

## Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava, 40000

### Yhteenveto annetuista lausunnoista ja mielipiteistä sekä vastineet

Osayleiskaavan valmisteluaineisto oli nähtävänä MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti 25.6.-11.9.2020

#### Osayleiskaavan valmisteluaineistosta annettiin yhteensä 29 lausuntoa:

1. Uudenmaan ELY-keskus	30.9.2020
2. Uudenmaan liitto	23.9.2020
3. Vihdin kunta	15.9.2020
4. Länsi-Uudenmaan museo	15.9.2020
5. Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos	18.8.2020
6. Länsi-Uudenmaan poliisilaitos	3.7.2020
7. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)	16.9.2020
8. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)	26.8.2020
9. Väylävirasto	14.9.2020
10. Espoon seudun ympäristöterveys	15.9.2020
11. Caruna Oy	8.9.2020
12. DNA Oyj	25.6.2020
13. Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry.	4.9.2020
14. Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry	11.9.2020
15. Suomen metsäkeskus	11.9.2020
16. Veikkolan kyläyhdistys	7.9.2020
17. Kyrkslätts hembygdsförening r.f.	9.7.2020
18. Kirkkonummen yrittäjät	10.9.2020
19. Kirkkonummen riistanhoitoyhdistys	11.9.2020
20. Kirkkonummen hiihtoseura	2.9.2020
21. Kirkkonummen kunta, kuntakehitysjaosto	18.9.2020
22. Kirkkonummen kunta, nimistötoimikunta	29.9.2020
23. Kirkkonummen kunta, vammaisneuvosto	4.6.2020
24. Kirkkonummen kunta, ympäristönsuojeluyksikkö	18.9.2020
25. Kirkkonummen kunta, vanhusneuvosto	9.9.2020
26. Siikajärvi-Pikkaraiset ry.	4.9.2020
27. Metsälammen yksityistien tiekunta	18.8.2020
28. Mäkitörmäntien tiekunta	3.9.2020
29. Pikkaraintentien tiekunta	9.9.2020

#### Seuraavat tahot **eivät antaneet lausuntoa** kaavan valmisteluaineistosta:

Kirkkonummen kunta; rakennusvalvonta, kunnallistekniikan investointipalvelut, kunnossapitopalvelut, sivistys- ja vapaa-aikapalvelut, perusturva. Kirkkonummen Vesi, Espoon kaupunki, Metsähallituksen luontopalvelut, Metsänhoitoyhdistys Eteläinen Metsäreviiri, Suomen Riistakeskus - Uusimaa, Kyrkslätts Natur och Miljö rf., MTK-Uusimaa, Kirkkonummen Veikkolan vesiensuojeluyhdistys KIRVES ry., Pohjois-Kirkkonummi -yhdistys / Föreningen för Norra Kyrkslätt, Kyrkslätts landbygdsförening rf., Lynx ry., Veikkolan Veikot ry., Kirkkonummi-Siuntion kalastusalue, Fortum Power and Heat Oy, Elisa Oyj, TeliaSonera Finland Oyj, Oy Pohjolan Liikenne Ab.

#### Osayleiskaavan valmisteluaineistosta annettiin yhteensä 6 mielipidettä:

Siikajärven metsästäjät ry.	9.9.2020
Muistutus 1	2.9.2020
Muistutus 2	4.9.2020

Muistutus 3	8.9.2020
Muistutus 4	11.9.2020
Muistutus 5	14.9.2020

## Yhteenvedo annetuista lausunnoista ja vastineet

### 1. Uudenmaan ELY-keskus 30.9.2020

#### 1.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet:

Alueiden käytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Kaavaselostukseen tulee täydentää valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja arvioida kaavaratkaisua suhteessa niihin. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet korostavat luomaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen sekä vahvistamaan suurilla kaupunkiseuduilla yhdyskuntarakenteen eheyttä. Lisäksi valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät sijoittamaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Yhdyskuntarakenteen osalta hyväksytyt Helsingin seudun vaihemaakuntakaava tarkentaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista Helsingin seudulla.

#### ***Kaavoittajan vastine:***

*Kaavaselostukseen täydennetään valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja arvioidaan kaavaratkaisua suhteessa niihin.*

#### 1.2. Voimassa oleva maakuntakaava:

Kaava-alueelle on osoitettu voimassa olevissa maakuntakaavoissa taajamatoimintojen aluetta, luonnonsuojelu- ja Natura-alue, moottoriväylä, päärata ja viheryhteystarpeet, 110 kV voima-johto sekä Veikkolan eritasoliittymä. Osa kaava-alueesta on valkoista aluetta.

Taajamatoimintojen alue. ELY-keskus katsoo, että valmisteluaineiston mukainen kaavaratkaisu tarkentaa voimassa olevaa maakuntakaavaa rakentamiseen osoitettujen alueiden osalta. Asumisen ja työpaikkojen määrästä ei kuitenkaan saa johtua Natura-alueeseen merkittäviä heikentäviä vaikutuksia. On hyvä, että osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu lähivirkistysalue (VL) Nuuksion ja Veikkolan seisaketta tukevan keskustatoimintojen alueen (C) väliin, Nuuksioon ja Natura-alueeseen kohdistuvien virkistyskäyttöpaineiden tasaamiseksi. Ratkaisun riittävyyttä suhteessa asukas- ja rakentamismääriin arvioidaan Natura-arviointimenettelyssä.

#### ***Kaavoittajan vastine:***

*Uusimaa-kaavan 2050 kokonaisuus on tullut voimaan korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023, joten ”voimassa oleva maakuntakaava”, johon lausunnossa on viitattu, ei ole siten enää voimassa, vaan Kirkkonummen osalta sen on korvannut Uusimaa-kaavaan 2050 kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.*

*Koska osayleiskaavan suunnittelu on aloitettu aikana, jolloin Uusimaa-kaava 2050 ei ollut vielä lainvoimainen, vastataan tässä myös lausunnon ko. asiakohdassa olleisiin näkemyksiin, etenkin kun vastine taustoittaa osaltaan myös kaavaehdotukseen tehtyjä muutoksia.*

*Asumisen ja työpaikkojen tavoitteellista määrää on vähennetty huomattavasti verrattuna valmisteluvaiheen aikaiseen tavoitteeseen. Vähentäminen perustuu erityisesti valmisteluvaiheesta saatuihin lausuntoihin. Kaavaselostuksessa on kappaleessa 3.1.4. Väestö, palvelut ja työpaikat avattu mitoitusperiaatteita erityisesti asutuksen osalta.*

*Osayleiskaavaa koskeva Natura-arviointimenettely on meneillään ja sen johtopäätökset otetaan huomioon lopullisessa osayleiskaavassa. Jo kaavaehdotusta laadittaessa on kuitenkin otettu huomioon soveltuvilta osin lukuisissa ratahankkeeseen liittyvien ja Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelman yhteydessä laadittujen arviointien johtopäätöksiä. Niissä on yleisesti nostettu esiin valmisteluvaiheen aikana asemansseudulle osoitettu merkittävä maankäyttö (asukas- ja työpaikkamäärä) ja lisääntyvästä asutuksesta aiheutuva virkistyskäyttöpaineen lisääntyminen ja kohdistuminen nimenomaan Natura 2000-alueelle. Erityisesti käyttöpaikalla voi olla vaikutuksia joihinkin niistä luontotyypeistä ja lajeista, jonka perusteella alue on sisällytetty Natura 2000-verkoston osaksi.*

1.3. Keskustatoimintojen alueet. Tällä osayleiskaavalla ei kuitenkaan voida osoittaa keskustatoimintojen aluetta seisakkeen ympäristöön esitetystä laajuudesta, ottaen huomioon, että maakuntakaava nimenomaisesti ohjaa keskustatoiminnot osayleiskaava-alueen ulkopuolelle Veikkolan olemassa olevaan keskustaan moottoritien eteläpuolelle. Maakuntakaavan määräyksen mukaan ”kohdemerkinnällä osoitettujen keskustatoimintojen alueiden sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, että alueet muodostavat toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden”. Yleiskaavaluonnoksessa esitetty keskustatoimintojen alue ei muodosta yhdessä voimassa olevan yleiskaavan keskusta-alueiden kanssa yhtenäistä toiminnallista kokonaisuutta. Näin jo senkin takia, että Kirkkonummen yleiskaavan 2020 ratkaisu on aikanaan laadittu aivan erilaisiin maankäyttöolosuhteisiin. Keskustatoimintojen tarkentaminen merkittävästi nykyistä yleiskaavaa laajemmalle alueelle edellyttäisi yleiskaavan tarkistamista koko Veikkolan alueelta, jolloin voitaisiin määritellä keskustatoimintojen toiminnallisesti yhtenäinen kokonaisuus. ELY-keskus tuo esiin, että osayleiskaavalla tavoiteltavaa sekoittunutta yhdyskuntarakennetta, jossa asuminen, palvelut ja työpaikat voivat sijoittua lomittain samoihin kortteleihin, voidaan edistää myös esimerkiksi taajamatoimintojen alue (A) -kaavamerkinnällä. Keskustatoimintojen alueen määrittelyssä on lisäksi otettava huomioon, että yleiskaavan keskustatoimintojen merkintään liittyy oikeusvaikutuksena vähittäiskaupan suuryksikköjen sijoittamismahdollisuus. Kaava-aineistoa on täydennettävä kaupallisella selvityksellä ja kaavassa osoitettava Kirkkonummen kokonaisuuteen sopeutuva palveluverkkorakenne niin, että selostuksessa esitetty Veikkolan nykyisen keskustan palveluiden säilyminen ja vahvistuminen turvataan. Kaupan sijainnista, määrästä ja tarpeen mukaan laadusta on annettava määräykset. Maakuntakaavan kaupan sijainninhjauksen määräykset ovat ohjeena yleiskaavaa laadittaessa.

***Kaavoittajan vastine:***

*Osayleiskaavassa sovelletaan suunnitellulle Veikkolan asemansseudulle asuntoalueen (A) ja muita vastaavia asumistoimintoja ohjaavia kaavamerkintöjä ja -määräyksiä keskustatoimintojen alueen (C) merkinnän lisäksi, jonka ulottuvuutta ja ohjaavuutta asemakaavoitukseen nähden supistetaan. Erillistä kaupallista selvitystä ei ole teetetty, vaan kaavaselostuksessa on kuvattu Veikkolan kaupallisten palveluiden nykytila, niiden säilyminen ja keinot niiden turvaamiseksi.*

1.4. Viheryhteystarve. Kaavaselostuksen mukaan Turunväylä (valtatie 1) rajoittaa maakunta-kaavassakin osoitettua viheryhteystarvetta ja ekologisia yhteyksiä Nuuksion alueelta eteläsuuntaan ja uusi ratayhteys vahvistanee estevaikutusta edelleen. Yleiskaavan laatimisen yhteydessä on tarpeen selvittää tarvittavat toimenpiteet ekologisen yhteyden vahvistamiseksi ja osoittaa ne tarvittavilta osin kaavassa.

**Kaavoittajan vastine:**

*Osayleiskaavassa on erityisesti Veikkolan itäpuolelle osoitettu eritasoisia ekologisia yhteyksiä liito-oravien ja riistaeläinten kulkua varten. Näistä yhteyksistä yksi on maakunnallisesti merkittävä viheryhteystarve erityisesti riistaeläinten liikkumisen turvaamiseksi. Yhteystarpeiden osoittaminen perustuu Uusimaa-kaavan 2050 ohjausvaikutukseen sekä ESA-ratahankkeen yhteydessä tehtyihin selvityksiin. Liito-oravayhteydet on tarkoitus toteuttaa jättämällä Turunväylän molemmille puolille riittävä määrä puustoa, ja varautua toteuttamaan yhteyden kohdalle tien molemmille puolille ns. hyppypuita. Maakunnallisten ekologisten yhteyksien kohdalle osoitetaan osayleiskaavassa ekologiset yhteydet (viheryhteystarve ja seudullisesti merkittävä ekologinen käytävä -aluevarausmerkintä), jotka on mahdollista toteuttaa riistasiltana (vihersiltana) sekä radan, että Turunväylän yli. Niiden toteutuksen yksityiskohdista ja ajoituksesta ei ole vielä tietoa ja kyseisten yhteyksien toteuttamiseen liittyvät yksityiskohdat tarkentunevat siinä vaiheessa, kun ratahankkeen edistymisestä on tehty sitovia päätöksiä.*

1.5. Eritasoliittymä. Voimassa oleva maakuntakaava ei osoita tarvetta osayleiskaavaluonnoksessa esitetylle uudelle eritasoliittymälle.

**Kaavoittajan vastine:**

*Esitettyä eritasoliittymän varausta ei osoiteta enää osayleiskaavaehdotuksessa. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa, VT 1 Tuomarila - Vt 2 aluevaraus suunnitelmassa sekä ESA-radan yleissuunnitelmassa että ratasuunnitelmissa on osoitettu Espoon Kolmperän kohdalle toteutettava Histan eritasoliittymä (moottoritien risteyssilta), josta tulisi yhteys myös Turuntielle. Kyseisen liittymän etäisyys Veikkolan liittymästä olisi noin viisi kilometriä. Toteutuessaan liittymä palvelisi myös Veikkolan taajaman itäpuolisen uuden maankäytön kytkeytymistä Turunväylälle.*

1.6. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava:

Uudenmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt 25.8.2020 Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuuden, josta Helsingin seudun vaihemaakuntakaava koskee nyt kyseessä olevaa kaava-aluetta. Vaihemaakuntakaava ei ole vielä lainvoimainen, mutta on nykyvaiheessaan selvitysaineiston asemassa.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan selostuksessa ei ole kuvattu tai arvioitu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan vaikutusta osayleiskaavan laadintaan, vaan osayleiskaavaluonnos perustuu nykyisin voimassa olevaan maakuntakaavaan.

ELY-keskus katsoo, että osayleiskaavan laadinnassa on jo nyt tarpeen ottaa huomioon hyväksytyyn maakuntakaavan ratkaisut, jotka voimaan tullessaan saattavat vaikuttaa merkittävässä määrin osayleiskaavaratkaisuun.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaava-aluetta koskee yleiset suunnittelumääräykset. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke ja keskustatoimintojen alue jäävät moottoritien eteläpuolelle, eivätkä kohdistu kaava-alueelle. Kaava-alueelle kohdentuu suojelu- ja Natura-alue, päärata, valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie, voimajohto sekä kaava-alueen luontaisreunassa viheryhteystarve.

Yleisten suunnittelumääräysten mukaan maakuntakaavan merkintöjä, sisältöä, esitystapaa ja tulkintaa koskee yleispiirteisyys ja ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Yleisten suunnittelumääräysten mukaan ympärivuotista asumista sekä työpaikkarakentamista on ohjattava ensisijaisesti maakuntakaavassa osoitettuihin keskuksiin, pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille sekä palvelukeskittyisiin.

ELY-keskus katsoo, että yhdyskuntarakenteen laajentaminen hyväksytyyn maakuntakaavan kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolelle edellyttää maakuntakaavan yleiset määräykset huomioon ottaen huolellista vaikutusten arviointia ja perustelua ennen kuin voidaan arvioida täyttääkö ratkaisu yleiskaavan sisältövaatimukset maakuntakaavan huomioon ottamisen osalta.

Maakuntakaavaratkaisun näkökulmasta merkittävin kysymys on miksi asumista ja keskustatoimintoja tuodaan olemassa olevan rakenteen ja maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolelle ennen kuin olemassa olevan rakenteen potentiaali on hyödynnetty tai edes kaavallisesti tutkittu. Kaavaselostuksen mukaan raideyhteyteen liittyy jopa 12 000 – 13 000 asukkaan kasvupotentiaali koko Veikkolan alueella.

Ottaen huomioon ESA-radan muille asemanseduille hyväksytyssä maakuntakaavassa osoitettu maankäyttö (uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke), ei lähiliikenteen edellyttämä riittävä käyttäjäpotentiaali yksinään riitä perusteluksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolelle esitetyle seudullisesti merkittävälle maankäytölle, vaikka kaavaratkaisun taustalla olevat luvut ovatkin realistisia.

ELY-keskus katsoo, että moottoritien etelä- ja pohjoispuolen maankäyttö Veikkolassa on vahvasti kytköksissä toisiinsa. Veikkolan potentiaalisen kasvun edellyttämien aluevarausten ratkaiseminen osissa on siksi ongelmallista. Hyväksytyyn maakuntakaavaratkaisun mukaisen maankäytön tarkentaminen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa edellyttää kokonaisvaltaista yleiskaavatasoista tarkastelua Veikkolassa. Tarkastelun myötä voitaisiin luontevammin löytää perusteluita Turunväylän pohjoispuolen tavoitellulle maankäytölle, eikä aiheutettaisi kaavaselostuksessaakin tunnistettuja myöhempiä suunnitteluhaasteita.

***Kaavoittajan vastine:***

*Uusimaa-kaavan 2050 kokonaisuus on tullut voimaan korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023.*

*Kaavaselostukseen on lisätty arviointi 20.8.2020 hyväksytyyn Uusimaa-kaavaan 2050 sisältyvän Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan vaikutuksista osayleiskaavan laadintaan.*

*Yhdyskuntarakenteen laajentaminen moottoritien pohjoispuolelle on voimakkaasti kytköksissä suunnitteilla olevan ESA-ratahankkeen kanssa. Mikäli rata toteutuu, joudutaan sen yhteyteen väistämättä osoittamaan yhdyskuntarakennetta, vaikka olevan rakenteen potentiaalia ei olisikaan vielä täysimittaisesti hyödynnetty. Asumisen ja työpaikkojen määrää on vähennetty huomattavasti verrattuna valmisteluvaiheen aikaiseen tavoitteeseen, kuten aiemmin on todettu.*

### 1.7. Ajoitusmääräykset:

Kaavaselostuksen mukaan osayleiskaavassa osoitettujen uusien alueiden toteutusaikataulu eli asemakaavoituksen aloittaminen halutaan kytkeä ESA-radan sitovaan toteuttamispäätökseen ja siihen liittyvän lähijunaliikenteen jatkosuunnittelun aikatauluihin. Mikäli raidehanke ei toteutuisi, ei asemakaavoitusta voitaisi käynnistää osayleiskaavan ratkaisujen pohjalta.

ELY-keskus katsoo, että uuden maankäytön kytkeminen suunniteltuun raideliikenteeseen on hyvä ratkaisu ja varmistaa yleiskaavan sisältövaatimusten täyttymistä osaltaan. Kaavan ajoitusmääräyksiä tulee kuitenkin tarkistaa siten, että asemakaavojen laatiminen on mahdollista vasta kun radan ja seisakkeen toteuttamisesta sekä lähiliikenteen toteutumisesta on sitova päätös. ELY-keskus katsoo, että mikäli tavoitellaan vireillä olevien asemakaavojen jättämistä ajoitusmääräyksen ulkopuolelle, tulee niiden sisältöä ja suhdetta laadittavan yleiskaavan kokonaisuuteen kuvata yleiskaavaselostuksessa ja arvioida huolella ratkaisun vaikutukset muun osayleiskaavan toteuttamiseen.

#### **Kaavoittajan vastine:**

*Kaavamääräykseen ei voida kytkeä ehtoa, jonka mukaan asemakaavojen laatimiseksi tarvittaisiin sitova päätös myös lähiliikenteen toteutumisesta (ilmeisesti aloittamisesta). Asemakaavojen laatiminen on pitkäkestoinen prosessi, ja radan ja liikennepaikan (seisake) toteuttaminen vaatii jo itsessään lainvoimaista asemakaavaa. Mikäli asemakaavoitus voitaisiin käynnistää vasta siinä vaiheessa, kun kaikki tarvittavat päätökset ovat sitovia, ei suunnittelun ja rakentamisen ennakointi olisi lainkaan mahdollista. Huomattakoon myös, että lähiliikenteen liikennöintipäätös tarvitsee myös tuekseen selkeän näkemyksen alueen konkreettisesta toteutumisesta sekä sen asukas-, työpaikka- ja palveluiden määrästä, sekä mm. kaikkien liikennejärjestelyiden yksityiskohtista, joihin voidaan ottaa asemakaavoituksella yksityiskohtaisesti kantaa. Osayleiskaavaan on sisällytetty määräys, jonka mukaan C- ja A-alueelle laadittaviin asemakaavoihin on laitettava ajoitusmääräys, joka sitoo niiden asuin-, työpaikka- tai palvelurakentamisen toteuttamismahdollisuuden raideliikenneyhteyden ja seisakkeen toteuttamisesta tehtyyn sitovaan päätökseen, toteuttaa lausunnossa esitettyä tavoitetta riittävästi. Alueella on vireillä vain Veikkolanportin asemakaava, joka ei ole kuitenkaan edennyt useaan vuoteen liikennejärjestelyihin liittyvien avointen kysymysten vuoksi. Siinä tavoitellaan työpaikkatoimintojen osoittamista suunnitellun ratalinjan ja Turunväylän väliselle alueelle. Kunta haluaa pitää auki mahdollisuuden kyseisen asemakaavan jatkamiselle ennen em. päätöksiä, sillä radan toteuttamiseen liittyy edelleen merkittäviä epävarmuustekijöitä.*

### 1.8. Luonto:

Kaavan toteuttamisen vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen tulee arvioida ja pyytää arvioinnista luonnonsuojelulain mukainen Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto. Espoo-Salo oikoradan vaikutuksia Nuuksion Natura-alueeseen on arvioitu ratahankkeen yhteydessä (Sitowise), mutta kaavan mahdollistaman lisärakentamisen mukanaan tuomia vaikutuksia ei tuohon arviointiin sisälly. Nuuksion Natura-alueella on kaavassa SL-merkinnän lisäksi merkintöjä VL, MY ja MU. Arvioinnissa tulee tarkastella virkistyskäyttöpaineen lisääntymisen ohella mahdollistavatko nämä merkinnät Natura-alueelle sellaisia toimia, jotka merkittävästi heikentäisivät Natura-alueen luonnonarvoja.

