhinnan ja pientalojen tonttitehokkuusluvun 0,2 mukaan koko alueelta.

Taulukko 9. Jokelan osayleiskaavan selvitystaulukko.

Jokelan osayleiskaava						
Kohdealue	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)			e-luku	Arvo €
Alue 1	A + AO	7,2			0,2	2 166 000
Alue 2	AO	2,3			0,2	690 000
Alue 3	AO	2,4			0,2	720 000
		11,9				3 576 000
Kehityskohde	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)	Omistusala	Hankittava ala	e-luku	Arvo €
Kehitys 1	AO	13,9	4,1	9,9	0,2	4 170 000
Kehitys 2	AP	4,6	1,4	3,2	0,2	1 380 000
		18,5	5,5	13,0		5 550 000
Reservi	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)			e-luku	Arvo €
Reservi 1	ei kaav.	44,0			0,2	13 200 000
Reservi2	ei kaav.	33,7			0,4	4 718 000
Reservi 3	ei kaav.	14,5			0,2	4 350 000
		92,2				22 268 000

Kohdealueet

Kohdealue 1 sijaitsee Ridasjärventien varrella Tiilenkärääjäntien ja Tiilenkujan jatkona. Kohdealueet 2 ja 3 sijaitsevat sen nauhamaisena jatkona pohjoiseen (kuva 21). Kaavoituksen perimmäisenä tarkoituksena on ollut yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen. Alueet yhdistyvät hyvin vanhaan asuinrakentamiseen ja tiivistävät

rakennetta Ridasjärventien ja uuden työpaikka-alueen suuntaan. Uusi tieyhteys vähentää vanhan alueen liikennesäätettä ja vähentää tätä kautta aiheutuvaa haittaa.



Kuva 21. Jokelan osayleiskaavan läntinen osa ja kohdealueet.

Asuinalueiden lomassa kulkee jatkuvat viheralueet, jotka pitävät alueen edelleen hyvinkin vehreänä. Muutenkin koko Kolsan ympäristö on hyvin puistomaista, ja tämä teema on pyritty säilyttämään uuden kaavoituksen mukana. Vehreinä ja viihtyisinä asuinalueina ne sijoittuvat kuitenkin vain noin kilometrin päähän keskustan palveluista ja rautatieasemasta. Noin kilometrin päähän lähiympäristöön sijoittuvat myös kunnallinen päiväkotij, ylä- ja ala-aste sekä lukio. Jokelan urheilukeskukseen on matkaa noin kaksi kilometriä (kuva 22).



Kuva 22. Jokelan palvelut sijoittuvat pääosin rautatieaseman ympäristöön [25].

Mainittujen syiden ja ominaisuuksien ansioista kohdealueet 1, 2 ja 3 ovat hyvin houkuttelevia lapsiperheiden ja esimerkiksi rautatien ympäristössä työskentelevien keskuudessa. Harvinaista kyllä alueella asuvan ei välttämättä ole pakko omistaa autoa. Taulukosta 9 selviää, että kohdealueiden pinta-ala on 11,9 hehtaaria ja niiden selvityksessä arvioitu arvo on noin 5,5 miljoonaa euroa.

Kehityskohteet

Kehityskohde 1 sijaitsee Jokelan taajamassa Pertussa. Perttu on Jokelan eteläreunaan syntynyt erillinen alueensa, joka yhdyskuntarakenteeltaan on melko omaleimainen ja erillinen alue sijaiten kuitenkin lähellä Jokelan keskustan palveluita. Kehityskohde itsessään sijaitsee Pertun länsireunassa ja tätä kautta tukee maankäytön tavoitetta kasvaa länteen. Kohde on kokonaispinta-alaltaan 13,9 hehtaaria ja arvoltaan hieman yli neljä miljoonaa euroa, mutta toistaiseksi kunnalla on omistusta vain 4,1 hehtaaria. Alueena sen sijoittuminen täydentää Perttua hyvin, ja järkevän maapolitiikan harjoittamisella ja maanhankinnalla sen kehittäminen on Jokelan ja etenkin Pertun yhdyskuntasuunnittelun- ja rakenteen suhteen tärkeää. Pertussa on ennestään ala-aste ja asukasmäärän lisääntyessä muitakin palveluita voitaisiin alueelle saada. Keskustan palveluihin on matkaa noin 2,5 kilometriä. Kehityskohteen alueelle on juuri tehty kunnallistekniikka ja Pertuntien varteen tehty kevyen liikenteen väylä. Perttu on ympäristöltään rauhallista ja houkuttelevaa asuinseutua.

