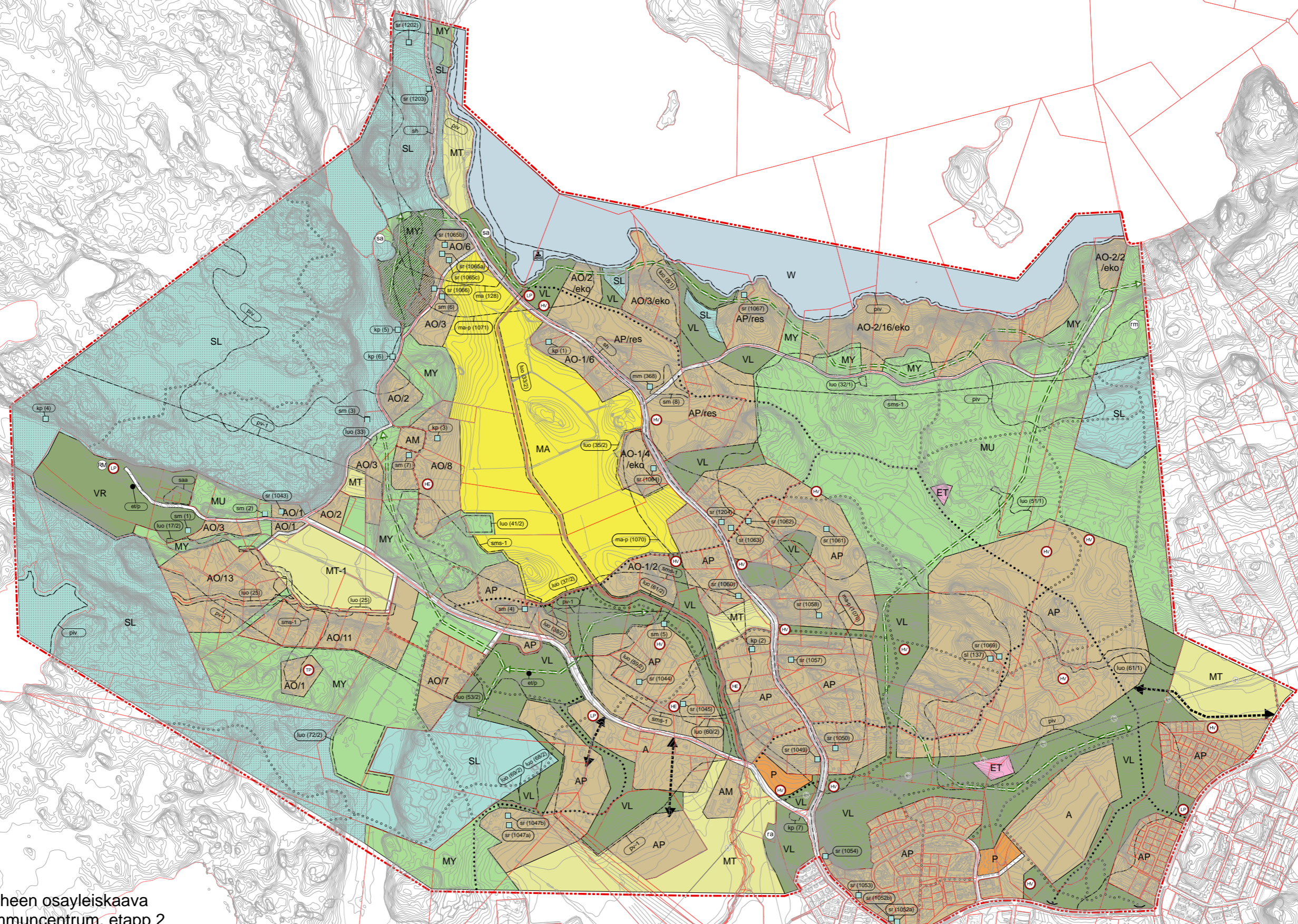


-
- | | |
|----------|---|
| Liite 1. | Osayleiskaavakartta 1:15 000 (A3) |
| Liite 2. | Kaavamääräykset |
| Liite 3. | Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (2018) |
| Liite 4. | Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Sito Oy, 2017) |
| Liite 5. | Kirkkonummen 2. vaiheen osayleiskaavaan liittyvä Paikka! -paikkatietokysely (Mapita Oy, 2013) |
- Liite 6. Rakennusperintökohteet osayleiskaava-alueella (Stadionark, 2014)
 - Liite 7. Luontoselvitysten (Luontotieto Keiron Oy, 2014 & Silvestris luontoselvitys Oy, 2019) mukaiset maakunnallisesti arvokkaat (4, 4*) ja paikallisesti erittäin arvokkaat (3) luontokohteet osayleiskaava-alueella.
 - Liite 8. Pienvesiselvityksen ja luontoselvityksen kohteet sekä Myllykylän arvokokonaisuus (Luontotieto Keiron Oy, 2014; Silvestris luontoselvitys Oy, 2019)
 - Liite 9. Liito-oravahavainnot ja soveltuvat alueet (Luontotieto Keiron Oy, 2014; Kirkkonummen kunta)
 - Liite 10. Soveltuvat alueet saukolle, lepakolle, viitasammakolle ja kirjovertikoperhoselle (Luontotieto Keiron Oy, 2014)
 - Liite 11. Rakennusoikeuslaskelmat -taulukko
 - Liite 12. Rakennusoikeuslaskelmat -kartta
 - Liite 13. Kirkkonummen kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaavan hulevesiselvitys (FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2019)
 - Liite 14. Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaava-alueen vesihuollon yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2018)
 - Liite 15. Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaavan kaavataloudellinen arviointi (Ramboll Finland Oy, 2018)
 - Liite 16. Vuoden 1918 taisteluiden sotahistorialliset jäänteet (Oula Seitsonen, 2010)
 - Liite 17. Porkkalan vuokra-alueen 1944-1956 jäänteiden vaarallisuusluokitus (Pekka Silvast, 2004)
 - Liite 18. Vertailu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin.
 - Liite 19. Ilmastovaikutusten arviointi (Ramboll Finland Oy, 2022)
 - Liite 20. Ilmastovaikutusten arvioinnin (Ramboll Finland Oy, 2022) suositukset ja osayleiskaavaratkaisu
 - Liite 21. Autoliikenteen, joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittämiskaavio osayleiskaavan toteutuessa



Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaava
Delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 2

Piirustusnumero/ Ritningsnummer: 3464
Hankennumero/ Projektnummer: 18000



Kirkkonummi

KUNTAKESKUKSEN 2. VAIHEEN
OSAYLEISKAAVAOSAYLEISKAAVAMERKINNÄT
JA -MÄÄRÄYKSET.

ASUNTOALUE.

Alueelle saa sijoittaa kerrostaloja, rivitaloja, kytkettyjä asuinrakennuksia ja erillispientaloja. Aluemerkintä sisältää myös asumiselle tarpeellisia julkisia ja yksityisiä palveluita, alueen sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintialueita, alueen asukkaita palvelevia virkistys- ja puisto-alueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä säädetään.

PIENTALOVALTAINEN ASUNTOALUE.

Alueelle saa sijoittaa rivitaloja, kytkettyjä asuinrakennuksia ja erillispientaloja. Aluemerkintä sisältää myös asumiselle tarpeellisia julkisia ja yksityisiä palveluita, alueen sisäisiä liikenneväyliä, pysäköintialueita, alueen asukkaita palvelevia virkistys- ja puistoalueita sekä yhdyskuntateknisen huollon alueita.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä säädetään.

ERILLISPIENTALOJEN ASUNTOALUE.

Alueelle saa sijoittaa erillispientaloja. Merkin­nän numero (/nro) ilmoittaa laskennallisten rakennuspaikkojen ohjeellisen enimmäislukumäärän alueella (kaavaselostuksen liite 11).

Rakennuspaikalle saa rakentaa enintään kaksiasuntoisen erillispientalon sekä siihen liittyviä talousrakennuksia. Erillispientalon rakennusoikeus on enintään 300 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku on kaksi. Erillispientalon toinen asunto voi olla enintään 40 m². Alueella ei sallita erillisten sivuasuntojen rakentamista. Muilta osin noudatetaan rakennusjärjestyksen määräyksiä.

Kyrkslätt

DELGENERALPLAN FÖR
KOMMUNCENTRUM, ETAPP 2DELGENERALPLANE BETECKNINGAR
OCH -BESTÄMMELSER.