**Kaavoittajan vastine:**

*Kuten aiemmin todettu, niin osayleiskaavaa koskeva Natura-arviointimenettely on meneillään ja sen johtopäätökset otetaan huomioon lopullisessa osayleiskaavassa. Jo kaavaehdotusta laadittaessa on kuitenkin otettu huomioon soveltuvilta osin lukuisissa ratahankkeeseen liittyvien ja Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelman yhteydessä laadittujen arviointien johtopäätöksiä. Niissä on yleisesti nostettu esiin valmisteluvaiheen aikana asemansseudulle osoitettu merkittävä maankäyttö (asukas- ja työpaikkamäärä) ja lisääntyvästä asutuksesta aiheutuva virkistyskäyttöpaineen lisääntyminen ja kohdistuminen nimenomaan Natura 2000-alueelle. Erityisesti käyttöpaineella voi olla vaikutuksia joihinkin niistä luontotyypeistä ja lajeista, jonka perusteella alue on sisällytetty Natura 2000-verkoston osaksi.*

1.9. Soidensuo on maakuntavaltuuston hyväksymässä maakuntakaavassa varattu SL-alueeksi. Suo sisältyy valtakunnalliseen soidensuojelun täydennysehdotukseen. Oikea merkintä yleiskaavassakin on SL.

**Kaavoittajan vastine:**

*Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on päätetty rajata mm. Soidensuon alue pois suunnittelualueesta, siten että itäinen osa suunniteltua ratalinjaa ja Nuuksion kansallispuistoa lukuun ottamatta rajataan pois. Kyseinen alue kattaa tällöin kokonaan Soidensuon Kirkkonummen puoleisen alueen, jonka suojelu voidaan osoittaa laajemmassa alueella koskevassa yleiskaavassa, joka kattaa aikanaan liikennekäytävän osayleiskaavasta pois jäävät Pohjoisen Kirkkonummen alueet.*

**1.10.Liikenne:**

Kaava-alueen läpi kulkee Turunväylä valtatie 1, joka on osa pääväyläasetuksen mukaista tason I pääväylää ja EU TEN – T ydinverkkoa. Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Moottoriteillä nopeusrajoituksen on oltava 120 km/h. Tason I pääväylillä on oltava turvallisia ohitusmahdollisuuksia säännöllisin välein. Tason I pääväylillä liittymien määrän on oltava rajoitettua. Liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.

Uudenmaan ELY-keskus on käynnistämässä aluevaraussuunnitelmaa välille Espoo Tuomarila-Vihti valtatie 2. Aluevaraussuunnitelmassa selvitetään valtatie 1 tilavaraukset ja sen tulee olla yhdenmukainen nyt laadittavan Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan liikennealueen kanssa. Uusi Veikkolan eritasoliittymä ei ole mukana aluevaraussuunnitelmassa. Osayleiskaavan yhtenä tavoitteena on mahdollistaa Veikkolan alueen maankäytön kehittyminen. Aluevaraussuunnitelmalla varmistetaan Veikkolan nykyisen eritasoliittymän parantaminen tulevaisuudessa, kun Veikkolan maankäyttö lisääntyy.

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Espoo-Salo -oikorata ja siihen liittyvät ratkaisut pääosin valmisteilla olevan radan yleissuunnitelman mukaisesti. Veikkolan eritasoliittymän ja tulevan ESA-radon väliin on osoitettu kaavakartalla maankäyttöä C-merkinnällä, mutta liittyminen alueelle on vielä osoittamatta. ESA-radon ratasuunnitelmassa tulee varmistaa, että liittyminen on mahdollista uudelle C-alueelle radan ja valtatie väliin. Veikkolantien jatke on radan pohjoispuolelle pääyhteys, jonne on myös suunniteltu mahdollista Veikkolan seisaketta. Veikkolantien jatkeen yhteydessä on tunnustettu myös pyörä- ja jalankulkuyhteyden tarve, joka tulee huomioida myös kaavoituksen edetessä.

Kaavassa esitetyt liikenneratkaisut on suunniteltu Espoo-Salo -oikorata hankkeen yhteydessä. Kaavoitettavan alueen itäosaan on esitetty uusi eritasoliittymän tilavaraus, jota ei ole käsitelty eikä osoitettu radan suunnittelun yhteydessä. Tarve uudelle eritasoliittymälle tulee osoittaa liikenneselvityksillä ja eritasoliittymää valtatielle 1 ei ole ELY-keskuksen näkemyksen mukaan mahdollista osoittaa ilman selvityksiä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Vuonna 2021 alkaneen ratasuunnitteluvaiheen aikana on suunniteltu Veikkolan eritasoliittymää, Veikkolantien jatketta kävelyn ja pyöräilyn yhteyksineen Liikenneverkon osalta suunnittelu jatkuu edelleen.*

*Kuten aiemmin todettu, niin valmisteluaineistossa esitettyä eritasoliittymän varausta ei osoiteta enää osayleiskaavaehdotuksessa.*

1.11. Melu:

Osayleiskaava-alueeseen kohdistuu Turunväylän ja suunnitellun ESA-radon melu sekä mahdollinen alueen sisällä muodostuva katualueen melu. ELY-keskus katsoo, että uuden asuinalueen laadukas meluntorjunta edellyttää asian ratkaisemista kokonaisvaltaisesti nyt laadittavassa osayleiskaavassa. Meluntorjuntaa ei tule jättää asemakaavoissa ratkaistavaksi. Kaavaa varten tulee laatia meluselvitys. Meluselvitykseen perustuen tulee arvioida mm. onko Turunväylän ja radan väliselle alueelle ylipäänsä melun näkökulmasta mahdollista osoittaa asumista ja onko alueelle mahdollista järjestää riittävä meluntorjunta. Myös meluntorjunnan edellyttämät tilavaraukset tulee tunnistaa. Meluselvityksen johtopäätökset tulee ottaa huomioon kaavaratkaisussa. Meluselvityksessä ja kaavaratkaisussa tulee ottaa huomioon Turunväylän aluevaraus-suunnitelman mahdolliset tilatarpeet kolmansille kaistoille.

Yleisenä ohjenuorana voidaan pitää rakennetta, jossa työpaikka-alueet sijoitetaan pahimmille melualueille ja asumisen korttelit näiden suojaan. Osayleiskaavalla tulee varmistaa rakentamisen ajoitus siten, että melulta suojaavat korttelialueet rakentuvat ensin.

Virkistysalueita ei voida sijoittaa melualueelle.

Kaavaselostuksessa ei ole mainintaa tärinästä tai runkomelusta, ja selostusta ja tarvittaessa kaavaratkaisua tulee täydentää niiltä osin.

***Kaavoittajan vastine:***

*Osayleiskaavassa on sovellettu ESA-radon yleissuunnitelman yhteydessä tehtyjä melutarkasteluja, joiden antamien johtopäätösten mukaan on kaavassa osoitettu rakentamiseen ja virkistykseen sopivia alueita. Kaavassa ollutta melumääräystä on myös tarkennettu.*

*Erityisesti Veikkolan asemanseudun kohdalla pyritään soveltamaan lausunnossa todettua suunnitteluperiaatetta ja ainakin osalla ko. alueetta melutaso on niin korkea, että joudutaan turvautumaan rakenteellisiin ratkaisuihin.*

*Jatkosuunnittelussa varaudutaan tarkentamaan meluun liittyviä mää-  
räyksiä, sekä antamaan tarvittaessa tärinää ja runkomelua koskevia  
määräyksiä.*



### 1.12. Pilaantuneet maat:

Karttatarkastelun perusteella näyttää siltä, että ratalinjaus kulkee vanhan kaatopaikan ylitse. Kaavaselistuksesta tulee käydä ilmi kaatopaikan sijainti, rajausta ja kaatopaikasta johtuvat maankäytön reunaehdot. Radan eteläpuolinen kaatopaikka-alue on huomioitu /e -merkinnällä ja tarvittaessa vastaava merkintä tulee laittaa myös pohjoispuolelle.

***Kaavoittajan vastine:*** /e -merkintä on osoitettu myös ratalinjan pohjoispuoliselle alueelle esitetyn mukaisesti.

### 1.13. Kulttuuriympäristöt:

Kulttuuriympäristön ja rakennussuojelun tavoitteisiin sekä kaavaratkaisun vaikutuksesta niihin voi ottaa tarkemmin kantaa kulttuuriympäristöselvityksen valmistuttua. ELY-keskus pitää tärkeänä, että selvityksen tulokset välittyvät ehdotusvaiheen kaavaratkaisuun, joka ohjaa tulevaa asemakaavoitusta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Veikkolan rakennetun kulttuuriympäristön inventointia ei lopulta toteutettu kaavaehdotusvaiheessa, sillä sen ei katsottu olevan osayleiskaavan välittömien tavoitteiden kannalta (joita ovat ESA-radat ratayhteyden ja Veikkolan asemanseudun osoittaminen) ehdottoman tarpeellinen. Kuten Länsi-Uudenmaan museon lausunnossa (lausunto nro 4.) on todettu, niin olevat asuinalueet pysyvät melko muuttumattomina ratalinjaa lukuun ottamatta, ja niillä alueilla, joille on osoitettu muutoksia, on hyvin vähäisesti olemassa olevaa rakennuskantaa. Osayleiskaavan toteuttaminen vaatii joka tapauksessa asemakaavoitusta, jonka aikataulusta ei ole vielä tietoa, ja jonka aikajänne voi olla pitkäkin. Kaavan yleismääräyksiin on siksi lisätty määräys, jonka mukaan "Laadittaessa uutta tai muutettaessa voimassa olevaa asemakaavaa, on selvitettävä alueella olevan rakennuskannan ja kulttuuriympäristön suojeluarvot."*

### 1.14. Ilmastovaikutukset:

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavasta on tehtävä ilmastovaikutusten arviointi. Siinä on syytä selvittää, miten osayleiskaava-alueen toteutus vaikuttaa Kirkkonummen alueen kasvihuonekaasupäästöihin ja miten paljon ratkaisu parantaa kunnan mahdollisuuksia saavuttaa asetetut ilmastotavoitteet. Osayleiskaavaselistuksessa nostetaan esiin se, että maankäytön ratkaisujen ilmastovaikutukset näkyvät suurelta osin liikennemäärien kehityksen kautta. Siksi ilmastovaikutusten arvioinnissa on tuotava ymmärrettävästi ja laskelmiin pohjautuen liikenteen merkitys alueen päästölähteenä ja peilattava toteutusta asetettuihin ilmastotavoitteisiin. Arviointi ei voi kuitenkaan keskittyä pelkästään liikenteen ilmastovaikutuksiin. Arvioinnissa on käsiteltävä myös muita kaava-alueeseen liittyviä mahdollisesti merkittäviä ilmastotähtäimiä. Siinä on huomioitava myös ilmastovaikutukset, jotka liittyvät infra- ja talonrakentamiseen; energiantuotantoratkaisuista; rakentamisen aiheuttamista hiilinielujen ja -varastojen muutoksiin; sekä mahdollisesti muihin tunnistettuihin alueen toteutuksen ja toteutumisen aiheuttamiin mahdollisesti merkittäviin myönteisiin tai kielteisiin ilmastovaikutuksiin.

Vaikutusarvioinnissa on syytä huomioida laajemmin vaihtoehtoisia kielteisiä ja myönteisiä päästökehityskulkuja. Osayleiskaava-alueen ja seisakkeen mitoitusavoitteisiin liittyy kaavarajauksen ulkopuolisia välillisiä vaikutuksia, jotka syntyvät kaavan mahdollistamista kaavarajauksen ulkopuolella olevien Veikkolan keskusta-alueen ja eritasoliittymän eteläpuolisen alueen

mahdollisista maankäytön muutoksista ja asukasmäärän kasvusta. Ne vaikuttavat liikkumisen, rakentamisen ja energiankäytön kautta Kirkkonummen kasvihuonekaasupäästöihin.

Eri ilmastonäkökohtien kokoluokka ja merkittävyys sekä niistä aiheutuvien eri suuntaisten ilmastovaikutusten ajoittuminen pitää tulla selkeästi esiin arvioinnissa. Arvioinnin tulee sisältää epävarmuus- ja herkkyystarkastelut erityisesti merkittäväksi tunnistettujen ilmastonäkökohtien osalta. Siinä on tuotava esiin osayleiskaavavaiheessa ja myös suunnitteluvaiheessa ratkaistavissa olevia keinoja kestäviin kulkumuotoja tukemiseen, rakentamisen kielteisten ilmastovaikutusten lieventämiseen ja vähähiilisten energiaratkaisujen lisäämiseen. Tunnistetut keinot on tarpeen tuoda osaksi kaavaratkaisua.

Metsä- ja peltoalueiden ottaminen rakentamiskäyttöön vähentää kunnan hiilinielua. Alueen suunnitellun rakentamisen myötä tapahtuvan maankäytön muutosten vaikutukset puuston ja maaperän hiilinieluihin ja -varastoihin on huomioitava laskennallisesti ilmastovaikutusten arvioinnissa.

Metsäkadon osalta on huomioitava kaadettavan puuston ja metsämaaperän muokkaamisen aiheuttaman mahdollisen hiilivaraston menetyksen lisäksi alueen rakentamisen myötä menetettävä hiilinielu.

Hillinnän lisäksi arvioinnissa olisi huomioitava ilmastomuutokseen sopeutumisen näkökulmia kuten mahdolliset tulvimisriskit, alueen lämpötilatasot (lämpösaarekkeet) ja viherrakenteen hyödyntäminen. Ilmastovaikutusten kokonaisuus tulee sisällyttää kaavaselostukseen kaavan jatkosuunnittelussa. Vaikutusten arvioinnin taustalla olevat selvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Arvioinnin tulokset tulee huomioida tarvittavilta osiltaan kaavaratkaisussa ja -määräyksissä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Ilmastovaikutuksiin liittyvä arviointi laaditaan jatkosuunnittelun yhteydessä.*

1.15. Vaikutusten arviointi:

Kaavan vaikutukset tulee arvioida koko siltä alueelta, jolle vaikutuksia voidaan arvioida olevan. Kaavaselostuksessa esiin tuotu Veikkolan suuri asukaspotentialiaali saattaa aiheuttaa esimerkiksi liikenneyhteyksien parantamistarpeita (Turunväylän kolmannet kaista, asiointiliikenne Kirkkonummen keskustaan jne.). Kaavan vaikutusten arviointiin onkin tarpeen avata tarkemmin suunnitellun maankäytön seurannaisvaikutuksia ainakin liikennejärjestelmään, kuntarakenteeseen ja kunnan palvelurakenteeseen. Kuntatalouden näkökulmasta on hyvä arvioida myös Veikkolan kehittämisen vaikutuksia rantaradan asemanseutuihin.

***Kaavoittajan vastine:***

*Liikennejärjestelmään ja sen toimivuuteen liittyvät selvitykset ovat meillä ja niiden tulokset otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Varsinaista arviointia kuntatalouden näkökulmasta rantaradan asemanseutuihin ei ole. Osayleiskaavan toteutuessa taloudellisia panostuksia joudutaan ohjaamaan myös Veikkolan asemanseudun rakentamiseen, jolla saattaa olla vaikutuksia myös muualla kunnassa toteutettaviin kehityshankkeisiin. Tavoiteltu asukas- ja työpaikkamäärä on kuitenkin siinä määrin maltillinen koko kunnan näkökulmasta, että esimerkiksi ostovoiman siirtymiseen Pohjoisen ja Keski- ja Eteläisen Kirkkonummen välillä sillä ei ole merkittäviä vaikutuksia, etenkin kun alueen toteutuminen tapahtuu pitkällä aikavälillä.*

### 1.16. Muuta:

Kaavaselistukseen tulee kuvata kuinka paljon olemassa olevia ja uusia rakennuspaikkoja kaavalla osoitetaan asemakaavoitettavien alueiden ulkopuolella. Samalla tulee tarkistaa rakennuspaikkojen rakentamisedellytykset suhteessa ESA-rataan esimerkiksi melun osalta. Määräyksestä on tarpeen käydä ilmi rakennuspaikkojen ja asuinrakennusten enimmäismäärä. Kaavaselistukseen tulee osayleiskaava-alueelle tavoiteltu asukasmäärä. Nyt aineistossa puhutaan väestölisäyksestä kilometrin ja 2,5 kilometrin säteellä asemasta. Nämä säteet eivät ole yhte-neväisiä kaavarajauksen kanssa.

***Kaavoittajan vastine:***

*Kaavaselistukseen on tarkennettu tulevan seisakkeen saavutettavuusvyöhykkeillä (1 km ja 2,5 km) olevien asukkaiden ja työpaikkojen määrää, sekä avattu alueella voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama lisärakentamispotentiaalia. Veikkolan asemanseutua koskevaan kaavamääräykseen on sisällytetty alueelle mahdollistettavan rakennus-oikeuden vähimmäis- ja enimmäismäärät (100 000 - 150 000 k-m<sup>2</sup>) ja kaavaselistuksessa avattu sen mahdollistamaa asukas- ja työpaikkamäärää. Melun osalta laskelmia ja mahdollisesti myös kaavamääräyksiä joudutaan tarkistamaan vielä jatkosuunnittelussa, kuten aiemmin on todettu.*

1.17. Lopuksi: ELY-keskus katsoo, että ESA-radan yleissuunnitelman hyväksymisen näkökulmasta ensisijaista on tässä vaiheessa osoittaa ratavarauus Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavassa. Maankäytön ratkaisemiseksi on laajemmin etenemismahdollisuuksia kunhan hyväksymisajankohtana lainvoimaisen maakuntakaavan huomioon ottaminen varmistetaan kaavan laadinnassa.

***Kaavoittajan vastine:***

*Kirkkonummen kunnalla on tästä asiasta sama näkemys, ja tämän johdosta kaavaehdotuksessa on pyritty keskittymään tavoitteen edistämisen kannalta olennaisiin ratkaisuihin.*

## 2. Uudenmaan liitto

23.9.2020

### 2.1. Yleistä:

Veikkolan alueen kehittäminen perustuu Espoo-Salo -kaukoliikennetradan ja siihen liittyvän lähijunaliikenteen suunnitteluun. Lähijunaliikenteen toteutumisen aikataulu vaikuttaa oleellisesti Veikkolan yhdyskuntarakenteen kehittymismahdollisuuksiin.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan laadinnassa tulee huomioida myös maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymä Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, jonka voimaan tulosta maakuntahallitus päättää näillä näkymin jo vuoden 2020 puolella. Uudenmaan liitto katsoo, että Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan selostusta tulee tarkentaa maakuntakaavan tilanteen osalta. Voimaan tullessaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaava kumoaa nykyisen voimassa olevan maakuntakaavan merkinnät ja määräykset.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.3, 1.6 ja 1.7.*

## 2.2. Keskustatoimintojen alue:

Osayleiskaavassa on osoitettu laaja keskustatoimintojen alue, jonka perusteena on ESA-radan yleissuunnitelmassa osoitettu Veikkolan asemapaikka. Uudenmaan liitto toteaa, että Kirkkonummen tavoite tukea nykyisen keskustan palveluita ja niiden kehittymismahdollisuuksia on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Voimassa olevassa maakuntakaavassa, kuten myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa, Veikkolan nykyinen keskusta sijaitsee Turunväylän toisella puolella selkeästi irrallaan tavoitellusta asemapaikasta. Lisäksi olemassa olevan Veikkolan keskustan ja Veikkolan asemapaikan välillä olevat moottoritie ja uusi ESA-rata muodostavat keskustatoimintojen alueelle suuria estevaikutuksia toiminnallisesti yhtenäisen keskusta-alueen muodostamiselle. Uudenmaan liitto katsoo, että Veikkolan keskusta-aluetta ei tule laajentaa Veikkolan asemapaikkaan asti.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.3, 1.6 ja 1.7*

## 2.3. Taajamatoiminnot:

Veikkolan asemapaikalle osoitettu keskustatoimintojen alue sijoittuu voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle ja sen läheisyyteen. Uudenmaan liitto katsoo, että Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee huomioida asemapaikan kehittymismahdollisuudet maakuntakaavassa osoitetun taajamatoimintojen alue - merkinnän pohjalta. Alueen asukkaiden tarvitsemat lähipalvelut voidaan osoittaa esimerkiksi omalla kaavamerkinnällä, jolla mahdollistetaan yksityiset ja julkiset palvelutoiminnot. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke on osoitettu tukemaan olemassa olevaa rakennetta siten, että vyöhyke tukeutuu keskuksiin ja asemanseutuihin. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on yleispiirteinen kaava ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaus ja siihen liittyvät muut alueidenkäyttöä tukevat järjestelyt tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Veikkolan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alue-rajauksen määrittelyn tarpeeseen liittyy oleellisesti uusi ESA-radan asemapaikka, joka tulee lisäämään joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia. Uudenmaan liitto toteaa kuitenkin, että asemanseudun kehittämiseen liittyvät tarvittavat taajamatoimintojen aluevaraukset tulee huomioida rakenteeltaan riittävän tiiviinä ympäristö ja liikkumismahdollisuudet huomioiden. Uudenmaan liitto toteaa myös, että kaavan jatkosuunnittelussa tulisi selvittää mikä vaikutus Nuuksioon kohdistuvien matkailijoiden määrällä on Veikkolan asemapaikan toteuttamiseen. Matkailijoiden määrän huomioiminen mitoituksessa voisi vähentää asemapaikan läheisyyteen tarvittavaa rakentamisen määrää ja lisätä samalla luontoarvojen säästämismahdollisuuksia.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.3, 1.6, 1.7*

## 2.4. Kauppa:

Yleiskaavan määräyksissä tulee myös huomioida maakuntakaavassa osoitetut merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajat. Voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle osoitetut seudullisuuden alarajat ovat tilaa vaativalle kaupalle 10 000 k-m<sup>2</sup>, muun erikoistavaran kaupalle 5 000 k-m<sup>2</sup> ja päivittäistavarakaupalle 2 000 k-m<sup>2</sup> ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alarajat ovat keskustahakuiselle kaupalle 10 000 k-m<sup>2</sup> ja paljon tilaa vaativalle erikoistavaran kaupalle 10 000 k-m<sup>2</sup>.