Kehityskohde 2 sijaitsee puoli kilometriä Jokelan keskustasta länteen Keskustien päässä Ridasjärventien eteläpuolella. Pientaloalueeksi kaavoitetun alueen läpi kulkee koukkumainen tie, jonka muoto on selvästi haettu viereisestä Poikkikujasta. Se jatkaa hyvin samaa teemaa ja suunnittelua. Alueen edut ovat pääasiassa samat kuin Jokelassa muutenkin, eli lähellä sijaitsevat palvelut, rauhallinen vihreä ympäristö, rautatieaseman läheisyys ja turvalliset kevyenliikenteen yhteydet. Jokelan tasolla kohtuullisen paljon liikennöity Ridasjärventie voi aiheuttaa liikennemelua, mutta muuten uudet alueet sijaitsevat rauhallisessa kulmauksessa jossa ei ole läpikulkuliikennettä. Kunnalle yli miljoonan arvoinen alue on toistaiseksi ainoastaan kehityskohde, koska sen läpi kulkee edelleen yksityisomistuksessa oleva maakaistale.

Reservialueet

Jokelan osayleiskaavan ulkopuoliset reservialueet sijaitsevat eri puolilla Jokelaa. Ne ovat suuria maapalstoja, jotka ovat kunnan omistuksessa, mutta eivät toistaiseksi sisälly osayleiskaavaan. Yleiskaavan laajentuessa tulevaisuudessa nämä suuret alat saataneen käyttöön. Etenkin reservi 1 ja 2 ovat hyvin yhteydessä parin viime vuoden aikana asemakaavoitettuihin alueisiin, ja niiden yleiskaavoittaminen täydentäisi Jokelan

rakennetta entisestään. Reservialue 2 on hyvissä asemissa Jokelan kehityssuunnan ollessa nykyisen kaavan mukaan länteen päin. Sen käyttö asuinrakentamiseen on kuitenkin epätodennäköistä viereisten juuri asemakaavoitettujen työpaikka-alueiden takia. Tämän takia sen arvo on laskettu Pohjois-Tuusulan työpaikka-alueen hintakeskiarvon mukaan. Selvitystaulukossa mainittu yli 22 miljoonan euron yhteisarvo on suuntaa antava. Optimisesti arvioituna todellinen rakennetun alan arvo kunnalle olisi noin 60–70 prosenttia tästä.

5.6 Lahelan yleissuunnitelma

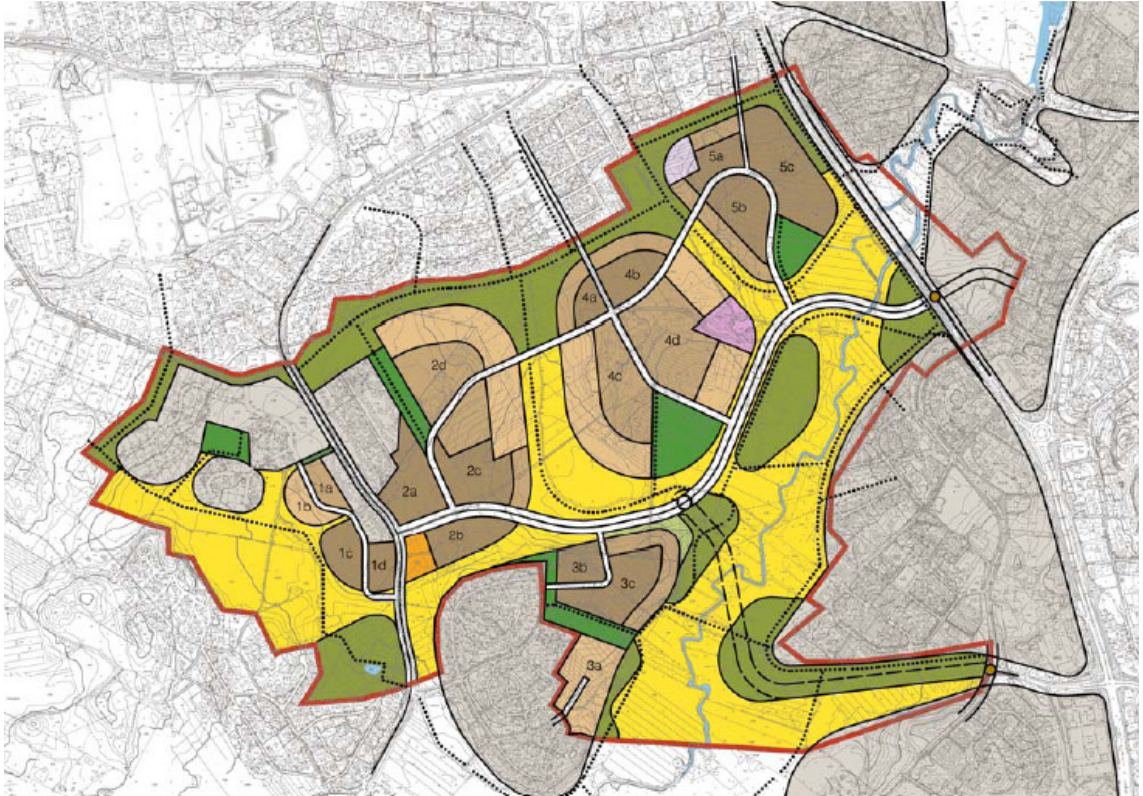
Lahela yleissuunnitelman alue sijaitsee Hyrylästä lounaaseen, Tuusulan jokilaakson länsipuolella ja Nahkelantien eteläpuolella. Alue on maastoltaan vaihtelevaa kulttuurimaisemaa, jonka ympärille on viime vuosikymmeninä rakennettu omakotialueita. Suunnitelma käsittelee pääosin kaavoittamattomia pelto- ja metsäalueita Lahelantien molemmin puolin aina Tuusulan jokilaaksoon ja Hyrylän keskustaan saakka. Yleissuunnitelman aluetta pyritään saumattomasti yhdistämään Hyrylän keskustaan (kuva 23), sillä mitä enemmän asukkaita saadaan kävelyetäisyydelle keskustasta, sen paremmalta ja elinvoimaisemmalta keskustan ja sen palvelujen tulevaisuus näyttää. [9, s. 5.]