A

BOSTADSOMRÅDE.

På området är det tillåtet att bygga våningshus, radhus, kopplade bostadshus och fristående småhus. Områdesbeteckningen omfattar även offentlig och privat service som behövs för boende, interna trafikleder, parkeringsområden, rekreations- och parkområden för områdets invånare samt områden för samhällsteknisk försörjning.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

AP

SMÅHUSDOMINERAT BOSTADSOMRÅDE.

På området är det tillåtet att bygga radhus, kopplade bostadshus och fristående småhus. Områdesbeteckningen omfattar även offentlig och privat service som behövs för boende, interna trafikleder, parkeringsområden, rekreations- och parkområden för områdets invånare samt områden för samhällsteknisk försörjning.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

AO/nro

BOSTADSOMRÅDE MED FRISTÅENDE SMÅHUS.

På området är det tillåtet att bygga fristående småhus. Beteckningens nummer (/nr) meddelar det riktgivande maximiantalet kalkylerade byggplatser på området (planbeskrivningens bilaga 11).

På byggplatsen får man bygga ett fristående småhus med högst två bostäder samt anknytande ekonomibyggnader. Det fristående småhusets byggrätt är högst 300 v-m² och dess största tillåtna våningstal två. Den andra bostaden i det fristående småhuset får vara högst 40 m². På området är det inte tillåtet att bygga separata sidobostäder. I övrigt beaktas bestämmelserna i byggnadsordningen.

ERILLISPIENTALOJEN ASUNTOALUE,
JOLLA MAHDOLLISTA RAKENNUSPAIKAN
JAKAMINEN RAKENNUSPAIKKOJEN LIITYTTYÄ
ALUEELLISEEN VESIHUOLTOJÄRJESTELMÄÄN.

Alueelle saa sijoittaa erillispientaloja. Merkin-
nän numero (/nro) ilmoittaa laskennallisten
rakennuspaikkojen lukumäärän alueella (kaa-
vaselostuksen liite 11).

Osayleiskaavan hyväksymisajankohdan mukai-
nen pinta-alaltaan yli 7500 m² suuruinen AO-1-
alueen rakennuspaikka voidaan jakaa kahdeksi
rakennuspaikaksi, mikäli molemmat rakennus-
paikat liitetään alueellisen vesihuollon verkos-
toon. Uuden rakennuspaikan vähimmäiskoko
on 2500 m².

Rakennuspaikalle saa rakentaa enintään kak-
siasuntoisen erillispientalon sekä siihen liittyviä
talousrakennuksia. Erillispientalon rakennusoi-
keus on enintään 300 k-m² ja suurin sallittu ker-
rosluku on kaksi. Erillispientalon toinen asunto
voi olla enintään 40 m². Alueella ei sallita eril-
listen sivuasuntojen rakentamista. Muilta osin
noudatetaan rakennusjärjestyksen määräyksiä.

ERILLISPIENTALOJEN JA LOMA-ASUNTOJEN
ASUNTOALUE.

Alueelle saa sijoittaa erillispientaloja sekä
loma-asuntoja. Merkinnumeron (/nro) il-
moittaa laskennallisten rakennuspaikkojen
ohjeellisen enimmäislukumäärän alueella (kaa-
vaselostuksen liite 11).

Osayleiskaavan hyväksymisajankohdan mukai-
sen tilan yhdelle rakennuspaikalle saa raken-
taa yhden yksiasuntoisen erillispientalon tai
loma-asunnon. Tilan muut rakennuspaikat on
toteuttava loma-asuntoina. Tilan rakennuspai-
koista vain yksi saa sijaita rantavyöhykkeellä.
Muut rakennuspaikat on toteutettava vähin-
tään 100 metrin etäisyydelle rantaviivasta.

Rakennus on liitettävä yleiseen vesijohto- ja
viemäriverkkoon, mikäli se on kohtuullisesti
järjestettävissä. Mikäli rakennusta ei voida
liittää yleiseen vesijohto- ja viemäriverkkoon,
suositellaan useamman rakennuspaikan tai
alueittain yhteistä talousveden hankintaa
sekä jätevesien käsittelyä. Ennen jätevesien
käsittelyjärjestelmän rakentamista on erillisillä
tutkimuksella ja tarkemmalla suunnittelulla
osoitettava, ettei toimenpiteestä aiheudu ym-
päristölle haittaa.

Erillispientalon rakennusoikeus on enintään
250 k-m², ja loma-asunnon rakennusoikeus on
enintään 150 k-m². Suurin sallittu kerrosluku on
kaksi. Alueella ei sallita sivuasuntojen rakenta-
mista. Muilta osin noudatetaan rakennusjärjes-
tyksen määräyksiä.

AO-1/nro

BOSTADSOMRÅDE FÖR FRISTÅENDE
SMÅHUS DÄR DET ÄR MÖJLIGT ATT DELA
BYGGPLATSEN DÅ BYGGPLATSERNA ANSLUTITS
TILL VATTENFÖRSÖRJNINGSSYSTEMET PÅ
OMRÅDET.

På området är det tillåtet att bygga fristående
småhus. Beteckningens nummer (/nr) med-
delar det kalkylerade antalet byggplatser på
området (planbeskrivningens bilaga 11).

En på AO-1-område belägen byggplats, vars
areal vid den tidpunkt då delgeneralplanen
godkänns överstiger 7500 m², kan delas upp
i två byggplatser, om bägge byggplatserna
ansluts till vattenförsörjningsnätet på
området. En ny byggplats ska ha en areal på
minst 2500 m².

På byggplatsen får man bygga ett fristående
småhus med högst två bostäder samt ankny-
tande ekonomibygnader. Det fristående små-
husets byggrätt är högst 300 v-m² och dess
största tillåtna våningstal två. Den andra bos-
taden i det fristående småhuset får vara högst
40 m². På området är det inte tillåtet att bygga
separata sidobostäder. I övrigt beaktas bestäm-
melserna i byggnadsordningen.

AO-2/nro

BOSTADSOMRÅDE FÖR FRISTÅENDE SMÅHUS
OCH FRITIDSBOSTÄDER.

På området är det tillåtet att bygga friståen-
de småhus och fritidsbostäder. Beteckningens
nummer (/nr) meddelar det riktgivande maxi-
miantalet kalkylerade byggplatser på området
(planbeskrivningens bilaga 11).

På en byggplats på en lägenhet i enlighet med
tidpunkten för godkännande av delgeneral-
planen får man bygga ett fristående småhus
med en bostad eller en fritidsbostad. De övriga
byggplatserna på lägenheten ska byggas som
fritidsbostäder. Bara en av byggplatserna på
lägenheten får finnas i strandzonen. De övriga
byggplatserna ska byggas på minst 100 meters
avstånd från strandlinjen.

Byggnaden ska anslutas till det allmänna vat-
tenlednings- och avloppsnätet, om det kan ord-
nas rimligt. Om byggnaden inte kan anslutas till
det allmänna vattenlednings- och avloppsnä-
tet, rekommenderas gemensam anskaffning
av hushållsvatten samt behandling av avlopps-
vatten för flera byggplatser eller områdesvis.
Före byggandet av ett system för behandling
av avloppsvatten ska man med separat under-
sökning och noggrannare planering påvisa att
åtgärden inte medför skada för miljön.

Byggrätten för ett fristående småhus är högst
250 v-m² och byggrätten för en fritidsbostad
högst 150 v-m². Det största tillåtna våningsta-
let är två. På området tillåts inte byggande av
sidobostäder. I övrigt beaktas bestämmelserna
i byggnadsordningen.

MAATILOJEN TALOUSKESKUSTEN ALUE.

AM

OMRÅDE FÖR LANTBRUKSLÄGENHETS DRIFTSCENTRUM.

Alue, jolle saa sijoittaa maatilaa asuin- ja talousrakennuksia sekä maatilataloutta palvelevia rakennuksia sekä näihin liittyviä sivuelinkeinoja palvelevia rakennuksia.

Osayleiskaavan hyväksymisajankohdan mukaista tilaa kohden saa sijoittaa kaksi asuinrakennusta. Asuinrakennusten rakennusoikeus on enintään 300 k-m² ja suurin sallittu kerrosaluku on kaksi.

Uudisrakentaminen on sijoitettava pihapiiriä täydentäen ja ympäristö huomioon ottaen. Muilta osin noudatetaan rakennusjärjestyksen määräyksiä.