**Kaavoittajan vastine:**

*Osayleiskaavassa osoitetaan keskustatoimintojen alueen (C) merkinnällä Veikkolan seisakkeen välitön maankäyttö. Kyseiselle alueelle tavoitellaan lähipalvelujen ja lähikaupan tyyppistä toimintaa. Työpaikka-alueen yhteyteen on osoitettu kaupallisten palvelujen kohdemerkintä (KM), jonne kaavamääräyksen mukaan saisi sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön.*

**2.5. Liikenne:**

Veikkolan alue on liikenteelliseltä sijainniltaan hyvä. Alueelle tarvittavien väestö- ja työpaikkamäärien perusteena ovat Helsingin seudun liikenteen ohjeavot. Veikkolan asemapaikka on kuitenkin poikkeuksellinen verraten moniin muihin olemassa oleviin asemapaikkoihin. Veikkolan asemapaikan lähellä on Nuuksion kansallispuisto, jonka käyttö on laajamittaista. Alueen käyttäjien tarvitsemat autopaikat ovat käyneet riittämättömiksi. ESA-radän lähiliikenteen toteutuminen tuonee myös Nuuksion alueen pysäköintiongelman helpotusta. Veikkolan alueen hyvä sijainti Nuuksioon nähden ja uusien liikenneyhteyksien toteuttamiset vaikuttavat liityntäpysäköintitarpeen lisääntymiseen. Voimassa olevassa maakuntakaavassa ei ole osoitettu erityisesti liityntäpysäköintiin liittyvää merkintää tai määräystä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Veikkolan keskustan ja Turunväylän läheisyyteen suunnittelun alueen ulkopuolelle osoitettu liityntäpysäköintialueen merkintä ohjaa varaamaan mm. riittävät alueet liityntäpysäköintiin. Uudenmaan liitto toteaa, että osayleiskaavassa Turunväylän läheisyyteen osoitettu liityntäpysäköintialue toteuttaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan tavoitetta.

**Kaavoittajan vastine:**

*Osayleiskaavassa varaudutaan liityntäpysäköintialueiden varaamiseen Veikkolan asemanseudulla ja Nuuksion kansallispuiston välittömässä läheisyydessä. Liityntäpysäköintipaikkojen määrät tarkentuvat jatko-suunnittelussa. Radan yleissuunnitelman yhteydessä esitetyt 200 liityntäpysäköintipaikkaa ovat kunnan näkemyksen mukaan liian vähän.*

**2.6. Luonnonympäristö:**

Alueen luonnonympäristöön liittyvät valtakunnalliset ja maakunnalliset kysymykset on kaavassa lähtökohtaisesti otettu huomioon. Voimassa olevassa maakuntakaavassa luonnonsuojelun alueen merkintä ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa suojelun alueen merkintä tarkoittavat, että Soidensuon alue on tarkoitus perustaa luonnonsuojelulain mukaisesti luonnonsuojelun alueeksi. Uudenmaan liitto toteaa, että osayleiskaavan ratkaisun suhde maakuntakaavaan tulee selostuksessa kuvata ja perustella selkeämmin mm. toteuttamisen osalta.

Vaikutusten arvioinnin mukaan valtakunnallisesti merkittävän ESA-radän rakentaminen ja alueelle osoitettava rataan kytkeytyvä maankäyttö tulevat aiheuttamaan väistämättä luontoarvojen menetyksiä, erityisesti vuonna 2019 tehdyn luontoselvityksen mukaan maakunnallisesti arvokkaalla Torvströmossenin suoalueella ja sen lähiympäristössä. Uudenmaan liitto katsoo, että vaikutusten arvioinnissa mainittua reunavaikutusta suhteessa luontokohteisiin olisi syytä täsmentää.

Viheryhteystarve: Voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu viheryhteystarpeita taajaman ja Nuuksion kansallispuiston väliselle Torvströmossenin alueelle ja sen ympäristöön. Uudenmaan liitto katsoo, että nämä on otettu osayleiskaavassa riittävästi huomioon lähivirkistysaluemerkinnöillä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei ole osoitettu viheryhteystarpeita taajaman ja Nuuksion kansallispuiston väliselle alueelle. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että osayleiskaavan lähivirkistysaluemerkinnöillä on otettu huomioon alueen

ominaispiirteet ja vaikutukset alueen luontoarvoihin. Voimassa olevassa maakuntakaavassa ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on huomioitu liikenneväylien estevaikutukset viheryhteystarve -merkinnöillä. Maakuntakaavoissa suunnittelun alueen itäosaan osoitetulla viheyhteystarpeella pyritään estevaikutuksen huomioimisen lisäksi myös kytkemään Nuuksion merkittävää ekologisen verkoston ydinaluetta etelän suuntaan. Voimassa olevan maakuntakaavan ja Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan viheryhteystarpeiden sijainnit poikkeavat hieman toisistaan. Voimassa olevassa maakuntakaavassa Vihdin kunnan puolella oleva viheryhteystarve -merkintä on siirretty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Vihdin ja Kirkkonummen kuntien rajalle ja osoitettu siten myös viheryhteystarpeeksi Nuuksion kansallispuistoon Kirkkonummen alueelta. Uudenmaan liitto toteaa, että väylien kanssa risteäviä viheryhteyksiä tarvitaan tällä alueella tärkeinä ekologisina yhteyksinä ja niiden toteuttamismahdollisuudet tulee säilyttää hyvinä. Uudenmaan liitto katsoo myös, että kaava-aineistosta ei riittävästi ilmene, miten väylien kanssa risteävien viheryhteyksien toimivuutta on selvitetty maakuntakaavan tietopohjaa tarkentaen ja millä keinoin sen säilyminen ja toteutuminen turvataan.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Katso vastine 1.4.*

3. Vihdin kunta

15.9.2020

3.1. Näemme hyvänä osayleiskaavan tavoitteen tiivistää taajamarakennetta ja hyödyntää aseman välitön lähiympäristö tehokkaasti. Uusi asema ja asutuskeskittymä nykyisen rakenteen jatkeena tulee vaikuttamaan myös Veikkolan nykyiseen keskustaan. Uudella asuinkeskittymällä on potentiaalia liittyä olemassa olevaan taajamarakenteeseen luontevasti. Kaavaluonnoksessa ei ole kuitenkaan tarkasteltu alueiden kytkeytymistä ja roolijakoa aseman toteuduttua.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Kaavan valmisteluvaiheessa oli tavoitteelliset asukas- ja työpaikkamäärät korkeammat, kuin nyt kaavaehdotusvaiheessa esitetyt. Oletuksena oli tällöin, että uudesta asemaseudusta tulisi voimakkaampi vastinpari Veikkolan nykyiselle keskustalle, mutta valmisteluaineistosta saadun palautteen mukaan Veikkolan nykyinen keskusta halutaan nähdä edelleen ns. päätaajamana.*

3.2. Osayleiskaavassa tulisi tarkastella tarkemmin uuden rakentuvan alueen kytkeytymistä nykyiseen Veikkolan taajamarakenteeseen erityisesti palvelujen tarjonnan ja muodostumisen sekä liikenteen järjestämisen kannalta. Veikkolan kehityksellä on myös seudullista vaikutusta. Tämä lisää tarvetta tarkastella laajemman alueen rakentumista muutoinkin kuin vain ratahankkeen toteuttamisedellytysten kannalta. Uuden aseman/seisakkeen ympäristöön tulevan asutuksen ja työpaikkojen lukumääriäisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää myös selvityksiä ja arviointeja siitä, miten olemassa olevia asutus- ja työpaikka-alueita voidaan tiivistää.

**Kaavoittajan vastine:**

*Asukas- ja työpaikkamäärien osalta katso vastineet 1.2, 1.3 ja 1.6.*

3.3. Suunniteltu maankäyttö hyödyntää tehokkaasti aseman tuoman potentiaalisen keskittämällä asutuksen aseman ympärille, mutta tehokkaan maankäytön niveltymistä virkistysalueisiin sekä erityisesti Nuuksion kansallispuisto- ja Natura-alueisiin tulisi kaavaehdotuksessa tarkastella vielä kattavammin – tiivis asutus tulee aivan luontoalueiden kylkeen. Vaikutuksen arvioinnissa olisi hyvä tarkastella tarkemmin käyttäjämäärien kasvamista tällä alueella ja sen vaikutuksia Nuuksion kansallispuistoon. Sinänsä on hienoa, että uuden Nuuksion sisäänkäynnin

kehittäminen juna-aseman läheisyyteen parantaa kansallispuistoon pääsyä kestäville liikkumis-  
muodoilla.

***Kaavoittajan vastine:***

*Laadittavassa Natura-arvioinnissa asiaa selvitetään. Huomattakoon, että jo nyt kaavaehdotusvaiheessa on asemanseudun asukas- ja työpaikkatavoitetta vähennetty puoleen valmisteluvaiheen aikaisista tavoitteista.*

3.4. Osayleiskaavassa varaudutaan Turunväylän uuteen eritasoliittymään Veikkolan taajaman itäpuolelle. Uusien liittymien rakentaminen tälle merkittävälle väylälle vaikuttaa tieliikenteen sujuvuuteen, minkä vuoksi liittymien rakentamista tulisi harkita tarkkaan. Liittymän rakentamiselle ei näkemyksemme mukaan ole perusteltua tarvetta, koska alueen välittömään yhteyteen ei ole suunniteltu sellaista asutuksen tai muiden toimintojen kasvua, joita ei voitaisi saavuttaa Veikkolan liittymän kautta. Liittymien tai muiden liikennejärjestelyjen vaikutuksista tulisi tehdä kattavat vaikuttavuustarkastelut ennen varauksien esittämistä, etenkin kun kyseessä on kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävä väylä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.5.*

4. Länsi-Uudenmaan museo

15.9.2020

4.1. Suunnittelualueelle sijoittuu tällä hetkellä eri aikakausien pientalovaltaisia asuinalueita ja yritystoiminnan aluetta, rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista aluetta ja kansallispuistoa. Museo antoi 29.5.2019 palautteen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan rakennettua kulttuuriympäristöä koskien. Museo piti tarpeellisena, että alueen rakennuskanta inventoidaan kaavatyön yhteydessä riittävällä tarkkuudella niin, että sen mahdolliset suojeluarvot voidaan huomioida kaavassa. Museolla ei ollut muuta kommentoitavaa. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta lausunnonantaja oli vielä tuolloin Museovirasto.

Nyt nähtävillä olevassa kaavaluonnoksessa nykyiset pientaloalueet on osoitettu pääosin säilyviksi ennallaan AP- ja AO-alueina. Suurimmat muutokset sijoittuvat rakentamattomille ja metsäisille alueille, joskin myös Perälänjärven ja Valtatie 1:n välissä ratalinjauksen alle jää jonkin verran olevaa rakentamista. Mahdollisia rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman arvoja ei ole vielä selvitetty eikä osoitettu kaavassa, mutta kaavaselostuksen mukaan Veikkolan rakennetun kulttuuriympäristön inventointi on tarkoitus tehdä ja selvittää vanhan rakennuskannan arvokohteet kaavan ehdotusvaiheessa. Käytännössä mahdolliset kohteet sijaitsevat Perälänjärveä ympäröivällä alueella ja kaava-alueen länsiosassa, jonne rakennuskanta keskittyy. Alue on kaavaluonnoksessa pääosin AP- ja AO-alueita. Museo pitää hyvänä ja tärkeänä, että rakennetun kulttuuriympäristön kohteista tehdään selvitys ja mahdolliset arvot huomioidaan myös kaavassa. Yksittäisten kohteiden lisäksi on hyvä huomioida myös mahdolliset aluekokonaisuudet, esimerkiksi pientaloalueet, joiden arvo perustuu niiden kokonaisilmeeseen ja sen säilymiseen. Mikäli tällaisia kokonaisuuksia tulee esiin, myös ne tulee osoittaa kaavassa asianmukaisin kaavamerkinnöin ja suunnittelumääräyksin. Museo voi ottaa kantaa rakennusinventoinnin riittävyteen sekä suojelumerkintöjen kohdentamiseen ja niitä koskeviin kaavamääräyksiin vasta luvattun selvityksen valmistumisen jälkeen.

Koska vanha rakennuskanta sijaitsee pääosin alueilla, jotka ovat pysymässä nykytilanteen mukaisesti pientaloalueina, rakennussuojelua koskevat merkinnät ja määräykset ehtii kyllä lisätä kaavaan vielä ehdotusvaiheessa, vaikka yleensä olisikin toivottavaa, että selvitykset olisivat käytettävissä jo kaavan luonnosvaiheessa.

Kaavaluonnoksen yleislinjauksiin museolla ei kommentoitavaa. Olevat asuinalueet on osoitettu AP- ja AO-alueina ja ne pysyvät melko muuttumattomina tulevaa rautatiealuetta lukuun ottamatta. Merkittäviä vaikutuksia nykyiselle asutukselle aiheutuu etenkin Perälänjärven etelärannalla, jossa ratakäytävälle on vain vähän tilaa ja ratalinjauksen alle jää jonkin verran olevaa asutusta. Suurimmat maankäytön muutokset eli Veikkolan tulevan seisakkeen ja sen lähialueen uudisrakentaminen sijoittuvat kuitenkin alueille, jotka ovat pääosin rakentamattomia ja metsäisiä; muutoksen vaikutukset maisemaan ovat suuret mutta estettä kaavaluonnoksessa esitetyille linjauksille ei kulttuuriympäristön näkökulmasta ole. Museolla ei ole tässä vaiheessa muuta kommentoitavaa asiaan rakennetun kulttuuriympäristön, maiseman tai rakennussuojelun osalta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2 ja 1.6.*

4.2. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Länsi-Uudenmaan museo toteaa, että kaava-alueella sijaitsee kaksi kiinteää muinaisjäännettä. Muinaisjäänne on merkitty kaavakartalle pisteinä kohteina. Länsi-Uudenmaan museo katsoo, että kaavakartalle merkityt kiinteät muinaisjäänne tulee yksilöidä juoksevalla numerolla (esim. sm-1 ja sm-2), sekä esittää lista kohteista muinaisjäänne rekisteritunnukseen kaavaselostuksessa. Kohteiden tunnuksia muinaisjäänne rekisterissä ovat 1000031166 (Kovermäki) ja 257010063 (Rintelä). Kiinteitä muinaisjäänneksiä koskevaa kaavamääräystä Länsi-Uudenmaan museo esittää täsmennettäväksi seuraavan mallin mukaan.

sm - Kiinteä muinaisjäänne

Muinaismuistolaille (295/1963) rauhoitettu kiinteä muinaisjäänne. Kohteen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen kielletty. Kohdetta koskevista suunnitelmista on pyydettävä alueellinen vastuu museon (Länsi-Uudenmaan museo) lausunto.

***Kaavoittajan vastine:***

*Osayleiskaavaehdotukseen on tehty lausunnossa esitetty muutos kiinteää muinaisjäännettä koskevaan kaavamääräykseen.*

5. Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos

18.8.2020

5.1. Uusien rakennettavien maa-alueiden sijoittelussa ja nykyisten rakennettujen alueiden kehittämisessä tulee huomioida pelastustoimen toimintavalmiusajat. Pelastuslaitoksen huolena on se, että alueelle syntyy uudis- ja täydennysrakentamisen myötä uusia alueita, joiden riskiluokka mahdollisesti nousee ja joita ei nykyisellä paloasemaverkostolla ehditä saavuttamaan määritetyssä ajassa. Veikkolan kaavoitustilanteen suhteen tulisi väestöpohjan mahdollisesti tulevaisuudessa kasvaessa varauma jo ennakoivasti esimerkiksi ensihoitoyksikön, pelastuslaitoksen kärkiyksikön ja lopulta 24/7 miehitetyn paloaseman sijoittamiseen alueelle esimerkiksi varaamalla mahdolliselle uudelle pelastusasemalle tontti.

***Kaavoittajan vastine:***

*Osayleiskaavassa varaudutaan miehitetyn paloaseman sijoittumiseen alueelle, lähelle Veikkolan eritasoliittymää (palvelujen ja hallinnon kohdemerkintä).*



5.2. Uusien asuin- ja muiden alueiden suhteen tulee kiinnittää huomiota tieverkon suunnitteluun. Ideaalitulanteessa alue on saavutettavissa kahdesta suunnasta, eikä täten ole riippuvainen vain yhdestä väylästä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Osayleiskaavassa on varauduttu alueen läpikulkevaan katuyhteyteen (Veikkolankadun jatke pohjoisen suuntaan radan yli).*

5.3. Katujen ja liittymien suunnittelun yhteydessä on huomioitava pelastuslaitoksen tulosuunnat niin että pelastuslaitos tavoittaa alueet mahdollisimman nopeasti.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

5.4. Liityntäpysäköintien sijainti suhteessa mahdollisiin asemiin tai pysäkkeihin tulee huomioida siten, että niistä ei aiheudu vaaraa. Liityntäpysäköintialueilla/-rakennuksissa tulee huomioida tavallista suurempi sammutusvesimäärä. Sähköautojen määrä tulee vuosien saatossa kasvamaan huomattavasti. Viimeisimpien tutkimusten perusteella sähköautojen sammuttaminen vaatii huomattavasti suuremman sammutusvesimäärän kuin polttomoottorikäyttöinen ajoneuvo.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkittävimmät liityntäpysäköintialueet tultaneen sijoittamaan radan molemmin puolin seisakkeen kohdalle ja hajautetusti muuallekin. Oletettavasti radan pohjoispuolelle osoitetaan merkittävin osa liityntäpysäköintistä.*

5.5. Pelastuslaitos muistuttaa, että kaavoitettava alue sijaitsee suuronnettomuuden vaaraa aiheuttavan laitoksen konsultointivöhykkeellä (etäisyys laitokselle alle 0,5 km). Kaavoitusviranomaisten on maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön perusteella selvítettävä kaavan laadinnan yhteydessä rakentamisen vaikutukset. Selvítettäviin asioihin kuuluvat lähellä olevissa kemikaali- ja räjähdekohteissa mahdollisten onnettomuuksien vaikutukset

**Kaavoittajan vastine:**

*Osayleiskaavaehdotuksessa ei ole osoitettu muita ns. riskille alttiita toimintoja lähelle vaaraa aiheuttavia laitoksia ja varastoja, kuin vilkas liikenneväylä (joka Vt 1:n osalta on jo toteutettu), uusi työpaikka-alue ja vähäisiltä osin asumisen aluetta. Suojaetäisyytenä on käytetty tässä vaiheessa konsultointivöhykkeen etäisyyttä, eli 500 m ja olemassa olevaa asutusta sijaitsee lyhimmillään alle 200 metrin etäisyydellä kohteesta. Kyseisiä haavoittuvia toimintoja ovat esimerkiksi asuinalueet, vilkkaat liikenneväylät, yleisölle tarkoitetut kokoontumistilat ja -alueet, sairaalat, koulut, hoitolaitokset ja majoitusliikkeet.*

5.6. Mahdollisten uusien kaava-alueiden ja väestökeskittymien suhteen tulee huomioida väestönhälyttimien kuuluvuus sekä mahdollinen lisästarve. Väestönhälyttimiä pyritään sijoittamaan julkisiin tai kaupungin omistamiin kiinteistöihin.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

5.7. Alueen sammutusveden saanti on turvattava. Sammutusvesijärjestelyt on toteutettava Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen laatiman sammutusvesisuunnitelman mukaisesti.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Asia tulee ajankohtaiseksi, kun tiedetään alueen asemakaavoitustarpeet ja niiden laatimisen aikataulut.*

6. Länsi-Uudenmaan poliisilaitos

3.7.2020

6.1. Huomioitavaksi: Nykyiseen asukasmäärään liikenneyhteydet riittävät hyvin, samoin vuoteen 2040 oleva ennuste. Mikäli arvioidaan kasvupotentiaalin toteutumista niin tuolloin nykyinen liikenneverkko ei riitä.