Kuva 23. Suunnittelualueen sijoittuminen. Hyrylän ydinkeskusta on merkattu keltaisella [8].

Yleissuunnitelman selostus

Lahelan alue on Hyrylän laajentumissuuntien osayleiskaavassa todettu erinomaiseksi Hyrylän laajentumisalueeksi varuskunnan alueen (Rykmentipuiston osayleiskaava) ohella (kuva 23). Viime vuosina alueelle on kaavoitettu ja toteutettu useita uusia asuinalueita, jotka tukeutuvat nykyiseen tieverkkoon ja sijaitsevat hyvin rakentamiseen soveltuvilla alueilla. Suunnitelman (kuva 24) tavoitteena on luoda yhtenäinen ja toimiva perusta alueen tulevalle kaavoitukselle sekä osoittaa alueen kehityksen kannalta merkittävät yhteystarpeet. Keskeisenä suunnitelman kulmakivenä on Lahelan orren linjaaminen suunnittelualueen keskeltä kulkien Lahelantieltä Hyrylän keskustaan. Siitä riippuu paitsi uusien alueiden toteuttamisen järkevyys, osin myös Tuusulan keskustan elinvoimaisuus.



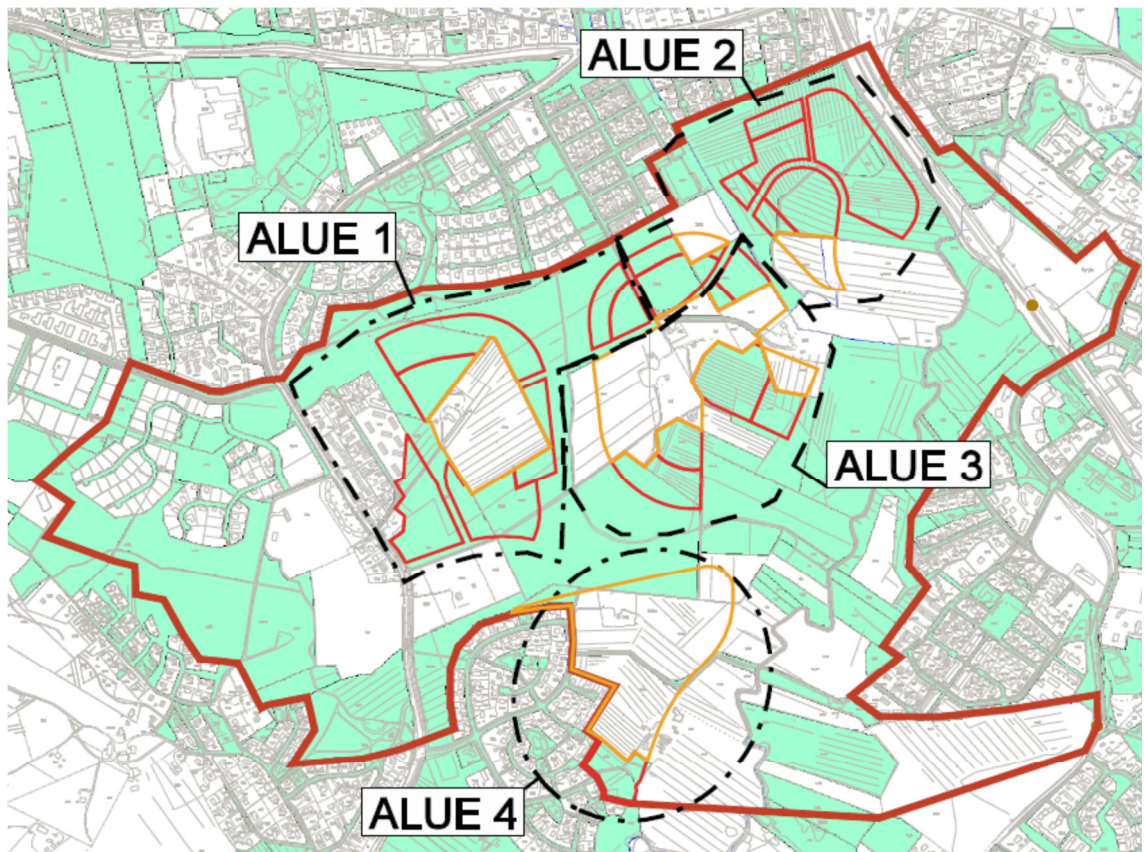
Kuva 24. Lahelan yleissuunnitelma [9].