Område där det är tillåtet att placera bostads- och ekonomibyggnader på lantbrukslägenhet samt byggnader som tjänar lantbruk och byggnader för anknytande binäringar.

På lägenhet vid tidpunkten då delgeneralplanen godkänns får byggas två bostadsbyggnader. Bostadsbyggnadernas byggrätt är högst 300 v-m² och dess största tillåtna våningstal två.

Nybyggandet ska placeras så, att det kompletterar gårdsplanen och med beaktande av miljön. I övrigt beaktas bestämmelserna i byggnadsordningen.

PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE.

P

SERVICE- OCH FÖRVALTNINGSOMRÅDE.

Julkisten tai yksityisten palvelujen ja hallinnon alue

Alueelle saa sijoittaa asumista ensisijaisesti palvelun tuottajan omaan tarpeeseen tai tarkemmassa suunnittelussa tehdyn selvityksen perusteella.

Område för offentlig eller privat service och förvaltning.

På området kan byggas bostäder i huvudsak för serviceproducentens eget behov eller enligt en utredning i samband med en mera detaljerad planering.

LÄHIVIRKISTYSALUE.

VL

OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION.

Alueen käyttötarkoitus on ulkoilu ja virkistys.

Aluetta on hoidettava niin, että sen luonto- ja virkistysarvojen säilyminen turvataan. Alueelle voidaan toteuttaa virkistystä palvelevia pieniä rakennuksia ja rakennelmia. Alueen puustoa on kehitettävä eri-ikäisenä metsikön sisällä, ellei luonnonarvojen säilyttäminen edellytä muita toimenpiteitä.

Alueen suunnittelussa, käytössä ja hoidossa on otettava huomioon alueen sisältämien erityisten luontoarvojen säilyttäminen sekä maakunnallisen tai paikallisen ekologisen yhteyden toimivuus.

Alueella on säilytettävä ja toteutettava liito-oravalle soveltuvia puustoisia ja riittävän leveitä kulkuyhteyksiä.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

Områdets användningsändamål är friluftsliv och rekreation.

Området ska skötas så att det tryggar bevarandet av dess natur- och rekreationsvärden. På området kan man uppföra små byggnader och konstruktioner för rekreationsbruk. Trädbestånd med träd av varierande ålder ska utvecklas i skogsdungar, om inte bevarandet av naturvärden förutsätter andra åtgärder.

I planeringen, användningen och skötseln av området ska man beakta bevarandet av områdenas särskilda naturvärden samt den landskapsmässiga eller lokala ekologiska förbindelsens funktion.

På området ska man bevara och genomföra tillräckligt breda trädbeklädda förbindelser som lämpar sig för flygekorren.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

RETKEILY- JA ULKOILUALUE.

Alueen käyttötarkoitus on retkeily ja ulkoilu.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

VR

STRÖV- OCH FRILUFTSOMRÅDE.

Områdets användningsändamål är ströv- och friluftsområde.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE.

ET

OMRÅDE FÖR SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING.

LUONNONSUOJELUALUE.

Luonnonsuojelulain nojalla suojeltu tai suojeltavaksi tarkoitettu alue.

Alueella on kielletty toimenpiteet, jotka vaarantavat tai heikentävät niitä luonto- ja ympäristöarvoja, joiden perusteella alueesta on muodostettu suojelualue tai tavoitteena perustaa sellainen.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

SL

NATURSKYDDSSOMRÅDE.

Område som är skyddat eller avsett bli skyddat med stöd av naturskyddslagen.

På området är det förbjudet med åtgärder som äventyrar eller försvagar de natur- och miljövärden på grundval av vilka området bildar ett naturskyddsområde eller målet är att grunda ett sådant.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

NATURA 2000-VERKOSTOON KUULUVA ALUE.



OMRÅDE SOM HÖR TILL NÄTVERKET NATURA 2000.

SEUDULLISESTI MERKITTÄVÄ EKOLOGINEN KÄYTÄVÄ.

/eko

REGIONALT BETYDELSEFULL EKOLOGISK KORRIDOR.

Merkinnällä on osoitettu ekologinen käytävä, jonka toimivuus on turvattava. Se on toteutettava tavalla, joka turvaa eläinten liikkumismahdollisuudet.

Med beteckningen anvisas en ekologisk korridor, vars funktion ska tryggas. Den ska anläggas så att den tryggar djurens möjligheter att röra sig.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä säädetään.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

RESERVIALUE

/res

RESERVOMRÅDE.

Alueen käyttönoton edellytyksenä on, että sen lähialueen samalla käyttötarkoituksella osoitettujen alueiden asuinrakennusoikeudesta vähintään 75 % on toteutunut ja alueelta on järjestettävissä turvalliset kävelyn ja pyöräilyn yhteydet alueen pääväylille ja palvelujen alueille.

Förutsättningen för ibruktagande av området är att minst 75 % av bostadsbyggrätten som anvisats på områden med samma användningsändamål i dess närområde har använts och att man från området kan ordna trygga gång- och cykelförbindelser till huvudlederna på området och områden med service.

MAATALOUSALUE.

Alueella saa harjoittaa maataloutta sekä maa- ja hevostalouteen liittyviä sivuelinkeinoja.

Alue on säilytettävä rakentamattomana lukuun ottamatta maataloutta palvelevaa rakentamista.

MAATALOUSALUE, JOLLE SAA SIIJOITTA PALSTAVILJELYALUEEN JA/TAI SIIRTOLAPUUTARHAN.

Alueella saa harjoittaa maataloutta sekä maa- ja hevostalouteen liittyviä sivuelinkeinoja.

Alue on säilytettävä rakentamattomana lukuun ottamatta maataloutta ja palstaviljelytoimintaa palvelevaa rakentamista sekä siirtolapuutarhatoimintaa, jonka toteuttaminen edellyttää asemakaavan laatimista ja alueen liittämistä alueelliseen vesihuoltojärjestelmään.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS PELTOALUE.

Alueella saa harjoittaa maataloutta sekä maa- ja hevostalouteen liittyviä sivuelinkeinoja siten, että alueen maisemakuullisesti arvokkaat viljelyalueet ja niihin liittyvät metsäsaarekkeet säilyvät. Peltoalueet on säilytettävä avoimina.

Alue on säilytettävä rakentamattomana lukuun ottamatta maataloutta palvelevaa rakentamista. Maatalouteen liittyvä rakentaminen on sijoitettava siten, että rakennukset eivät sulje avoimia näkymiä.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö tai muu tähän verrattava toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE, JOLLA ON ERITYISTÄ ULKOILUN OHJAAMISTARVETTA.

Alue, jolle ulkoilu- ja virkistystarpeet huomioon ottaen saa rakentaa ulkoilureittejä, sekä maa- ja metsätaloutta palvelevia rakennuksia ja rakennelmia.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö tai muu tähän verrattava toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

MT

JORDBRUKSOMRÅDE.

På området får man bedriva jordbruk samt binärningar som anknyter till jordbruk och hästhållning.

Området ska bevaras obebyggt med undantag för byggnader som tjänar jordbruket.

MT-1

JORDBRUKSOMRÅDE DÄR MAN FÅR PLACERA OMRÅDE MED ÖDLINGSLOTTER OCH/ELLER KOLONITRÄDGÅRD.

På området får man bedriva jordbruk samt binärningar som anknyter till jordbruk och hästhållning.

Området ska bevaras obebyggt med undantag för byggande som betjänar jordbruk och odlingslotter samt koloniträdgårdsverksamhet. Genomförande av det fordrar utarbetande av en detaljplan och att området ansluts till vattenförsörjningssystemet på området.

MA

LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLT ÅKEROMRÅDE.

På området får man bedriva jordbruk samt binärningar som anknyter till jordbruk och hästhållning så att de för landskapsbilden värdefulla odlingsområdena med skogsdungar bevaras. Åkerområdena ska bevaras öppna.

Området ska bevaras obebyggt med undantag för byggnader som tjänar jordbruket. Jordbruksbyggnader ska placeras så att de inte stänger öppna vyer.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete eller annan åtgärd som kan jämföras med det kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

MU

JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILT BEHOV ATT STYRA FRILUFTSLIVET.