Huomioitavaa: Suunnitellussa on otettu huomioon juna-asemalle suunnattu liikenne samoin kuin Veikkolan keskustaan, jossa merkittävimmät palvelut sijaitsevat. Tässä on hyvä, että myös kevytliikenne on huomioitu sekä se että alueelle on mahdollista rakentaa uusi eritasoliittymä. Huomio kiinnittyi siihen, että ruuhkahippuina saattaa muodostua jonoja kiertoliittymään Helsingin suunnasta. Tämä saattaa olla ongelma, mikäli jonot muodostuvat niin pitkiksi, että ne ulottuvat Hki-Turku -moottoritiele saakka. Tosin ratkaisuakin ehdotettu kiertoliittymään tehtävillä muutoksilla.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Kasvupotentiaalin osalta todettakoon, että osayleiskaavan väestö- ja työpaikkatavoitetta on pienennetty noin puoleen siitä, mitä valmisteluaineistossa vuonna 2020 esitettiin (kts. myös vastineet 1.2, 1.3, 1.6 ja 1.7).*

7. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

16.9.2020

7.1. Junaliikenne

Kapasiteetti: ESA-radnan edellytyksenä on Espoon kaupunkiradan toteuttaminen Kauklahteen asti ja nykyisen kaupunkiradan jatkon rakentamisesta on sovittu 2.6.2020 MAL-sopimuksen neuvottelutuloksessa. ESA-radnan infrasuunnittelu ei sisällä Helsinki–Espoon keskus -osuutta, mutta Helsingin pään mahdolliset kapasiteettiongelmat heijastuvat hankkeen kannattavuuteen, jos ne rajoittavat junien määrää tai hidastavat matka-aikoja. Tällainen kapasiteettiongelma voi syntyä, jos sekä Kirkkonummelle että Lohjan suuntaan – vähintään Histaan asti – halutaan liikennöidä lähijunia 15 minuutin vuorovälillä nopeiden kaukojunien lisäksi. Tällöin Turun suunnan kaukojunien matka-aikaa olisi lisättävä Helsinki–Espoo -välillä muutamalla minuutilla, jotta Helsinki–Espoon keskus -välin ratakapasiteetti mahdollistaisi kyseisen junatarjonnan.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi.*

7.2. Liikennöinti: Liikennöintiratkaisuihin vaikuttavat merkittävästi toimivaltakysymykset. HSL:n toimivalta ulottuu tällä hetkellä vain Kirkkonummelle. Erillisen lähijunaliikenteen järjestäminen Veikkolaan ei ole mielekäästä, vaan tarjonta tulisi suunnitelmien mukaan olemaan Lohjan lähijunaliikenteen varassa. Jotta junien pysähtyminen Veikkolassa olisi järkevää, edellyttää se tulevien ESA-radnan kaikkien asemien läheisyyteen riittävästi maankäyttöä, jotta voidaan järjestää kannattavaa lähiliikennettä. Junaliikenteen järjestäminen Veikkolaan riippuu siis myös HSL-alueen ulkopuolisten kuntien maankäyttöratkaisuista.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

7.3. HSL pitää 10 000 asukkaan asukastavoitteen saavuttamista realistisena, joskin kovana tavoitteena. Toisaalta 2030-luvun asukkaiden matkustamistarpeet saattavat olla erilaisia kuin nykyisin. Esimerkiksi etätöiden yleistyminen normiksi voi laskea sitä merkittävästi. Asukkaiden ennustettuja matkustamistarpeita tuleekin HSL:n näkemyksen mukaan tarkastella seuraavilla kaavoituskierröksillä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Asukastavoitteen osalta todettakoon, että osayleiskaavan väestö- ja työpaikkatavoitetta on pienennetty noin puoleen siitä, mitä valmisteluaineistossa vuonna 2020 esitettiin (kts. myös vastineet 1.2, 1.3 ja 1.6). Todettakoon, että valmisteluaineiston nähtävilläolo asetui aikaan, jolloin koronapandemia (COVID-19) ja siitä johtuvat liikkumis- ja kokoontumisrajoitukset olivat tiukimmillaan. Lähiliikenteen matkustajamäärien elpyminen on kestänyt pitkään, eikä liene vielä saavuttanut ainakaan kaikilta osin ennen pandemiaa ollutta tasoa.*

7.4. Bussiliikenne: Lähiliikenteen alkaessa bussiliikenne muuttuu liityntäpainotteiseksi. Samalla joukkoliikenteen palvelutaso paranee, kun yhteydet nopeutuvat erityisesti pääkaupunkiseudun suuntaan. Tulevassa tilanteessa, jossa lähijunaliikenne pysähtyy Veikkolassa, tulee bussivuorot ajaa rautatieaseman kautta niin, että vaihto liikennevälineestä toiseen tapahtuu mahdollisimman sujuvasti. Aseman läheisyydessä tulee mahdollistaa erilaisia julkista liikennettä palvelevia järjestelyjä: saattoliikenteelle, bussien kääntöpaikalle ja mahdolliselle miniterminaalille. Järjestelyissä on huomioitava myös, että asemalle ei liikennöi ainoastaan HSL:n sisäinen joukkoliikenne, vaan myös kaukoliikenteen bussit. On tärkeää, että joukkoliikenne pystyy saapumaan pysäkeille molemmista kulkusuunnista monipuolisten reittien mahdollistamiseksi. Bussien kääntöpaikka on tarpeen sekä radan pohjois- että eteläpuolella. Lisäksi tulee varautua merkittävään määrään liityntäpysäköintipaikkoja sekä autoille että pyörille. Paikkojen tulee sijaita aseman välittömässä läheisyydessä, kuten kaavakartalle on kaksi pohjoisempaa LP-alueita merkitty. Veikkola on uudessa Uudenmaan maakuntakaavassa merkitty maakunnallisesti merkittäväksi liityntäpysäköintialueeksi.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Liityntäpysäköintialueiden osalta katso vastine 2.5.*

7.5. Infra: HSL korostaa, että on tärkeää heti kaavoituksen alusta alkaen suunnitella tulevan Veikkolan aseman ja keskustatoimintojen alueen joukkoliikenne ja infra tiiviissä yhteistyössä kunnan, valtion ja HSL:n kanssa. Näin saavutetaan paras tulos, koska päästään suunnittelemaan asema ja siihen liittyvät joukkoliikenteen toiminnat ensin puhtaalta pöydältä. Tällöin vältetään suurin virhe eli että joukkoliikenteelle osoitetaan useimmiten se tila, mikä jää jäljelle. Hyvin suunnitteleamalla voidaan järjestää kustannustehokkaampaa joukkoliikennettä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

7.6. Jalankulku ja pyöräily: Osayleiskaava-alue mahdollistaa suunnitella ideaaliset suorat, turvalliset ja sujuvat pyöräilyn pääväylät Veikkolan keskustaan. Hyvät pyöräyhteydet kytkevät vanhan ja uuden Veikkolan keskustan toisiinsa. Samalla tarjoutuu mahdollisuus suunnitella

pääväyliä pidempimatkaista pyöräilyä varten. Veikkolan eritasoliittymä tullaan uudistamaan lähivuosisikymmeninä, jolloin Turunväylän ylittävälle Veikkolantielle on mahdollista lisätä jalkakäytävä ja pyörätie, joka mahdollistaa sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet Veikkolan rautatieasemalle.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Merkitään tiedoksi.*

8. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) 26.8.2020

Ei lausuttavaa.

9. Väylävirasto 14.9.2020

9.1. Espoo – Salo -oikorata: Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Espoo – Salo -oikorata ja siihen liittyvät ratkaisut pääosin valmisteilla olevan radan yleissuunnitelman mukaisesti. Perälänjärven kohdalla valmisteilla olevassa radan yleissuunnitelmassa on varauduttu Peräläntien korvaavaan uuteen katuyhteyteen, joka sijoittuu Päivärinteentien ja Perälänjärventien välillä ratavarauksen eteläpuolelle. Yleiskaavaluonnoksessa kyseiselle kohdalle on osoitettu Pääulkoilu-reitti / Kevyen liikenteen pääväylä. Väyläviraston näkemyksen mukaan yleiskaavassa olisi hyvä varautua kyseisellä kohdalla uuteen katuyhteyteen radan yleissuunnitelman mukaisesti.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Ratasuunnittelun yhteydessä on Perälänjärven eteläpuolista yhteyttä suunniteltu myös yleissuunnitelmasta poikkeavalla tavalla. Osayleiskaavaehdotuksessa on esitetty kuitenkin myös katuyhteyden mahdollistava merkintä.*

9.2. Väylävirasto pitää hyvänä, että yleiskaavassa on asemalle löydetty sijainti, jonka välittömään läheisyyteen on myös mahdollista toteuttaa uutta keskustamaista rakentamista. Veikkolan aseman alueen jatkosuunnittelussa tulee huolehtia sujuvista kävely- ja pyöräily-yhteyksistä asemalle sekä toimivista liityntäliikenteen ja liityntäpysäköinnin järjestelyistä asemalla.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Merkitään tiedoksi. liityntäpysäköinnin osalta katso vastine 2.5.*

9.3. Väylävirasto muistuttaa, että jatkossa Espoo – Salo -oikoradan suunnittelun edetessä on myös tarpeen uudistaa sekä yleiskaavan suunnittelualueelle että sen ulkopuolelle sijoittuvia kaavoja siten, että niissä huomioitaisiin ESA-radan toteutuksesta aiheutuvat muutokset liikennejärjestelmään ja maakäytön tiivistämistarpeet.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Merkitään tiedoksi.*

9.4. Valtatie 1: Suunnittelualueen kaakkoisreunaan on osoitettu uusi eritasoliittymä. Valtatie 1 on pääväyläasetuksen tason 1 mukainen pääväylä ja osa EU:n TEN-T -ydinverkkoa. Keskeinen tavoite pääväylällä on pitkämatkaisen liikenteen sujuvuus, häiriöttömyys ja tasainen matkanopeus. Siksi liittymien määrä tulee olla rajoitettu eikä liittymät saa haitata merkittävästi

pääsuunnan liikennettä. Yleiskaava-aineistosta puuttuu selvitykset uuden liittymän tarpeellisuu-  
desta ja vaikutuksista vt 1:lle. Uudenmaan ELY-keskus on käynnistänyt aluevaraussuunnitel-  
man laatimisen välille Espoo, Tuomarila – Vihti, valtatie 2. Myöskään aluevaraussuunnitel-  
massa ei olla selvittämässä uuden liittymäjärjestelyjen tilanvarauksia, koska Kirkkonummi ei  
katsonut tarpeelliseksi liittää uutta liittymää mukaan suunnitelmaan. Perustelut osayleiskaava-  
vassa osoitetulle uudelle liittymälle puuttuvat.

**Kaavoittajan vastine:**

*Esitettyä eritasoliittymän varausta ei osoiteta enää osayleiskaavaehdo-  
tuksessa. katso myös vastine 1.5.*

10. Espon seudun ympäristöterveys

15.9.2020

10.1. Espon seudun ympäristöterveys toteaa, että osayleiskaava on laadittava siten, ettei alu-  
een asukkaille aiheudu terveydellistä haittaa. Tämä tulee huomioida alueelle rakennettavien  
asuntojen sijoittelussa, suunnittelussa sekä rakentamisessa.

Selostuksessa kerrotaan, että suunnittelualueella ei sijaitse pohjavesialuetta. Vaikka hankealue  
ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella, alueen läheisyydessä saattaa olla talousvesikäytössä  
olevia yksityiskaivoja, joiden antoisuuteen ja veden laatuun saattaa toiminnasta aiheutua muu-  
toksia. Hankkeen vaikutukset pohjavesialueisiin ja yksityistalouksien talousvesikaivoihin tulee  
arvioida rakentamisen ja toimintojen suunnittelun yhteydessä sellaisella tarkkuudella, että saa-  
daan mahdollisimman luotettava kuva vaikutuksista pohjaveden sekä talousveden laatuun ja  
riittävyteen.

**Kaavoittajan vastine:**

*Lähimmät pientaloalueet ovat kunnallistekniikan piirissä, joten yksityis-  
vesikaivojen määrä lienee varsin vähäinen. Asiaan paneudutaan jatko-  
suunnittelussa.*

10.2. Valtioneuvoston periaatepäätöksen 993/1992 mukaisten melun ohjearvojen lisäksi tulee  
vaikutusten arvioinnissa arvioida melua ja sen laatua asumisterveysasetuksen 545/2015 mu-  
kaisesti. Uuden toiminnan aiheuttamat meluvaikutukset vanhoille asuinalueille on otettava huo-  
mioon.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Katso myös vastine 1.11.*

10.3. Rakentamisaikaisia haittoja (melu, värinä, ilmanlaatu (pöly)) tulee seurata ja torjua par-  
hain mahdollisin menetelmin.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Tuleviin asemakaavoihin on mahdollista aikanaan  
liittää asiaa ohjaavia kaavamääräyksiä.*

10.4. Radonhallinta on hyvä huomioida kaavassa.

**Kaavoittajan vastine:** *Radonista ei ole yleensä erikseen annettu kaa-  
vamääräyksiä, mutta rakentamisen sijoittumisella voidaan asiaan jos-  
sain määrin vaikuttaa. Pohjoisen Kirkkonummen osayleiskaavan*

*lähtökohdat vaihtoehtoisten rakentamisalueiden osalta ovat kuitenkin niin rajatut, että mahdollisia radonhaittoja täytyy torjua aikanaan rakentamisvaiheessa ja rakennuslupamenettelyssä.*

10.5. Espoon seudun ympäristöterveys suosittelee, että alueelle sijoitettaisiin korkeita puita suoran UV-säteilyn ehkäisemiseksi ja rakennuksien viilentämiseksi ja että ratkaisuissa varaudutaan muutoinkin sään ääri-ilmiöihin.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Kyseinen ratkaisu soveltuu asemakaavoitusvaiheessa selvitettäväksi.*

11. Caruna Oy

8.9.2020

Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Espoo Oy:n suurjännitteistä jakeluverkkoa.

Kaava-alueelle suunniteltu asukasmäärä vaatii toteutuessaan jakeluverkon vahvistamista alueella. Jakeluverkon osalta sähköjohtojen ja jakelumuuntamoiden sijoituksia käsitellään tarkemmin asemakaavatasolla.

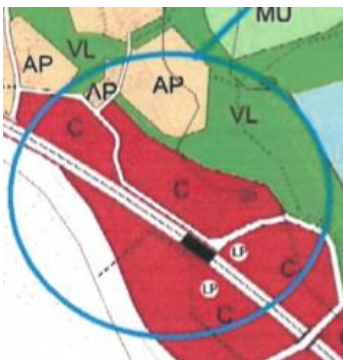
**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

12. DNA Oyj

25.6.2020

Liitteessä olevan kuvan alueelle (C-alueen pohjoisosa) tulisi varata paikka n. 40 m tietoliikennemastolle. Jos alueelle kaavoitetaan korkeampia kerrostaloja, niihin on veloitettava ottamaan operaattoreiden tietoliikennelaitteita. Rakennusten suunnittelussa on huomioitava tilavaraukset jälkeinpäin asennettaville laitteille ja kaapeloinnille.



**Kaavoittajan vastine:**

*Tietoliikennemaston sijoitus ko. alueelle ei onnistune, sillä alueen yhdyskuntarakenne on tarkoitus suunnitella ja toteuttaa niin tiiviinä, että maston tukirakennelmille ei ole tilaa. Operaattoreiden tietoliikennelaitteiden sijoittaminen kerrostalojen yhteyteen onkin oletettavasti toimivampi ratkaisu. Yksityiskohtaisemmat tilavaraukset mm. kaapeloinnille ratkaistaan asemakaavoitusvaiheessa.*

13. Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry.

4.9.2020

Kirkkonummen ympäristöyhdistys ja Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri antavat yhteisen lausunnon.

13.1. Kaavaluonnos on monella tapaa ongelmallinen ja ristiriidassa maankäyttö- ja rakennuslain sekä sen vaatimusten kanssa. Hankealue on sijainnillisesti haastava niin olemassa olevien suojelualueiden kuin maakunnallisen viherrakenteen ydinarvojen huomioinnin kannalta. Kaavalla tavoitellaan uutta seisaketta, jonka ympärille esitetään yhden kilometrin alueelle 3000-4000 asukkaan ja työpaikan lisäystä. Junarata, seisake ja näin merkittävä asumisen ja työpaikkojen lisäys eivät kestävästi mahdu alueelle etenkin, jos merkittävää lisärakentamisesta kohdennetaan junaradan koillispuolisiin metsiin. Kaavaillun rakentamisen määrää on syytä olennaisesti vähentää ja rakentamisen sijoittumista miettiä uusiksi. Esimerkiksi moottoritien lounaispuolisten hallien alueelle, joka lienevät ainakin osin vajaakäytössä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.5 ja 3.1.*

13.2. **Nuuksion järviylängön ja Nuuksion kansallispuiston arvojen huomiointi:** Turunväylän koillispuoliset metsäiset alueet ovat osa luonnoltaan kansainvälisesti arvokasta Nuuksion järviylängöä. Noin 2,5 km matkalla kaavan rakentamiskaavavilut eli rautatieliikenteen alueen varaus, uusi seisake sekä siihen tukeutuva keskustatoimintojen alue tie- ja katuyhteyksiin synnyttävät monenlaista Nuuksion kansallispuistoon ja Natura 2000 -alueeseen kohdistuvaa välitöntä ja välillistä haittaa. Edellä kuvatut mahdolliset negatiiviset vaikutukset luontoon tulee selvittää laadukkaasti kaavaa laadittaessa. Vielä tärkeämpää on koituvien haittojen ehkäiseminen. Erityishuomiota tulee kiinnittää riittävään Natura-arviointiin sekä niihin vaikutuksiin, joita mahdolliset rata ja sen ympäristön, etenkin koillispuolen metsäalueiden rakentaminen aiheuttaisivat kansallispuiston luontoarvoille.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Katso vastine 1.8.*

13.3. **Soidensuon huomiointi:** Soidensuo on todettu suona valtakunnallisesti arvokkaaksi soidensuojelun täydennysohjelman valmistelussa. Arvojensa takia se on myös suojeluvarauksena lainvoimaisessa maakuntakaavassa sekä maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymässä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa. Osayleiskaavaluonnoksessa suoalue on merkitty MY/luo-merkinnällä. Maakuntakaavan tulee toimia ohjeena yleis- ja osayleiskaavojen muutoksessa. MRL on tältä osin hyvin selkeä. Alueen esittäminen maa- ja metsätalousalueena on vakavassa ristiriidassa niin nykyisen kuin tulevan maakuntakaavan suojelualuemerkinnän kanssa. Kaavaluonnoksen ratkaisu on maankäyttö- ja rakennuslain vastainen. Esitetty merkintä ja sen kaavamääräys eivät myöskään ole riittäviä suon suojeluarvojen säilymisen kannalta. Esitettyyn merkintään ei esimerkiksi ole mahdollista edes liittää maisematyölupavelvoitetta. Soidensuon oikea merkintä on SL.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.9.*

13.4. **Torvströmossen-Stockholmsmossenin luontoalueen huomiointi:** Suoraan Nuuksion kansallispuistoon liittyvä Torvströmossen—Stockholmsmossenin luontoalue on todettu Uudenmaan liiton selvityksissä vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi luontoalueeksi. Alueen koon, sijainnin sekä huomattavien luontotyyppi- ja lajistoarvojen takia aluetta on syytä pitää

valtakunnallisesti arvokkaana. Lausunnon liitteenä toimitamme Kirkkonummen kunnalle vuosina 2011-2018 koottua lajistotietoa kyseisen arvokkaan luontoalueen itiökasvilajistosta. Monien vaatelioiden lajien runsaudet alueella ovat poikkeuksellisia, mikä korostaa sen lajistonsuojellista merkitystä. Keskustatoimintojen aluevaraus on ulotettu koillisessa merkittävältä osin arvokkaan luontoalueen päälle. Lisäksi alueelle ollaan kaavoittamassa niin ikään luo-alueen päälle ulottuvaa katu- ja tieyhteyttä. Länsireunan osalta myös junarata tuhoaa ja vaurioittaa osaa alueesta. Ydinalueen arvojen säilyttäminen edellyttää rakentamisen olennaista vähentämistä radan koillispuolelta sekä, että keskustatoimintojen aluevarauksen ja arvokkaan luontoalueen väliin jää lähivirkistyskäyttöön varattu kaistale nykyisiä kangas- ja kalliometsiä. Harkitsematonta kaavoitusta edustaa myös se, että arvokkaan luontokokonaisuuden luoteispäässä AP-varaus on esitetty ulottumaan sen päälle.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Asukas- ja työpaikkamäärien vähentämisen osalta katso vastineet 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.5 ja 3.1.*

*Kunnalla käytössä olevien luontoselvitysten ja aineistojen perusteella (mm. Uudenmaan liitto, Kirkkonummen kunta, ratahankkeeseen liittyvä YVA-selvitys) Torvströmossenin—Stockholmsmossenin luontoalueen luontoarvot on todettu maakunnallisesti arvokkaiksi, kuten lausunnossa todetaan, eikä valtakunnallisesti arvokkaiksi*

*Kaavaselostuksen kappaleessa 7.3. on avattu radan sekä asemanseudun rakentamisen vaikutuksia alueen luontoarvoille. Siellä todetaan mm. että luontoselvityksessä todettuja merkittäviä luontoarvoja jää väistämättä ratalinjauksen alle erityisesti Veikkolan seisakkeen eteläpuoleisella ratalinjalla. Myös erityisesti asemanseuduksi osoitetun alueen sisään osittain jäävän Torvströmossenin suoalue ja sen lähiympäristön kohteet sijaitsevat alueella, jossa radan rakentaminen ja alueelle osoitettava maankäyttö aiheuttaa väistämättä luontoarvojen menetyksiä.*

**13.5. Maakuntakaavan huomiointi Veikkolan uuden aseman koillispuolisella alueella:**

Maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymässä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Turunväylän ja kansallispuiston väliin on kaavoitettu junarata sekä valkoista aluetta. Jälkimmäinen merkintä tarkoittaa sitä, että alueelle ei tule suunnitella seudullisesti tai maakunnallisesti merkittävää maankäyttöä. Kaavaluonnoksessa junaradan koillispuoliselle alueelle eli maakuntakaavan valkoiselle alueelle on kaavoitettu keskustatoimintojen aluetta ja sitä palveleva tievaraus, jotka eivät millään muotoa edusta pelkkää paikallisen tason maankäyttöä. Nämä varaukset tulee poistaa.