Nykyisellään suunnittelualue on pääosin viljelyskäytössä olevaa maatalousmaata. Lahelantien molemmin puolin on asuinalueita. Lisäksi alueella on jonkin verran talousmetsää. Aikaisemmin Hyrylän laajentumissuuntien osayleiskaavassa alue oli merkittynä luonnonsuojelullisesti erityisen arvokkaana kohteena, mutta tehdyn luontoarvojen tarkistuksen jälkeen sen arvo on laskenut.

Yleissuunnitelman perustana on Lahelan orsi, uusi yhteys Lahelantieltä Hyrylän keskusta ja Hämeentielle. Uudella tiellä on lähes aina vaikutuksia lähialuettaan laajempaan liikenneverkkoon. Yleissuunnitelman selvityksen ydin on sellaisen linjauksen löytäminen Lahelan orrelle, että se tukee koko Hyrylän liikenneverkkoa ja helpottaa jo olemassa olevien yhteyksien ongelmia. Ei riitä, että ratkaistaan paikallinen yhteystarve Lahelantien ja Hyrylän välillä, vaan samalla täytyy pystyä kehittämään liikenneverkkoa ja yhdyskuntarakennetta kokonaisuutena. [9, s. 13.]

Maaomaisuuden selvitys ja arviointi

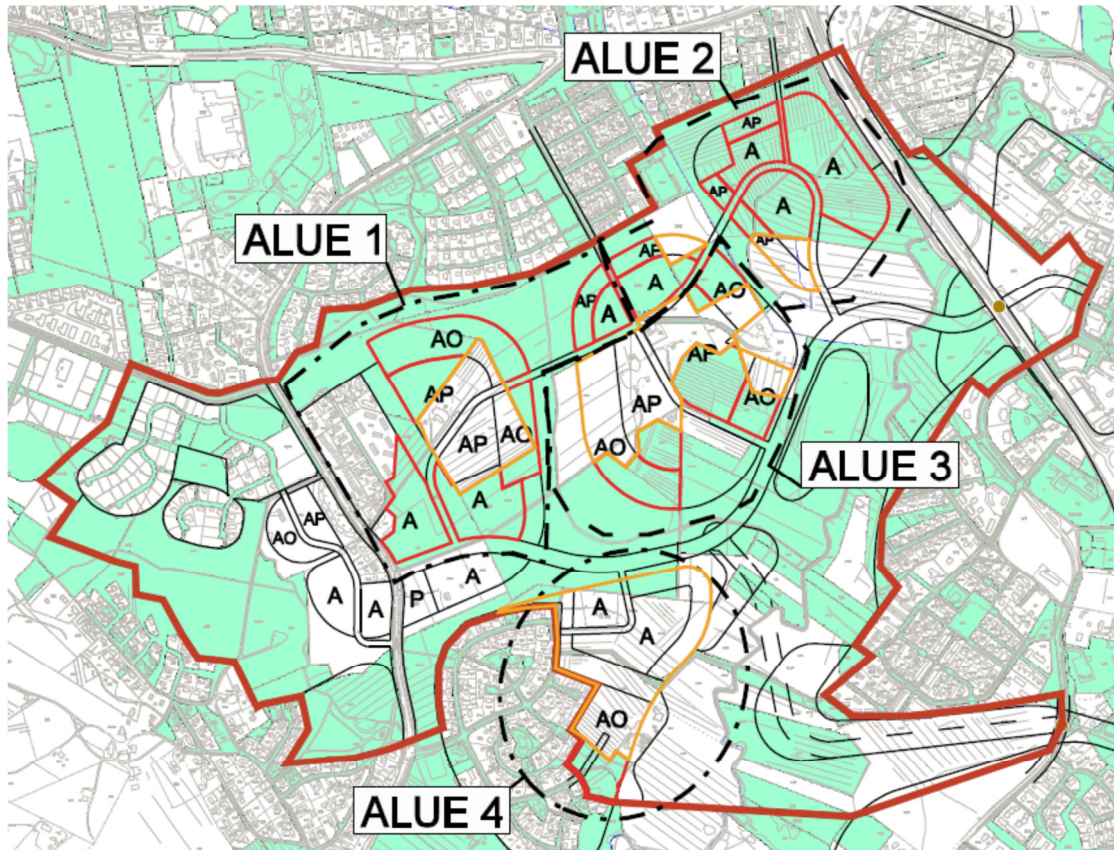
Lahelan yleissuunnitelman selvitys on monilta osin poikkeava verrattuna tässä insinööriyössä käsiteltyihin osayleiskaavoihin. Sinällään varsinainen suunnitelman selostus ei ole juurikaan erilainen osayleiskaavan selostukseen verrattuna, mutta tämän selvityksen kannalta pirstoutunut maaomistus, Lahelan orren tärkeys ja kunnan erityinen kiinnostus alueen suunnittelua kohtaan aiheuttivat poikkeavuuksia selvityksen visuaaliseen hahmottamiseen ja selvittämiseen. Erityisesti maaomistuksen hajanaisuus aiheuttaa haasteita yleissuunnitelman toteuttamiseen. Tilanne toivottavasti paranee, kunhan oranssilla kuvatut yksityisessä omistuksessa olevat maa-alueet saadaan kunnan hallintaan (kuva 25).