Område där det med beaktande av frilufts- och rekreationsbehoven är tillåtet att anlägga friluftsleder samt uppföras byggnader och anläggningar som tjänar jord- och skogsbruksändamål.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete eller annan åtgärd som kan jämföras med det kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE,
JOLLA ON ERITYISIÄ YMPÄRISTÖARVOJA.

Ympäristöarvot huomioon ottaen alueelle saa rakentaa ulkoilureittejä. Muu rakentaminen alueelle on kielletty.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö tai muu tähän verrattava toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

MY

JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT
OMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN.

Friluftsrutter får byggas på området med beaktande av miljövärden. Övrigt byggande på området är förbjudet.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete eller annan åtgärd som kan jämföras med det kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

VESIALUE.

Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä säädetään.

W

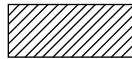
VATTENOMRÅDE.

Landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §.

ARVOKAS GEOLOGINEN MUODOSTUMA.

Maakunnallisesti arvokas kallioalue, joka sisältää maisemallisia ja luonnontieteellisiä arvoja.

Alueelle toimenpiteitä suunniteltaessa ja toteutettaessa luonnonesiintymiä ei saa turmella eikä aiheuttaa huomattavia tai laajalle ulottuvia vahingollisia muutoksia luonnonolosuhteissa.

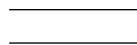


VÄRDEFULL GEOLOGISK FORMATION.

Bergsområde av landskapsmässig betydelse som omfattar landskapsmässiga och naturvetenskapliga värden.

Då man planerar och genomför åtgärder på området får man inte förstöra naturförekomsterna eller orsaka betydande eller omfattande skadliga förändringar i naturförhållandena.

KATU- TAI TIEALUE.



GATU ELLER VÄGOMRÅDE.

HEVOSTOIMINNAN KOHDEMERKINTÄ.

Hevostoiminnan alue, jolle saa sijoittaa asuin-, talli- ja talousrakennuksia, sekä hevoselinkeinoimintaan liittyviä liikerakennuksia.



OBJEKTSBETECKNING FÖR HÄSTVERKSAMHET

Område för hästverksamhet, på vilket man får placera bostads-, stall- och ekonomibyggnader, samt affärsbyggnader för hästnäringens verksamhet.

TYÖPAIKKA-ALUEEN KOHDEMERKINTÄ.

Kohdemerkintä sallii rakennuspaikalle sijoitettavan ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työtiloja, jonka rakennusoikeus on enintään 750 k-m². Tiloihin on mahdollista sijoittaa myös työntekijöiden asuin- tai sosiaalituloja enintään 75 k-m² verran.



OBJEKTSBETECKNING FÖR
ARBETSPLATSOMRÅDE.

Objektsbeteckningen tillåter att på byggplatsen placeras icke miljöstörande arbetsutrymmen med en byggrätt om högst 750 v-m². Det är också möjligt att i lokalen placera högst 75 v-m² bostads- och socialutrymmen för arbete.

PYSÄKÖIMISALUEEN KOHDEMERKINTÄ.



OBJEKTSBETECKNING FÖR
PARKERINGSOMRÅDE.

HULEVESIEN HALLINNAN KOHDEMERKINTÄ.



OBJEKTSBETECKNING FÖR
DAGVATTENHANTERING.

MATKAILUPALVELURAKENNUKSEN KOHDEMERKINTÄ.

Kohdemerkintä sallii retkeily- ja ulkoilualueelle (VR) sijoitettavan matkailua ja virkistystoimintaa palvelevia rakennuksia, joiden rakennusoikeus on enintään 750 k-m².



OBJEKTBETECKNING FÖR BYGGNAD FÖR TURISMTJÄNSTER.

Objektsbeteckningen tillåter att på ströv- och friluftsområde (VR) placeras byggnader som betjänar turism och rekreationsverksamhet, vars byggrätt är högst 750 v-m².

VIRKISTYSTOIMINTAA PALVELEVAN RAKENNUKSEN KOHDEMERKINTÄ.

Alueella sijaitsee osayleiskaavan hyväksymisajankohtana määrääkainen rakennus.

Kohteeseen saa rakentaa pysyviä rakennuksia, joiden rakennusoikeus saa olla enintään 200 k-m².



OBJEKTBETECKNING FÖR BYGGNAD SOM BETJÄNAR REKREATIONSVERKSAMHET.

På området finns vid tidpunkten för godkännandet av delgeneralplanen en tidsbunden byggnad.

På objektet får man bygga permanenta byggnader, vars byggrätt får vara högst 200 v-m².

SAUNARAKENNUKSEN KOHDEMERKINTÄ.

Saunarakennuksen rakennusoikeus on enintään 30 k-m².



OBJEKTBETECKNING FÖR BASTU.

Bastubyggnadens byggrätt är högst 30 v-m².

LOMARAKENNUKSEN KOHDEMERKINTÄ

Kohdemerkinnällä on osoitettu osayleiskaavan hyväksymisajankohdan mukainen lomarakennus, jonka saa korvata uusilla rakennuksilla siten, että lomarakennuksen rakennusoikeus on enintään 50 k-m² ja saunarakennuksen rakennusoikeus on enintään 30 k-m².



OBJEKTBETECKNING FÖR FRITIDSBYGGNAD

Med objektsbeteckningen har man anvisat en med tidpunkten för godkännande av delgeneralplanen förenlig fritidsbyggnad som får ersättas med nya byggnader så att byggrätten för en fritidsbyggnad är högst 50 v-m² och byggrätten för en bastubyggnad högst 30 v-m².

ALI- /YLIKULKU.



UNDER- ELLER ÖVERFART.

OHJEELLINEN PÄÄULKOILUREITTI/ PYÖRÄILYN JA JALANKULUN REITTI.

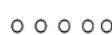


RIKTGIVANDE HUVUDFRILUFTSLED/RUTT FÖR CYKEL- OCH FOTGÄNGARTRAFIK.

Pyöräilyn ja jalankulkureitistön pääyhteydet, joiden sijainti määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Huvudförbindelserna för cykel- och fotgängar-rutterna vars plats bestäms noggrannare i den fortsatta planeringen.

OHJEELLINEN ULKOILUREITTI.



RIKTGIVANDE FRILUFTSRUTT.

Ulkoilureitistö, jonka sijainti määritellään tarkemmin jatkosuunnittelussa.

Friluftsrutter vars plats bestäms noggrannare i den fortsatta planeringen.

TIELIIKENTEEN YHTEYSTARVE.



VÄGTRAFIKENS FÖRBINDELSEBEHOV.

JOHTO TAI LINJA.

110 Kv voimajohto.

Johtokäytävään on sallittua sijoittaa useita voimajohtoja. Voimajohtoalueelle on kiellettyä sijoittaa rakennuksia tai rakennelmia ilman voimajohtojen omistajan lupaa.

Voimajohtoalueella puuston kasvua on rajoitettu. Laadittaessa alueen asemakaavaa on huomioitava lisäksi Säteilysurvakeskuksen suositukset.



LEDNING ELLER LINJE..

110 kV kraftledning.

Det är tillåtet att placera flera kraftledningar i ledningskorridoren. På kraftledningsområdet är det förbjudet att placera byggnader eller konstruktioner utan tillstånd av ägaren till kraftledningen.

På kraftledningsområdet är trädbeståndets tillväxt begränsad. Vid detaljplaneringen av området ska man dessutom beakta Strålsäkerhetscentralens direktiv.

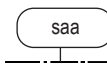
PUMPPAAMO.



PUMPVERK.

PUHDISTETTAVA/ KUNNOSTETTAVA MAA-ALUE.

Alueen maaperän pilaantuneisuus on tutkittava mikäli alueella tehdään kaivuu-töitä. Toimenpiteistä on ilmoitettava Uudenmaan ELY-keskukseen.

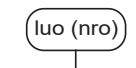


JORDOMRÅDE SOM SKA RENAS/ ISTÅNDSÄTTAS.

Jordmånens föroreningsgrad på området bör undersökas om man utför grävningensarbeten på området. Man måste meddela Nylands NTM-central om åtgärderna.

LUONNON MONIMUOTOISUUDEN KANNALTA ERITYISEN MERKITTÄVÄ ALUE.

Alue, jolla luonnonarvoja heikentävät toimenpiteet on kielletty. Vesien- ja luonnonhoidon kannalta perustellut toimenpiteet ovat sallittuja.



SÄRSKILT VIKTIGT OMRÅDE MED TANKE PÅ NATURENS MÅNGFALD.