***Kaavoittajan vastine:***

*Kaavaselostuksen kohtaan 6.5. on avattu kaavaratkaisun suhdetta Uusimaa-kaavaan 2050.*

13.6. Ekologisten **yhteyksien huomiointi:** Kaava-alueen poikki kulkee kaksi maakunnallisesti merkittävää etelä-pohjoissuuntaista ekologista viheryhteyttä. Yhteyksien sijainti on osoitettu Uudenmaan maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymässä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa. Itäisempi yhteys on osoitettu myös vielä voimassa olevassa nykyisessä maakuntakaavassa. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan viheryhteyksien suunnittelumääräys edellyttää, että ”yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja. Viheryhteyden tarkkaa sijaintia



*ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa.”*

Voimassa olevan maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinän suunnittelumääräys on hieman laajempi kuin Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräys. Se sisältää kuitenkin samat yhteyden ja sen toimivuuden keskeiset turvaamisvaatimukset: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että merkinnällä osoitettu yhteys säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet, alueen maisema-arvot, arvokkaiden luontokohteiden säilymisen sekä lajiston liikkumismahdollisuudet. Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.*

Osayleiskaavaluonnos ei esitetyssä muodossaan turvaa kyseisten ekologisten yhteyksien säilymistä ja toimintaa maakuntakaavoituksen edellyttämällä tavalla. Itäisempi yhteys on tyydytty radanylityksen osalta osoittamaan pelkästään viheryhteystarvemuodolla, jolle ei ole annettu mitään kaavamääräyksiä. Läntisen yhteyden jo osin pirstoutuneiden metsien päälle on osoitettu lisärakentamisen mahdollistavaa erillispientalojen aluetta (AO).

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.4. Molempien yhteyksien osalta on kaavaan tehty niiden toteuttamista turvaavia ratkaisuja.*

**13.7. Tieliikenteen yhteystarve -merkintä:** Kaavaluonnoksessa on esitetty tieliikenteen yhteystarve -merkintä, joka kulkee Turunväylältä valtakunnallisesti arvokkaan Soidensuon itäosan poikki. Pohjoisessa se halkaisee luontoarvoiltaan merkittävän vanha- ja lahoppuustoisien lehtoja kangasmetsäkokonaisuuden, joka on kaavaluonnoksessa osoitettu luonto-alueena. Mahdollisen tiehankkeen toteuttaminen esitetyllä tavalla heikentää merkittäviä, osin maakuntakaavassa SL-merkinnällä suojattuja luontoarvoja olennaisesti eli se ei ole luontoarvojen huomioinnin näkökulmasta toteuttamiskelpoinen.

***Kaavoittajan vastine:***

*Valmisteluvaiheessa esitetty Naruportintien ja 110-tien välinen yhteys on poistettu kaavaehdotuksesta, sillä sen edellyttämää liittymän tilava-  
rausta moottoritiele ei myöskään enää osoiteta, kuten vastineessa 1 on todettu. Yhteyden linjaaminen Soidensuon vieritse ei ole myöskään Soidensuon suojelutavoitteet huomioiden mahdollista. Soidensuon alue on myöskin rajattu pois osayleiskaava-alueesta, kuten vastineessa 1.9 todetaan.*

**13.8. Luontoselvityksistä:** Kunta ansaitsee kiitoksen siitä, että kaava-alueella on 2019 teetetty monia niistä luonto- ja lajistonselvityksistä, joita esitimme OAS-vaiheen lausunnossamme tehtäviksi. Pidämme sen sijaan huonosti harkittuna sitä, että nämä keskeiset luontoselvitykset on jätetty pois nähtävillä laitetusta aineistoista. Ilman erillistä lisäaineistopyyntöä osallisille tarjotaan mahdollisuus tutustua vain erinäisiin johtopäätöksiin ja yhteenvetokarttoihin, jolloin on mahdotonta arvioida selvitysten laatua ja riittävyttä sekä käytettyjen arvottamismenetelmien asiallisuutta. Aikataulu ei mahdollistanut tehtyjen selvitysten ja varsinkaan arvokkaiksi todettujen kohteiden rajausten ja arvottamisen syvällisempää arviointia. Muutamia huomioita on kuitenkin mahdollista tehdä aineiston epäkattavankin läpikäynnin pohjalta. Pääosa selvityksistä on tehty ammattitaitoisesti, ja ne antavat siltä osin riittävän tietopohjan arvokkaimpien luontotyyppi- ja lajistokohteiden tunnistamisen kannalta. Merkittäviä puutteita kuitenkin on. Kasvillisuus- ja luontotyyppitiedon osalta olisi selvää tarvetta tiedolle myös niistä kasvillisuuskuvioista,

jotka on jätetty arvioitujen arvojen vähäisyyden takia kuvaamatta. Puuttuvan tiedon takia osallisen ei ole ilman omia maastokäyntejä tosiasiallisesti mahdollista arvioida sitä, onko vähäarvoisen ja arvokkaan luontoalueen rima asetettu oikealle tasolle tai onko arvokkaat alueet rajattu luontoarvojen kannalta riittävillä rajauksilla. Ongelma koskettaa erityisesti niitä metsäalueita, jotka tuhoutuvat radan, aseman sekä sen koillispuolelle esitetyn keskustatoimintojen alueva-rauksen toteutuksen myötä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Pyritään varmistamaan luontoselvitysten nähtävillä olo sopivalla tavalla.*

**13.9. Kääpäselvityksen puutteita:** Tehdyistä lajistoselvityksistä kääpäselvityksen toteutus-tapa ja tulokset eivät vakuuta. Pääosa vuoden 2019 selvityspäivistä on tehty yksivuotisen kää-pälajiston kannalta selvästi liian aikaisin. Kesä 2019 oli poikkeuksellisen kuiva ja varsinaisesti yksivuotisten kääpien itiöemiä alkoi Kirkkonummen metsissä esiintyä runsaammin vasta loka-kuulla. Optimaalisinta selvitysaikaa esim. Helsingissä ja Espoossa oli väli 1.10. - 10.11. Raportin mukaan maastokäynnit on tehty 10.9, 11.9, 14.9, 4.10 ja 5.10. Osin liian aikaisesta selvity-sajankohdasta huolimatta selvityksessä vaikuttaisi olevan muutakin laatuongelmaa. Muun mu-assa havaittujen huomionarvoisten lajien havaintomäärät ovat alueen metsien laadun sekä ra-porttiin kirjattujen selvitystuntien huomattavan kokonaismäärän (34 maastotuntia) huomioiden hyvin vähäiset. Alueelta on jäänyt havaitsematta mm. hyvin näkyviä, alueelta luontoharrastaja-käynneillä toistuvasti havaittuja monivuotisia itiöemiä tekeviä lajeja, kuten aarnikäpää (Phel-linus nigrolimitatus), kuusenkäpää (Phellinus chrysoloma coll.), männynkäpää (Phellinus pini) ja riukukääpää (Phellinus viticola). Näiden ja monien muiden lajien puuttuminen havaintoaineis-toista pakottaa kyseenalaistamaan kääpäselvityksen raportissa väitetyn selvityksen kattavuuden lahoppuustoisimpien osa-alueiden ja järeiden runkojen kattavan läpikäynnin osalta. Punai-sen kirjan lajeista luontoharrastajien epäkattavilla maastokäynneillä on tehty 2011-2018 ha-vaintoja ainakin korkkikerroskäävästä (Perenniporia subacida, NT), lumokäävästä (Skeletocutis brevispora, RT/NT) sekä kuusenkäävästä (RT). Kaikkiaan alueelta tunnetaan yhdeksän sel-laista luontoarvoa indikoivaa kääväkäs-lajia (mukana edellä mainitut Punaisen kirjan lajit), joita ei vuoden 2019 selvityksessä havaittu. Kääpäselvityksen raportointi on myös tehty valitettavan suppeana jättäen mainitsematta lajien havaitut yksilömäärät. Yhteenvedoissa ja arvottami-sessa on unohdettu huomioida myös lajien mahdolliset alueelliset uhanalaisluokat. Detaljina mainittakoon, että vuoden 2019 selvityksessä havaittu pursukääpää (Amylocystis lapponica) on alueellisesti uhanalainen, eikä siitä ole tietojemme mukaan tehty yhtään ainoaa havaintoa pää-kaupunkiseudun viherkehän suojelualueiden mittavissa kääpäselvityksissä. Havainto on myös Kirkkonummen ainoa tunnettu tämän vuosituhannen havainto. Lajisuojelun kannalta lajin löyty-minen on erittäin huomionarvoista. Pidämme huonona ratkaisuna sitä, että selvityksissä ja kaa-vaselostuksen tiedoissa ei ole huomioitu kunnalle useaan otteeseen ja Faunaticalle kerran toi-mitettuja lajistoaineistoja, joissa olisi ollut kasvupaikkatietoja myös selvityksessä havaitsematta jääneistä kääväistä. Ammattimaisessa luontoselvityksessä ja vähintäänkin tietojen koostami-sessa tulee huomioida myös muu olemassa oleva validi luontotieto. Nyt kaava-aineistoissa jää mm. tunnistamatta alueen metsien ilmeinen potentiaali uhanalaisten vanhojen metsien jäkälien kannalta. Esitämme, että hankealueen lahoppuustoisempien metsien kääpäselvitys uusitaan selvitykseen soveltuvana loppusyksyn ajankohtana. Lisäksi alueen vanhapuustoisissa metsissä on syytä toteuttaa jäkäläselvitys. Selvityksissä ja kohteiden arvottamisessa ja rajauksissa on syytä tuolloin huomioida myös luontojärjestöjen ja -harrastajien toimittamat havaintoaineistot.

***Kaavoittajan vastine:***

*Kääpälaajiston kannalta arvokkaimpia metsiä pyritään säilyttämään siinä määrin, kuin se on kaavassa osoitetut alueidenkäyttötavoitteet huomi-oon ottaen mahdollista. Tarkemman selvityksen antamalla tiedoilla ei olisi oleellista vaikutusta kaavaratkaisun osalta, sillä reunaehdot alu-eella toteutettavan maankäytön osalta ovat tiukat. Olennaisesti*

*laajempia alueita, kuin mitä kaavaehdotuksessa on esitetty, ei ole käytännössä mahdollista jättää rakentamistoimenpiteiden ulkopuolelle.*

#### 14. Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry

11.9.2020

14.1. Valmisteilla oleva osayleiskaava uhkaa esiteltyssä muodossaan alueen (erityisesti Nuuksion ja Torvströmmossenin) luontoarvoja ja laajemmin läntisen Uudenmaan viheryhteyksiä. Eriytyisen ongelmallista on ratalinjauksen koillispuolelle suunniteltu asuinrakentaminen. Useimmat luontoalueisiin liittyvät ristiriidat olisivat vältettävissä tätä rakentamista supistamalla.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 2.5 ja 3.1.*

14.2. Vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen: Osayleiskaava sijoittuu koko Etelä-Suomen tärkeimmän metsiensuojelualueen, Nuuksion (Natura-alue FI0100040) välittömään läheisyyteen. Nuuksion luonto- ja suojeluarvot ovat erityisen merkittävät ja ne tulee huomioida kaikessa kaavoituksessa huolellisesti. Nuuksio on merkittävä kohde myös linnustoarvojensa puolesta: se on luokiteltu kansainvälisesti tärkeäksi lintualueeksi (IBA-alue, Important Bird Area) monipuolisen pesimälinnustonsa vuoksi. Ennen kaavaehdotuksen nähtäville laittamista kaavan vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen tulisi arvioida Luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti. Erityistä huomiota on kiinnitettävä suunnitellun asuinrakentamisen myötä lisääntyvään virkistyskäyttöön jo nykytilanteessa suuren kävijämäärän puristuksissa kamppailevan alueen osalta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.8.*

14.3. Viheryhteydet: Kaava-alueelle sijoittuu kaksi maakunnallisesti merkittävää viheryhteyttä, jotka ovat jo nykyisellään ahtaalla vilkkaasti liikennöidyn Turunväylän takia. Läntisempi viheryhteys on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa, joka ei tätä kirjoittaessa ole vielä lainvoimainen. Itäisempi yhteys suojelumääräyksineen on osoitettu voimassa olevassa maakuntakaavassa. Suunniteltu ratayhteys heikentäisi näiden viheryhteyksien tilannetta entisestään. Näiden viheryhteyksien turvaaminen on tärkeää Nuuksion Natura-alueen luontoarvojen suojelun lisäksi myös laajemmassa mittakaavassa, koko läntisen Uudenmaan alueella. Käsittämätöntä kyllä, tämä merkittävä ongelma ohitetaan kaavaselostuksessa yhdellä lauseella (luku 2.2, sivu 7): ”Konkreettisia suunnitelmia yhteyden vahvistamiseksi ei kuitenkaan vielä ole.”. Toimivien viheryhteyksien turvaamisen tulee olla yksi maankäytön suunnittelun lähtökohdista. Myös tässä kaavassa tulee tehdä tarkat ja perustellut suunnitelmat siitä, miten viheryhteydet pystytään turvamaan luontoarvojen säilymisen ja lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Viheryhteyksien turvaamista edellytetään myös maakuntakaavojen suunnittelumääräyksissä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.4. Molempien yhteyksien osalta on kaavaan tehty niiden toteuttamista turvaavia ratkaisuja.*

14.4. Muuta: Osayleiskaava uhkaa vakavasti vähintään maakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltua Torvströmmossenin aluetta. Alueen arvoa lisää sen sijainti suoraan Nuuksion suojelualueen vieressä. Valmisteluaineistossa alueella on osoitettu niin keskustatoimintojen aluetta (merkintä C), asuinrakentamista (merkintä AP) kuin tielinjauskin. Näiden paikka ei ole arvokkaalla luonnonsuojelualueella. Suunniteltua rakentamista tulisi supistaa ja korvata sitä lähivirkistysalueilla.

Tämä auttaisi myös Nuuksion alueelle kohdistuvan kasvavan virkistyskäyttöpaineen ohjaamisessa.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 13.4.*

14.5. Kannatamme lämpimästi Soidensuon alueen rauhoittamista luonnonsuojelualueeksi perustamalla soidensuojelutyöryhmän ehdotuksen mukaisesti. Luonnontilaiset suoympäristöt ovat Etelä-Suomessa harvinaisia ja näin edustava kohde olisi tärkeää saada suojelun piiriin aluetta suojaavine reunametsineen. Valmisteluaineistossa alue on merkitty MY/luo-merkinnällä, joka olisi syytä muuttaa edellä mainituista syistä SL-merkinnäksi.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.9.*

## 15. Suomen metsäkeskus

11.9.2020

15.1. Osayleiskaavan metsätalouteen merkittävimmin vaikuttavat kaavamerkinnot. Metsien käyttöä osayleiskaavassa rajoitetaan virkistykseen varatuilla alueilla ja maa- ja metsätalouteen varatuilla alueilla. Rajoitukset tulevat toimenpiderajoituksilla ja suojelumääräyksillä.

Virkistysalueet: Yksityisessä omistuksessa olevia maita on suunniteltu kaavoitettavaksi virkistysalueiksi. Näillä alueilla vaaditaan myös maisematyölupaa puunkaatoon. Virkistäytyminen on näillä alueilla myös mahdollista jokamiehen oikeuksilla. Maisematyölupavaatimus aiheuttaa rajoituksia metsien käytölle ja voi johtaa metsien hoidon tilan heikkenemiseen. Lisäksi maisematyöluvasta aiheutuu usein kustannuksia maanomistajalle. Suomen metsäkeskus lausuu, että yksityisessä omistuksessa olevien virkistysalueet tulee varata maa- ja metsätalousalueiksi, mikäli alueella on ulkoilun ohjaustarvetta voidaan alueet kaavoittaa myös merkinnällä maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on ulkoilun ohjaustarvetta. Jos virkistysaluevaraus alueilla säilytetään tulee näiden alueiden yhteydessä luopua maisematyölupa vaatimuksesta puunkaatoon.

***Kaavoittajan vastine:***

*Kaavaehdotuksessa ei osoiteta enää maa- ja metsätalousvaltaisia alueita (M, MU, MY) kuin hyvin vähäisessä määrin. Niiden sijasta on osoitettu laajoja osia kaava-alueesta suojaviheralue- (EV) ja lähivirkistys-aluemerkinnöillä (VL), joihin maisematyölupavelvoite on liitetty. Kyseisten alueiden merkitys myös tieliikenteen suojavyöhykkeinä ja mahdollisen tulevan asutuksen lähivirkistysalueina perustelee kyseisen määräyksen liittämistä kaavaan. Katso myös vastine 1.9.*

15.2. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (-luo-alue): Luo-alue rajaukset perustuvat ilmeisesti Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019. - Faunatican raportteja 69/2019 luontoselvitykseen. Luontoselvitystä ei löydy kaava-aineiston yhteydessä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Pyritään varmistamaan luontoselvitysten nähtävillä olo sopivalla tavalla.*

15.3. Luo- merkinnät ovat liian laajoja eivätkä noudata ympäristöministeriön ohjeistusta. Liito-oravan huomioimisesta kaavoituksessa on ohjeistettu ympäristöministeriön kirjeessä Liito-oravan huomioon ottaminen kaavoituksessa. Kirjeessä todetaan mm., että ”Laajemmille yleiskaavojen M-alueille osoitettaviin pienialaisiin yksittäisiin lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin on syytä suhtautua pidättyvästi. Yleiskaavojen rooli näillä alueilla on useimmiten hajarakentamisen periaatteita ohjaava.”. Yleiskaavatyön yhteydessä liito-oravien elinpiirit on huomioitu hajarakentamisen sijoittelussa. Näin ollen maa- ja metsätalousvaltaisille alueille ei liito-oravan elinpiirejä tule esittää. Näillä alueilla luonnonsuojelulain mukainen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämis- ja heikentämiskiello on voimassa. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen turvaaminen tehdään suunnitellun toimenpiteen yhteydessä ja näin pystytään liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat huomioimaan vallitsevan tilanteen mukaan.

***Kaavoittajan vastine:***

*Tieto liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikoista on perusteltua osoittaa kaavassa erillisellä merkinnällä, sillä myös niiden väliset liikkumisyhteydet tulee ottaa huomioon asianmukaisesti ja osoittaa kaavassa.*

15.4. Luo-5 alue perustuu maakuntatason luontoselvitykseen ja selvityksiin joita kaava-aineiston yhteydessä ei ole esitetty. Maakuntatason luontoselvitys ei ole riittävän tarkka yleiskaavata-son suunnitteluun. Maakuntakaavan laadintatyössä on useita kertoja nostettu esille, että alueiden rajaukset tarkentuvat alemman asteisessa kaavoituksessa, eikä alueita tule siirtää tällaiseen alemman asteen kaavoihin. Lisäksi Uudenmaanliiton selvitys (Ahola ym. 2015) on jo viisi vuotta vanha eikä sen voi sanoa olevan ajantasainen. Vuoden 2015 jälkeen alueelle on tullut useampia metsänkäyttöilmoituksia. Metsänkäyttöilmoitukset voi tarkistaa täältä:

<https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=e8c03f73165b44aa8edb276e11ca2d2c>.

***Kaavoittajan vastine:***

*Suurin osa alueesta, jolle kyseinen luo-5 -merkintä on osoitettu, on rajattu pois kaavasta kaavaehdotusvaiheessa.*

15.5. Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävät alueiden kuvauksen ovat metsätalouden harjoittamisen kannalta epäselviä. Mitä tarkoitetaan huomioon otettavalla kasviesiintymällä ja minkälainen on potentiaalinen saukon liikkumisreitti? Miten nämä vaikuttavat alueiden metsien hoitoon ja käyttöön?

