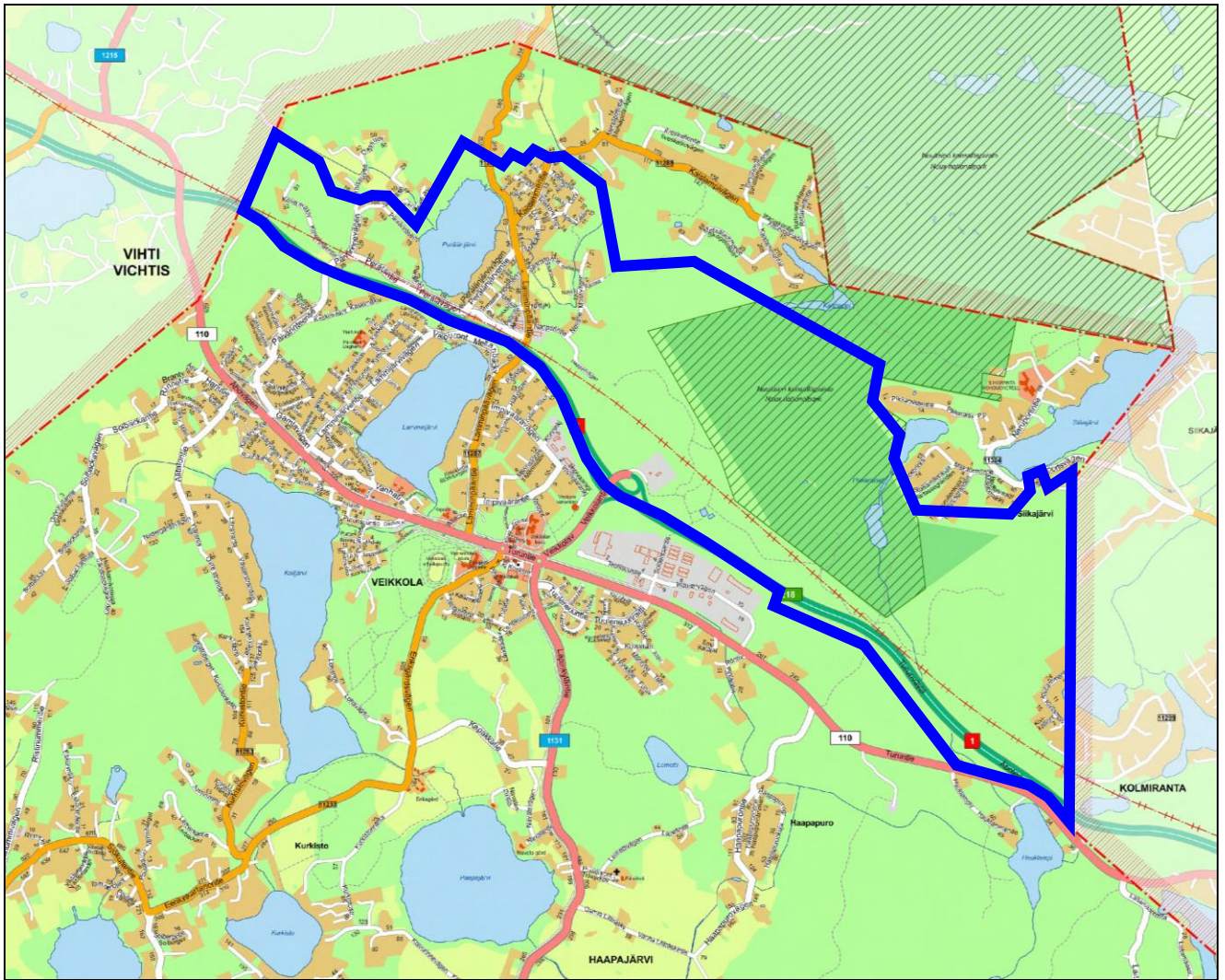


POHJOISEN KIRKKONUMMEN LIIKENNEKÄYTVÄN OSAYLEISKAAVA

OSAYLEISKAAVAN SELOSTUS





KIRKKONUMMEN KUNTA

POHJOISEN KIRKKONUMMEN LIIKENNEKÄYTÄVÄN OSAYLEISKAAVA

Osayleiskaavan selostus, joka koskee 9.4.2020 päivättyä osayleiskaavakarttaa

Laatija:	kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen		
Vireilletulo:	vireilletulokuulutus	11.7.2019	
Käsittelyt:			
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	kuntatekniikan lautakunta	21.3.2019	§ 50
Osayleiskaavan valmisteluaineisto	yhdyskuntatekniikan lautakunta	19.3.2020	§ 34
		23.4.2020	§ 48
Osayleiskaavaehdotus	yhdyskuntatekniikan lautakunta	XX.XX.20XX	§ XX
	kunnanhallitus	XX.XX.20XX	§ XX
Osayleiskaavan hyväksyminen	yhdyskuntatekniikan lautakunta	XX.XX.20XX	§ XX
	kunnanhallitus	XX.XX.20XX	§ XX
	kunnanvaltuusto	XX.XX.20XX	§ XX
Piirustusnumero:	3406		
Hankenumero:	40000		

SISÄLLYSLUETTELO

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT
 - 1.1. TUNNISTETIEDOT
 - 1.2. KAAVA-ALUEEN SIJAINTI
 - 1.3. KAAVAN TARKOITUS
 - 1.4. KAAVAN TAVOITEVUOSI
2. TIIVISTELMÄ
 - 2.1. KAAVAPROSESSIN VAIHEET
 - 2.2. KAAVAN KESKEINEN SISÄLTÖ
 - RAKENNUSOIKEUDEN MITOITUS
 - ASUKKAAT JA TYÖPAIKAT
 - EKOLOGINEN VERKOSTO
 - 2.3. KAAVAN TOTEUTTAMINEN
3. LÄHTÖKOHDAT
 - 3.1. SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA
 - 3.1.1. ALUEEN YLEISKUVAUS
 - 3.1.2. LUONNONYMPÄRISTÖ
 - MAISEMARAKENNE
 - MAAPERÄ JA RAKENNETTAVUUS
 - VIHERVERKOSTO
 - LUONTOTYYPIT
 - SUOJELUALUEET
 - 3.1.3. RAKENNETTU YMPÄRISTÖ
 - LIIKENNE
 - RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ
 - MUINAISMUISTOT
 - 3.1.4. VÄESTÖ, PALVELUT JA TYÖPAIKAT
 - 3.2. SUUNNITTELUTILANNE
 - 3.2.1. MAAKUNTAKAAVA
 - 3.2.2. YLEISKAAVA
 - 3.2.3. KIRKKONUMMEN MAANKÄYTÖN KEHITYSKUVA 2040
4. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET
 - 4.1. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE
 - 4.2. VIREILLETULO
 - 4.3. OSALLISTAMINEN JA YHTEISTYÖ
 - 4.3.1. OSALLISET
 - 4.3.2. OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA
 - 4.3.3. KAAVAN VALMISTELUAINEISTO
 - 4.4. OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET
5. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS
 - 5.1. OSAYLEISKAAVAN RAKENNE
 - 5.1.1. ASUMINEN
 - 5.1.2. TYÖPAIKAT JA PALVELUT
 - 5.1.3. LIIKENNE
 - 5.1.4. VIRKISTYS- JA ULKOILUALUEET
 - 5.1.5. MAA- JA METSÄTALOUSALUEET
 - 5.1.6. SUOJELU
 - 5.1.7. TEKNINEN HUOLTO

- 5.2. MITOITUS
 - 5.3. OSAYLEISKAAVAN ALUEVARAUKSET JA KAAVAMÄÄRÄYKSET
 - 5.4. VERTAILU VOIMASSA OLEVAAN YLEISKAAVAAN
 - 5.5. VERTAILU VOIMASSA OLEVIIN ASEMAKAAVOIHIN
6. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET
- 6.1. VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN
 - 6.2. VAIKUTUKSET MAA- JA KALLIOPERÄÄN, VETEEN, ILMAAN JA ILMASTOON
 - 6.3. VAIKUTUKSET KASVI- JA ELÄINLAJEIHIN, LUONNON MONIMUOTOISUUTEEN JA LUONNONVAROIHIN
 - 6.4. VAIKUTUKSET ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEeseen, YHDYSKUNTA- JA ENERGIATALOUSTEEN SEKÄ LIIKENTEeseen
 - 6.5. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN, KULTTUURIPERINTÖÖN JA RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN
7. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS JA OIKEUSVAIKUTUKSET
- 7.1. TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT
 - 7.2. TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS
 - 7.3. OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET
 - 7.4. TOTEUTUKSEN SEURANTA

SELOSTUKSEN LIITTEET:

1. OSAYLEISKAAVAKARTTA 1:5000, A3 PIENENNÖS
2. OSAYLEISKAAVAN KAAVAMÄÄRÄYKSET
3. VÄESTÖMÄÄRÄT VEIKKOLAN SEISAKKEEN VAIKUTUSALUEELLA
4. LASKENNALLISET RAKENNUSOIKEUDET ASEMAKAAVOITETTUIEN ALUEIDEN ULKOPUOLELLA
5. YHTEENVETOKARTAT LUONTOARVOISTA

OSAYLEISKAAVAN LIITERAPORTIT:

- Veikkolanportin toimivuustarkastelu (Sitowise, 2019)
- Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019 (Manninen, E., Hankonen, E., Kinnunen, J., Koskimies, P., Makkonen, H., Nieminen, M., Nupponen, K. & Vasko, V. 2020 – Faunatican raportteja 69/2019. 222 s.)
- Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma (MAL 2019, HSL ym. 2019)
- Kirkkonummen kuntastrategia 2018-21 (Kirkkonummen kunta, 2017)
- Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan luontoselvitys 2014-2015 (Uudenmaan liiton julkaisuja E 157 - 2015)
- Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 (Pöyry/Ramboll Finland Oy 2014)
- Veikkolanportin asemakaavan luontoselvitys (Luontotieto Keiron Oy, 2012)
- Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys (FCG Planeko Oy / A-Konsultit OY / Strafica Oy 2009)
- Veikkolan Torvströmosen luontoselvitys (Veli-Risto Cajander, 2007)
- Perälänjärven liito-orvaselvitys, Teerentien ympäristö (Kirkkonummen kunta, 2007)

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. TUNNISTETIEDOT

Selostus liittyy Kirkkonummen kunnan 19.3.2020 päivättyyn Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan valmisteluaineiston kaavakarttaan, piirustusnumero 3405.

Kaavakartta on laadittu mittakaavassa 1:5000.

1.2. KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Osayleiskaava-alue sijaitsee Pohjoisella Kirkkonummella ja käsittää osan sekä Veikkolan taajaman alueesta, että Nuuksion kansallispuistosta. Alue rajautuu pohjoisessa ja lännessä Perälänjärven asemakaava-alueeseen ja Vihdin puoleiseen kuntarajaan. Idässä rajausta kulkee Nuuksion kansallispuiston sisällä ja Siikajärven ranta-asemakaava-alueen eteläpuolitse Espoon puoleiseen kuntarajaan. Etelässä suunnittelualueen rajausta kulkee välittömästi Turunväylän (valtatie 1) eteläpuolella.

Suunnittelualue on kooltaan noin 630 hehtaaria ja se on valtaosin rakentamatonta maa- ja metsätalousta aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa. Suunnittelualueella asuu vuoden 2020 tietojen mukaan noin 500 asukasta pääasiassa jo asemakaavoitetuilla alueilla. Kirkkonummen kunnalla on maanomistusta alueella Veikkolan eritasoliittymän ympäristössä ja valtion maanomistus keskittyy Nuuksion kansallispuiston alueeseen. Noin puolet suunnittelualueesta on yksityisessä omistuksessa.

Alueen länsiosassa on voimassa Perälänjärven ja Perälänkannaksen asemakaavat, samoin osia Veikkolan asemakaavasta. Veikkolanportin asemakaava on tullut vireille vuonna 2013 ja siitä on laadittu valmisteluaineisto (kaavaluonnos) vuonna 2014.

1.3. KAAVAN TARKOITUS

Kaavan nimi on Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava. Se laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaikutteisena osayleiskaavana. Osayleiskaavaan kuuluvat kaavakartta sekä kaavamerkinnot ja -määräykset.

Suunnittelun ensisijaisena tavoitteena on osoittaa Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukainen ratalinjaus lainvoimaisessa yleiskaavassa. Rautatien rakentamista koskevan yleis- ja ratasuunnitelman tulee ratalain 10 §:n mukaan perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

Kunnan tavoitteena on tämän lisäksi osoittaa osayleiskaavassa samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö. Lähijunaliikenteen mahdollistamiseksi Veikkolaan täytyy seisakkeen vaikutusalueen maankäytön olla riittävän tehokasta tarvittavan käyttäjäpotentiaaliksi muodostumiseksi.