Område där man inte får vidta åtgärder som skadar naturvärdena. Åtgärder som är motiverade med tanke på vatten- och naturvärden är tillåtna.

Numero sulkeissa viittaa kaavasestoksuksen luetteloon, jossa mainittu merkittävät luontovot.

Siffran inom parentes hänvisar till planbeskrivningens förteckning över betydande naturvärden.

LIITO-ORAVAN KULKUYHTEYS.

Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on toteutettava puustoisena ja riittävän leveänä. Sijainti on ohjeellinen.

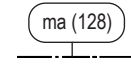


FLYGEKORRSRUTT.

Förbindelsen för flygekorren ska ha ett trädbestånd och vara tillräckligt bred. Läget är riktigtvande.

MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄ KULTTUURIMAISEMA.

Maakunnallisesti merkittävä Humaljärven kulttuurimaisema.



KULTURLANDSKAP AV LANDSKAPSMÄSSIG BETYDELSE.

Humaljärvis kulturlandskap av landskapsmässig betydelse.

Alueella tehtävien toimenpiteiden on oltava sellaisia, että alueen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti sekä maisemakuvallisesti arvokas luonne säilyy. Alueen suunnittelussa on huomioidava kohteen sotahistorialliset erityispiirteet.

Åtgärderna som utförs på området ska vara sådana att områdets byggnads- och kulturhistoriskt och för landskapsbildningen värdefulla naturbevaras. Vid planeringen av området ska man beakta objektets militärhistoriska särdrag.

Alueella tehtävistä toimenpiteistä on pyydetävä alueellisen vastuumuseon lausunto. Numero sulkeissa viittaa kaavasestoksuksen luetteloon.

För åtgärder som utförs på området ska man begära ett utlåtande av det ansvariga museet på området. Siffran inom parentes hänvisar till planbeskrivningens förteckning.

KULTTUURIYMPÄRISTÖN ALUEKOKONAISUUS.

ma-p (nro)

Paikallisesti merkittävä kulttuuriympäristön aluekokonaisuus.

Alueella tehtävien toimenpiteiden on oltava sellaisia, että alueen rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti sekä maisemakuvallisesti arvokas luonne säilyy. Alueen suunnittelussa on huomioitava kohteen sotahistorialliset erityispiirteet.

Alueella tehtävissä toimenpiteissä on kuultava alueellista vastuumuseota. Numero sulkeissa viittaa kaavaselostuksen luetteloon.

PORKKALAN VUOKRAKAUDEN SOTILAALLINEN JÄÄNNE.

sms-1

Alue, jossa sijaitsee Porkkalan vuokrakauden sotilaallisia jäänteitä.

Alueella suoritettavissa maansiirto- ja kaivutöissä on huomioitava jäänteiden mahdollinen esiintyminen ja kuultava alueellista vastuumuseota.

HISTORIAALLINEN TIELINJA.

sh

Volsintien historiallinen tielinja.

Tien korko ja linjauksen ominaisluonne on pyrittävä tienpitoon liittyvissä toimenpiteissä säilyttämään. Kohdetta koskevista maankäytösuunnitelmista on pyydettävä alueellisen vastuumuseon lausunto.

LUONNONMUISTOMERKKI.

sl (137)

Luonnonsuojelulain 23§:n mukainen rauhoitettu luonnonmuistomerkki, jonka vahingoittaminen tai turmeleminen on kielletty.

SUOJELTAVA RAKENNUS TAI RAKENNUSRYHMÄ.

sr (nro)

Rakennusta ei saa purkaa. Korjaus- ja muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellisia ja tyyllisiä arvoja ei hävitetä. Muutoksista on pyydettävä alueellisen vastuumuseon lausunto.

Numero sulkeissa viittaa selostuksen luetteloon. Vanhoja enintään 60 k-m² suuruisia rakennuksia asuntoalueilla ei lasketa käytettyyn rakennusoikeuteen.

OMRÅDESHELHET I KULTURMILJÖN.

En områdeshelhet i kulturmiljön av lokal betydelse.

Åtgärderna som utförs på området ska vara sådana att områdets byggnads- och kulturhistoriskt och för landskapsbilden värdefulla natur bevaras. Vid planeringen av området ska man beakta objektets militärhistoriska särdrag.

Man ska höra det ansvariga museet på området vid åtgärder som utförs på området. Siffran inom parentes hänvisar till planbeskrivningens förteckning.

MILITÄRA LÄMNINGAR FRÅN PORKALA ARRENDETID.

Område där det finns militära lämningar från Porkala arrendetid.

Vid schaktnings- och grävningens arbeten som utförs på området ska man beakta eventuell förekomst av lämningar och höra det ansvariga museet på området.

HISTORISK VÄGLINJE.

Volsvägens historiska väglinje.

Man ska försöka bevara vägens höjd och linjens särart i åtgärder som gäller väghållningen. Om markanvändningsplaner som gäller objektet ska man begära ett utlåtande av det ansvariga museet på området.

NATURMINNESMÄRKE.

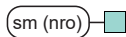
Fridlyst naturminnesmärke enligt 23 § i naturskyddslagen vilket man inte får skada eller förstöra.

BYGGNAD ELLER BYGGNADSGRUPP SOM SKA SKYDDAS.

Byggnaden får inte rivas. Reparations- och ändringsarbeten som utförs i byggnaderna bör vara av sådan art att byggnadens arkitektoniska värden och stil inte förstörs. Om ändringar ska man begära ett utlåtande av det ansvariga museet på området.

Siffran inom parentes hänvisar till beskrivningens förteckning. Gamla byggnader om högst 60 v-m² på bostadsområden räknas inte som använd byggrätt.

MUINAISMUISTOKOHDE.



FORNMINNESOBJEKT.

Muinaismuistolain (295/1963) rauhoittama kiinteä muinaisjäänös.

Fast fornlämning som är fridlyst enligt lagen om fornminnen (295/1963).

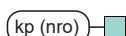
Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta koskevasta maan-käyttösuunnitelmista on pyydettävä alueellisen vastuumuseon lausunto.

Utgrävning, täckning och ändring av området eller andra ingrepp är förbjudna. Man ska begära ett utlåtande av det ansvariga museet på området om markanvändningsplaner som gäller området.

Muinaisjäänöksen laajuus on selvitettävä museoviranomaiselta. Numero sulkeissa viittaa kaavaselostuksen luetteloon.

Fornlämningens omfattning ska utredas med museimyndigheten. Siffran inom parentes hänvisar till planbeskrivningens förteckning.

MUU KULTTUURIPERINTÖKOHDE.



ANNAT KULTURARVSOBJEKT.

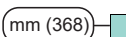
Alueella sijaitsevien historiallisten rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä ja riittävän arkeologisen dokumentoinnin jälkeen.

Det är tillåtet att avlägsna historiska konstruktioner och skikt på området endast av särskilda skäl och efter tillräcklig arkeologisk dokumentering.

Aluetta koskevasta maankäyttösuunnitelmista on pyydettävä alueellisen vastuumuseon lausunto. Muinaisjäänöksen laajuus on selvitettävä museoviranomaiselta. Numero sulkeissa viittaa kaavaselostuksen luetteloon.

Om markanvändningsplaner som gäller området ska man begära ett utlåtande av det ansvariga museet på området. Fornlämningens omfattning ska utredas med museimyndigheten. Siffran inom parentes hänvisar till planbeskrivningens förteckning.

SUOJELTAVA MUISTOMERKKI.



MINNESMÄRKE SOM SKA SKYDDAS.

Arvokas kohde, jonka vahingoittaminen ja purkaminen on kielletty.

Värdefullt objekt som man inte får skada eller riva.

Tehtävistä toimenpiteistä on pyydettävä alueellisen vastuumuseon lausunto.

För åtgärder som ska utföras ska man begära ett utlåtande av det ansvariga museet på området.

UIMARANTA.

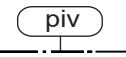


BADSTRAND.

Uimarannan alueelle saa rakentaa matkailua ja virkistystä palvelevia rakennuksia ja rakennelmia, joiden rakennusoikeus saa olla enintään 150 k-m². Sijainti on ohjeellinen.

På badstrandens område får man bygga mindre byggnader och konstruktioner som betjänar turism och rekreation. Byggrätten för dessa får vara högst 150 v-m². Läget är riktgivande.