Kuva 25. Lahelan yleissuunnitelman maaomistuksen selvityksen aluejako.

Kuvassa 25 esitetty aluejako on määritelty kunnan maaomistuksen ja yleissuunnitelman rakennettujen alueiden kohtaamisen sekä tieyhteyksien perusteella. Ajatuksena on suunnitelman osittainen toteuttaminen pelkästään Lahelan orren kautta

lähtevän lenkin avulla, ilman orren lopullista toteuttamista Hyrylän keskustaasti. Tulevaisuudessa orren toteuttaminen on kuitenkin erittäin tärkeää liikenteen sujuvuuden kannalta Lahelasta Hyrylän keskustaasti ja etelään Helsingin suuntaan. Kuvan 25 aluejaon perusteet selviävät tarkemmin kuvassa 26, jossa on kuvattu alueen sisäisten tieyhteysien perusteet.



Kuva 26. Lahelan yleisuunnitelman selvityksen karttakuva.

Ilman orren rakentamista, alueen tieyhteys toteutetaan orren läntisestä alkupäästä Lahelantien kautta. Tämän kautta saadaan puhkaistua tieyhteys orrelta lähtevälle lenkille, joka kulkee alueiden 1, 2 ja 3 läpi. Lenkin kautta saadaan tieyhteys puolestaan Lähteentien kautta Lahelantielle ja Huhtatien kautta Nahkelantielle. Nahkelantien ja Hämeentien risteyskohdassa sijaitsevan liikenneympyrän ruuhkaongelma ei tällä suunnitelmalla kuitenkaan poistu ennen Lahelan orren kehittämistä Hyrylän keskustaasti. Itse asiassa se lisää mahdollisesti ruuhkia aamulla ja iltapäivällä entisestään ja asettaa uusia haasteita liikennesuunnitteluun. Sen sijaan suunniteltujen alueiden sisäinen liikenne saadaan sujuvasti pois asuinalueelta useampaa reittiä kautta.

Yleissuunnitelman läpi kulkee Tuusulanjoki, jota ympäröi lähes joka puolella hyvin vihreä ympäristö. Lahela on nykyisellään keskustan lähialueista ainoa, jossa on merkittäviä virkistysarvoja, mutta ei juurikaan rakennettuja ulkoilureittejä. Viime vuosina kaavan pohjoisosien jokialueita on kehitetty ja uusia ulkoilureittejä rakennettu. Uusien asuinalueiden kehittyessä lähialueelle tulisi jokilaakson houkuttelevuutta virkistyskäytön osalta lisätä ja kehittää. Se olisi todennäköisesti hyvin suosittu vapaa-ajan kohde ja lisäisi vastapainoisesti taas uusien alueiden houkuttelevuutta ja viihtyisyyttä. [9; s. 12.]

Alueen 1 rajausta perustuu tieyhteyteen Lahelantieltä Lähteentielle. Tieyhteytenä se olisi helpoiten suunniteltavissa ja tukisi koko alueen maankäyttöä erittäin hyvin. Yhteys Lahelantielle tullaan joka tapauksessa rakentamaan lähitulevaisuudessa. Kunnan maaomistus alueella on kohtuullisen hyvä sen omistaessa 13,9 hehtaaria maata, yksityisen omistaessa 6,2 hehtaaria. Alueen keskellä sijaitsevan maapalstan hankinta yksityiseltä on prioriteetti numero yksi tämän kohteen osalta. Tällöin maankäytön- ja aluerakenteen suunnittelu saadaan täydellä teholla käyntiin. Rakenne on suunniteltu niin, että jokaisen alueelta löytyy niin AO-, AP- ja A-alueita. Selvityksen jaossa tosin alueen 3 A-alueet on jaoteltu kohdealueisiin 1 ja 2. Suunnitelman rakenne antaa koko alueelle tyylikkään ilmeen ja tarjoaa toteutuessaan kohdealueiden sisällä paljon erilaisia asuinmuotoja erilaisille ihmisille. Lahela on ennestään haluttua ja arvokasta asuinseutua, ja suosittu lapsiperheiden keskuudessa.