Helsingin seudun liikenteen (HSL) mitoitustavoitteet lähiliikenteen seisakkeelle huomioon ottaen osayleiskaavan valmisteluaineistossa osoitetaan yhden kilometrin säteelle tulevasta seisakkeesta 3000-4000 asukkaan ja työpaikan lisäystä. Nykyinen asukasmäärä on noin tuhat asukasta. Osayleiskaavaraajauksen ulkopuolelle jää Veikkolan nykyinen keskusta-alue ja eritasoliittymän eteläpuolinen nykyään työpaikkakäytössä oleva alue. Näiden tiivistäminen mahdollistaa lähivuosisikymmeninä asukasmäärän kasvattamisen seisakkeesta yhden kilometrin etäisyydellä usealla tuhannella asukkaalla. Lisäksi em. mitoitustavoitteissa on asetettu kahden ja puolen kilometrin etäisyydelle seisakkeesta 10 000 asukkaan ja työpaikan tavoitteellinen määrä, joka on mahdollista saavuttaa niinikään olemassa olevia alueita täydentämällä.

1.4. KAAVAN TAVOITEVUOSI

Osayleiskaavan tavoitevuosi on osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta poiketen 2050, mikä tarkoittaa, että osayleiskaavassa osoitetut asemakaava-alueet ja liikennejärjestelmä on toteutettu kyseiseen vuoteen mennessä. Oletuksena tällöin on, että Espoo-Salo -oikoradan ja siihen liittyvän lähijunaliikenteen jatkosuunnittelusta ja radan toteuttamisesta on tehty sitova päätös 2020-luvun puolivälin aikoihin.

2. TIIVISTELMÄ

2.1. KAAVAPROSESSIN VAIHEET

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava osoitettiin ensimmäisen kerran kunnanvaltuuston hyväksymässä kaavoitusohjelmassa vuosille 2019-2023, johon lisätty osayleiskaavaa koskeva muutos hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 4.3.2019 (§ 13). Osayleiskaavoitus käynnistettiin keväällä 2019 ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma käsiteltiin kuntatekniikan lautakunnassa 21.3.2019 (§ 55).

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin Uudenmaan elinkeino, liikenne- ja ympäristökeskuksessa 12.3.2019.

Osayleiskaava kuulutettiin vireille 11.7.2019. Vireilletulokuulutus on ollut sanomalehdessä Kirkkonummen sanomat sekä kunnan ilmoitustaululla. Lisäksi vireilletulosta on tiedotettu kunnan internetsivuilla, jossa on ollut myös osayleiskaavaan liittyvä osallistumis- ja arviointisuunnitelma saatavilla sähköisessä muodossa.

Kaavan valmisteluaineisto käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa kahdessa eri kokouksessa (19.3.2020, § 34 ja 23.4.2020).

Kaava-alueella tehtiin maastokaudella 2019 luontoselvitys, joka käsitti useiden eri lajiryhmien selvitykset (Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019. - Faunatican raportteja 69/2019).

Selvityksen osa-alueet ja lajiryhmät olivat seuraavat:

- kasvillisuus- ja luontotyypiselvitys
- liito-oravaselvitys
- linnustonselvitys
- lepakkonselvitys
- viitasammakkonselvitys
- kirjoverkkoperhosselvitys
- selvitys saukon potentiaalisista esiintymisalueista.

Nuuskion kansallispuiston ja Siikajärven-Pikkaraisten alueelta ei tehty kuitenkaan kasvillisuus- ja luontotyypiselvitystä eikä viitasammakkonselvitystä, sillä kaavassa ei ollut tarkoitus tehdä osoittaa suoria maankäytön muutoksia ko. alueille. Perälänjärven asemakaava-alueelta laadittiin vain liito-oravaselvitys, jotta saatiin käsitys alueen reunalla mahdollisesti olevien havaintojen liittymisestä muualle. Perälänjärven asemakaava-alueen maankäyttö on jo muuten ratkaistu voimassa olevassa asemakaavassa, joka on sisältänyt luontoselvitykset.

Muinaismuistojen osalta alueen kohteet (kaksi kappaletta) ovat olleet hyvin tiedossa aikaisempien kaavahankkeiden ja muissa yhteyksissä tehtyjen inventointien pohjalta.

2.2. KAAVAN KESKEINEN SISÄLTÖ

Osayleiskaava mahdollistaa monipuolisesti eri asumistyyppisiä: keskustamaista rakentamista (C) sekä pientaloalueita (AP). Laadittaessa asuntoalueiden asemakaavoja asuntorakentamisen monipuolisuus-

teen kiinnitetään huomiota. Lähtökohtana on Veikkolan junaseisaketta ympäröivän lähimmän maankäytön osoittaminen tehokkaimpana ja monipuolisimpana.

Suurin osa sekä kaupallisista että julkisista palveluista sekä työpaikoista sijoittuu osayleiskaavassa osoitetulle keskustatoimintojen alueelle (C), kuitenkin niin että Veikkolan nykyinen keskusta palveluineen säilyy ja vahvistuu. Tavoitteena on keskittää suuri osa alueen palveluista Veikkolan seisakkeen lähituntumaan, jotta ne muodostaisivat yhdessä toimivan asemanseudun ja houkuttelisivat yhdessä riittävän asiakaskunnan palvelutason mahdollistamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä tarjoaisivat ennen kaikkea riittävän käyttäjäpotentiaalin lähiliikenteen järjestämiseksi seisakkeelle.

Alueen liikenneverkoston uudeksi pääyhteydeksi muodostuu Veikkolan eritasoliittymästä radan pohjoispuolelle linjautuva katu (Veikkolantien jatke), joka yhdistyy Napparintiehen. Veikkolan eritasoliittymä tullessaan uudistamaan lähivuosisikymmeninä, jolloin Turunväylän ylittävään Veikkolantiehen on mahdollista liisätä jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka mahdollistaa kevyen liikenteen yhteyden Veikkolan junaseisakkeelle. Osayleiskaavassa osoitetaan myös Turunväylälle uusi eritasoliittymä Veikkolan taajaman itäpuolelle. Sen toteuttaminen ajankohtaistuu siinä vaiheessa, kun nykyisen taajaman itäpuolen uusi ja uusiutuva maankäyttö kehittyy riittävästi. Kaavoituksella ja lisääntyvällä asukasmäärällä pyritään edistämään eritasoliittymien rakentamista.

Rakentamattomaksi jäävät metsäalueet on osoitettu luonnonsuojelualueeksi (SL), lähivirkistysalueeksi (VL), maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M), maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU) ja maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY) siten, että Nuuksion kansallispuisto ja suurin osa Natura 2000 -alueesta on osoitettu luonnonsuojelualueena (SL). Kansallispuistorajauksen länsireunan ulkopuolelle ulottuva Natura 2000 -aluerajauksen kohdalle osoitetaan lähivirkistysalue (VL), jonka länteen ulottuva osa palvelee uuden asutuksen lähivirkistystä.

Soidensuon suokokonaisuus osoitetaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävänä alueena. Sen luontoarvot on todettu monessa yhteydessä, viimeksi vuoden 2019 luontoselvityksessä (Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019), ja alue on osoitettu voimassa olevissa Uudenmaan maakuntakaavoissa luonnonsuojelualueeksi.

Luontoarvoiltaan merkittävimmät osat Nuuksion kansallispuistoa ja Natura 2000 -aluetta reunustavasta vyöhykkeestä keskustatoimintojen alueen kohdalla sekä kaava-alueen länsiosassa on osoitettu lähivirkistysalueena (VL) sekä itäosassa maa- ja metsätalousalueena, joilla on erityisiä ympäristöarvoja (MY). Metsäalueet, joilla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU), on osoitettu omalla kaavamerkinnällään.

Viheralueverkosto perustuu Nuuksion alueelle johtaviin ulkoilureitteihin sekä Nuuksion ja Veikkolan seisakkeen väliin jäävän lähivirkistysalueen sisäiseen reitistöön. Kyseinen lähivirkistysalue tarvitaan, jotta Nuuksioon kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta voidaan tasata ja johtaa sitä alueelle, jonka toteuttamisessa otetaan jo alusta asti huomioon kasvava käyttöpaine luontoarvoja säästävällä tavalla. Lisäksi keskustatoimintojen alueen ja asuntoalueen varauksiin sisältyvät ko. aluetta palvelevat lähivirkistysalueet.

Keskustatoimintojen alueen (C) lisäksi asumisen alueet (AP) ja lähivirkistysalueet (VL) osoitetaan asemakaavoitettaviksi. Suurimmalla osalla pientalovaltaisista asuntoalueista (AP) on jo voimassaolevat asemakaavat. Kaavassa osoitetaan kunnan yleiskaavan 2020 mukaiset rakennuspaikat asemakaavoitettavien alueiden ulkopuolella (AO ja AM).

Kaavaratkaisu poikkeaa etenkin uuden asemanseudun kohdalla merkittävästi Kirkkonummen yleiskaavan 2020 osoittamasta maankäytöstä. Tämän lisäksi keskeinen eroavaisuus on erityisesti se, ettei yleiskaavassa ole osoitettu ratalinjaa eikä Nuuksion Natura 2000 -aluetta, sillä yleiskaavan ratkaisut ovat peräisin 1990-luvun suunnittelutilanteesta. Yleiskaavassa alueelle osoitettu maankäyttö ei ole myöskään luonteeltaan rataan ja seisakkeeseen tukeutuvaa. Osayleiskaava toteuttaa sen sijaan Uudenmaan maakuntakaavoissa osoitettua maankäyttöä.

RAKENNUSOIKEUDEN MITOITUS

Pohjoisen Kirkkonummen osayleiskaavassa rakentamisen tehokkuus perustuu rakentamiselle käytettävissä olevaan maapinta-alaan, luonnonympäristön ja -suojelun asettamiin reunaehtoihin sekä lähiliikenteen seisakkeen käyttäjämäärien mitoitusavoitteisiin. Asukas- ja työpaikkamäärän mitoituksessa on käytetty Helsingin seudun liikenteen (HSL) määrittelemiä tavoitteellisia ohjelukuja asukas- ja työpaikkamäärän sijoittamisesta asemille kahden ja puolen kilometrin sekä yhden kilometrin etäisyyksille. Ne perustuvat Helsingin seudun lähiliikenteen asemien maankäyttö- ja matkustajakäytännöselvityksiin ja mitoituslukuja on testattu HLJ 2011 sekä HLJ 2015 -työssä ja todettu ne oikeasuuntaisiksi.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tavoiteltavana ohjelukuna voidaan pitää vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittamista 2,5 kilometrin etäisyydelle asemasta, mikäli sen liikennöintitarjonta on tyydyttävä. Vastaavasti yhden kilometrin etäisyydellä tavoiteltava asukas- ja työpaikkamäärä on 5000. Tyydyttävänä tarjontana voidaan puolestaan pitää ruuhka-aikana kahta yhteyttä tunnissa suuntaansa. Mikäli kyseessä olisi tiheämmän tarjonnan asema, maankäyttöä tulisi olla tätäkin enemmän.

Rakentamisen tehokkuutta linjaa myös Helsingin seudun kuntien MAL 2019 -suunnitelmassa hyväksytyt tavoitteet. Niissä määriteltyjen mukaisesti suunnittelualue kuuluu uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvään ensisijaiseen vyöhykkeeseen, jonka laajuus ja joukkoliikennematkustuksen laajuus määrittyvät tarkemman suunnittelun kautta (kts. kappale 4.4.).

Rakentamisen osalta edellä todetut mitoitusavoitteet merkitsisivät esimerkiksi keskustamaisimmalla alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä tehokasta kerrostalovaltaista asumista. Rakennus-oikeutta on laskettu tarvittavan yhteensä enimmillään noin 300 000 kerrosneliometriä, josta asumiselle tulisi osoitettavaksi esimerkiksi noin 200 000 kerrosneliometriä ja työpaikoille noin 100 000 kerrosneliometriä.

Seisakkeen välittömään lähiympäristöön tulee mahdollistaa riittävä tehokkuus lähijunaliikenteen haluttua palvelutasoa varten tarvittavalle asukas- ja työpaikkamäärille. Rakentamiseen käytettävissä olevaa maa-alueita on seisakkeen ympäristössä kuitenkin varsin rajoitetusti, sillä sitä rajaa etelästä moottoritie ja koillisesta Nuuksion kansallispuisto ja Natura 2000 -alue. Tämän vuoksi rakentamista joudutaan sijoittamaan suhteellisen pienelle alueelle. Jotta tavoiteltuihin asukas- ja työpaikkamääriin päästään, muodostuu seisakkeen ympäristöön keskustamaisen asumisen vyöhyke (keskustatoimintojen alue C), jonka aluetehokkuus olisi jopa noin 0,7.