VEDENHANKINNAN KANNALTA ARVOKAS PINTAVESIALUE



YTVATTENOMRÅDE SOM ÄR VIKTIGT FÖR VATTENANSKAFFNINGEN.

Pintavesialueet, jotka ovat ominaisuuksiltaan arvokkaita ja jotka voivat olla tai ovat yhdyskuntien vedenhankinnan kannalta tärkeitä.

Ytvattenområden som till sina egenskaper är värdefulla och som kan vara eller är viktiga med tanke på vattenanskaffningen i samhällena.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on vesiensuojelunäkökohdat otettava huomioon siten, ettei vesialueen käyttöä vedenhankintaan vaaranneta ja että pintavesien hyvä tila säilytetään tai saavutetaan.

I den mer detaljerade planeringen ska vattenskyddsperspektiven beaktas så att inte användningen av vattenområdet för vattenanskaffning äventyras och att ytvattens goda tillstånd bevaras eller uppnås.

POHJAVESIALUE.

Alueen osa, joka on yhdyskunnan vedenhankinnalle tärkeä pohjavesialue.

Alueella on kiinnitettävä erityistä huomiota pohjaveden suojelemiseen. Alueella ei saa tehdä pohjaveden laatua tai määrää vaarantavia toimenpiteitä.

Alueelle rakentamista ja muita toimenpiteitä rajoittavat vesilaissa säädetty pohjaveden muuttamiskielto ja ympäristönsuojelulaissa säädetty pohjaveden pilaamiskielto.

Alueelle ei saa sijoittaa laitoksia tai toimintoja, joissa käsitellään tai varastoidaan pohjavedelle vaarallisia kemikaaleja. Alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, jotka voivat aiheuttaa haittaa pohjaveden määrälle tai laadulle. Alueella on maalämpökaivokiello. Rakentamisalueilla on turvattava riittävä pohjaveden imeytyminen niin, että pohjaveden muodostumisen määrä ei vähene.

Rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pohjaveden laatu- tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen. Ennen alueelle tehtävien kaivutöiden aloittamista on selvítettävä pohjavesiolosuhteet ja pohjaveden taso sekä ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin pohjaveden suojelemiseksi.

Pohjavesien suojelemiseksi alueella on voimassa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 128 §:n mukainen toimenpiderajoitus, joka koskee maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä kuten kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttämistöitä tai näihin verrattavaa toimenpidettä. Lupaa ei kuitenkaan tarvita vedenhankintaan tai tulvantorjuntaan liittyviin MRL:n 128 §:n mukaisiin toimenpiteisiin.

Lämmitysöljylle tarkoitetut säiliöt on sijoitettava rakennuksen sisätiloihin vesitiiviiseen suoja-altaaseen, jonka tilavuuden on oltava suurempi kuin varastoitavan öljyn enimmäismäärä.

OSAYLEISKAAVA-ALUEEN RAJA

pV-1

GRUNDTVATTENOMRÅDE.

Del av område som är ett grundvattenområde som är viktigt för vattenanskaffningen i samhället.

På området ska man fästa särskild uppmärksamhet vid skyddandet av grundvattnet. På området får inte utföras åtgärder som äventyrar grundvattnets kvalitet eller kvantitet.

Byggnad och andra åtgärder på området begränsas av förbudet mot grundvattensändring i vattenlagen och förbudet mot förorening av grundvatten i miljöskyddslagen.

På området får man inte placera anläggningar eller funktioner i vilka det behandlas eller lagras kemikalier som är farliga för grundvattnet. På området får man inte placera verksamheter som kan orsaka olägenhet för grundvattnets kvantitet eller kvalitet. På området råder förbud för jordvärmebrunn. På byggnadsområdena ska man trygga tillräcklig infiltrering av grundvattnet så att mängden grundvatten som bildas inte minskar.

Byggnad, dikningar och schaktning ska utföras så att de inte medför ändringar i grundvattnets kvalitet eller bestående ändringar i grundvattnets höjdnivå. Innan man inleder schaktningsarbeten på området ska man utreda grundvattenförhållandena och grundvattnets nivå samt vidta nödvändiga åtgärder för att skydda grundvattnet.

För skyddande av grundvattnen på området gäller åtgärdsbegränsning enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL), som gäller jordbyggnadsarbete som förändrar landskapet, så som schaktnings-, brytnings-, utjämnings- och fyllningsarbeten eller åtgärd som kan jämföras med dessa. Tillstånd behövs ändå inte för åtgärder som gäller bekämpning av översvämning enligt 128 § i MBL.

Cisterner avsedda för eldningsolja ska placeras i byggnadens inre utrymmen i en vattentät skyddsbassäng, vars volym ska vara större än den maximala mängden olja som lagras.



DELGENERALPLANEOMRÅDETS GRÄNS

YLEISMÄÄRÄYKSET:

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana.

Asemakaavoitettavat alueet:

- Asuntoalue (A)
- Pientalovaltainen asuntoalue (AP)
- Palvelujen ja hallinnon alue (P)
- Lähivirkistysalue (VL)
- Siirtolapuutarha (MT-1)

Asemakaavoitettavien alueiden suunnittelussa on otettava huomioon joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytykset.

Asemakaavoitettavilla alueilla on turvattava riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistys- ja puistoalueet sekä virkistysyhteydet laajemmille viheralueille. Nämä yhteydet toimivat myös ekologisen verkoston yhteyksinä.

Asemakaavatyön yhteydessä on laadittava katujen ja pysäköintialueiden, kävelyn ja pyöräilyn sekä ulkoilureittien yleissuunnitelma tai vastaava muu liikenteen järjestämissuunnitelma ja ulkoilureittisuunnitelma.

Asumisen alueet

Rakentamisen sovittamiseen maisemaan, olevaan rakennuskantaan ja luonnonolosuhteisiin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Osayleiskaavan hyväksymisajankohdan mukainen tila 257-435-1-62 muodostaa yhden rakennuspaikan. Tilan kokonaiskerrosala saa olla enintään 1300 k-m².

Erillispientalojen asuntoalueella, jolla mahdollista rakennuspaikan jakaminen rakennuspaikkojen liittyttyä alueelliseen vesihuoltojärjestelmään (AO-1/6) ajoneuvoliittymien määrä Volsintielle saa olla enintään neljä.

Ekologinen verkosto

Maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävän ekologisen verkoston osina toimivat osayleiskaavan luonnonsuojelualueet (SL), virkistysalueet (VL ja VR) sekä maa- ja metsätalousalueet (MA, MU ja MY).

Maankäytön suunnittelussa ja alueille kohdistuvissa toimenpiteissä on ekologisen verkoston yhteydet turvattava niin, että metsäisten yhteyksien jatkuvuus ja riittävä leveys toteutuu.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Delgeneralplanen uppgörs som generalplan med rättsverkningar.

Områden som ska detaljplaneras:

- Bostadsområde (A)
- Småhusdominerat bostadsområde (AP)
- Område för service och förvaltning (P)
- Närrekreationsområde (VL)
- Koloniträdgård (MT-1)

I planeringen av områdena som ska detaljplaneras ska man beakta förutsättningarna för kollektivtrafik, cykling och gång.

På områdena som ska detaljplaneras bör man trygga tillräckliga och nära närrekreations- och parkområden samt rekreatjonsförbindelser till mer vidsträckta grönområden. De här förbindelserna fungerar också som förbindelser i det ekologiska nätverket.

I samband med detaljplanearbetet ska man utarbeta en allmän plan för gator och parkeringsområden, gång och cykling samt friluftsrutter eller motsvarande annan plan för trafikarrangemang och plan för friluftsrutter.

Områden för boende

Speciell uppmärksamhet ska fästas vid att anpassa byggandet till landskapet, det befintliga byggnadsbeståndet och naturförhållandena.

Lägenheten 257-435-1-62 enligt tidpunkten för godkännande av delgeneralplanen bildar en byggplats. Lägenhetens totala våningsyta får vara högst 1300 v-m².

På bostadsområde för fristående småhus där det är möjligt att dela byggplatsen då byggplatserna anslutits till vattenförsörjningssystemet på området (AO-1/6) får antalet fordonsanslutningar till Volsvägen vara högst fyra.

Ekologiskt nätverk

Delgeneralplanens naturskyddsområden (SL), rekreatjonsområden (VL och VR) samt jord- och skogsbruksområden (MA, MU och MY) fungerar som delar i det landskapsmässigt och lokalt betydande ekologiska nätverket.