Taulukko 10. Lahelan yleissuunnitelman selvitystaulukko.

Lahelan yleissuunnitelma							
Kohdealue	Käyttötark.	Ala (ha)	Omistusala	Hankittava	e-luku	Arvo kok. €	Oma €
Alue 1	A + AO + AP	20,1	13,9	6,2	0,2	14 056 000	9 709 000
Alue 2	A + AO + AP	15,0	13,1	1,9	0,2	10 493 000	9 198 000
Alue 3	AP + AO	18,2	7,9	10,3	0,2	12 712 000	5 502 000
Alue 4	A + AO	13,4	1,4	12,0	0,2	9 387 000	980 000
		66,6	36,3	30,4		46 648 000	25 389 000

Alue 2 on insinööriyön selvityksessä jaettu lähes samalla tavalla kuin alue 1. Siinä on oma suurempi itälaidassa sijaitseva asuinalueensa, jota ympäröi viheralueet, mutta siihen kuuluu lisäksi A- ja AP-alueet Lähteentien itäpuolella. Jako on suoritettu tieyhteytenä toimivan kokoojatien mukaan, ja tällöin kohdealue 3 jää alueiden 1 ja 2 keskiosien eteläpuolelle. Kohdealue 2 on pientä 1,9 hehtaarin peltopalstaa lukuun ottamatta hyvä kokonaisuus, ja tieyhteyksien lisäksi siinä ei ole kehittämisen kannalta suuria puutteita. Se sijaitsee lähellä Hämeentietä, ja Lahelan orren rakentuksessa se on alueista lähimpänä Hyrylän keskustaa. Lisäksi sijainti Hämeentien vieressä liittyy alueen jo nykyisellään kattavaan kevyen liikenteen verkostoon. Taulukosta 10 selviää, että kunnan hankkiessa loputkin 1,9 hehtaaria on 15 hehtaarin kohdealue 2 kunnalle arvoltaan noin 10,5 miljoonaa euroa.

Kohdealue 3 on kohteista keskimäinen ja rajoittuu länsi-, pohjois- ja itäsuunnassa kahteen ensimmäiseen kohdealueeseen. Se sijoittuu Lahelan orren ja orresta lähtevän lenkin väliin. Lisäksi sen läpi on suunniteltu tie Lähteentieltä Lahelan orrelle asti. Sijainti on hyvä, mutta toistaiseksi ongelma kehityksen kannalta on kunnan vähäinen omistusala. Kohteen keskeinen sijainti yleissuunnitelman keskellä tarkoittaa, että sillä on merkittävä rooli koko alueen kehityksen kannalta. Tulevaisuudessa alue olisi tarkoituksenmukaista hankkia kunnan omistukseen. Nykyisellään kunnan omistuksessa

on 7,9 hehtaaria ja ulkopuolisessa omistuksessa 10,3 hehtaaria. Alueen kehittäminen edes osittain on toistaiseksi haastavaa kunnan omistuksen ollessa hajanaista.

Alue 4 sijaitsee hieman erillään muusta yleissuunnitelman kehitysalueesta, vaikkakin sinne on suunniteltu kulkuyhteys Lahelan orren kautta. Kehityskohde on yhteydessä nykyiseen Lahelanniityn asuinalueeseen, ja uuden osan rakentaminen tuplaisi alueen asukasmäärän. Lukuun ottamatta kunnan alhaista omistusosuutta voisi uuden länsipuolen rakentaa nykyisen alueen yhteyteen helposti. Ainoa ongelma voisi muodostua alueen sisäisistä liikennemääristä, koska asuinalueelta on käytännössä ainoastaan yksi järkevä kulkuyhteys Lahelantielle. Kunnan omistusta kohdealueella on 1,4 hehtaaria, jotka voitaisiin kaavoittaa ja rakentaa välittömästi nykyisen aluerakenteen yhteyteen. Kokonaisuudessaan alue on kooltaan 13,4 hehtaaria ja sillä olisi kunnalle arvoa hieman yli yhdeksän miljoonaa euroa. Välittömästi kehitettävissä oleva 1,4 hehtaarin alue on noin miljoonan arvoinen.

6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Opinnäytetyössä selvitettiin Tuusulan kunnan maaomistusta ja arvioitiin eri osa-alueiden yhdyskuntarakennetta maapoliittisen keinojen ja yhdyskuntasuunnittelun periaatteiden valossa.