Pientalovaltaiselle asuntoalueelle ei ole laskettu aluetehokkuuslukuja, sillä sen toteutusta ohjaavat jo voimassa olevat asemakaavat.

ASUKKAAT JA TYÖPAIKAT

Suunnittelualueella asuu vuonna 2020 noin 500 asukasta pääasiassa asemakaavoitetuilla alueilla. Valtaosa suunnittelualueesta on rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa.

Suunnitellun Veikkolan seisakkeen sijaintipaikasta asuu yhden kilometrin etäisyydellä tällä hetkellä noin 1150 asukasta, joista suurin osa, eli lähes tuhat osayleiskaava-alueen rajauksen ulkopuolella. Vastaavasti kahden ja puolen kilometrin etäisyydellä asuu noin 5000 asukasta. Edellä todetut tavoitteelliset asukas- ja työpaikkamäärät huomioiden tulisi yhden kilometrin etäisyydelle asemasta mahdollistaa noin 4000 uutta asukasta tai työpaikkaa ja kahden ja puolen kilometrin etäisyydelle 5000 uutta asukasta tai työpaikkaa, jotta tavoitteisiin päästäisiin.

Osayleiskaavarajauksen ulkopuolelle jää Veikkolan nykyinen keskusta-alue ja eritasoliittymän eteläpuolinen niin ikään nykyään työpaikkakäytössä oleva alue. Näiden maankäytön muuttaminen asuntotuotantoon mahdollistaa lähivuosisikymmeninä asukasmäärän kasvattamisen seisakkeesta yhden kilometrin etäisyydellä usealla tuhannella asukkaalla. Tämä varautuminen koskee pitkää aikaväliä.

HSL:n mitoitusavoitteet huomioiden osayleiskaavan valmisteluaineistossa osoitetaan yhden kilometrin säteelle seisakkeesta 3000-4000 asukkaan ja työpaikan lisäystä, nykyisen noin tuhannen olemassa ole-

van asukkaan lisäksi. Rakentamisen osalta tämä merkitsisi esimerkiksi keskustamaisimmalla alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä tehokasta kerrostalovaltaista asumista. Rakennusoikeutta tulisi yhteensä enimmillään noin 300 000 kerrosneliometriä, josta asumiselle noin 200 000 kerrosneliometriä ja työpaikoille noin 100 000 kerrosneliometriä.

Työpaikat liittyvät pääasiassa yritys- ja pienyritystoimintaan erityisesti Perälänjärven asemakaava-alueella. Merkittävimmät kunnalliset palvelut sijoittuvat Veikkolan keskustaan, joka jää suunnittelualueen eteläpuolelle. Laajempi kaupallinen palvelutarjonta löytyy niin ikään Veikkolan keskustasta ja todettakoon myös, että Veikkolan asukkaat käyttävät myös naapurikuntien kaupallisia palveluja.

Muuttuvan maankäytön seurauksena Veikkolan keskusta-alueelle syntyy kaksi toiminnallista palvelukeskittymää: nykyinen keskusta ja asemanseutu. Myöhemmin laadittavan Veikkolan osayleiskaavassa edellä mainittujen palvelukeskittymien yhdistäminen toimivaksi kokonaisuudeksi on mielenkiintoinen suunnitteluhaaste.

Osayleiskaava-alueella on myös vähäisessä määrin maatalouden harjoittamiseen liittyvää rakentamista.

EKOLOGINEN VERKOSTO

Suunnittelualueen ekologisen verkoston rungon muodostaa alueen koillispuolelle sijoittuva Nuuksion alue, joka koostuu luonnonsuojelualueista sekä Natura 2000 -verkostoon kuuluvista alueista ja joka muodostaa suurelta osin 1990-luvun alussa perustetun Nuuksion kansallispuiston. Turunväylä (valtatie 1) rajoittaa kuitenkin ekologisia yhteyksiä Nuuksion alueelta eteläsuuntaan ja sen vaikutusta tulee ainakin jossain määrin vahvistamaan uusi ratayhteys. Ekologisen verkoston vahvistamista varten on mm. Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu viheryhteystarvemerkinä osayleiskaava-alueen itäosaan moottoritien poikki. Konkreettisia suunnitelmia yhteyden vahvistamiseksi ei kuitenkaan vielä ole.

2.3. KAAVAN TOTEUTTAMINEN

Osayleiskaavan uusien alueiden toteutusaikataulu eli asemakaavoituksen aloittaminen perustuu Espoo-Salo -oikoradan (ns. ESA-rata) ja siihen liittyvän lähijunaliikenteen jatkosuunnittelun aikatauluihin. Ennen kaikkea radan toteuttamisesta on oltava sitova päätös. Mikäli raidehanke ei toteudu, ei asemakaavoitustakaan voida käynnistää osayleiskaavan ratkaisujen pohjalta.

Mikäli ratahankkeen toteutumisesta huolimatta päädyttäisiin jostain syystä ratkaisuun, että radalle ei varrattaisi lainkaan kapasiteettia lähiliikennettä varten, tai sitä tulisi vain hyvin vähän, täytyisi osayleiskaavan sisältö arvioida uudestaan ennen asemakaavoituksen aloittamista.

Poikkeuksen muodostaa Veikkolanportin asemakaava, joka on tullut vireille 2013 ja jonka valmisteluaineisto on ollut nähtävillä vuonna 2014. Veikkolanportin asemakaavan ja osayleiskaavan valmisteluaineistojen sisällöt vastaavat toisiaan siten, että Veikkolanportin asemakaavoitusta on mahdollista jatkaa.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1. SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

3.1.1. ALUEEN YLEISKUVAUS

Suunnittelun ensisijaisena ja tärkeimpänä tavoitteena on osoittaa Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukainen ratalinjaus lainvoimaisessa yleiskaavassa, jotta radan suunnittelu voi edetä ja myöhemmin myös toteutua. Kaavahanke on tästä syystä priorisoitu kunnassa korkealle, mutta alueen kehittämispotentiaali on muutenkin merkittävä. Samassa yhteydessä ratalinjauksen osoittamisen kanssa on kunnan tavoitteena osoittaa osayleiskaavassa myös samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikenneivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö.

Kunnan vahva tahtotila on saada Veikkolaan lähijunaliikennettä ja sen toteutumiseksi täytyy seisakkeen vaikutusalueen maankäytön olla riittävän tehokasta tarvittavan käyttäjäpotentiaalin muodostumiseksi. Tämä edellyttää merkittävää asunto- ja myös työpaikkarakentamista alueelle. Alueen liikenteellinen saavutettavuus seudullisesti paranee entisestään, mikäli ratahanke ja lähijunaliikenne toteutuu. Lisäksi bussiliikenteeseen pohjautuva syöttöliikenne Veikkolan seisakkeelle mahdollistaa laajojenkin ympäröivien alueiden kytkemisen lähijunaliikenteen palveluihin.

Veikkolan nykyinen taajama keskusta-alueineen sijoittuu suunnittelualueen eteläpuolelle, mutta tulevaisuudessa on käytettävissä erilaisia yhdyskuntarakenteellisia keinoja, joilla nykyinen keskusta ja uusi rannanvarren alue voidaan kytkeä toisiinsa sekä toiminnallisesti että mahdollisesti myös rakenteellisesti.

Suunnittelualueeseen liittyy myös metsäalueita sekä luonnonsuojelu- ja vesialueita. Nuuksion kansallispuisto kuuluu suurelta osin Natura 2000 -verkostoon. Maasto on suunnittelualueella korkeussuhteiltaan vaihtelevaa.

Suunnittelualueella sekä Veikkolan taajamassa oli vuonna 2020 yhteensä noin 5000 asukasta. Kaavoitettavan alueen pinta-ala on noin 630 hehtaaria.

3.1.2. LUONNONYMPÄRISTÖ

MAISEMARAKENNE

Suunnittelualue kuuluu Kirkkonummen pohjoisosan järvi-, viljely ja erämaa-alueeseen, jolle on ominaista kallio- ja moreeniselänteet ja niiden väliset pienemmät savitasangot vesistöineen. Alueen länsiosaa luonnehtii Perälänjärven vesistö ja sitä ympäröivät savipohjaiset sivulaaksot. Alueen itäosa kuuluu puolestaan Nuuksion metsäiseen ylänköalueeseen, jolle on tyypillistä kallio- ja moreeniselänteet ja niiden väliin jäävät saraturve- ja vesistöpainanteet.

Alueen metsät ovat havupuuvaltaisia ja erityisesti itäosan kallio- ja maaperäolosuhteet sekä korkeuserot suosivatkin havupuuvaltaista metsärakennetta. Suunnittelualueella sijaitsee vain kaksi järveksi tai lammeksi määriteltävää vesistöä.

Alueen korkeimmat kohdat sijaitsevat kaava-alueen keskiosassa, johon sijoittuu koko laajan Nuuksion ylänköalueen lounaisnurkka. Kyseisissä paikoissa korkeimmat maastonkohdat kohoavat lähes 100 metrin korkeuteen merenpinnan tasosta mitattuna. Alueen matalin kohta on Perälänjärvi ja sen länsipuolinen ranta-alue ja sivulaakso. Perälänjärven vedenpinta sijaitsee tasolla 50 m mpy. Perälänjärven itäpuolinen asutus sijoittuu keskimäärin korkeusvälille 55-70 m mpy.

MAAPERÄ JA RAKENNETTAVUUS

Suunnittelualueelle on ominaisia kallio- ja moreeniselänteet ja niiden väliset pienemmät savi- ja saraturvepainanteet soistuneine vesistöineen. Kallio- ja moreeniselänteet ovat rakennettavuudeltaan yleisesti hyviä, mutta pieniäpiirteinen maasto ja soistumat asettavat rakentamiselle omat haasteensa.

VIHERVERKOSTO

Suunnittelualueen viherverkoston rungon muodostaa alueen koillispuoleinen Nuuksion alue. Nykyinen virkistyskäyttö alueella kohdistuu pääasiassa metsäalueiden vanhoille kulkuyhteyksille ja erityisesti Nuuksion kansallispuistoon.

LUONTOTYYPIT

Alueelle on laadittu vuonna 2019 luontoselvitys (Faunatica Oy). Selvityksessä on inventoitu alueella esiintyvät luontotyytit ja elinympäristöt sekä jaoteltu luontokohteet arvoluokkiin:

5. Valtakunnallisesti arvokas kohde

Kansallinen arvo on kohteella, jossa on erityisen edustava kokonaisuus uhanalaisia lajeja tai luontotyyppisiä tai kohde on erityisen arvokas elinympäristöjen kokonaisuus, joka luo edellytykset runsaalle ja erikoistuneelle lajistolle.

4. Maakunnallisesti arvokas kohde

Kohteella esiintyy Uudellamaalla erityinen tai ainutlaatuinen luontotyyppi tai uhanalaisen lajin tai lajien elinvoimainen esiintymä. Kohde täyttää vaatimukset, jotka esitetään julkaisussa Luonnonympäristön arvottamisen kriteeristö Uudellamaalla (Salminen & Aalto 2012).

3. Paikallisesti erittäin arvokas alue

Kohteella esiintyy vähintään paikallisesti harvinainen tai uhanalainen laji, uhanalainen tai arvokas elinympäristö, edustava, hyvässä luonnontilassa oleva luontotyyppi tai kohteen ominaispiirteet luovat mahdollisuuden monipuolisen lajiston esiintymiselle.

2. Paikallisesti arvokas alue

Kohde on tavanomaisesta poikkeava elinympäristö, jolla voi esiintyä vähintään paikallisesti harvinaisia lajeja, vähintään paikallisesti merkittäviä elinympäristöjä tai kohteella on kohtuullisen edustava luonnontilassa oleva luontotyyppi. Kohteen edustavuus tällä hetkellä ei ole riittävä, jotta se olisi paikallisesti erittäin merkittävä.

1. Alue, jolla on joitakin luontoarvoja

Kohde edustaa tavanomaista luontoa eikä sillä esiinny harvinaisia tai uhanalaisia lajeja tai luontotyyppisiä. Kyseessä voi olla myös kohde, jonka luontoarvot ovat tuhoutuneet ja arvoluokitusta voidaan nostaa arvojen palatessa.

0. Alue, jolla ei ole luontoarvoja

Rakennettu alue

Selvitysalueen arvokkaimmat luontotyyppikokonaisuudet ovat laaja Soidensuo reunusmetsineen sekä Torvströmossenin suot ja metsät, jotka on jo aiemmissa selvityksissä todettu vähintään maakunnallisesti arvokkaiksi. Myös Perälänjärven pohjoispuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokas runsaslahopuustoitien kangasmetsien sekä luonnontilaisten tai luonnontilaisen kaltaisten korprien, rämeiden ja kalliomet-sien kokonaisuus.