I planeringen av markanvändningen och åtgärderna på området ska det ekologiska nätverkets förbindelser tryggas så att de skogiga förbindelsernas kontinuitet och tillräckliga bredd tryggas.

Tulvariski

Tulvariskit on otettava huomioon sijoitettaessa rakentamista ja toimintoja vesistöjen läheisyyteen. Humaljärven ranta-alueella korkeustaso, jonka alapuolelle on kiellettyä sijoittaa kastuessaan vaurioituvia tai vahinkoa aiheuttavia rakenteita, on N2000 +19,05 metriä.

Sotahistorialliset jäänteet

Asemakaavaa laadittaessa on laadittava vuoden 1918 taisteluiden sekä Porkkalan vuokrauden sotahistoriallisten jäänteiden inventointi.

Melu

Tarvittaessa asemakaavoitettavalle alueelle on laadittava meluselvitys siten, että valtioneuvoston antamat melutasoja koskevat ohjeet (993/1992) eivät ylity alueilla niiden eri toteuttamisvaiheissa.

Rakennettaessa asemakaavojen ulkopuolelle on meluntorjuntatoimenpiteet tarvittaessa otettava huomioon lupakäsittelyssä.

Hulevedet

Hulevesien hallintatoimenpiteisiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Hulevesien hallinnan suunnittelussa on käytettävä hyväksi mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia uomia ja luontaisia maastonmuotoja. Hulevesiä ei saa johtaa puhdistamattomina vesistöihin, vaan hulevedet on ennen johtamista käsiteltävä viivyttävillä ja puhdistavilla rakenteilla niiden syntypaikoilla. Mahdollisuuksien mukaan hulevesiä on vähennettävä esim. läpäisevillä päällysteillä.

Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittava erillinen hulevesien hallintasuunnitelma, joka on laadittava valuma-aluekohtaisesti ottaen huomioon vesistöjen erityispiirteet.

Humaljärven erillispienalojen asuntoalueilla (AO/nro ja AO-2/nro) on rakennusluvan yhteydessä laadittava hulevesien hallintasuunnitelma, jossa on esitettävä myös rakentamisen aikaiset hulevesien hallintajärjestelyt.

Maankäytön jatkosuunnittelussa on edistettävä vesien hyvän tilan säilyttämistä tai saavuttamista.

Översvämningsrisk

Översvämningsriskerna ska beaktas då byggande och verksamheter placeras i närheten av vattendrag. På Humaljärvis strandområde är höjdnivån, under vilken det är förbjudet att placera konstruktioner som skadas eller orsakar skada då de blir våta, N2000 +19,05 meter.

Militärhistoriska lämningar

Vid detaljplaneringen ska man göra en inventering av de militärhistoriska lämningarna från striderna år 1918 och Porkkala arrendetid.

Buller

Man ska vid behov göra upp en bullerutredning för ett område som ska detaljplaneras så att de riktvärden för bullernivåer (993/1992) som statsrådet utfärdat inte överstigs på områdena i de olika byggskedena.

Vid byggande utanför detaljplaneområdet ska bullerbekämpningsåtgärderna vid behov beaktas vid tillståndsbehandlingen.

Dagvatten

Särskild uppmärksamhet ska fästas vid dagvattenhanteringsåtgärderna. Vid planeringen av dagvattenhanteringen ska man i mån av möjlighet utnyttja befintliga fåror och naturliga terrängformer. Dagvatten får inte ledas orenade till vattendrag, utan dagvattnen ska före det behandlas med konstruktioner som fördröjer och rengör på platserna där dagvattnen uppkommer. I mån av möjlighet ska dagvattnen minskas till exempel med hjälp av genomsläppliga beläggningar.

I samband med detaljplaneringen ska man göra upp en skild plan för hantering av dagvatten, som ska utarbetas utgående från avrinningsområdet med beaktande av vattendragens särdrag.

På Humaljärvis bostadsområde för fristående småhus (AO/nr och AO-2/nr) ska man i samband med bygglov utarbeta en plan för hantering av dagvatten, som också ska omfatta de byggda dagvattenhanteringsarrangemangen.

I den fortsatta planeringen av markanvändningen bör man främja bevarande och uppnående av bra vattentillstånd.

Hiilineutraalisuus

Alueella on edistettävä ilmastomyönteistä suunnittelua tarkoituksenmukaisilla toteutuskeinoilla, pyrkimällä kompensoimaan hiilinielujen ja -varastojen vähentymistä seuraavasti:

- Alueiden energiamuotojen valinnassa on selvitettävä kullekin alueelle soveltuvat ratkaisut, edistäen uusiutuvien energianlähteiden ja ylijäämäenergian käyttöä ja tuotantomahdollisuuksia.

- Toimintojen ja rakennusten sijoittamisessa ja rakentamisessa on otettava huomioon energiatehokkuus, esim. huomioimalla aurinkoenergian aktiivinen ja passiivinen hyödyntäminen sekä passiiviselta yllämmöltä suojaautuminen.

- Asemakaavoituksessa ja rakentamisessa on tavoiteltava alueella syntyvien kiviaineksen ja maamassojen hyödyntämistä alueella.

- Rakentamiseen ja virkistysalueiksi osoitetuilla alueilla on edistettävä viherrakenteen määrää ja vahvistumista esim. viherkerrointa käyttämällä.

- Asumiseen varatuilla alueilla on asemakaavoitusvaiheessa tutkittava puurakentamisen edistämisen mahdollisuuksia.

Kolneutralitet

På området ska man främja klimatvänlig planering med ändamålsenliga metoder, genom att sträva till att kompensera minskande av kolsänkor och -lager enligt följande:



- I valet av energiformer för områdena bör man utreda vilken lösning som lämpar sig för vart och ett av områdena, så att man främjar användningen och möjligheterna till produktion av förnybara energikällor och överskottsenergi.

- I placeringen och byggandet av funktioner och byggnader ska man beakta energieffektivitet, t.ex. genom att beakta aktivt och passivt utnyttjande av solenergi samt skydda sig för passiv övervärme.

- I detaljplaneringen och byggandet bör man sträva efter att utnyttja stenmaterial och jordmassor som uppkommer på området.

- På områden som anvisats för byggande och som rekreatiomsområden bör man främja mängden grönkonstruktioner och stärkandet av dem t.ex. genom att använda grönkoefficienten.

- På området som reserverats för boende bör man i detaljplaneringsskedet undersöka möjligheterna att undersöka främjande av byggande i trä.

Yhdyskuntatekniikan lautakunta/ Samhällstekniska nämnden		29.9.2022
Nähtävänä/ Framlagt MRL/ MBL § 65 & MRA/MBF § 19		31.5. - 2.7.2021:
Kunnanhallitus/ Kommunstyrelsen		26.4.2021
Yhdyskuntatekniikan lautakunta/ Samhällstekniska nämnden		7.4.2021
Nähtävänä/ Framlagt MRL/ MBL § 62 & MRA/MBF § 30		18.1.-19.2.2016
Yhdyskuntatekniikan lautakunta/ Samhällstekniska nämnden		19.11.2015
 KIRKKONUMMEN KUNTA KYRKSLÄTTIS KOMMUN	Kaavoitus	Mittakaava/Skala 1:5000
	Planläggning	Piirtänyt/Ritad av MP
KUNTAKESKUKSEN 2. VAIHEEN OSAYLEISKAAVA DELGENERALPLAN FÖR KOMMUNCENTRUM, ETAPP 2		Päiväys/Daterad 29.9.2022
		Laatinut/Uppgjord av  Maria Pudas
		vs. kaavoitusarkkitehti/stf. planläggningsarkitekt
Tasokoordinaattijärjestelmä ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä N2000 Plankoordinatsystem ETRS-GK25FIN, höjdsystem N2000	Hanke/Projekt 18000	Piirustus n:o/Ritning nr. 3464

MIHIN SUUNNITELUSSA KIINNITETÄÄN HUOMIOTA?