***Kaavoittajan vastine:***

*Kohteiden tarkemmat kuvaukset sisältyvät luontoselvityksiin, joiden nojalla alueet on osoitettu kaavassa. Pyritään varmistamaan luontoselvitysten nähtävillä olo kaavaprosessin ajan sopivalla tavalla.*

15.6. Suomen metsäkeskus lausuu, että Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (–luo-alue) ei esitetä alueilla, joilla metsälaki on voimassa. Osa merkinnöistä ei perustu riittävän tarkkoihin ja ajankohtaisiin selvityksiin. Vaihtoehtoisesti alueet merkitään yleiskaavaan informatiivisina merkintöinä ilman kaavamääräystä. Näin alueen luontoarvot voidaan huomioida vallitsevan lainsäädännön ja tilanteen mukaan sekä metsänomistajien tavoitteet huomioiden.

***Kaavoittajan vastine:***

*Suurella osalla kaava-aluetta ei osoiteta sellaisia käyttötarkoituserkin-  
töjä (M, MU, MY, VL), joilla metsälaki on voimassa. Siellä missä luo-  
merkintöjä joudutaan osoittamaan, on perusteena ko. alueiden erityinen*

*merkitys kaavassa osoitetulle ekologiselle verkostolle tai vastaavien luontoalueiden muu erityinen merkitys.*

15.7. Metsätalousvaikutusten arviointi: Kaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulee arvioida. Nyt yksityisessä omistuksessa olevia metsäalueita kaavoitetaan virkistysaluevarauksella, joissa vaaditaan maisematyölupaa puunkaatoon. Lisäksi -luo merkinnällä osoitetaan erillislainsäädäntöä laajempia rajoituksia metsien käyttöön. Luo-alueet peittävät laajoja alueita lähivirkistysalueista ja maa- ja metsätalousvaltaisista alueista. Kaavalla on siis merkittäviä vaikutuksia metsätalouden harjoittamiselle. Kaavan metsätalousvaikutukset arvioimalla voidaan tarkastella ovatko toimenpiderajoitukset ja suojelumääräykset kohtuullisia maanomistajille.

Suomen metsäkeskus lausuu, että yleiskaavan vaikutukset metsäelinkeinoon tulee arvioida vähintään virkistys-, ja -luo kohdemerkintöjen osalta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Pyritään jatkosuunnittelun yhteydessä avaamaan kaavan vaikutuksia metsätalouden harjoittamiseen.*

16. Veikkolan kyläyhdistys

7.9.2020

16.1. Yleistä: Toivottavaa on, että Pohjois-Kirkkonummen kaavat olisivat nähtävillä myös esimerkiksi Veikkolan kirjastossa. Tavallisen kyläläisen tai veikkolalaisen yrityksen on ollut tosi hankalaa tutustua kaavaan, koska se on ollut nähtävillä vain kunnantalolla ajanvarauksella.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi.*

16.2. Asukasmäärä:

Ehdotuksessa todetaan "Seisakkeen välittömän lähiympäristön kohdalla on pienimittakaavaista kyläkaupunkia hyvin haastava toteuttaa." Nyt osayleiskaavaan on otettu kaavoitettavaksi kapea kaistale ratalinjan ympäriltä, jonne yritetään väkisin sijoittaa 4000 asukasta tai työpaikkaa. Tavoitteeksi kapealle alueelle voisi asettaa noin 2000 asukasta ja kuntapalvelutiloja, kauppoja ja palveluja matalien asuintalojen lomaan, Nuuksiota palvelevia yritystiloja sekä liityntäliikenteelle paikoitustilaa. Ei massiivisia betonikerrostaloja. Veikkola visiossa vuodelta 2019 esitetään, että junaradan aseman muotoutuvan omaleimaiseksi alueeksi, joka voisi toimia Kirkkonummen Nuuksionporttina. Ainutlaatuisella rakennuskannallaan se houkuttelisi asukkaita, liikeyrityksiä ja turisteja ympäri maailmaa. Korkeaa betonikaupunkia ei tarvitse rakentaa väestömäärätavoitteiden tähden, vaan matalampia puutaloja, koska kunnan suunnitelmassa on jo nyt Eerikinkartanon pohjoispuolisten alueiden merkittävä kaavoitus pientaloasutukselle. Asukasmäärän kasvua tapahtuu olemassa olevien kaavojen tonttien myynnin/halkomisten ja täydennysrakentamisen kautta yhä edelleen ja asukkaiden saamisessa viihtyisän Veikkolan alueelle ei ole ollut vaikeuksia. Moottoritien ja tulevan radan välinen kaistale on varsinkin moottoritien vieressä meluallueta, jonne voi kaavoittaa lisää yritystilaa ja kaupan palveluita suojaamaan tulevaa asutusta. Yrittäjien saaminen Pohjois-Kirkkonummelle on usein pysähtynyt kunnan hankaluuksiin tonttimaan saamisessa. Liikennekäytävän osayleiskaavassa on varmistettava alueen riittävä melusuojaus.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.5 ja 3.1.*

16.3. Liikenneyhteydet: Kyläyhdistys pitää esitettyä seisakkeen sijaintia hyvänä ja sijainti tavoittaa Veikkolan asutusta. Myös ehdotettu jalankulun ali- tai ylikulun toteuttaminen Turunväylän kohtaan, joka on nykyisen Könninkujan jatkeen kohdalla pidetään hyvänä kuten yhteyttä seisakkeelta nykyisen Soidentaantien jatkeen alikulun kautta Veikkolan yritysalueelle. Väylävirasto on suunnitellut radan suuntaisina kulkevat huoltotiet, joita ei ole merkitty nähtävillä olevassa kaavassa. Veikkolan kylän halkaiseva 110 -tie on Palojärven, Tervalammen ja osin Ojakalan asukkaiden yhteys Veikkolan palveluihin ja moottoritielle. Kaavassa yhteystietarve radan pohjoisreunassa on merkitty loppuvaksi Päivärinteentielle. Yhteyden tulisi jatkua Vihdin rajan yli Turuntielle ja Espoon rajan yli Histaan. Tuleva seisake ja liikealue palvelevat myös kuntarajan ylitse ja ajoneuvo- sekä kevyenliikenteen yhteyden tulisi toimia. Tulevalta seisakkeelta on noin 2,5 kilometriä Vihdin rajalle ja noin 3,5 kilometriä Espoon rajalle. Kirkkonummen kuntaan kuuluvalla Siikajärven alueelle tulee saada tieyhteys, jonka suunnittelu tulee tehdä yhdessä Nuuksion luonnonsuojelualueesta vastaavan Metsähallituksen kanssa. Tässä suunnittelussa voitaneen hyödyntää Väyläviraston radan yhteyteen suunnittelemissa huoltoteitä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

*Katso vastine 13.7. Todettakoon, että radan varteen on osoitettu yhteystarve, joka osoittaa ensisijaisesti huoltotietä. Varsinaisen tieyhteyden osalta on lukuisia avoimia kysymyksiä, joihin palataan jatkosuunnittelussa. Tieyhteyden tarve ei ole myöskään kiistaton.*

16.4. Nuuksionportti: Kyläyhdistys ehdottaa, että Nuuksionportti osoitettaisiin osayleiskaavassa sekä vireillä olevassa Veikkolanportin asemakaavassa osayleiskaavassa esitetyn Veikkolan aseman pohjoispuolelle nykyisen vanhan metsittyneen metsäautotien kääntöpaikan yhteyteen, jolloin tätä tien pohjaa pitkin olisi jo olemassa suorat ja lyhyet reitit Nuuksion kansallispuistoon. Myös osayleiskaavassa esitetty liityntäpysäköintipaikoltus tukisi ehdotettua sijaintia, jolloin parkkialue palvelisi työmatkaliikennettä sekä Nuuksion kansallispuiston kävijöitä erityisesti viikonloppuisin. Näin toteutuisi myös mahdollisuus päästä junalla kansallispuistoon.

**Kaavoittajan vastine:**

*Osayleiskaavassa on osoitettu mahdollisuus opastuskeskukselle lähempänä kansallispuistoa (P-kohdemerkintä), mutta esitetty sijainti olisi osayleiskaavan tarkkuus huomioon ottaen myös mahdollinen.*

16.5. Reitit ja kevyenliikenteenyhteydet: Kansallispuiston ja rakennettavan alueen väliin on esitetty suoja-alueita, jotka tulisi varata virkistyskäyttöön ja alueelle toivotaan toteutettavaksi helpokulkuisia ja esteettä reittejä jos niiden toteuttaminen on mahdollista korkeuseroltaan vaihtelevassa maastossa. Osana reitistöä toivotaan valaistua pururataa hiihtomahdollisuuksin. Kyläyhdistys toivoo, että kunta olisi aktiivinen myös Nuuksion kansallispuiston suhteen ja puistoon suunniteltaisiin Veikkolan Nuuksionporttiin tukeutuvia polkureittejä ja tulipaikkoja.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Asutuksen ja kansallispuiston välisen VL-alueen toiminnot tarkentuvat aikanaan asemakaavoitusvaiheessa ja virkistyskäytömahdollisuuksien ja liikuntarakentamisen sijoittumista alueelle tutkitaan tässä yhteydessä tarkemmin, mikäli se Natura 2000-alueen läheisyys huomioon ottaen on mahdollista. Laajempien ulkoilureittiyhteyksien osoittaminen täytyy tapahtua laajemman Veikkolan alueen osayleiskaavoituksen yhteydessä. Nuuksion kansallispuiston reittien kehittäminen on meneillään Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelman laadinnan yhteydessä ja jatkuu tämänkin jälkeen.*

17. Kyrkslätts hembygdsförening r.f. 9.7.2020

Ei lausuttavaa.

18. Kirkkonummen yrittäjät 10.9.2020

Kirkkonummen Yrittäjät ry on kuullut lausunnon valmistelussaan veikkolalaisia yrittäjiä. Hallitus arvioi osayleiskaavan valmisteluaineistoa seuraavasti:

- Hankkeella on potentiaalia sekä haasteita. Lähijunaliikenteen mahdollistamiseksi suunniteltavat asuinalueet tulisi rakentaa alueen erityispiirteet huomioon ottaen - pienimuotoisena (ei suuria kerrostaloja).
- Nuuksion läheisyys voi mahdollistaa tulevaisuudessa virkistys- ja majoitustoiminnan kehittämistä, mikä lisää alueen vetovoimaisuutta. Kaava mahdollistaa erilaisia vaihtoehtoja, mikä on hyvä.
- Kaavaratkaisun tulisi mahdollistaa erityyppisiä yrittämisen ja asumisen yhdistäviä muotoja, esim. senioriasuminen yhdistyisi kivijalkayrittämiseen (katukerroksessa kauppoja, yläkerroksissa senioriasuntoja).
- Veikkolaan tulisi suunnitella yritystoiminnan mahdollistamista muulla tavoin, kuin tuomalla alueelle pääasiassa suuria teollisuusalueita ja -halleja. Asumisen paikat tärkeitä, ottaen huomioon tavoitteen yleensäkin seisakkeen mahdollistamiselle.
- Tärkeää olisi rakentaa toimiva, kaikkia palveleva "kyläkaupunkimainen" keskus.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Kerrostalojen välttäminen Veikkolan asemansuudulla ei ole täysin mahdollista väestötavoitteesta johtuen, vaikka sitä onkin laskettu. Osayleiskaavalla pyritään kuitenkin mahdollistamaan monipuolisen asuntotyyppijakauman toteutuminen. Myös erityisesti tulevalle asemansuudulle mahdollistetaan ratkaisut, joissa asuminen ja palvelut (myös kaupalliset) voidaan yhdistää samoihin rakennuksiin kivijalkatyyppisesti. Yksityiskohtien tasolla ratkaisut tulee kuitenkin määriteltäväksi aikanaan asemakaavoitusvaiheessa.*

19. Kirkkonummen riistanhoitoyhdistys 11.9.2020

Veikkolan itäpuolella oleva tieosuus valtatie 1:llä on ollut aidattuna yli kaksikymmentä vuotta ja länsipuolelle rakennetaan parhaillaan melu- sekä riista-aitaa jolloin käytännössä eläinten pääsy valtatie 1:n yli on estetty, eli kaava ei huononna jo huonoa tilannetta. Riistanhoitoyhdistys haluaa kuitenkin kiinnittää huomion Veikkolan itäpuolelle merkittyyyn viheryhteystarpeeseen. Kyseinen kohta on myös ollut aidattuna yli 20 vuotta eli eläimet eivät ole kyseistä reittiä käyttäneet pitkään aikaan. Ilman ylikulkua kyseinen merkintä on aivan turha koska sitä ei kukaan tule koskaan käyttämään. Yli / alikulun suunnitteleminen Kirkkonummen alueelle junaradan kanssa olisi myös haastavaa, koska jotta eläimet käyttäisivät ylikulkua niin sen tulee olla riittävän leveä



ja ei turhan pitkä. Tällaisen ylikulun saaminen Kirkkonummen alueelle moottoritien ja junaradan yhteyteen vaikuttaa aika haastavalta. Jos ylikulku ylittäisi sekä moottoritien että tulisi sen leveys olla luultavasti ainakin 100 metriä ja tuolla esitetyllä kohdalla leveys olisi noin 200 metriä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Katso vastine 1.4.*

20. Kirkkonummen hiihtoseura

2.9.2020

Osayleiskaava osoittaa alueelle merkittävän määrän uutta asutusta. Uudet asukkaat tuovat paineita palveluiden järjestämiseen ja tarvetta uusille liikunta- ja retkeilymahdollisuuksille, varsinkin, kun voi olettaa ulkoliikuntaa harrastavien ihmisten hakeutuvan asumaan kaavoitettavalle alueelle lähelle kansallispuistoja ja retkeilyalueita. Hiihtoseura edellyttää, että alueen suunnittelussa otetaan huomioon mahdollisuudet liikuntaan ja retkeilyyn. Suunnitellun asutuksen ja kansallispuiston väliin on esitetty suoja-alue jonne toivotaan virkistyskäyttömahdollisuuksia ja liikuntarakentamista. Alueelle toivotaan valaistua pururataa, jossa myös hiihtäminen olisi talvella mahdollista ja toiveena on, valaistuksen lisäksi hiihtoreitti suunniteltaisiin Kirkkonummen latuluokituksen mukaisesti 1. luokan kunnossapitoon. Hiihtoseura esittää myös, että pururalta olisi ulkoilureittiyhteydet kohti Vihdin rajaa ja Histaan. Myös Nuuksion kansallispuistoon toivotaan yhteyksiä ja reittejä, joiden suunnittelu tapahtuisi kansallispuiston suunnittelusta vastaavan metsähallituksen kanssa yhteistyössä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Katso vastine 16.5.*

21. Kirkkonummen kunta, kuntakehitysjaosto

18.9.2020

21.1. Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän kehittäminen on linjassa Maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060 tavoitteiden kanssa. Alueen kehittäminen tukee kunnan strategista tavoitetta elinvoimaisesta ja erottuvasta Kirkkonummesta mahdollistamalla väestönkasvun ja monipuolisen asuntotuotannon erityisesti taajamissa kunnan eri alueilla ja radan varrella. Alueen kehittäminen tukee elinkeinotoiminnan sekä palvelutoiminnan kehittymistä Veikkolan alueelle vahvistaen nykyistä ja tulevaa yritystarjontaa sekä palveluverkkoa kunnan alueella. Hanke sujuvoittaa kauko- ja lähiliikennettä pääväylillä ja parantaa kevyenliikenteen reitistöä alueella. Lähijunaliikenteen toteutuminen parantaa alueen liikenteellistä saavutettavuutta paikallisesti ja seudullisesti kytkemällä bussiliikennettä laajaltakin alueelta lähijunaliikenteen palveluihin.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

21.2. Jatkovalmistelussa tulee huolehtia nykyisen Veikkolan taajaman keskusta-alueen toiminnallisesta ja rakenteellisesta kytkemisestä tulevan Veikkolan seisakkeen alueeseen.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

Luontoarvoiltaan merkittävä Nuuksion kansallispuisto ja Natura-alueet Kirkkonummen pohjoisen liikennekäytävän välittömässä läheisyydessä tekee osayleiskaavahankkeesta mielenkiintoisen. Veikkolan seisakkeen toteutuminen mahdollistaa junamatkailun kansallispuistoon.

Nuuksion kansallispuisto ja ulkoilualue on jatkossakin merkittävä kuntalaisten ja matkailijoiden vierailukohde. Alueen rakentumisen ja siten myös oletettavan Veikkolan seisakkeelta Nuuksion kansallispuistoon suuntautuvan matkailun kasvun myötä kuntalaisten ja vierailijoiden liikennevirrat ja muu liikkuminen tulee tulevaisuudessa Veikkolan alueella, seisakkeella ja Turunväylällä kasvamaan nykyisestä. Jatkosuunnittelussa tulee liikenne- ja muun liikkumisen maankäytön järjestelyissä varmistaa Nuuksion virkistysalueelle sujuvat liikenteelliset ja liikkumisen ratkaisut kuntalaisille ja matkailijoille.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi.*

21.3. Kuntakehitysjaosto myös katsoo, että alueen arkkitehtonisessa ilmeessä olisi syytä kunnioittaa luontoarvoja ja Nuuksion kansallispuiston välitöntä läheisyyttä. Jatkovalmistelussa alueelle tulee varata riittävästi mahdollisuuksia kehittyvälle kaupan ja muulle yritystoiminnalle. Suunnittelussa tulisi huomioida mahdolliset lähimatkailun lisääntymisen tuomat lisätarpeet yritys- ja palvelutoiminnan kehittymiselle erityisesti asemansseudulla.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Katso vastine 18.*

21.4. Jatkovalmistelussa tulee varautua ESA-radan mahdollistamaan kasvuun luonto- ja liikuntapalveluiden sekä lähimatkailun kehittämisessä. Jatkovalmistelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota kunnan arvojen ja elinvoimaohjelman tavoitteiden mukaisesti luontoarvojen säilymistä turvaamiseen alueella ja luonnonläheisyyteen alueen kehittämisessä sekä hankkeen suoriin ja välillisiin luontovaikutuksiin.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Katso vastine 16.5.*

22. Kirkkonummen kunta, nimistötoimikunta

29.9.2020

Osayleiskaavavaiheessa ei ole tarpeen nimetä osoitekohteita, mutta tarpeen vaatiessa voidaan laatia osa-alueiden nimiä ja määritellä niille aihepiirejä. Suunnittelualue sijoittuu suurelta osin aiemmin kaavoitetuille alueille tai muuten vahvistetun nimistön piiriin.

Keskustatoimintojen alue C ja siihen sisältyvä liikennealue liittymiseen on aiemmin ollut osittain esillä kaavoitusohjelman suunnitelmassa. Nimistötoimikunta on todennut kaavoitusohjelman 2010-2014 nimistön valmistelusta 21.10.2009 § 35, että Veikkolassa kyseisellä alueella voidaan ottaa aluenimeksi Veikkolanportti – Veikkolaportten. Vanhaa nimistöä ei kyseisellä alueella ole merkittävästi. Kaavoituksen edetessä tulee suunnitella erityisesti tämän alueen osoite- ja kohdenimistö siten, että se palvelee sujuvasti kohteiden löytymistä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi. Nimistön ja erityisesti osoitekohteiden osalta asiaan palataan asemakaavoitusvaiheessa.*

**23. Kirkkonummen kunta, vammaisneuvosto 4.6.2020**

Vammaisneuvosto esittää lausuntonaan, että

- lukuun 5.1.3. Liikenne/Julkinen liikenne tulee lisätä maininta, että seisakealue tulee toteuttaa esteettömyyden erikoistason alueena. Täten seisakkeen laiturialueet, siirtyminen liikennevälineistä toiseen, pysäköinti sekä saattoliikenneyhteydet tulee toteuttaa esteettöminä.

- Tulevista Turun moottoritien ramppipysäkeistä tulee olla esteetön yhteys kevyen liikenteen väylille, muun muassa Nuuksion kansallispuistoon, sekä liityntäpysäköintialueille.

***Kaavoittajan vastine:***

*Esitettyyn kohtaan kaavaselostuksessa on tehty lausunnon mukainen lisäys. Esteettömään liikkumisen liittyviä kysymyksiä (kuten yhteydet ramppipysäkeiltä) tarkastellaan vielä jatkosuunnittelun aikana ja annetaan niistä tarvittaessa asemakaavoitusvaihetta koskevat määräykset.*

**24. Kirkkonummen kunta, ympäristönsuojeluyksikkö 18.9.2020**

24.1. Alustavasta osayleiskaavaehdotuksesta tehdään alustava Natura-vaikutusten arviointi, joka ohjaa lopullisen kaavaehdotuksen laatimista.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.8.*

21.2. Soidensuon alue osoitetaan osayleiskaavassa merkinnällä SL. Ympäristöministeriön asettama soidensuojelutyöryhmä on valinnut Soidinsuon valtakunnallisesti merkittäväksi suoksi. Suon luonnonsuojelulliset arvot on tunnistettu myös mm. osayleiskaavan luontoselvityksessä ja Uudenmaan liiton selvityksessä (Uudenmaan liiton julkaisuja E 2017 – 2019). Näin arvokkaan suoalueen luontoarvot on syytä turvata luonnonsuojelualueen perustamisella.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.9.*

21.3. Uudenmaan maakuntavaltuuston hyväksymässä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa esitetyt maakunnalliset ekologiset yhteydet osoitetaan osayleiskaavassa yhteysmerkinnällä ja tähän liitetään kaavamääräykset, joilla turvataan yhteyksien jatkuvuus, ekologinen yhteytyneisyys ja riittävä leveys sekä edistetään niiden toimivuuden kehittämistä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 1.4.*

21.4. Osayleiskaavan merkintöihin SL, MU ja MY laitetaan kaavamääräys, jonka mukaan maaisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty. Määräys on tarpeen kyseisten alueiden luonto- ja muiden ympäristöarvojen turvaamiseksi.