Selvitysalueelta paikannettiin yhteensä 42 huomionarvoisten kasvilajien esiintymää ja kookasta puuyksilöä, jotka ovat lähinnä paikallisesti arvokkaita. Myös useita vesilain 2 luvun 11 §:n mukaisia kohteita paikannettiin, kuten myös lukuisia pienempiä soita, lehtoja, jyrkänteiden alusmetsiä, luonnontilaisen kaltaisia kalliometsiä ja runsaslahopuustoisia kangasmetsiä.

Selvityksessä todettuja merkittäviä luontoarvoja jää väistämättä ratalinjauksen alle. Joitain osia myös luontoarvoiltaan merkittävimmistä kokonaisuuksista saatetaan menettää välittömän ratalinjan ulkopuo-lella, riippuen mm. siitä, miten pitkälle etäisyydelle radan rakentamisen vaikutukset ulottuvat ratalinjasta. Tulevan maankäytön luonne ja tehokkuus vaikuttaa myös siihen, millä laajuudella luontoarvoja voidaan säästää. Erityisesti Torvströmossenin suoalue ja sen lähiympäristön kohteet sijaitsevat alueella, jossa radan rakentaminen ja alueelle osoitettava maankäyttö aiheuttaa väistämättä luontoarvojen menetyksiä.

Soidensuo on todettu valtakunnallisesti arvokkaaksi soidensuojelun täydennysehdotuksen (2015) koh-teeksi, ja soidensuojelutyöryhmä on esittänyt näitä kohteita suojeltavaksi. Olennaisinta suojelun toteu-tuksessa on huolehtia suon luontaisen vesitalouden toimivuudesta ja suon ominaispiirteiden säilymisestä. Uudenmaan liiton selvityksessä (Ahola ym. 2015) on suositeltu, että myös Soidensuon reunusmetsiä olisi hyvä lisätä suojeltavaan alueeseen. Osayleiskaavan valmisteluaineistossa Soidensuon suokoko-naisuus osoitetaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävänä alueena siten, että alu-een pääkäyttötarkoitus on maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja. Mikäli suokokonaisuuden suojelu katsotaan tärkeäksi toteuttaa luonnonsuojelulain kautta luonnonsuojelualu-eksi perustamalla, tulee siitä sopia erikseen.

Osayleiskaavassa osoitetaan seitsemän luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävää alu-etta. Nämä ovat alueita, jotka on tunnistettu luontoselvityksessä monimuotoisimmiksi alueiksi.

Niiden arvot ovat seuraavat:

- luo-1, III:n luokan lepakkoalue ja huomionarvoinen kasviesiintymä
- luo-2, liito-oravan elinpiiri
- luo-3, merkittävä linnustoalue, arvoluokan II (eli maakunnallisen tason) luontotyyppikohde sekä saukon potentiaalinen liikkumisreitti
- luo-4, merkittävä linnustoalue, huomionarvoinen kasviesiintymä sekä arvoluokan II (eli maakun-nallisen tason) luontotyyppikohde

- luo-5, Soidensuon suokokonaisuus ja siihen liittyvät reunametsät sekä liito-oravan elinpiiri
- luo-6, liito-oravan elinpiiri
- luo-7, liito-oravan elinpiiri

SUOJELUALUEET

Suunnittelualueella sijaitsee osa Nuuksion Natura 2000 -alueesta ja luonnonsuojelualueesta, joka käsittää kaiken kaikkiaan yli viiden tuhannen hehtaarin emäalueen ja muutaman pienemmän osa-alueen. Nuuksion luonto on havumetsävaltaista koostuen pääasiassa kuivista kalliomänniköistä ja tuoreista kuusimetsistä. Kallioperä on rikkonaista, jonka takia myös kasvillisuus on pienipiirteistä ja mosaiikki-maista. Maisemia hallitsevat kallioiden jyrkkä topografia sekä laajat mutta pienipiirteiset ja vaikeakulkuiset metsät sekä lukuisat pienet järvet. Nuuksiossa elää kaikkiaan viitisenkymmentä Suomessa uhanalaista eläin- ja kasvilajia ja yli kolmekymmentä EU:n luonto- ja lintudirektiivien lajia. Lajisto on painottunut metsälajistoon.

3.1.3. RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

LIIKENNE

Suunnittelualue sijaitsee liikenteellisesti hyvien yhteyksien keskellä. Julkisen liikenteen yhteytenä toimii bussiliikenne erityisesti Espoon ja Helsingin suuntiin. Suunnittelualueen eteläreunassa kulkee Turunväylä (valtatie 1).

RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Veikkolan rakennetun kulttuuriympäristön osalta ei ole tehty vielä inventointia. Osayleiskaavan ehdotusvaiheessa on tarkoitus selvittää vanhan rakennuskannan arvokohteet. Käytännössä mahdolliset kohteet sijaitsevat Perälänjärveä ympäröivällä alueella ja kaava-alueen länsiosassa, sillä rakennuskanta keskittyy näille alueille.

MUINAISMUISTOT

Alueen muinaismuistot ovat hyvin tiedossa aikaisempien kaavahankkeiden ja tehtyjen inventointien pohjalta. Alueella on kaksi kiinteää muinaisjäännettä, Kovermäki ja Rintelä, jotka molemmat on osoitettu osayleiskaavassa muinaismuistokohteena.

3.1.4. VÄESTÖ, PALVELUT JA TYÖPAIKAT

Suunnittelualueella asuu vuonna 2020 noin 500 asukasta pääasiassa asemakaavoitetuilla alueilla. Valtaosa suunnittelualueesta on rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa.

Suunnittelun Veikkolan seisakkeen sijaintipaikasta asuu yhden kilometrin etäisyydellä tällä hetkellä noin 1150 asukasta, joista suurin osa, eli lähes 1000 osayleiskaava-alueen rajauksen ulkopuolella. Vastavasti kahden ja puolen kilometrin etäisyydellä asuu lähes 5000 asukasta.

Osayleiskaavarajauksen ulkopuolelle jää Veikkolan nykyinen keskusta-alue ja eritasoliittymän eteläpuolinen niin ikään nykyään työpaikkakäytössä oleva alue.

Työpaikat liittyvät pääasiassa yritys- ja pienyritystoimintaan erityisesti Perälänjärven asemakaava-alueella. Merkittävimmät kunnalliset palvelut sijoittuvat Veikkolan keskusta-alueen eteläpuolelle. Laajempi kaupallinen palvelutarjonta löytyy niin ikään Veikkolan keskustasta ja alueen asukkaat käyttävät myös naapurikuntien kaupallisia palveluja. Osayleiskaava-alueella on myös vähäisessä määrin maatalouden harjoittamiseen liittyvää rakentamista.

3.2. SUUNNITTELUTILANNE

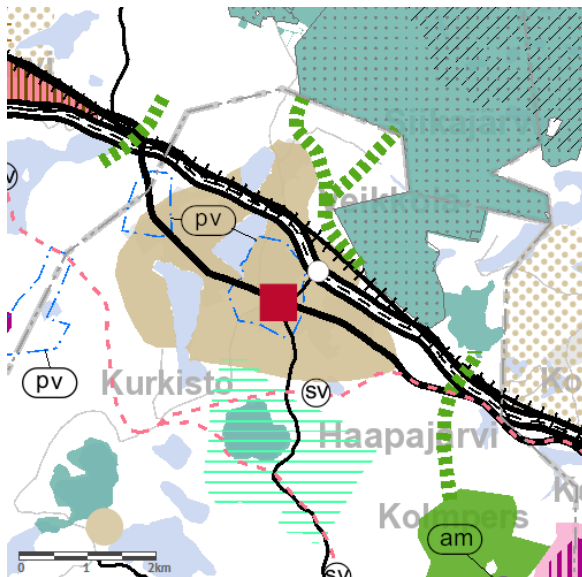
3.2.1. MAAKUNTAKAAVA

Suunnittelualuetta koskevat Uudenmaan maakuntakaava, joka on vahvistettu vuonna 2006, Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, joka on vahvistettu vuonna 2014 sekä Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava, joka on tullut voimaan vuonna 2017.

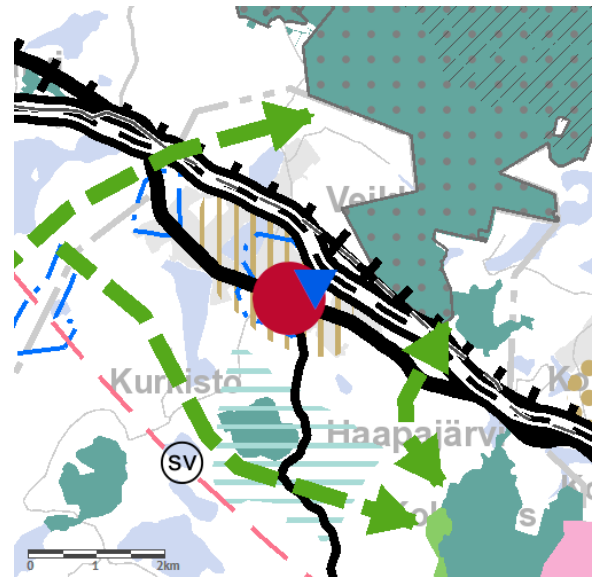
Uudenmaan maakuntakaavoissa suunnittelualueelle on osoitettu aluevarauksena taajamatoimintojen alue ja sille sijoittuu myös moottoriväylän, eritasoliittymän, pääradan, viheryhteystarpeen, luonnonsuojelun alueen sekä Natura 2000 - verkostoon kuuluvan tai ehdotetun alueen kaavamerkinnät. Uudenmaan neljännessä vaihemaakuntakaavassa osoitetun taajamatoimintojen alueen merkintää koskevassa maakuntakaavamääräyksessä todetaan mm, että "aluetta suunnitellaan asumisen, ympäristöönsä soveltuvien työpaikkatoimintojen sekä näihin liittyvien palveluiden ja toimintojen alueena."

Lisäksi pieni osa suunnittelualueesta on ns. valkoista aluetta, jolle ei ole maakuntakaavakartalla osoitettu erityistä maankäyttömerkintää, mutta alue "on tarkoitettu ensisijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ohjattava taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan alueelle osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä."

Välittömästi suunnittelualueen eteläpuolella on myös keskustatoimintojen alueen symbolimerkintä, jonka vaikutus ulottuu myös osaan suunnittelualuetta. Keskustatoimintojen alue on osoitettu Uudenmaan toisessa vaihemaakuntakaavassa, ja sitä koskevassa maakuntakaavamääräyksessä todetaan mm., että "alueiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden". Keskustatoimintojen alueen merkintää ympäröivää aluetta koskee myös pohjavesialueen merkintä ja kaavamääräys, jonka mukaan "Aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava siten, etteivät ne vähennä pysyvästi pohjaveden määrää tai heikennä sen laatua."



Kuva 1. Ote Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta

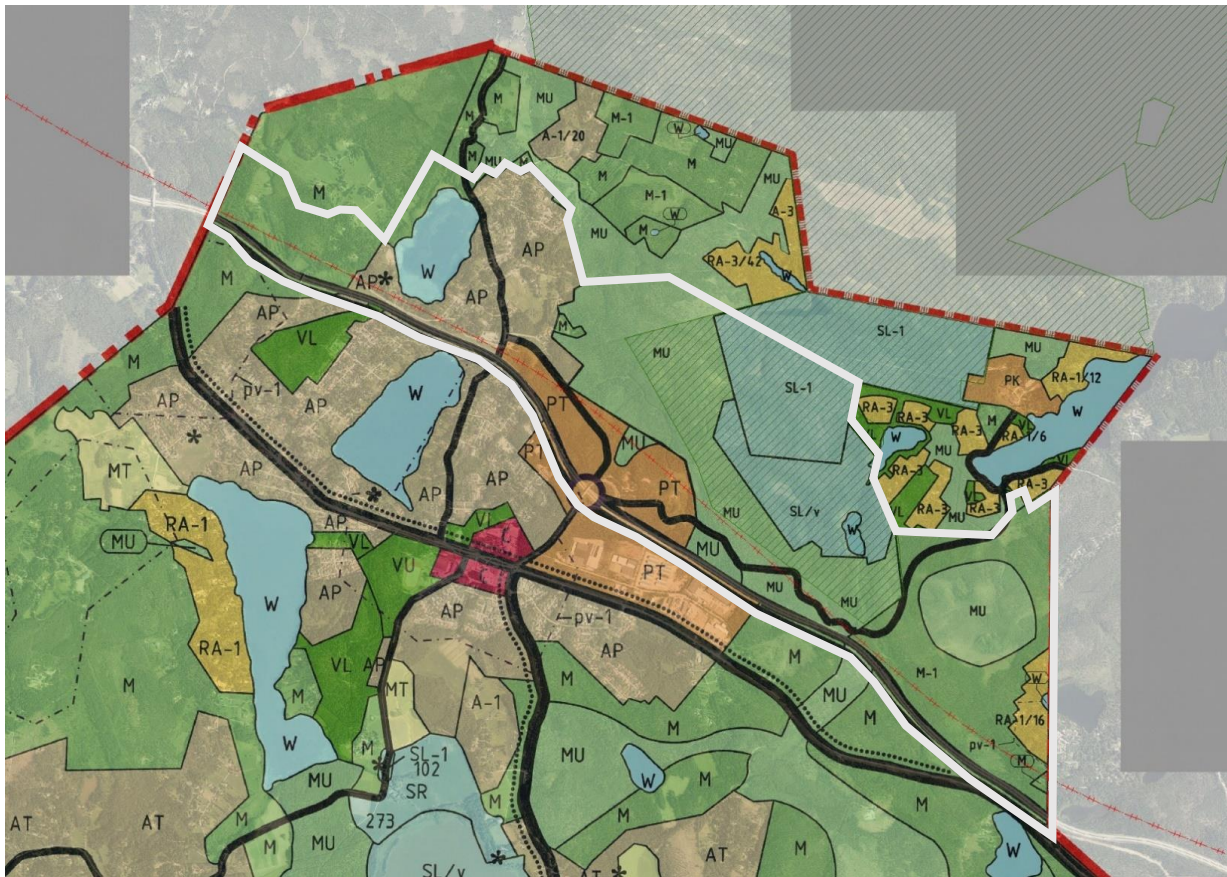


Kuva 2. Ote Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaa koskevasta ehdotuksesta

3.2.2. YLEISKAAVA

Suunnittelualueella on voimassa Kirkkonummen yleiskaava 2020, joka on tullut lainvoimaiseksi vuonna 2000.