6.1 Selvityksen päätelmät

Selvityksestä kävi ilmi, että Tuusulan kunnalla on paljon maa-alueita joiden hyödyntäminen asemakaavoittamalla on välittömästi tai lähitulevaisuudessa mahdollista. Kunnassa on lähivuosille rajut kasvutavoitteet ja pyrkimys tarjota maata mahdollisimman paljon tuleville asukkaille. Lisäksi tavoite työpaikkaomavaraisuudesta näkyy yleiskaavoituksessa lisääntyvänä teollisuus- ja työpaikka-alueiden kaavoittamisena nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Tuusulalla on selvä tavoite olla vetovoimainen asuinkunta osana pääkaupunkiseutua.

Insinööriö vahvistaa yleisestikin tunnustetun periaatteen, että paras ja helpoin tapa hallita kunnan maankäyttöä on pitkän tähtäimen maakaupat yksityisten kanssa. Asemakaavoituksen tekeminen omille maille antaa kunnalle hyvät lähtökohdat yhdyskuntarakenteen suunnitteluun ja maankäytön hallintaan.

Taulukko 11. Selvityksen kaikkien alueiden pinta-alat ja arvot yhteensä.

Selvityksen kaikki alueet yhteensä					
Kohdealueet	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)			Arvo €
Asuin	A + AO + AP + AK	96,9			57 325 000
Palvelu	P	16,2			10 252 000
Työpaikka	TP	14,8			5 306 000
Teollisuus	T + TY	16,2			2 739 600
		144,1			75 622 600
Kehityskohteet	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)	Omistusala	Hankittava ala	Arvo €
Asuin	A + AO + AP + AK	96	31,8	64,2	59 167 000
Palvelu	P	0,9		0,9	324 000
Työpaikka	TP	11,1	1	10,1	6 216 000
Teollisuus	T + TY	108	32,8	75,2	65 707 000
Reservi	Käyttötark.	Pinta-ala (ha)			Arvo €
Jokelan reservi	ei kaav.	92,2			22 268 000

Kunnalla on pinta-alallisesti paljon maata, mutta täydentävää hankintaa tulee suorittaa. Taulukon 11 kohteiden lisäksi on myös alueita, joilla asemakaavojen laatiminen on jo vireillä ja tekeillä. Lukujen ei silti pidä antaa hämätä, vaan maanhankintaa tulee edelleen tehdä jatkuvasti. Näiden kauppojen toteutuminen johtaa lähes poikkeuksetta aina hyvään lopputulokseen kunnan kannalta. Insinööritöissä esitetyt luvut ovat karkeita arvioita, joista ei pidä tehdä suoria johtopäätöksiä.

6.2 Jatkoselvitykset

Opinnäytetyössä laadittua kevyttä selvitystä tulee jatkaa asemakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa erillisin selvityksin. Opinnäytetyö antaa ainoastaan viitekehyksen suunnittelulle ja pintapuolisen arvion yhdyskuntasuunnittelusta yksittäisten yleiskaava- ja yleissuunnitelmakohteiden osalta. Merkittäviä tekijöitä ovat

esimerkiksi liikennemäärien kasvu ja ainoastaan osittainen tai väliaikaisten suunnitelmien toteuttaminen.

Tärkeää kunnan kannalta on jatkossa selvittää tarkempia summia alueiden toteuttamisen kustannuksista. Tähän insinööriyöhön aihetta ei otettu sen laajuuden takia. Jo pelkkien kustannusten arvioinninkin tasolla voitaisiin lukuja verrata tämän insinööriyön lukuihin ja tehdä jatkopäätelmiä.

6.3 Opinnäytetyön luotettavuus

Taulukoiden arvoihin ja e-lukuihin tulee suhtautua varauksella, koska tarkoituksena oli käyttää ainoastaan yhteisiä lähtöarvoja. Kunkin alueen osalta esimerkiksi tonttitehokkuus selviää vasta jatkosuunnittelun yhteydessä.

Opinnäytetyössä tulee ottaa huomioon selvitysten karkean arvioiva ote. Maankäytön suunnitelmien arvioinnissa on haasteena muun muassa se, että vertailu tehdään monesti tunneperäisesti, jolloin arviointi tehdään helposti liian suppeasta näkökulmasta. Tällaiseen virheeseen on mahdollisuus arvioijan ollessa syntyperäinen tuusulalainen, omaamatta kuitenkaan sen enempää työkokemusta kiinteistöalalta. Todellisuudessa tällaisten laajojen arviointien tekeminen vaatii merkittävää asiantuntemusta ja kokemusta alalta, ja vain harva ihminen pystyy arvioimaan näin laajoja kokonaisuuksia. [24.]