***Kaavoittajan vastine:***

*Osayleiskaavassa ei osoiteta MU ja MY-merkintöjä, mutta niiden sijasta on osoitettu laajoja osia kaava-alueesta suojaviheralue- (EV) ja*

*lähivirkistysaluemerkinnöillä (VL), joihin kyseinen määräys on liitetty. Kyseisten alueiden merkitys myös tieliikenteen suojavaikenne- ja mahdollisen tulevan asutuksen lähivirkistysalueina perustelee kyseisen määräyksen liittämistä kaavaan.*

21.5. Kaavaehdotuksen laadinnassa tarkastellaan Torvströmossenin ja Stockholmsmossenin ja näitä ympäröivien kangasmetsien jättämistä laajemmin rakentamisen aluevarausten ulkopuolelle. Kyseisen suo-kangasmetsäkokonaisuuden luontoarvot on tunnistettu mm. osayleiskaavan luontoselvityksessä ja Uudenmaan liiton selvityksessä (Uudenmaan liiton julkaisuja E 2017 – 2019), joissa se on arvotettu maakunnallisesti arvokkaaksi. Maakunnallisesti arvokkaiden luontoluokkien säilyttäminen on tärkeää Uudenmaan luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 13.4.*

25. Kirkkonummen kunta, vanhusneuvosto 9.9.2020

Ei huomautettavaa.

26. Siikajärvi-Pikkaraiset ry. 4.9.2020

26.1. Liikennemelu: Kaavoituksen tulee nojata valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 määriteltyihin melutason ohjearvoihin. Päätöstä sovelletaan maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä. Kansallispuiston alueella kaavoituksen päivämelun ohjearvo on 45 dB(A). Suoritetut mittaukset osoittavat, että ohjearvo ylittyy kaavoitettavilla alueilla selvästi. Sama ohjeen mukainen päivämelutaso pitäisi toteutua myös Pikkaraisen ranta-asemakaavan vapaa-ajanasutusalueella, mutta melu ylittää ohjeen arvot myös tämän alueen osalta. Kansallispuiston ympärillä ei ole melua vaimentavia suoja-alueita. Tämän johdosta melutason alentaminen edellyttää melua rajoittavien esteiden rakentamista liikennekäytävän reuna-alueelle. Veikkolan taajama-alueelle ollaan rakentamassa moottoritien varteen meluesteitä. Pohjoisen Kirkkonummen herkkien alueiden osalta ei ole kuitenkaan ryhdytty meluntorjuntatoimenpiteisiin vaikka päivämelun ohjearvoon perustuva vaatimus on 10 dB pienempi taajama-alueen 55 dB(A):n arvoon verrattuna. Erityisen ristiriitaista asiassa on se, että osayleiskaavaehdotuksessa kansallispuistoon ollaan ohjaamassa vierailijoita sen korkean melutason alueelle ilman mitään meluntorjuntatoimenpiteitä.

***Kaavoittajan vastine:***

*Merkitään tiedoksi.*

26.2. Ulkoilureitit Veikkolasta kansallispuistoon: Valmisteluaineistossa on esitetty Veikkolasta kansallispuistoon suuntautuvaa pääulkoilureittiä suoraan Mäkitörmäntien päähän, sekä merkitty muita polkuyhteyksiä myös Kämpälämäenkujan pätyyn. Kyseinen linjaus ohjaisi Veikkolasta sekä tulevalta asemalta ulkoilijoita kulkemaan vapaa-ajanalueemme läpi, aiheuttaen kohutonta häiriötä alueelle. Metsähallitus on mm. huomionnut vapaa-ajan asukkaat sijoittamalla kotirauhan häiritsemisestä varoittavia tauluja ranta-asemakaavan läheisille poluille. Pikkaraisen ranta-asemakaava, joka on alun perin osa kansallispuiston suoja-alueita, on teineen ja puistoalueineen mitoitettu vain muutaman kymmenen mökkikiinteistön tarpeisiin. Kapeat ja jyrkät yksityistiet on suunniteltu vain asukkaiden liityntäliikenteeseen yleiselle tielle, eivätkä sovellu retkeilijöiden tuomisen ja noutamisen.

Kansallispuistossa on lisääntynyt Metsähallituksen kieltämä maastopyöräily, joka on erityisesti lisääntynyt reiteillä, joita kaavassa osoitetaan retkeilyyn. Luvaton pyöräily on lisännyt tuntuvasti haitallista maaston ja kasvillisuuden kulumista. Myös muita lieveilmiöitä kuten luvattomia tulentelekoipaikkoja on havaittavissa. Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelmassa liikkumista tällä alueella on ohjattu Veikkola-Kaislampi-Soidinsuo-Siikaranta luontopolulle. Metsähallitus on merkinnyt reitin opastein. Siikarannassa on Hotelli Nuuksioon keskittynyt majoitus- ja ravitsemispalveluja, opastusta ja puiston käyttöön ja tutustumiseen liittyviä ohjelmalveluja.

Yhdistys ihmettelee miksi kunta on lähtenyt kaavoittamaan valtion omistamaa kansallispuiston aluetta ylipäättään, ja esittääkin Mäkitörmäntien päähän tulevan pääulkoilureitin, sekä muualle rantakaava—alueelle ohjaavien polkumerkintöjen poistamista kaavasta. Pääulkoilureitiksi tulisi merkitä edellä mainittu Veikkolan ja Siikarannan välinen Kaislammen kautta kulkeva ulkoilureitti, joka vain vahvistaisi olemassa olevan tilanteen.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Kaavassa ei osoiteta enää ulkoilureittejä eikä luontopolkuja Nuuksion kansallispuiston alueelle, eikä myöskään sen läpi, sillä niiden sijainti ja käyttötavat ratkaistaan kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelmassa.*

26.3. Eläinten kulkureitit: Eläinten kulkureittejä on 2010-luvulla parannettu rakentamalla viher-silta 51-tielle. Hiljattain eläinten kulkureitti on merkitty Espoon pohjoisosien osayleiskaavaan. Sen jatkuminen Kirkkonummen puolella on turvattava nyt käsillä olevassa osayleiskaavassa ja esitämme kulkureittien merkitsemistä myös Kirkkonummen osayleiskaavaan, mukaan lukien myös kansallispuiston länsipuoliset reitit. Yhdistys muistuttaa lisäksi, että on huolehdittava viher-sillan huomioon ottamisesta liikennekäytävän jatkosuunnitelmissakin.

**Kaavoittajan vastine:**

*Katso vastine 1.4.*

26.4. Tiesyhteys Hännänhuipulta 110-tielle: Kaavan itäosien luonnonsuojelua vaativalle MY- alueelle on merkitty autotiesyhteys. Maakuntakaavassa ja Espoon osayleiskaavassa sama alue on merkitty luonnonsuojelualueeksi. Suunniteltu merkintä heikentää luonnonsuojelua sallimalla autoliikenteen herkällä alueella. Laajemmin tarkasteltuna autotie houkuttaa läpiajoliikennettä Kirkkonummen Siikajärveä laajemmilta alueilta, kuten Espoon siikajärveläisiä ja myös tulevan Histan asukkaita. Suunnitellun tiesyhteyden lisääntyvä läpiajoliikenne lisäävät liikenteen häiritsevyyttä asukkaille ja heikentävät liikenneturvallisuutta. Hirvet ja peurat tulevat aiheuttamaan hirtvikolareita uudella tiellä. Alue tulee kaavoittaa luonnonsuojelualueeksi ja autotien tilalle tulee merkitä pyörätie Veikkolan asemalle. Mieluiten pitäisi selvittää mahdollisimman vähän puunkaatoa aiheuttavaa metsäpolun tyyppistä ratkaisua.

**Kaavoittajan vastine:**

*Katso vastine 13.7.*

27. Metsälammen yksityistien tiekunta

18.8.2020

Metsälammentien tiekunnan vuosikokouksessa 19.7.2020 päätettiin tarkentaa Veikkolan seisakkeen vaikutusta ja suunnitelmia Nuuksion alueelle johtavista ulkoilureiteistä. Metsälammentie halutaan säilyttää rauhallisena vapaa-ajan asuntojen ja tonttien käyttäjien virkistysalueena, kuten se on ollut kuluneet vuosikymmenet Nuuksion reuna-alueena ja aikoinaan Kaislammen

luonnonsuojelualueena. Veikkolan seisakkeen mitoitustavoitteiden mukainen 3000-4000 asukaan ja työpaikan lisäyksen vaikutus tulee todennäköisesti ulottumaan ainakin hyvin lähelle aluettamme. Pyydämme, että kaavakartassa seisakkeen pohjoispuolelle suunniteltu lähivirkistysalueen (VL) koilliseen suuntaava levenevä alue (MU ja nat alueiden välissä) kävelypolkuihin vähintään kavennettaisi ja muutettaisi ohjaamaan enemmän Nuuksion kansallispuiston yhdysreitien suuntaan.

**Kaavoittajan vastine:**

*Katso vastineet 1.2 ja 1.6. Osayleiskaavan väestö- ja työpaikkatavoitetta on pienennetty noin puoleen siitä, mitä valmisteluaineistossa vuonna 2020 esitettiin. Seisakkeen koillispuolen alueen maankäyttöön on tehty pieniä tarkistuksia ja ohjeellinen ulkoilureitti on ohjattu nyt päinvastaiseen suuntaan, jolloin se voitaisiin joskus tulevaisuudessa tarvittaessa linjata kulkemaan riittävän kauas Metsälammentien länsipuolelta. Kansallispuiston suuntaan ei ohjata enää sellaisia yhteyksiä, joihin ei ole otettu kantaa valmisteilla olevassa Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelmassa.*

28. Mäkitörmäntien tiekunta

3.9.2020

Mäkitörmäntien tiekunta esittää kaavaan merkityn pääulkoilureitti, Veikkola - Mäkitörmäntien pää, poistamista. Samoin Kypälämäenkujan päähän merkityt ulkoilureitit esitetään poistettavaksi. Pääulkoilureitti Mäkitörmäntien päähän johtaisi väistämättä myös autoliikenteeseen alueelle. Tiestöä ei ole rakennettu tällaista tarvetta varten.

**Perustelut:**

Mäkitörmäntien tiekunnan tiestö on yksityistie. Tiekuunta vastaa kustannuksista ja kunnosta.

- Tiestö on kapea, yhden auton levyinen. Auton ja jalankulkijan kohdatessa, jalankulkija joutuu väistymään ojan reunalle.
- Tiestössä on hyvin jyrkkiä ja mutkaisia osuuksia.
- Tiestön yhteyteen ei ole rakennettu parkkipaikkoja, ainoastaan liittymät kiinteistöille. Tiestön reunaan ei voi parkkeerata. Parkkeeraus estäisi liikenteen.
- Teiden päissä ei myöskään ole parkkitilaa.

Mäkitörmäntielle liitytään Naruportintieltä (asvaltoitu kunnan ylläpitämä tie). Naruportintie on myös hyvin kapea, ei pientareita jalankulkijoille eikä sen varten voi parkkeerata Siikajärven Mäkitörmäntien ja Pikkaraintentien läheisyydessä. Ulkoilureitille ei siis voisi tulla autolla. Linja-autoliikenne on myös lakkautettu.

Mäkitörmäntien tiekunta esittääkin ratkaisuksi jo olemassa olevaa reittiä Veikkolan ja Siikarannan välillä. Tämä tulisi merkitä pääulkoilureitiksi. Kyseessä on Metsähallituksen ylläpitämä ulkoilureitti, joka lähtee Veikkolan teollisuusalueelta Soidentaantien päässä olevalta pysäköintialueelta. Reitti on joustavasti yhdistettävissä tulevan aseman kulkureitteihin. Veikkolasta reitti suuntautuu Kaislammen kautta Siikarantaan, jossa on ulkoilijoille palveluja tarjoava Hotelli Nuuksio ja pysäköintialue. Reitiltä on myös yhteydet suoraan kansallispuiston muille ulkoilureiteille, jotka johtavat aina Haukkalammelle asti.

Olemassa olevan reitin etuina on mm. reitin pysyminen kansallispuistossa kauttaaltaan, hiekka- ja asfalttiteosuuksien puuttuminen reitiltä ja pysäköintialueiden sijainti reitin kummassakin päässä. Kun halutaan liikkumaan luontoon, reitti Nuuksio hotellille on luonnollisin vaihtoehto. Reitillä varrella on kaunista luontoa ja lienee myös Hotellin tavoitteissa houkutella ihmisiä heidän palveluiden piiriin. Esitys on Nuuksion kansallispuiston hoito ja käyttösuunnitelman mukainen (ISBN 952-446-538-8).

**Kaavoittajan vastine:**  
*Katso vastine 26.2.*

29. Pikkaraistentien tiekunta

9.9.2020

29.1. Alueemme erityispiirre on sen sijainti Nuuksion kansallispuiston kainalossa. Nuuksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelmassa on annettu reunaehdot niin rakentamiselle kuin melulle myös kansallispuiston naapurialueilla. Käytännössä kansallispuiston ympärillä on oltava eräänlainen suojavyöhyke, jolla luontoarvot otetaan huomioon. Alueemme suurin ongelma on nykyisin melu, kun kunta on siistinyt omistamiensa tonttien rakennukset ja aloittanut niiden myymisen. Kansallispuiston meluvaatimus on erittäin tiukka (45 dB(A) päivämelu), mikä ylittyy nykyisin laajasti puiston lounaisosassa ja samalla meidän alueellamme. Melun lähde on moottoritie juuri Kirkkonummen kunnan alueella. Tämän vuoksi liikennekäytävän nyt esillä oleva osayleiskaava on ratkaisevassa asemassa meluhaitan vähentämisessä rata- ja tiesuunnitelmissa. Käsillä olevan osayleiskaavan tavoitevuosi on 2050. Kaavan lähtökohtana on ESA-radnan toteutuminen. Tämä puolestaan merkitsee merkittävää lisärakentamista paitsi Veikkolan aseman ympäristöön myös Histaan. Kasvava asukasmäärä merkitsee virkistysalueiden lisääntymistä käyttöä ja liikennettä ulkoilualueille. Jo nyt virkistysalueillemme tulee ulkopuolisia käyttäjiä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Asukas- ja työpaikkamäärän osalta katso vastineet 1.2, 1.6, 2.5 ja 3.1.*

29.2. Melun vähentäminen: Alueemme suurin ongelma on nykyisin moottoritieltä kantautuva melu. Kun kaavan lähtökohtana on ESA-radnan toteutuminen, tulisi siinä mielestämme määrittellä tarkemmin radnan rakentamisen yhteydessä tarvittava melunsuojaus. Tämä edellyttää radnan ja moottoritien yhteismelun tarkastelua. Moottoritien liikenteen arvioidaan lisärakentamisen myötä kasvavan nykyisestä ja ELY-keskus onkin aloittamassa lisäkaistojen aluevarausuunnitelman tekoa välillä Tuomarila-Valtatie 2. ESA-radnan yleissuunnitelmaan on sisällytetty meluntorjuntaa radnan pohjoispuolella, mutta tietojemme mukaan se ei ole riittävää alentamaan nykyisiä melutasoja. Tiekuuntamme keskeinen tavoite on moottoritieltä kantautuvan melun vähentäminen mieluiten jo ennen radnan rakentamista, mutta viimeistään siinä yhteydessä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. Katso vastine 1.11.*

29.3. Tievaraus Veikkolasta Siikajärvelle: Kaavaehdotuksessa on varaus autotielle Hännänhuipusta 110-tielle. Siitä on ehdotettu myös pyörätietä Veikkolan asemalle. Autotien rakentaminen tuntuu ylivoimaiselta herkkään luontoon, koska autolla pääsee kuitenkin nykyistä reittiä niin Veikkolaan kuin tulevalle Veikkolan asemalle. Erityisesti asukkaat ovat huolissaan tieväylän avaamisen moottoritieltä tuomasta lisämelusta. samaten kuin esim. moottoripyörä- ja mopoliikenteen aiheuttamasta häiriöstä. Lisäksi olisi ensin varmistettava, että tie ei häiritse eläinten liikkumista alueella ja pääsyä suunnitellulle vihersillalle. Tien liittyminen Naruportintiehen Hännänhuipun kohdalla on liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen mutkien ja mäkien vuoksi. Autotien sijaan kevyenliikenteen väylä olisi alueellemme parannus, kunhan sen yhteydessä em. haitat eivät toteudu. Nykyiset standardit kevyenliikenteen väylillekin ovat niin järeät, että mieluiten pitäisi selvittää mahdollisimman vähän puunkaatoa aiheuttavaa metsäpolun tyyppistä ratkaisua.

**Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi. katso vastineet 13.7 ja 16.3.*

29.4. Pääulkoilureitti Veikkolasta kansallispuistoon: Lausuttavana olevassa valmisteluaineistossa on esitetty Veikkolasta kansallispuistoon suuntautuvaa pääulkoilureittiä suoraan Mäkitörmäntien päähän tulevalla yhteydellä. Pidämme tätä ehdotusta monella tavoin huonona. Ensiksikin se ohjaisi niin Veikkolasta kuin tulevalta Veikkolan asemalta matkailijoita ja ulkoilijoita kulkemaan vapaa-ajanalueemme läpi. Läpikulkuliikenne olisi omiaan aiheuttamaan kohtuutonta häiriötä mökkialueellemme. Rantakaava-alueemme järvet (Pikkarainen ja Siikajärvi) eivät myöskään sovellu ulkopuolisten virkistyskäyttöön. Alueemme tiet ovat yksityisteitä, eikä niiden varressa ole pysäköintimahdollisuuksia. Ehdotettu reitti kulkisi ensin kilometrin hiekkatietä ja sen jälkeen mutkaista asfalttietä. Esitämme Mäkitörmäntien päähän tulevan pääulkoilureitin poistamista kaavasta. Alueemme läpi ei ole syytä ohjata minkäänlaista läpikulkuliikennettä. Tämä koskee luonnollisesti myös Pikkaraisentien päähän suuntautuvia linjauksia.

Kaavassa voitaisiin vain todeta, että Nuuksion kansallispuistossa tukeudutaan nykyisiin ulkoilureitteihin. Jos halutaan nimetä pääulkoilureitti, pidämme parempana nykyisen Veikkolan ja Siikarannan välisen ulkoilureitin merkitsemistä pääulkoilureitiksi. Kyseessä on Metsähallituksen ylläpitämä ulkoilureitti, joka lähtee Veikkolan teollisuusalueelta Soidentaantien päässä olevalta pysäköintialueelta. Reitti on joustavasti yhdistettävissä tulevan aseman kulkureitteihin.

Veikkolasta reitti suuntautuu Kaislaman kautta Siikarantaan, jossa on ulkoilijoille palveluja tarjoava Hotelli Nuuksio ja pysäköintialue. Reitiltä on myös yhteydet suoraan kansallispuiston muille ulkoilureiteille, jotka johtavat aina Haukkalammelle asti. Olemassa olevan reitin etuina on mm. mahdollisuus sen kehittämiseen jatkuvasti, reitin pysyminen kansallispuistossa kauttaaltaan, hiekka- ja asfalttiteiosuuksien puuttuminen reitiltä ja pysäköintialueiden sijainti reitin kummassakin päässä.

**Kaavoittajan vastine:**

*Katso vastine 26.2.*

## Yhteenveto annetuista mielipiteistä ja vastineet

30. Siikajärven metsästäjät ry.

9.9.2020

Osayleiskaavassa esitettyjä asioita säädellään luonnonsuojelulaissa sekä vuonna 1994 annetulla lailla Nuuksion kansallispuistosta (118/1994). Kansallispuiston kytkeytyessä Kirkkonummen kunnan alueisiin tulee suunnittelussa ja päätöksenteossa kiinnittää erityinen huomio luonnonsuojeluun liittyviin asioihin.

Osayleiskaavassa on esitetty luontopolkujen ja uuden tieyhteyden rakentamista alueelle, jossa on Uudenmaan maakuntakaavassa varaus vihersillalle. Suunnitteilla olevan vihersillan kautta kulkee hirvieläinten maakunnallinen pääreitti, joka haarautuu Pikkaraisjärven länsipuolitse Nuuksion kansallispuistossa luoteeseen ja Siikajärven itäpuolelta Espoon halki koilliseen.

Turunväylän riista-aitojen johdosta merkittävän eläinpopulaation liikkuminen on estynyt. Ennen riista-aitojen rakentamista kyseessä olevalla tieosuudella tapahtui eniten hirvikolareita Suomessa. Tilanne on edelleen huolestuttava eläinten ajautuessa moottoritille risteysalueiden kautta. Alueen onnettomuustilastot osoittavat, että hirvieläinonnettomuudet ovat johtaneet henkilövahinkoihin.