Yleiskaavassa on suunnittelualue osoitettu pääasiassa maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on ulkoilun ohjaustarvetta ja/tai ympäristöarvoja (MU), maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M-1), pientalovaltaiseksi alueeksi (AP), luonnonsuojelualueeksi (SL-1) josta osa on varattu kokoaan tai osittain valtion käyttöön SL/v). Lisäksi siihen kuuluu yritystoiminnan alue (PT) Veikkolan eritasoliittymän pohjoispuolella sekä vähäisesti maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M) suunnittelualueen luoteiskulmassa. Vesistöt on osoitettu vesialueina (W). Perälänjärven asemakaava-alue sisältyy pientalovaltaisen alueen merkinnän sisään (AP). Lisäksi suunnittelualueen länsiosassa sijaitseva kivikautinen asuinpaikka Kalljärvi, Rintelä, on osoitettu kiinteänä muinaisjäännettönsä.



Kuva 3. Ote Kirkkonummen yleiskaavasta 2020.

3.2.3. KIRKKONUMMEN MAANKÄYTÖN KEHITYSKUVA 2040

Kunnan strategista maankäyttöä ohjaava Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 1.9.2014. Asiakirjassa esitetään kunnan maankäytön tavoiteltua kehitystä yleispiirteisesti ja periaatetasoisesti ja se on kunnan kehittämistavoitteet sisältävä strateginen suunnitelma, jolla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia.

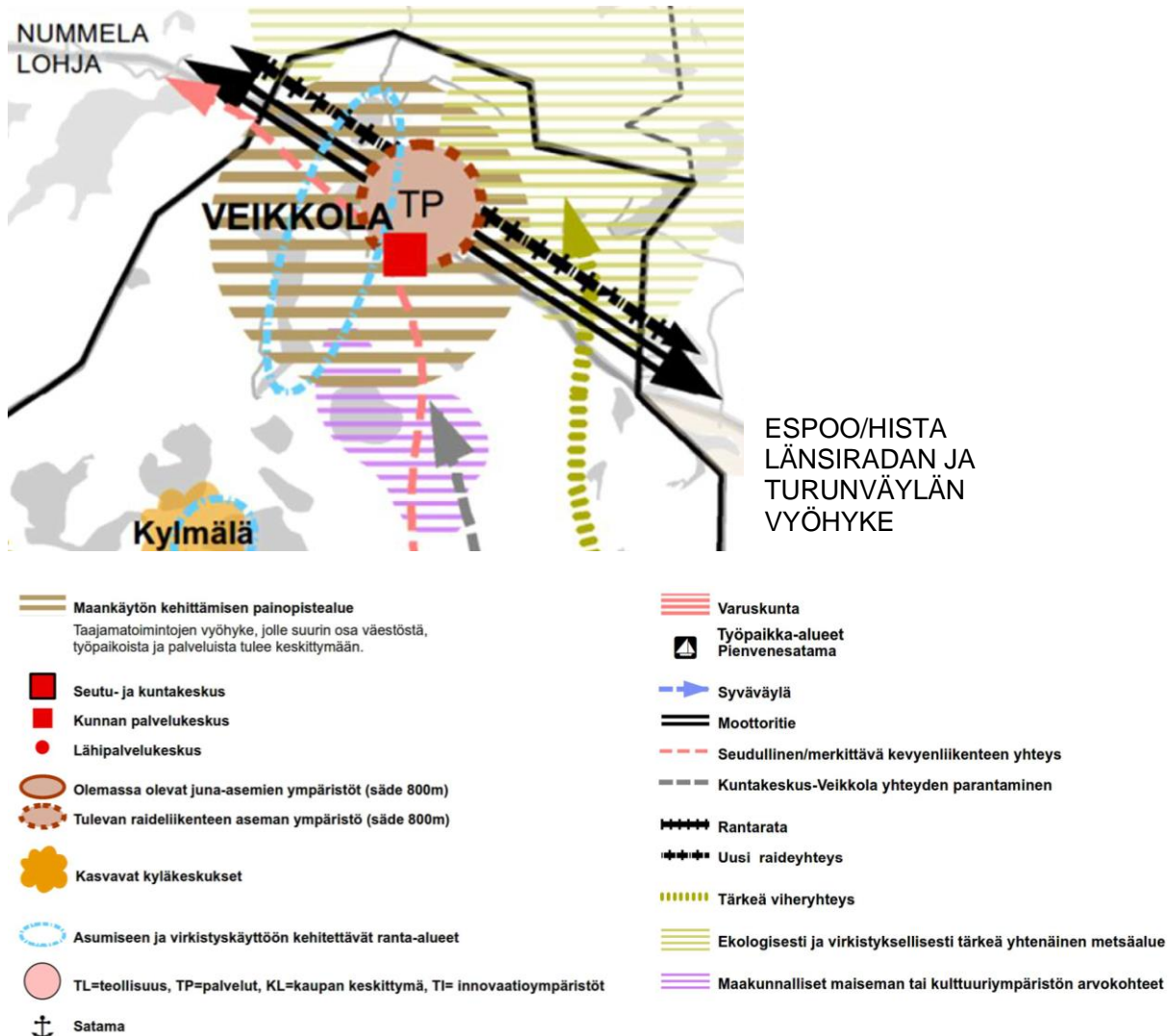
Pohjoinen Kirkkonummi sijaitsee maankäytön kehityskuvassa osoitetulla maankäytön kehittämisen painopistealueella, joka on määriteltävä kasvuvyöhykkeeksi ja taajamatoimintojen vyöhykkeeksi, jolle suurin osa väestöstä, työpaikoista ja palveluista tulee keskittymään. Länsiradan ja Turunväylän kasvuvyöhykkeen maankäyttöllisiä kehittämisperiaatteita ovat mm.:

- Turunväylän kehittämisen kautta alueen liikenneyhteyksien parantaminen
- alueen omaleimaisuuden korostaminen kaavoituksessa (esim. järvet, metsät, kulttuuriympäristöt)
- Veikkola pohjoisen Kirkkonummen kaupallisten ja julkisten palveluiden palvelukeskuksena
- varautuminen ESA/Länsiradan mahdollistamaan kasvuun
- luonto- ja liikuntapalveluiden kehittäminen (Nuuksionportti)
- turvataan viheryhteydet asuinalueilta laajemmille viheralueille.

Suunnittelualueelle on osoitettu kehityskuvassa merkinnät ”tulevan raideliikenteen aseman ympäristö”, ”moottoritie”, ”uusi raideyhteys” sekä välittömästi suunnittelualueen eteläreunan tuntumaan kunnan palvelukeskus. Lisäksi suunnittelualueen koillisosaa on osoitettu ekologisesti ja virkistyksellisesti tärkeä yhtenäinen metsäalue sekä sinne Turunväylän yli osoittava tärkeä viheryhteys.

Kehityskuvan kasvuvyöhykkeen väestönkasvuennusteessa Veikkolan keskuksen asukasluvun ennustettaisiin kasvavan 5000 asukkaasta 6200 asukkaaseen, eli noin 1200 uudella asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Pohjois-Kirkkonummella kasvupotentiaalin katsotaan olevan kuitenkin olennaisesti suurempi, jopa 12 000 - 13 000 asukasta, mikäli alueelle suunniteltu raideliikenneyhteys toteutuu.

Kirkkonummen maankäytön kehityskuvaa ollaan päivittämässä (Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060), mutta sitä ei ole vielä hyväksytty kunnanvaltuustossa huhtikuun 2020 alussa.



Kuva 4. Ote Kirkkonummen maankäytön kehityskuvasta 2040 (kunnanvaltuuston hyväksymä 1.9.2014)

4. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän oikeusvaikutteisella osayleiskaavalla vastataan tarpeeseen osoittaa Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukainen ratalinjaus lainvoimaisessa yleiskaavassa. Rautatien rakentamista koskevan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee ratalain 10 §:n mukaan perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Kunnan tavoitteena on lisäksi osoittaa osayleiskaavassa samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johdatavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö.

Lähijunaliikenteen mahdollistamiseksi Veikkolaan täytyy seisakkeen vaikutusalueen maankäytön olla riittävän tehokasta tarvittavan käyttäjäpotentiaalin muodostumiseksi. Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040 mukaan Veikkolan kasvupotentiaalin katsotaan olevan jopa 12 000 - 13 000 asukasta, mikäli alueelle suunniteltu raideliikenneyhteys toteutuu. Osayleiskaavalla pyritään mahdollistamaan merkittävän osan tästä väestömäärästä sijoittumisen Veikkolan tulevan seisakkeen lähiympäristöön.

Osayleiskaavan avulla voidaan asumista ohjata siten, että esimerkiksi ekologiset verkostot säilyvät toimintakelpoisina ja alueen viherverkosto muodostaa mahdollisimman yhtenäisen kokonaisuuden.

4.2. VIREILLETULO

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava on sisällytetty Kirkkonummen kaavoitusohjelmaan 2019-2023 kunnanvaltuuston päätöksellä 4.3.2019 (§ 13). Hanke pantiin vireille kuntatekniikan lautakunnan käsiteltävä hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelman 21.3.2019 (§ 55). Vireilletulosta on kuulutettu 7.6.2019.

4.3. OSALLISTAMINEN JA YHTEISTYÖ

4.3.1. OSALLISET

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaisesti suunnittelun alkuvaiheessa määritellään kaavan osalliset. Osallisia ovat suunnittelualueen maanomistajat sekä ne, joiden työntekoon tai muihin oloihin asemakaavan muutos saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osayleiskaavan osalliset on lueteltu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

4.3.2. OSALLISTUMIS- JA ARVIINTISUUNNITELMA

Hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma käsiteltiin 21.3.2019 (§ 55) kuntatekniikan lautakunnassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin postitse alueen maanomistajille ja asukkaille.

4.3.4. KAAVAN VALMISTELUAINEISTO

Täydentyy yhdyskuntatekniikan lautakunnan kokouksen jälkeen.

4.4. OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET

Osayleiskaavoituksen päätavoitteet ovat seuraavia:

1. Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukaisen ratalinjauksen osoittaminen ja näin radan jatkosuunnittelun ja toteuttamisen mahdollistaminen. Lisäksi osoitetaan samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä

palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö.

2. Osoittaa Veikkolan seisakkeen lähiympäristöön riittävä maankäytön tehokkuus, jotta muodostuu riittävästi käyttäjäpotentiaalia Veikkolan lähijunaliikennettä varten. Tämä tarkoittaa merkittävää asunto- ja myös työpaikkarakentamista alueelle.

3. Mahdollistaa monipuolinen rakentaminen ja asuminen sekä työpaikkatoimintojen kehittäminen. Suunnittelussa suositaan ns. sekoittuneiden toimintojen muodostumista erityisesti Turunväylän ja tulevan ratalinjan välisellä alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä.