Lähteet

- 1 Anttonen, Arto & Hytönen, Lauri. 1996. Yhdyskuntatekniikka, 4. painos. Saarijärvi: Gummerus Kirjapaino Oy.
- 2 Aura, Seppo & Siitonen, Pentti. 1992. Kunta, kuntalainen ja ympäristö. Helsinki: VAPK-kustannus.
- 3 BM Architects & WSP Finland & Tuusulan kunta, Rykmentinpuiston osayleiskaavan kaavaselostus. 18.1.2010.
- 4 Elinympäristö ja yhdyskunnat. 2012. Verkkodokumentti. Valtion ympäristöhallinto. <<http://www.ymparisto.fi/default.asp?node=229&lan=fi>>. Luettu 14.4.2012.
- 5 Erat, Bruno. 1994. Ekologia, ihminen, ympäristö. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- 6 Google Maps. Karttapalvelu. 2012. Verkkodokumentti. <<http://maps.google.fi/>>. Luettu 18.4.2012.
- 7 Hapuoja, Kaija. Kaavapäällikkö, Tuusulan kunta. Kellokosken osayleiskaavan kaavaselostus. 6.9.2010.
- 8 Haverinen, Riitta, Kopomaa, Timo, Sammaljärvi, Esko & Tapaninen, Annikka. 1994. Hyvä elinympäristö haasteena. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- 9 Heikkilä, Mika. Kaavasuunnittelija, Tuusulan kunta. Lahelan yleissuunnitelma. 8.12.2008.
- 10 Heikkilä, Mika. Kaavasuunnittelija, Tuusulan kunta. Koillis-Hyrylän osayleiskaava. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 11.1.2010.
- 11 Jalkanen, Riitta, Kajaste, Tapani, Kauppinen, Timo, Pakkala, Pekka & Rosengren, Camilla. 1997. Asuinaluesuunnittelu, 2. painos. Tampere: Tammer-Paino Oy.

- 12 Kauniskangas, Tiina & Wilska, Anneli. 1995. Ekologia yleiskaavoituksessa – kokemuksia Ruotsista, Saksasta ja Tanskasta. Helsinki: Painatuskeskus Oy.
- 13 Maankäyttö- ja rakennuslaki. 5.2.1999. Verkkodokumentti.
<<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132>>. Luettu 26.3.2012.
- 14 Rosenberg, Antti. 1998. Tuusulan historia 1920-1985. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- 15 Sairinen, Raimo. 2009. Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja elinympäristön laatu. Espoo: Yliopistopaino Oy.
- 16 Suomen Kuntaliitto. 2008. Yhdyskunta ja ympäristö – yhteinen vastuu. Helsinki: Painotalo Miktor Oy.
- 17 Taskutietoa Tuusulasta 2011. 2011. Verkkodokumentti. Tuusulan kunta.
<http://www.tuusula.fi/attachments/text_editor/17257.pdf?checksum=995f3566e61256f11b4c9cde8f005e64>. Luettu 26.3.2012.
- 18 Terveystieteiden lakien muuttaminen. 30.12.2010. Verkkodokumentti.
<<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20101326>>. Luettu 26.3.2012.
- 19 Tuusula-Seuran Aikakirja XVI. 2004. Kerava: Savion Kirjapaino Oy.
- 20 Tuusulan kunta, Sulan osayleiskaavan kaavaselostus, luonnosvaihe. 16.11.2011.
- 21 Tuusulan kunta, sisäinen tietoverkkopalvelin, kaavoitusosasto. Luettu 13.4.2012.
- 22 Tuusulan kunta, Maapoliittinen ohjelma 2020. Valtuusto, 13.6.2011.
- 23 Valjakka, Jukka. Kiinteistöinsinööri, Tuusulan kunta. Useita keskusteluja ja kokouksia aikavälillä 1.12.2011 – 19.4.2012.

- 24 Virtanen, Pekka. 2006. Maankäytön suunnitelmien arvioinnista. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.
- 25 Äikäs, Kaija. Kaavasuunnittelija, Tuusulan kunta. Jokelan osayleiskaavan kaavaselostus. 13.3.2006.

LIITE 1

TUUSULAN KUNNAN MAAPOLITIIKAN KEINOVALIKOIMA

1. Maan hankkiminen

- Vapaaehtoinen maanhankinta kiinteistökaupalla tai vaihdolla
- Kunnan etuosto-oikeus
- Katualueen ilmaislouutus
- Kunnan lunastusoikeus
- Kunnan lunastusvelvollisuus

2. Maan luovuttaminen

- Tontin myynti
- Tontin vuokraus

3. Maankäytön kehittäminen

- Maankäyttösopimus
- Kehittämiskorvaus
- Kehittämisalumenettely
- Rakennusmaan järjestely
- Haja-asutusalueen maankäytön ohjaus taaja-asutuksen läheisyydessä

4. Tonttivarannon aktivointi

- Rakentamiskehotus
- Rakentamattoman rakennuspaikan korotettu kiinteistövero
- Rakentamisvelvollisuudet sopimusten ja tontinluovutuksen yhteydessä