Espoon kaupunki on osaltaan hiljattain reagoinut asiaan tekemällä päätöksen muuttaa Soidensuolla eläinten kulkureitillä sijainneen virkistysalueen luonnonsuojelualueeksi. Samassa yhteydessä kaupungin toimesta päätettiin siirtää kyseiselle alueelle suunniteltua asuinalueita itään riittävän puskurivyöhykkeen muodostamiseksi. Lisäksi Espoon kaupunki päätti nostaa alueensa halki kulkevan eläinten siirtymäreitin statuksen maakunnalliseksi ekologisiksi yhteydeksi.

Espoossa tehdyt päätökset perustuvat Hista-Siikajärvi-Nupuri -osayleiskaavahankkeen yhteydessä toteutettuun eläinten kulkureittiselvitykseen. Asiakirjassa todetaan, että alueen suunnittelussa tulee ottaa huomioon Turunväylän yli rakennettavan vihersillan merkitys ja varmistaa näin eläinten vapaa liikkuminen.

Väyläviraston parhaillaan käynnissä oleva kymmenen vihersiltaa käsittävä seurantahanke Uudellamaalla osoittaa, että vihersillat ovat hirvieläinten lisäksi myös pienempien eläinten aktiivisessa käytössä. Vihersiltojen käyttäjiin kuuluvat myös petoeläimet ja yhä useammin villisiat, jotka ovat viime aikoina levittäytyneet myös Nuuksion alueelle.

Näköpiirissä oleva taajamakehitys kasvattaa vihersillan tarvetta entisestään. Hista-Siikajärvi-Nupuri -osayleiskaavan toteuttaminen sekä Nupurin ja Mynttilän seudun rakentaminen johtavat eläinten hakeutumiseen lännessä sijaitseville alueille joissa mahdollistuu vapaampi liikkuminen ja levittäytyminen.

Eläinten vapaa liikkuminen häiriintyisi pahoin Kirkkonummen kunnan esittämien luontopolku- ja tieväyläehdotusten johdosta. Esitetyt polku- ja tieyhteydet ylittävät eläinten kulkureitit vihersillan läheisyydessä jossa kaikki ylimääräiset ääni-, häikäisy- ja hajuhaitat ovat kriittisiä. Haittatekijät vaikuttavat vihersillan saavutettavuuteen ja houkuttelevuuteen merkittäväällä tavalla.

Erityisen kriittisesti suhtaudumme Naruportintien ja 110-tien väliselle Soidensuon alueelle esitettyyn tieosuuteen. Esitys on mahdollistunut sillä, että Uudenmaan maakuntakaavan luonnonsuojelumerkintä on muutettu MY-merkinnäksi. Tulkitsemme alempiasteisen kaavan sivuuttamisen hyvin poikkeukselliseksi toimenpiteeksi, erityisesti kun muutos toteutetaan kansallispuiston reuna-alueella. Uudenmaan maakuntakaavan mukaisesti Soidensuon alue on myös Espoon kaupungissa merkitty luonnonsuojelualueeksi.

Yhteenvetona toteamme, että osayleiskaavan laadinnassa ei ole toimittu luonnonsuojelulain eikä Nuuksion kansallispuistosta säädetyn lain hengen mukaisesti. Esitämme tiehankkeesta luopumista ja Soidensuon alueen muuttamista luonnonsuojelualueeksi. Vihersillan rakentaminen on perustelua käynnistää pikimmiten. Esitämme vihersillan ympärille häiriötekijöistä vapaan puskurivyöhykkeen perustamista.

Nuuksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelman vyöhykejakomallin mukaisesti arvokkaita luonnonalueilta tulee ohjata pois sellaiset käyttömuodot, jotka ovat ristiriidassa suojelutoimien kanssa. Hoito- ja käyttösuunnitelman mukaisesti esitämme luontopolun sijoittamista käytön keskittymän alueelle. Tällainen alue sijaitsee Veikkolan ja Siikarannan välisellä osuudella, jossa voidaan hyödyntää nykyisin käytössä olevia polkuja.

Käytön keskittymä on määritelmän mukaisesti nähtävyyssosassa sijaitseva vilkkaan luontopastuskäytön alue, jossa on lähellä sijaitseva matkailun toimipaikka. Siikarannassa sijaitsevalla Hotelli Nuuksiolla on tarjottavanaan matkailupalvelujen lisäksi myös lisääntyvään liikenteeseen ja ajoneuvojen pysäköintiin tarvittava kapasiteetti.

Pyydämme ottamaan esitetyt näkemykset huomioon alueen suunnittelussa.

***Kaavoittajan vastine:***

*Vihersillan osalta katso vastine 1.4. Tieyhteyden osalta katso vastine 13.7. Ulkoilureittien osalta katso vastine 26.2.*

### 31. Mielipide 1

2.9.2020

Moottoritien pohjoispuolella oleva nykyinen metsätie ei ole merkitty kaavaan: Kyseinen metsätie on ainoa reitti alueen metsiin. Tunnin juna suunnitelmissa oli metsätie nyt kaavassa ei ole. Vastaava tie pitää rakentaa tai sitten tiloilla pitää olla käyttöoikeus rautatien huoltotiehen. Tie ja siihen liittyvä silta/alikulku tulee mahdollistaa 74 tonnin puukuljetusautojen käytön. Ratkaisu pitää näkyä ja olla mainittu kaavassa.

EV alue moottoritien eteläpuolelle: EV alue on turha koska lähimmät talot sijaitsevat kaukana. Mikäli EV alue säilyy, pitää olla maininta että alueella voi harjoittaa metsätaloutta. Sekä selkeästi tuoda esille mahdolliset rajoitukset liittyen metsätalouden harjoittamiseen.

***Kaavoittajan vastine:***

*Osayleiskaava on yleispiirteinen kaava, jossa ei voida esittää kaikkia olemassa oleviakaan yhteyksiä, vaan ainoastaan niistä merkittävimmät. Radan molemmille puolelle toteutettavaksi suunnitellut huoltotiet voisivat toimia katkeavia metsäteitä korvaavina yhteyksinä. Tämä asia tarkentuu jatkosuunnittelussa.*

*EV-alueilla on merkitystä tieliikenteen suojavyöhykkeinä, vaikka asutusta olisikin vähän ja alueella sijaitsee myös luontoarvoja ja ekologisen yhteyden tarve. Metsätaloustaloutta ei ole suljettu pois, mutta alueeseen liittyy maisematyölupavelvoite em. syiden vuoksi.*

### 32. Mielipide 2

4.9.2020

32.1. Mielipiteessä nostetaan esiin kaavan poikkeuksellinen nähtävilläolomenettely vuoden 2020 koronapandemian aikana, joka rajoitti osallisten ja kaavan laatijoiden fyysisiä kontakteja. Mielipiteessä esitettiin kaavan esittelyä kymmenen hengen pienryhmissä, joka olisi mielipiteen esittäjän mukaan ollut mahdollista.

***Kaavoittajan vastine:***

*On valitettavaa, että poikkeusolot estivät kaavojen nähtävilläoloon normaalisti liittyvän vuorovaikutteisuuden. Kaava-aineistosta luotiin kuitenkin kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalveluiden kotisivuille linkitetty selostettu esitys, joka oli katsottavissa kaavan koko nähtävilläoloajan ja sen jälkeenkin.*

32.2. Kapea osayleiskaava ja asukasmäärä: Kaava-alue on määritelty hyvin kapeaksi kaistaksi tulevan rata-alueen pohjoisreunalle. Radan tulo tiedetty pitkään ja valmistautuminen siihen on ollut kunnassamme tahmeaa. Nyt kiireellä valmistettavaan kaavaan on ehdotettu 4000 asukkaan määrää tulevalle kapealle asema-alueelle. Määrä on mitoitukseltaan liian suuri. Kymmentuhannen asukkaan määrä täyttyy jo 2000 asukkaan kaavoitustavoitteella. Veikkolan keskustan asukasluku on nyt noin 5000. Keskustan palveluja käyttävät lisäksi Veikkolan laita-alueen asukkaat, Kylmälän kylän ja Palojärvi-Huhmarin asukkaat Vihdin puolella. Asukasluku lähestyy näin jo nyt 8000:aa. Laita-alueiden asukkaat ovat tottuneet hakemaan kauppa- ja liikennepalvelut yli 2,5 kilometrin päästä puutteellisen julkisen liikenteen tähden.

Kaupunkiolosuhteissa 2,5 km etäisyys asemasta voi olla pitkä matka, mutta ei maaseudulla. Lisäksi työpaikkojen määrä lisääntyy ratapäätösten valmistuttua joka tapauksessa. Kaavaehdotuksessa asukas- ja työpaikkamäärän mitoituksessa käytetään HSL:n määrittelemiä ohjelukuja. Mielestäni kuntayhtymän liikenneorganisaatio ei voi määrittellä Veikkolan osayleiskaavan asukastavoitteita. HSL ei ole tähänkään asti kuunnellut kylän asukkaiden liikennetoivomuksia, esimerkkinä mm. se, että työntekijä tai omainen ei pääse kunnan alueelta millään bussivuorolla suoraan työpaikalleen kunnan käyttämään sairaalaan tai sairaalassa hoidossa olevan potilaan luokse Espooseen. Ikäihmiset ja liikuntaesteiset kärsivät tilanteesta eniten. Kaavassa esitetyn seisakkeen tai aseman keskusta-alueelle tulee sijoittaa korkeintaan 2000 asukasta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Asukas- ja työpaikkamäärien osalta katso vastineet 1.2 ja 1.6. HSL on Kirkkonummen kunnan joukkoliikenneviranomaisen, joten on luonnollista, että sen määrittelemät mitoitusavoitteet on otettu lähtökohdaksi osayleiskaavassa.*

32.3. Seisake- tai asemaseudun rakentamiskaava: Veikkolan kylä Nuuksion kansallispuiston kupeessa on erityinen alue Helsingin lähistöllä. Junaradan valmistuttua sillä on myös suuri imagoarvo Kirkkonummen kunnalle. "Junalla suoraan luontoon ja Kansallispuistoon puolesta tunnissa". Moni maa ei voi tarjota samankaltaista luontokokemusta. Tänne eivät betonirakennukset sovi, vaan päämateriaalina voisi toimia puu pienimittakaavaisen kyläkaupungin rakennusmateriaalina. Keskustarakentamisen alue tulee olla kyläkaupunkimaista, palveluita, kauppoja, toimistotiloja sijoitettuna matalien asuinrakennusten lomaan tai katutasolle keskieurooppalaisen tiiviin pikkukaupunkityylin mukaisesti. Nuuksiota palvelevat tilat, majoituspaikat, pyöräsäilytykset ja pysäköinti tulee suunnitella yhdessä Metsähallituksen kanssa. Keskustarakentamisen alueelle riittää 2000 asukkaan kaava. Esitetty asukasmäärätavoite täyttyy ja ylittyykin radan tuloon mennessä, sillä kunnan kaavoitussuunnitelmissa näkyy Eerikinkartanon maiden kaavoitus lähivuosina. Lisäksi Veikkolan asukasmäärä kasvaa jatkuvasti tonttien halkomisen ja täydentämISRakentamisen tähden. Veikkola on haluttua pientaloaluetta luonnon keskellä. Ei pilata sitä mainetta! Tehdään kapeasta osayleiskaava-alueesta asukkaiden toiveiden mukainen kyläkaupunkimainen 2000 asukkaan keskusta Etelä-Suomen suurimman kansallispuiston kupeeseen - edustava portti Kirkkonummen pohjoisosiin.

***Kaavoittajan vastine:***

*Kuten aiemmin todettu, niin asukas- ja työpaikkamääriä on pienennetty asemaseudulla lähelle mielipiteen esittäjän 2000 asukasta. Alueen rakentamistapaan liittyen katso vastine 18.*

32.4. Väyläviraston teiden hyödyntäminen: Väyläviraston esittelyssä olivat radan suuntaisina kulkevat huoltotiet, mutta ne eivät näy kaavaehdotuksessa? Niiden hyötykäyttö tulee selvittää Väyläviraston kanssa. Siikajärven alueelle tulee saada tieyhteys, jonka suunnittelu tulee tehdä yhdessä Nuuksion luonnonsuojelualueesta vastaavan Metsähallituksen kanssa. Molemmat hyötyvät tieyhteydestä. Kirkkonummen tiet, valtion teitä lukuunottamatta, loppuvat yleensä kunnan rajaan, palvelutarpeesta riippumatta. Tulevalta seisakkeelta tai asemalta on 2,5 kilometriä Vihdin rajalle. Kaavaehdotuksessa tieyhteys rajalle katkaistaan 600 metriä aiemmin Päivärinteentielle, vaikka Vihdin Palojärven ja Huhmarin kylien asukkaat käyttävät paljon Veikkolan palveluja. (kartassa vihreä alue moottoritien kuntarajalla.) Tieyhteyden pitää jatkua rajan ylitse tai yhteys pitää luoda Väyläviraston tietä hyödyntäen. Suosittelen yhteistyötä Vihdin kunnan ja Väyläviraston kanssa. Yhteistyötä lisättävä naapurikuntien, Väyläviraston ja Metsähallituksen kanssa koko kaavaprosessin aikana järkevien yhteyksien luomiseksi - kaikki hyötyvät.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 13.7, 16.3 ja 31.*

32.5. Yhteydet moottoritien liittymään: Kaava-alueesta tulee Turun moottoritie liikenteen pysähdys- ja palvelualue. Alueelle tulee suunnitella riittävät pysäköintitilat liittymän läheisyyteen ja autoilijoita palvelevien liikkeiden yhteyteen. Kaavassa pitää toteuttaa järkevä ramppiliikenne alueelta niin Helsingin kuin Turunkin suuntaa. Suunniteltujen moottoritien ramppien muutostyö pitää saada toteutettua ennen keskusta-alueen rakentamista.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Merkitään tiedoksi.*

32.5. Melusuojaus: Moottoritien melusuojaus jäi torsioksi — ”odottamaan radan saapumista”. Kaavaan tulee merkitä melusuojaus vaatimukset täyttävillä mitoilla ja äänen eristyksellä.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Katso vastine 1.11.*

### 33. Mielipide 3

8.9.2020

Mielipiteen esittäjä esittää, että kunta suostuisi korvaamaan hänen kiinteistönsä alueelle osoitetusta lähivirkistysalueesta suuruudeltaan vastaavan tasoisesti, kuin mikä oli korvaus vuonna 2014 asemakaavan laadinnan yhteydessä. Mielipiteen esittäjä toteaa myös, että hän on ostanut kiinteistönsä vuonna 1978 ja että viime vuosina viljely kyseisellä tilalla on ollut palstaviljelyä.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Merkitään tiedoksi. Osayleiskaavassa osoitettu lähivirkistysalueen varaus ei johda vielä suoraan korvausmenettelyyn kunnan ja maanomistajan välillä. Asiaa tarkastellaan siinä vaiheessa, kun alueelle mahdollisesti laadittava asemakaava etenee, johon voi mennä vielä useita vuosia.*

### 34. Mielipide 4

9.9.2020

34.1. Kaavalla on huomattava negatiivinen vaikutus Nuuksion kansallispuistoon. Ratalinjauksensa raapaisee puiston etelärajan pitkin aiheuttaen merkittävää melu- ja maisemahaittaa muutenkin puristuksissa olevalle ja kävijämassojen rasittamalle kansallispuistolle. Tällä kaavalla ei varmaankaan ole vaikutusta siihen toteutuuko ESA-rata vai ei. Toivon, että rata ei toteudu, ympäristön ja maan talouden kannalta parempi vaihtoehto olisi kehittää rantarataa, jolla on jo oma ratalinjansa maastossa. Uusi ratalinjaus tuhoaa ympäristöä monin tavoin. 15-20 min matka-aikasäästön hakeminen miljardien investoinnilla ja luonto- ja kulttuuriympäristöjä tuhoten ei ole järkevää politiikkaa miltään kannalta katsottuna.

**Kaavoittajan vastine:**  
*Merkitään tiedoksi.*

34.2. Tällä kaavalla on kumminkin merkitystä mikäli ESA-rata toteutuu. Radan toteutuessa olisi radan ja Nuuksion kansallispuiston väliin jätettävä mahdollisimman leveä suojametsä. Nyt nähtävillä oleva kaavaehdotus ei jätä riittävää suoja-aluetta vaan asutus tulee miltei kiinni puistoon ja väliin jää vain kapea kaistale lähivirkistysaluetta. Tyhjää parempi tietysti sekin. Esitän, että kaikki kaavaehdotukseen merkityt keskustatoimintojen alueet sijoitetaan radan eteläpuolelle. Radan eteläpuolelle ei jää mielestäni merkittäviä luontoarvoja. Tällöin radan pohjoispuolelle jää

suojametsä mahdollisimman leveänä radan ja kansallispuiston rajan väliin. Huom, tässä välissä on jo kaistale Natura-aluetta ja luonnonarvoiltaan tärkeät Stockholmsmossenin ja Torvströmmossenin korpialueet. Korvet ovat suojeltavia elinympäristöjä ja alueella elää uhanalaiset töyhtötiainen, hömötiainen ja pyy. Alue toimii myös pohjantikan ruokailualueena. Samasta syystä esitän, että suunnitellun aseman pohjoispuolisesta pientaloalueesta luovutaan ja muutetaan se arvometsäksi tai ainakin lähivirkistysalueeksi. Suunnitellun ratalinjan pohjoispuoliset alueet ovat tällä hetkellä aktiivisessa ulkoilukäytössä ja toimivat hyvin Nuuksion KPn suojavyöhykkeenä. Ratalinjaus on sinänsä erittäin ongelmallinen KPn kannalta, tilannetta ei saa edelleen pahentaa kaavoittamalla radan ja kansallispuiston väliin asutusta tai muuta urbaania aluetta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastineet 1.2, 1.6 ja 16.5.*

35. Mieliptide 5

9.9.2020

35.1. MY-alue kaava-alueen itäosassa: Osayleiskaavan perusteluissa, kohdassa 5.1.5, todetaan: "osayleiskaavassa osoitetut ympäristöarvoiltaan tärkeät metsäalueet (MY) pyrkivät varmistamaan yhdessä luo-merkintöjen kanssa luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden luontotyyppien ja toimivien ekologisten yhteyksien säilyminen." Tässä viitataan selvästi luo-merkinnällä varustettuun Soidensuon alueeseen ja viherkäytävä merkintään Kauhalan metsä-Nuukio. Soidensuo luo-alueen koko on kartoissa merkitty n. 35 ha:n suuruiseksi. Esityksen mukaan n.20 ha maitamme on sisällytetty tähän alueeseen. Södra skogsreviret:n tekemän metsänhoitosuunnitelman mukaan esitetystä alueesta vain 8,9 ha on suoaluetta. Omat maastossa tekemämme havainnot tukevat tätä näkemystä. Tämä alue voitaisiin varustaa MY-merkinnällä. Muu osa luo-merkittyä aluetta on hoidettua talousmetsää, eli sillä tulisi olla M-merkintä. Luo-merkitty alue ulottuu Nuuksion natura-alueelle saakka. Soidensuon ja natura-alueen välissä on kuitenkin paljaaksi hakattu metsäalue, eli sieltä ei taida löytyä paljoakaan säilytettäviä luontoarvoja. Eli tämäkin puoltaa luo-alueen pienentämistä.

Toisena perusteluna osayleiskaavan MY-merkintään mainitaan viherkäytävä Kauhalan metsä-Nuukio. Kyseinen viherkäytävä on käytännössä ollut suljettuna jo vuosikymmeniä. Eli siitä lähtien kun valtatie 1:lle rakennettiin riista-aita. Käytännössä tämä viherkäytävä on siirtynyt riista-aidan päähän Veikkolan länsipuolelle. Viherkäytävän elvyttämiseksi tarvitaan riistasilta ja selaista ei ole osayleiskaavaan merkitty. Silloinkin on kyseenalaista muuttavatko riistaeläimet nykyisiä vuosikymmeninä vakiintuneita kulkuväyliään uusiin vieraisiin, vaikka turvallisuus paranisi. Esitämme myös kyseisen viherkäytävä-merkinnän poistamista suunnitelmasta. Eli mielestämme näiltäkään osin ei ole syytä varustaa koko aluetta MY-merkinnällä vaan M-merkintä olisi mielestämme oikea.

***Kaavoittajan vastine:***

*Soidinsuon ja viherkäytävän osalta katso vastine 1.9. ja 1.4.*

35.2. Tieyhteys Siikajärvelle: Mielestämme uudelle tieyhteydelle ei ole tarvetta. Espoon puolelta on jo hyvät tieyhteydet Siikajärvelle. Jos kuitenkin, jostain ihmeen syystä, halutaan tieyhteys Siikajärvelle myös Kirkkonummen puolelta, tulisi mielestämme tukeutua jo olemassa olevaan tieverkkoon Lepolammen kautta.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 13.7.*

35.3. EV-alue Turuntien eteläpuolella: Mielestämme mitään erillistä EV-aluetta tällä alueella ei tarvita, vaan M-merkintä olisi täälläkin paikallaan koska tämäkin on hoidettua talousmetsää.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 31.*

35.4. Puuttuva metsätie: Kiinteistöllämme on tieoikeudet neljään metsätiehen. Suunniteltu rata katkaisee olemassa olevat metsätieyhteydet. Mielestämme osayleiskaavan tulisi lisätä tarvitsemamme metsätie radan alle jäävän metsätien tilalle.

***Kaavoittajan vastine:***

*Katso vastine 31.*