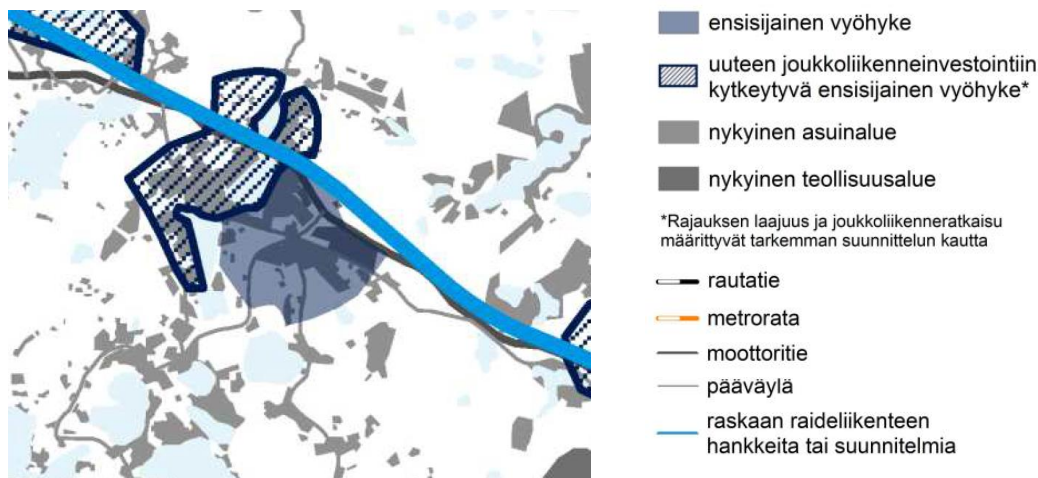
4. Turvata alueella kulkevien ekologisten yhteyksien toimivuus ja luoda uusia virkistysalueita ja -reittejä. Näin voidaan turvata Nuuksion alueen säilyminen riittävän luonnontilaisena lähialueen kasvavasta asukasmäärästä ja käyttöpaineesta huolimatta.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan tavoitevuosi on 2050.

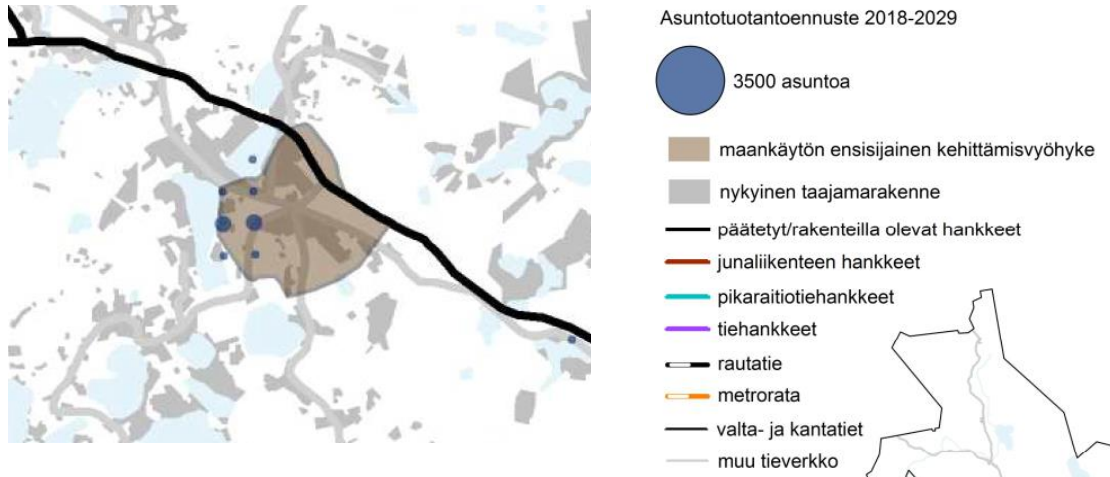
SEUDULLISISTA STRATEGIOISTA JOHDETUT TAVOITTEET:

Helsingin seudun kunnat ovat hyväksyneet loppukeväällä 2019 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisen suunnitelman (MAL 2019 -suunnitelma), jonka aikatahtain on vuodessa 2050. Tavoitteena on vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu.

Suunnittelualueen maankäyttöä on tarkoitus toteuttaa strategisten linjausten mukaisesti. Maankäytön ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden mukaan suunnittelualue kuuluu uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvään ensisijaiseen vyöhykkeeseen, jonka laajuus ja joukkoliikenneratkaisun laajuus määrittyvät tarkemman suunnittelun kautta.



Kuva 5: Ote MAL 2019 -suunnitelman kartasta; MAL 2019 ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ja uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet.



Kuva 6: Ote MAL 2019 -suunnitelman kartasta; Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, asuntotuotantoennuste sekä vuoteen 2030 mennessä aloitettavat liikenneinvestoinnit.

5. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

5.1. OSAYLEISKAAVAN RAKENNE

5.1.1. ASUMINEN

Osayleiskaava mahdollistaa monipuolisesti eri asumistyyppjä: keskustamaista rakentamista (C) sekä pientaloalueita (AP). Lähtökohdana on Veikkolan junaseisaketta ympäröivän lähimmän maankäytön osoittaminen keskustatoimintojen alueena (C). Se tarkoittaa, että alue toteutetaan tehokkaasti ja alueelle sijoittuu asumisen lisäksi työpaikkoja ja palveluja. Seisakkeen ympäristöä kauempana olevilla alueilla osoitetaan maankäyttö pääosin nykyisen mukaisena pientalovaltaisten asuntojen alueena, kuten asemakaavoitetut alueet jo luonteeltaan ovat. Tästä esimerkkinä Perälänjärven alueen asuntoalue. Ne osoitetaan pientalovaltaisena asuntoalueena (AP). Myös Espoon rajan tuntumassa oleva Kolmirannan alue osoitetaan pientalovaltaisena asuntoalueena (AP). Osayleiskaavan mitoitusperiaatteita on käsitelty kappaleessa 5.2.

Osayleiskaavan valmisteluaineistossa osoitetaan yhden kilometrin säteelle tulevasta seisakkeesta 3000-4000 asukkaan ja työpaikan lisäystä. Nykyinen asukasmäärä on noin tuhat asukasta. Osayleiskaavarajauksen ulkopuolelle jää Veikkolan nykyinen keskusta-alue ja eritasoliittymän eteläpuolinen nykyään työpaikkakäytössä oleva alue. Näiden tiivistäminen mahdollistaa lähivuosisikymmeninä asukasmäärän kasvattamisen seisakkeesta yhden kilometrin etäisyydellä usealla tuhannella asukkaalla. Lisäksi em. mitoitusavoitteissa on asetettu kahden ja puolen kilometrin etäisyydelle seisakkeesta 10 000 asukkaan ja työpaikan tavoitteellinen määrä, joka on mahdollista saavuttaa niin ikään olemassa olevia alueita täydentämällä. Lähes kaikki uusi asuntorakentaminen tullaan toteuttamaan asemakaavoituksen kautta.

5.1.2. TYÖPAIKAT JA PALVELUT

Suurin osa kaupallisista ja julkisista palveluista sekä muista työpaikoista sijoittuu osayleiskaavassa osoitetuille keskustatoimintojen alueille (C). Tavoitteena on keskittää suurin osa alueen palveluista Veikkolan seisakkeen lähiympäristöön. Näin alueesta muodostuisi toimiva ja kaupallisesti kiinnostava asemanseutu, joka houkuttelisi riittävän asiakasmäärän palvelutason nostamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä lähijunaliikenteen järjestämiselle.

Keskustatoimintojen alueelle (C) on mahdollista toteuttaa myös Nuuksion kansallispuistoa palveleva opastuskeskus. Sen tarkemmassa sijoittumisessa tulee ottaa huomioon riittävä läheisyys seisakkeelle sekä sujuvat yhteydet kansallispuiston suuntaan.

Tavoitteena on sekoittunut yhdyskuntarakenne, jossa asuminen, palvelut ja työpaikat voivat sijoittua loimittain samoihin kortteleihin. Tällä pyritään mahdollistamaan palvelujen ja yritystoiminnan edellytyksiä alueella.

Rautatien läheisyydessä olevien alueiden toteuttamisessa tulee ottaa huomioon melutaso ja kyseeseen tuleekin melunsuojauksen järjestäminen rakennusten sijoittelulla ja rakennusteknisin keinoin.

5.1.3. LIIKENNE

Alueen liikenneverkoston pääyhteydeksi muodostuu Veikkolanportin eritasoliittymästä radan pohjoispuolelle linjautuva katu (Veikkolantien jatke), joka yhdistyy Napparintiehen. Veikkolan eritasoliittymä tulaa uudistamaan lähivuosisikymmeninä, jolloin Turunväylän ylittävään Veikkolantiehen on mahdollista liisätä jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka mahdollistaa kevyen liikenteen yhteyden Veikkolan junaseisakkeelle. Osayleiskaavassa osoitetaan myös Turunväylälle uusi eritasoliittymä Veikkolan taajaman itäpuolelle. Sen toteuttaminen ajankohtaistuu siinä vaiheessa, kun nykyisen taajaman etelä- ja itäpuolen uusi ja uusiutuva maankäyttö kehittyä riittävästi. Tieyhteys Siikajärven suuntaan on mahdollista järjestää myös tätä kautta, mikäli tieyhteyden linjaaminen on mahdollista siten, että luontoarvot voidaan ottaa huomioon riittäväällä tavalla. Kaavoituksella ja lisääntyvällä asukasmäärällä pyritään edistämään eritasoliittymien rakentamista.

Vuoden 2019 lopussa tehdyssä Veikkolanportin toimivuustarkastelussa (Sitowise) todettiin, että uudistettavan eritasoliittymän osalta ei ole erityisiä ongelmia esitetyillä asukas- ja työpaikkamäärillä. Ainoastaan ruuhkahuippuna saattaa olla ajoittaista jonoutumista pohjoisen puoleisessa kiertoliittymässä Helsingin tulosuunnasta, eli Veikkolantien jatkeelle pohjoiseen päin kääntyessä. Tämä on kuitenkin mahdollista ratkaista esimerkiksi tekemällä kiertoliittymään tarvittavia toimenpiteitä.

KÄVELY JA PYÖRÄILY

Kaavakartalla on osoitettu keskustamaiset kävelyn ja pyöräilyn reitit, tavanomaiset kevyen liikenteen reitit sekä etupäässä virkistystä palvelevat ulkoilureitit. Reitit poikkeavat toisistaan hierarkisesti. Keskustamaiset reitit on tarkoitettu rakentaa korkealuokkaisesti ja ne kulkevat ainoastaan keskustatoimintojen alueella.

JULKINEN LIIKENNE

Veikkolan tulevilla seisakkeilla pysähtyvät lähijunat ovat tulevaisuudessa merkittävien julkisen liikenteen yhteys erityisesti Espoon ja Helsingin suuntaan. Tilanteessa, jossa lähijunaliikenne pysähtyy Veikkolassa, tulisi bussivuorot ajaa seisakkeen kautta niin, että vaihto liikennevälineestä toiseen voisi tapahtua mahdollisimman sujuvasti. Aivan seisakkeen viereen tulee mahdollistaa erilaisia julkista liikennettä palvelevia järjestelyjä saattoliikenteelle, bussien kääntöpaikalle ja mahdolliselle miniterminaalille. Lisäksi tarvitaan liityntäpysäköintipaikkoja autoille sekä pyörille. Bussien kääntöpaikka on mahdollisesti tarpeen sekä radan pohjois- että eteläpuolella. Katuverkon esitetty linjaus mahdollistaa edellä mainitut toiminnot ja järjestelyt.

Tarkemmat suunnitelmat bussiliikenteen linjastosta ja pysäkkien sijoittelusta tehdään jatkosuunnittelun yhteydessä sekä osayleiskaavan periaatteiden pohjalta etenevän asemakaavoituksen yhteydessä yhteistyössä liikennettä hoitavan HSL:n kanssa.

5.1.4. VIRKISTYS- JA ULKOILUALUEET

Osayleiskaavassa osoitetaan laaja lähivirkistysalue (VL) Nuuksion ja Veikkolan seisaketta tukevan keskustatoimintojen alueen (C) väliin. Kyseinen lähivirkistysalue tarvitaan, jotta Nuuksioon kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta voidaan tasata ja johtaa sitä alueelle, jonka toteuttamisessa voidaan ottaa jo alusta asti huomioon kasvava käyttöpaine luontoarvoja säästävällä tavalla. Lisäksi keskustatoimintojen alueen ja asuntoalueen varauksiin sisältyy ko. alueita palvelevat lähivirkistysalueet.

Viheralueverkosto perustuu Nuuksion alueelle johtaviin ulkoilureitteihin sekä Nuuksion ja Veikkolan seisakkeen väliin jäävän lähivirkistysalueen sisäiseen reitistöön. Reitistöä on tarkoitus johtaa ko. alueelta länteen päin siten, että se palvelee tulevaisuudessa myös Perälänjärven aluetta. Lisäksi virkistysyhteyksiä pystytään jatkamaan mm. liikenneväylien ali- ja ylikulkujen avulla.

5.1.5. MAA- JA METSÄTALOUSALUEET

Maatalouskäytössä olevia alueita on osayleiskaava-alueella vain hyvin vähäisesti

Metsäalueiden kaavamerkinnot on osoitettu osayleiskaavassa niiden erityispiirteiden mukaan maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M), maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU) sekä maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY). Esimerkiksi osayleiskaavassa osoitetut ympäristöarvoiltaan tärkeät metsäalueet (MY) pyrkivät varmistamaan yhdessä luo -merkintöjen kanssa luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden luontotyyppien ja toimivien ekologisten yhteyksien säilyminen.

5.1.6. SUOJELU

Suunnittelualueella sijaitsee osa Nuuksion Natura 2000 -alueesta ja luonnonsuojelualueesta, jotka osoitetaan ko. merkinnöillä.

Suunnittelualueen itäpäässä sijaitseva Soidensuo on todettu valtakunnallisesti arvokkaaksi soidensuojelun täydennysehdotuksen (2015) kohteeksi, ja soidensuojelutyöryhmä on esittänyt näitä kohteita suojeltavaksi. Lisäksi osayleiskaavaa varten laaditussa luontoselvityksessä (Faunatica 2019) on Soidensuon merkittävät luontoarvot tunnistettu. Osayleiskaavan valmisteluaineistossa Soidensuon suokokonaisuus osoitetaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävänä alueena siten, että alueen pääkäyttötarkoitus on maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja. Mikäli suokokonaisuuden suojele katsotaan tärkeäksi toteuttaa luonnonsuojelulain kautta luonnonsuojelualueeksi perustamalla, tulee siitä sopia erikseen.

Luonnonsuojelualueiden lisäksi kaavakartalla on osoitettu osayleiskaavan lähtötiedoksi laaditun luontoselvityksen osoittamat luontokokonaisuudet, jotka sisältävät mm. maakunnallisia ja paikallisesti erittäin arvokkaita luontokohteita (luo-aluemerkintä).

Vaikka arvokkaille alueille rakentamista pyrittäisiin muuten välttämään, niin luontoselvityksessä todettuja merkittäviä luontoarvoja jää väistämättä ratolinjauksen alle. Joitain osia myös luontoarvoiltaan merkittävimmistä kokonaisuuksista saatetaan menettää välittömän ratalinjan ulkopuolella. Tämä riippuu siitä, miten pitkälle etäisyydelle radan rakentamisen vaikutukset ulottuvat ratalinjasta. Tulevan maankäytön luonne ja tehokkuus vaikuttaa myös siihen, millä laajuudella luontoarvoja voidaan säästää. Erityisesti Torvströmossenin suoalue ja sen lähiympäristön kohteet sijaitsevat alueella, jossa radan rakentaminen ja alueelle osoitettava maankäyttö aiheuttaa väistämättä luontoarvojen menetyksiä.

5.1.7. TEKNINEN HUOLTO

Osayleiskaavan rakentamiseen osoitetut alueet asemakaavoitetaan vaiheittain. Alueelle muodostuvan katuverkon ja muun kunnallistekniikan lisäksi kunta vastaa virkistysreittien ylläpidosta. Myös niiden toteuttaminen tehdään vaiheittain ja merkittävä osa niistä rakennetaan asemakaavojen toteuttamisen yhteydessä.

Kaikille asemakaavoitetuille alueille on järjestettävä kunkin asemakaavan hyväksymisen jälkeen niiden edellyttämä kunnallistekniikka kuten kadut, puisto, hulevesien käsittelymenetelmät ja vesihuolto. Ope- raattorin huolehtivat aikanaan asemakaavoitettavien alueiden sähköverkon, tietotekniikkayhteyksien ja mahdollisen asuntojen lämmitysjärjestelmän toteuttamisesta.

5.2. MITOITUS

Osayleiskaavassa osoitettu rakentamisen tehokkuus perustuu rakentamiselle käytettävissä olevaan maapinta-alaan, luonnonympäristön ja -suojelun asettamiin reunaehtoihin sekä lähiliikenteen seisakkeen käyttäjämäärien mitoitustavoitteisiin. Asukas- ja työpaikkamäärän mitoituksessa on käytetty Helsingin seudun liikenteen (HSL) määrittelemiä tavoitteellisia ohjelukuja asukas- ja työpaikkamäärän sijoittamisesta asemille kahden ja puolen kilometrin sekä yhden kilometrin etäisyyksille. Ne perustuvat Helsingin seudun lähiliikenteen asemien maankäyttö- ja matkustajakysyntäselvityksiin ja mitoituslukuja on testattu HLJ 2011 sekä HLJ 2015 -työssä ja todettu ne oikeansuuntaisiksi.

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tavoiteltavana ohjelukuna voidaan pitää vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittamista 2,5 kilometrin etäisyydelle asemasta. Vastaavasti yhden kilometrin etäisyydellä tavoiteltava asukas- ja työpaikkamäärä on 5000. Rakentamisen osalta tämä merkitsisi esimerkiksi keskustamaisimmalla alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä tehokasta kerrostalovaltaista asumista. Rakennusoikeutta on laskettu tarvittavan yhteensä enimmillään noin 300 000 kerrosneliometriä, josta asumiselle tulisi osoitettavaksi esimerkiksi noin 200 000 kerrosneliometriä ja työpaikoille noin 100 000 kerrosneliometriä. Oletettavaa kuitenkin on, että asumisen osuus kokonaiskerrosalasta on tätä korkeampi.

Seisakkeen välittömään lähiympäristöön tulee mahdollistaa riittävä tehokkuus lähijunaliikenteen haluttua palvelutasoa varten tarvittavalle asukasohjalle ja työpaikkamäärille. Rakentamiseen käytettävissä olevaa maa-alueita on seisakkeen ympäristössä kuitenkin varsin rajoitetusti, sillä sitä rajaa etelästä moottoritie ja koillisesta Nuuksion kansallispuisto ja Natura 2000 -alue. Tämän vuoksi rakentamista joudutaan sijoittamaan suhteellisen pienelle alueelle. Jotta tavoiteltuihin asukas- ja työpaikkamääriin päästään, muodostuu seisakkeen ympäristöön keskustamaisen asumisen vyöhyke (keskustatoimintojen alue), jonka aluetehokkuus olisi noin 0,7, joka on huomattavan korkea.

Pientalovaltaiselle asuntoalueelle ei ole laskettu aluetehokkuuslukua, sillä sen toteutusta ohjaavat jo voimassa olevat asemakaavat.

5.3. OSAYLEISKAAVAN ALUEVARAUKSET JA KAAVAMÄÄRÄYKSET

Osayleiskaavan aluevaraukset ja kaavamääräykset ilmenevät selostuksen liitteistä 1 ja 2.

5.4. VERTAILU VOIMASSA OLEVAAN YLEISKAAVAAN

Kaavaratkaisu poikkeaa osayleiskaavan osoittaman asemanseudun osalta Kirkkonummen yleiskaavan 2020 osoittamasta maankäytöstä. Muita keskeisiä eroavaisuuksia ovat erityisesti se, ettei yleiskaavassa ole osoitettu ratalinjaa eikä Nuuksion Natura 2000 -aluetta, sillä yleiskaavan ratkaisut ovat peräisin 1990-luvun suunnittelutilanteesta. Yleiskaavassa alueelle osoitettu maankäyttö ei ole myöskään samasta syystä luonteeltaan rataa ja seisakkeeseen tukeutuvaa.

Kirkkonummen yleiskaavan 2020 selostuksessa ei ole myöskään asetettu väestötavoitteita.

5.5. VERTAILU VOIMASSA OLEVIIN ASEMAKAAVOIHIN

Osayleiskaavan alueella sijaitsevien asemakaavojen maankäyttö ei muutu osayleiskaavan hyväksymisen myötä.

6. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

Vaikutusten arviointi MRA 1 § mukaisesti:

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaan kaavaa laadittaessa on selvitettävä seuraavat vaikutukset:

- ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
- kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin
- alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen
- kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.

6.1. VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN

Osayleiskaava mahdollistaa merkittävän määrän uusia asukkaita sijoittuvan Veikkolan taajamaan ja taajaman huomattavan laajentumisen asemaseudulla. Kaava mahdollistaa myös monipuolisesti erilaisia asumistypologioita. Näin ollen kunta pystyisi tarjoamaan Veikkolassa erilaisia asumismahdollisuuksia ja vastaamaan näin asumistarpeiden muutoksiin laadittaessa alueen asemakaavoja. Väestörakenteeseen kohdistuvia vaikutuksia olisi myös, mikäli eri väestö- ja ikäryhmien tarpeet otettaisiin huomioon.

Osayleiskaavan mahdollistamat maankäytön muutosten vaikutukset elinympäristöön ovat suuria, mutta ne monipuolistavat alueen palvelutarjontaa sekä asuntotarjontaa, mikä lisää asukkaiden valinnan mahdollisuuksia. Alueen nykyisten asukkaiden ja toimijoiden elinympäristö muuttuu, vaikkakin osayleiskaava-alueelle toteutetaan käytännössä vain uudisrakentamista. Täydennysrakentamista tapahtuu muualla kaava-alueen länsiosassa ja kaava-alueen ulkopuolella. Osayleiskaavan mukaiset virkistysalueet koetaan tavallisesti myönteisenä muutoksena.

Lisääntyvällä asukasmäärällä on todennäköisesti myös positiivinen vaikutus Veikkolan alueen palvelutarjontaan piristäen paikallistaloutta. Laajalle keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa myös merkittävä määrä uusia työpaikkoja. Mitä todennäköisemmin suuri osa uusista työpaikoista on palvelutyöpaikkoja, sillä kasvava väestö tarvitsee lukuisia erilaisia palveluja. Asukasmäärän huomattava kasvu lisää paineita niin julkisten kuin kaupallistenkin palveluiden monipuolistumiseen ja syntymiseen. Lähipalveluiden lisääntymisellä on pääsääntöisesti positiivinen vaikutus ihmisten elinympäristöön; ne vähentävät turhan liikkumisen tarvetta sekä lisäävät aktiivista kanssakäymistä ja antavat elävyyttä alueelle.

Veikkolan alueen asukasluvun kasvun myötä myös joukkoliikenteen palvelutasoa tullaan parantamaan. Erityisesti lähijunaliikenne aiheuttaa palvelutason osalta merkittävän nousun. Osayleiskaavan maankäytön toteuttaminen johtaa ennen pitkään tilanteeseen, jossa yhä useamman asukkaan lähelle voidaan järjestää myös bussivuoro, joka olisi käytännössä liityntäliikennettä Veikkolan seisakkeelle. Näin voidaan edistää mm. autottoman asumisen tavoitetta myös keskustan ulkopuolisilla asuntoalueilla. Niin ikä yhä useampi ikäihminen pääsee toimivan joukkoliikenteen piiriin. Lähijunaliikenteen yhteys pääkaupunkiseudun suuntaan mahdollistaa myös Nuuksion kansallispuiston potentiaalinen laajemman hyödyntämisen. Nuuksion saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee, kun lähijunalla on mahdollista päästä sen Veikkolan puoleiselle sisääntulolle.

Monipuolistuvien palveluiden lisäksi myös työpaikkojen määrän kasvu mahdollistetaan osayleiskaavassa. Koska keskustatoimintojen kaavamerkintä sallii alueelle hyvin monenlaista toimintaa, mahdollistaa se erilaisten toimintojen kuten asumisen, palvelujen ja työpaikkojen sekoittumisen. Niinpä esimerkiksi Veikkolan seisaketta ympäröivissä kortteleissa voi tulevaisuudessa olla hyvinkin erilaisia ja toistaan poikkeavia toimintoja.

Mikäli alueen asukkaiden työpaikat sijaitsevat Veikkolan alueella, vähentää se päivittäistä liikkumistarvetta merkittävästi. Osayleiskaavan ja etenkin sitä seuraavien asemakaavojen tavoitteena on, että monella eri tasolla kehittyvä Veikkola houkuttelee siellä toimivien yritysten työntekijöitä asumaan alueelle. Lisääntyvä asukasmäärä lisää luonnollisesti ajoneuvoliikennemääriä, minkä johdosta pääkatujen liikenne ja liikenteen aiheuttama melu kasvaa. Melunsuojauksen tarve tutkitaan asemakaavoituksen yhteydessä. Turunväylän liikennemelun torjuntarakenteiden toteuttaminen on jo menossa (tilanne alkuvuonna 2020).

6.2. VAIKUTUKSET MAA- JA KALLIOPERÄÄN, VETEEN, ILMAAN JA ILMAS- TOON

Osayleiskaavan toteutumisen vaikutukset maa- ja kallioperään ovat paikallisia. Rakentamisen seurauksena maaperän rakenne voi muuttua paikallisesti maasto- ja kallioleikkausten tai maantäyttöjen myötä.

Osayleiskaavan maankäytöllä ei ole merkittäviä vaikutuksia suunnittelualan pohja- tai hulevesiin, sillä Kirkkonummen kunnan omaksumien toimintatapojen mukaisesti asemakaavojen määräykset ovat riittävän tiukat turvaten hulevesien asianmukaisen käsittelyn. Suunnittelualueella ei sijaitse pohjavesialuetta.

Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon liittyvät osayleiskaavan alueella lähinnä liikenneväylien rakentamiseen, lisääntyvään liikenteeseen ja sen päästöihin. Kaikki uudisrakentaminen aiheuttaa ilmastopäästöjä, mutta pitkällä aikavälillä kaavaratkaisulla pyritään minimoimaan ilmastopäästöjä tiiviillä ja erityisesti julkiseen liikenteeseen nojaavalla yhdyskuntarakenteella.

Ilmastomuutoksen torjuntatoimenpiteet tulevat lähitulevaisuudessa näkymään myös Kirkkonummen maankäytössä. Se edellyttää, että kunta toteuttaa linjaukset niistä toimenpiteistä, joilla kunta voi pienentää hiilidioksidipäästöjään valtioneuvoston asettamien päästövähennysten mukaiseksi. Osayleiskaavan määräyksissä ei ole kuitenkaan perusteltua osoittaa toimenpiteitä ilmastomuutoksen torjunnan osalta, varsinkin kun osayleiskaavan maankäyttö pohjataan sekä tulevan Veikkolan seisakkeen tarjoamiin lähijunapalveluihin sekä muutoinkin joukkoliikenteen palvelutason nostamiseen taajama-alueella.

6.3. VAIKUTUKSET KASVI- JA ELÄINLAJEIHIN, LUONNON MONIMUOTOISUUTEEN JA LUONNONVAROIHIN

Uudenmaan maakuntakaavassa osoitetut ekologiset yhteystarpeet on otettu huomioon osayleiskaavan maankäytössä. Kaava-alueen keskelle osoitettu lähivirkistysalue toteuttaa osaltaan tätä yhteyttä. Luonnon arvokohteet kasvi- ja eläinlajeineen säilyvät pääosin sijoittuen osayleiskaavakartan maa- ja metsätalousalueille (M, MU ja MY) ja luonnossuojelualueille (SL). Luonnon arvokohteet on osoitettu kaavakartassa luomerkinnällä.

Luontoselvityksessä todettuja merkittäviä luontoarvoja jää kuitenkin väistämättä ratalinjauksen alle. Joi-tain osia myös luontoarvoiltaan merkittävimmistä kokonaisuuksista saatetaan menettää välittömän ratalinjan ulkopuolella, riippuen mm. siitä, miten pitkälle etäisyydelle radan rakentamisen vaikutukset ulottuvat ratalinjasta. Tulevan maankäytön luonne ja tehokkuus vaikuttaa myös siihen, millä laajuudella luontoarvoja voidaan säästää. Erityisesti keskustatoimintojen alueen sisään osittain jäävän Torvströmosse-nin suoalue ja sen lähiympäristön kohteet sijaitsevat alueella, jossa radan rakentaminen ja alueelle osoitettava maankäyttö aiheuttaa väistämättä luontoarvojen menetyksiä. Lisäksi osayleiskaavan mahdollis-tamalla rakentamisella on vaikutusta myös luonnon arvokohteisiin, sillä reunavaikutus ulottuu myös niihin. Reunavaikutuksen (50 - 100 m) johdosta kohteiden olosuhteet ja lajisto muuttuvat. Reunavaikutus voi toisaalta ilmetä positiivisesti lajirunsauden kasvuna, mutta toisaalta se voi kaventaa suojeltavien lajien elinmahdollisuuksia ja ekologisia yhteyksiä pienillä suojelualueilla.

Osayleiskaavan ja sen toteutumisen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, luonnon arvokohteisiin sekä kasvi- ja eläinlajeihin saattavat olla paikallisesti tarkasteltuna merkittäviä mm. uuden rakentamisen ja sen reunavaikutuksen vuoksi. Osayleiskaavan myönteinen vaikutus luonnon monimuotoisuuteen on merkittävien luontokohteiden suojelemisen lisäksi ekologisten yhteyksien turvaaminen ja osoittaminen yleiskaavatasolla.

Osayleiskaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia luonnonvaroihin.

Yksityiskohtaisempaa arviota vaikutuksista Nuuksion Natura 2000 -alueeseen ei ole vielä tässä yhteydessä laadittu.

6.4. VAIKUTUKSET ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENTEeseen, YHDYSKUNTA- JA ENERGIATALOUTEEN SEKÄ LIIKENTEeseen

Osayleiskaava tiivistää Veikkolan alue- ja yhdyskuntarakennetta luoden uuden taajaman osan mahdollistaen sinne suuren määrän uutta rakentamista. Veikkola linkittyy jatkossa radan toteuttamisen myötä radanvarren muihin asemanseutuihin ja keskuksiin liittyen osaksi laajempaa ylikunnallista aluerakennetta. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on sekä kaavataloudellisesti että kestävä kehityksen näkökulmasta kannattavaa. Lähijunaliikenteen yhteys erityisesti pääkaupunkiseudun suuntaan mahdollistaa myös Nuuksion kansallispuiston potentiaalin laajemman hyödyntämisen pääkaupunkiseudun suunnasta. Nuuksion saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee, joka saattaa vaikuttaa osaltaan lähijunaliikenteen käyttäjäkuntaan ja käyttäjämääriin niitä lisäten.

Osayleiskaavan mahdollistaman yritystoiminnan taloudellisia vaikutuksia esimerkiksi kunnan verokertymään on vaikea arvioida, mutta kaava mahdollistaa uusien työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen alueelle. Veikkolaan muuttavien uusien asukkaiden myötä kunnan ostovoima kasvaa ja yleinen toimeliaisuus lisääntyy vahvistaen paikallisekonomiaa.

Mikäli Veikkolan asukasmäärä lisääntyy osayleiskaavan tavoitteiden mukaisesti voimakkaasti, kasvavat myös liikennemäärät merkittävästi. Tosin väestö- ja liikennemäärän kasvu jakautuneen verraten tasaisesti hyvin pitkälle aikavälille (noin 15-20 vuotta). Tämä kuitenkin saattaa aiheuttaa tilanteen, jossa lisääntyvä ajoneuvoliikenne edellyttää uuden katuverkoston rakentamista. Samanaikaisena tavoitteena tulee kuitenkin olla julkisen liikenteen käytön mahdollistaminen yhä useammalle taajaman asukkaalle. Kun nykyisen taajaman etelä- ja itäpuolen uusi ja uusiutuva maankäyttö kehittyy riittävästi mm. Eerikin kartanon maiden kaavoittamisella asumiseen, tulee tilanne edellyttämään toisen eritasoliittymän toteuttamista Turunväylälle Veikkolan taajaman itäpuolelle. Kaavoituksella ja lisääntyvällä asukasmäärällä pyritään edistämään eritasoliittymien rakentamista.

Osayleiskaavan keskeisen periaatteen mukaisesti uusi rakentaminen keskittyy Veikkolan seisakkeen ympäristöön, mikä tukee lähijunaliikenteen käyttämistä ja tekee siitä houkuttelevaa. Maankäytön tavoitteena on myös kevytliikenneyhteyksien parantaminen, jotta entistä suurempi osa päivittäisistä matkoista pystyttäisiin hoitamaan kävellen tai pyöräillen.

6.5. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN, KULTTUURIPERINTÖÖN JA RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN

Osayleiskaava pyrkii vaikuttamaan myönteisesti Veikkolan kaupunkikuvaan. Uuden keskusta-alueen eli seisakkeen lähiympäristöön tavoitellaan vetovoimaista aluetta, jossa on hyvä asua, työskennellä, harrastaa ja viihtyä. Koska alue on nykyään rakentamatonta, on kaupunkikuvan laatuun liittyviä tavoitteita ja määräyksiä mahdollista antaa hyvissä ajoin ennen alueen rakentamisen aloittamista. Osayleiskaava mahdollistaa suuren määrän uutta rakentamista, joten vaikutukset kaupunkikuvaan ja maisemaan nousevat suuriksi.

Muutokset tutussa maisemassa, uuden rakentamisen ulkopuolella, pysyvät pieninä, sillä osayleiskaava ei vaikuta niihin suoraan. Mikäli radan ja seisakkeen myötä alue rakennetaan, tulevat muutokset tulevaisuudessa kohdistumaan myös nyt osayleiskaavan ulkopuolelle jääviin alueisiin niiden kaavamuutosten yhteydessä. Veikkolan nykyinen keskusta säilyy jatkossakin kehittyvänä päätaajamana, vaikka muuttuvan maankäytön seurauksena Veikkolan keskusta-alueelle syntyikin kaksi toiminnallista palvelukeskittymää: nykyinen keskusta ja asemanseutu.

Rakennetun kulttuuriympäristön kohteet sijaitsevat alueilla, joille ei ole odotettavissa juurikaan muutoksia, sillä merkittävää uudisrakentamista osoitetaan vain alueilla, joilla ei ole olemassa olevaa rakennuskantaa.

7. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS JA OIKEUSVAIKUTUKSET

7.1. TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT

Toteutusta ohjaavat kunnallistekniset yleissuunnitelmat ja muut tarvittavat yksityiskohtaisemmat selvitykset laaditaan suurelta osin asemakaavoitusvaiheessa. Yleissuunnittelu koskee mm. katujen ja virkistysalueiden suunnittelua sekä vesihuoltoa ja hulevesien käsittelyä.

Ennen asemakaavoitusvaiheeseen etenemistä tulee kuitenkin olla tehtynä sitova päätös Espoo-Salo -oikoradan ja siihen liittyvän lähijunaliikenteen toteuttamisesta ja jatkosuunnittelusta. Mikäli raidehanke ei toteudu, ei asemakaavoitusta voida käynnistää osayleiskaavan ratkaisujen pohjalta.

7.2. TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS

Osayleiskaavan toteutuksesta vastaa Kirkkonummen kunta. Asemakaavoituksen käynnistymisestä ei ole tehty päätöksiä. Kyseessä on ennen kaikkea varautuminen pitkän aikavälin maankäytön suunnitteluun alueella, minkä edellytyksenä on lähijunaliikenteen käynnistyminen ja Veikkolan seisakkeen toteuttaminen.

Osayleiskaavan uusien alueiden asemakaavojen laatimisesta päättää kunnanvaltuusto hyväksyessään kaavoitusohjelman. Lisäksi Veikkolanportin asemakaava on tullut vireille vuonna 2013 ja siitä on laadittu valmisteluaineisto (kaavaluonnos) vuonna 2014. Pääsääntöisesti Kirkkonummen kunnan omistuksessa on keskeiset maa-alueet Veikkolan tulevan junaseisakkeen ympäristössä, joten kunnalla on hyvät mahdollisuudet omilla toimillaan vaikuttaa asemakaavoituksen alkamiseen.

Merkittävällä osalla osayleiskaava-alueen rakennettavaksi osoitettavaa aluetta (C ja A) ei asemakaavoitusta voida kuitenkaan aloittaa, ennen kuin on olemassa riittävän sitovat päätökset Espoo-Salo -oikoradan jatkosuunnittelusta ja radan toteuttamisesta sekä siihen liittyvän lähijunaliikenteen toteutumisesta.

7.3. OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

Toimenpide- ja rakentamisrajoitukset

Lähivirkistysalueiksi osoitetuilla alueilla on osayleiskaavassa käytetty toimenpiderajoitusta maankäyttö- ja rakennuslain 43 §:n momentin 2 perusteella. Kyseisillä alueilla ei saa suorittaa maisemaa muuttavaa toimenpidettä ilman maankäyttö- ja rakennuslain 128:ssä tarkoitettua lupaa. Alueet ovat tärkeitä erityisesti Nuuksioon kohdistuvan virkistyskäyttöpaineen tasaamisessa ja osalla niistä sijaitsee myös merkittäviä luontoarvoja.

7.4. TOTEUTUKSEN SEURANTA

Toteutuksen seuranta tarkentuu jatkosuunnittelun aikana.



KIRKKONUMMEN KUNTA

POHJOISEN KIRKKONUMMEN LIIKENNEKÄYTTÄVÄN
OSAYLEISKAAVA

Lisätietoa: www.kirkkonummi.fi
Yhteystiedot: Kirkkonummen kunta
PL 20, 02401 KIRKKONUMMI