Suunnittelu perustuu mm. seuraavalle lähtötietoaineistolle:

- Kirkkonummen kuntastrategia 2018-2021 (Kirkkonummen kunta, 2017)
- Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 (Pöyry Finland Oy, 2014)
- Kuntakeskuksen kehityskuva 2040 (Kirkkonummen kunta 2016)
- Kirkkonummen palveluverkkoselvitys 2025 (Kirkkonummen kunta, 2011)
- Tieverkko- ja liikenneturvallisuusselvitys (Kirkkonummen kunta, Tichallinto ja Strafica Oy, 2008)
- Kirkkonummen kevytliikenneverkoston ja luontopoluston

- kehittämisselvitys (Linea Konsultit Oy, 2009)
- Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema (Sigbritt Backman, 1992)
- Kirkkonummen historialliset tiet (Maunu Häyrynen, 1987)
- Läntisen kuntakeskuksen luontoselvitys (Luontotieto Keiron Oy, 2014)
- Ekologisten yhteyksien tarkastelu (Luontotieto Keiron Oy, 2014)
- Hulevesiselvitys (FCG suunnittelu ja tekniikka Oy, 2018)
- Natura tarvearvio (FCG suunnittelu ja tekniikka Oy, 2018)
- Vesihuollon yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 2018)
- Kaavataloudellinen arviointi (Ramboll Finland Oy, 2018)

Suunnittelun aikana arvioidaan ainakin seuraavia kaavan aiheuttamia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia:

Ympäristövaikutukset:

- ✓ vaikutukset ilmastonmuutokseen
- ✓ vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen
- ✓ vaikutukset liikenteeseen
- ✓ vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen
- ✓ vaikutukset vesitalouteen

Sosiaaliset vaikutukset:

- ✓ vaikutukset palvelutarjontaan
- ✓ vaikutukset virkistyskäyttöön
- ✓ vaikutukset liikenneturvallisuuteen
- ✓ vaikutukset liikkumismahdollisuuksiin

Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset:

- ✓ vaikutukset kunnan saamiin tuloihin sekä investointi- ja käyttömeneihin
- ✓ Vaikutukset maa- ja metsätalouden harjoittamiseen

Kulttuuriset vaikutukset:

- ✓ vaikutukset maisemaan ja taajamakuvaan
- ✓ vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muinaismuistoihin

Vaikutuksia arvioidaan paitsi itse suunnittelualueella, myös suunnittelualuetta laajemmalla alueella eli vaikutusalueella, jossa kaava oletettavasti aiheuttaa muutoksia. Arvioinnissa hyödynnetään em. lähtötietoaineistoa, osallisilta saatavaa pa-

lautetta sekä kaavoitusprosessin aikana tehtäviä lisäselvityksiä. Vaikutusten arviointi esitetään sekä luonnos- että ehdotusvaiheessa osana kaavaselostusta. Vaikutusten arvioinnin suorittaa pääasiassa kaavan laatija.

KETÄ SUUNNITTELU KOSKEE?

Kaavoitukseen voivat osallistua suunnittelualueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä ne viranomaisen ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Näitä eri tahoja kutsutaan osallisiksi. Osallisia ovat muun muassa:

Maanomistajat ja asukkaat:

- suunnittelualueen ja sen lähialueen maanomistajat ja asukkaat

Yritykset:

- lähialueiden yritykset
- Finngrid Oyj/Maankäyttö ja ympäristö
- Caruna Espoo Oy
- Fortum Power and Heat Oy
- Puhelinoperaattorit
- Suomen Sokeri Oy

Yhdistykset ja muut yhteisöt:

- Asukasyhdistykset
- Kirkkonummen Pienkiinteistöyhdistys ry
- Kyrslätts Hembygdsförening rf
- Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry
- Kyrslätts Natur och Miljö rf
- Kirkkonummen kuntakeskisyhdistys KIDE ry

- Kirkkonummen yrittäjät ry
- Kirkkonummen riistanhoitoyhdistys
- Vammaisneuvosto
- Vanhusneuvosto

Viranomaiset:

- Kirkkonummen kunta: rakennusvalvonta, kuntatekniikka, ympäristönsuojelu, Kirkkonummen Vesi, sivistys- ja vapaa-aikatoimi, kehitysjohtaja ja nimistötoimikunta
- Uudenmaan liitto
- Uudenmaan ELY-keskus
- Espoon seudun ympäristöterveys
- HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä
- HSL Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä
- Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos ja poliisilaitos
- Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo
- Museovirasto
- Puolustusvoimat

MITEN VOI ANTAA PALAUTETTA OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMASTA?

Tämä osallistumis- ja arviointisuunnitelma on hyväksytty Kirkkonummen kuntatekniikan lautakunnassa 14.06.2018.

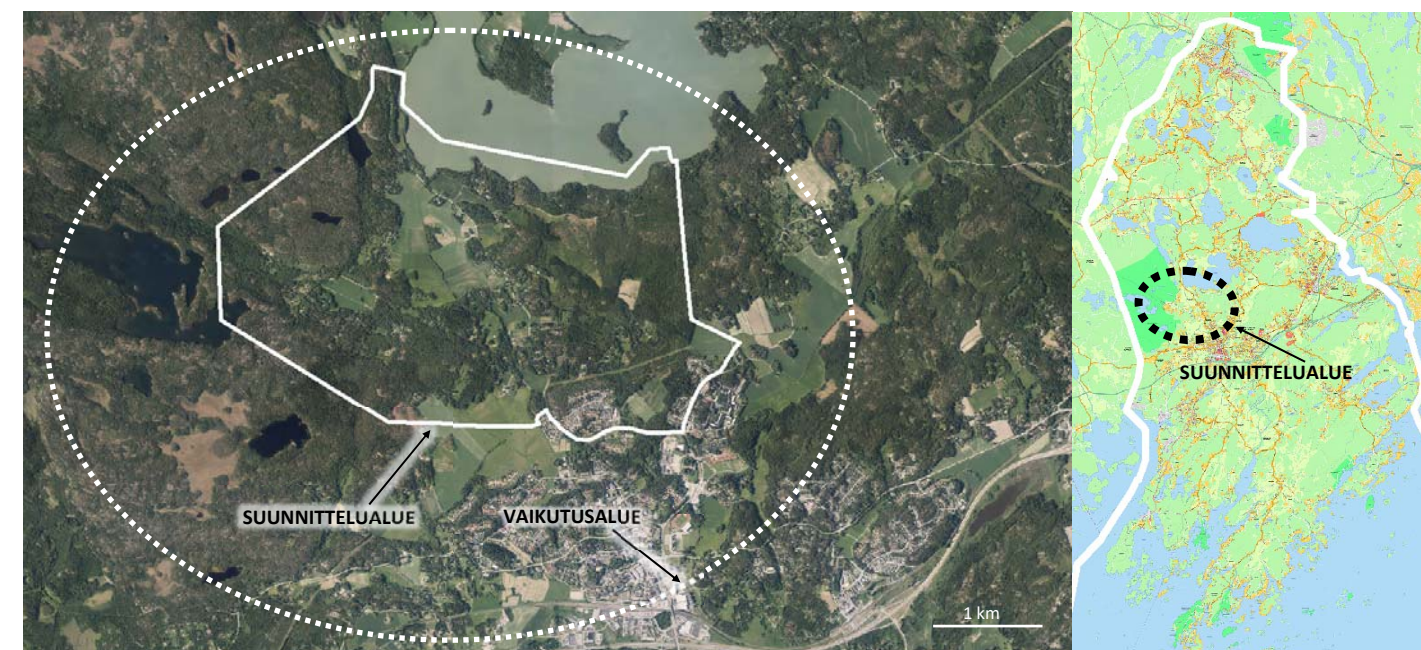
Suunnitteluaineistoon voi tutustua kaavan valmistelun aikana kunnan kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalveluissa, osoitteessa: **Ervastintie 2, Kuntatekniikan toimistot 2. krs, Kirkkonummi**, tai verkossa osoitteessa: <https://www.kirkkonummi.fi/kaavoitus>

Palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi toimittaa osoitteeseen: **Kirkkonummen kunta / Kirjaamo, PL 20, 02401 Kirkkonummi** tai sähköpostitse: kirjaamo@kirkkonummi.fi

Lisätietoja kaavahankkeesta antaa kaavoitusarkkitehti Anniina Lehtonen, puh: 040 126 9253 sähköposti: anniina.lehtonen@kirkkonummi.fi

KIRKKONUMMEN KUNTA
KAAVOITUS- JA LIIKENNÄJÄRJESTELMÄPALVELUT

Hankenro: 18000
Asianro: 39/10.02.02/2011
Kt-lautakunta: 14.06.2018

Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaava**Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (MRL 62 § ja 63 §)****MITÄ SUUNNITELLAAN?**

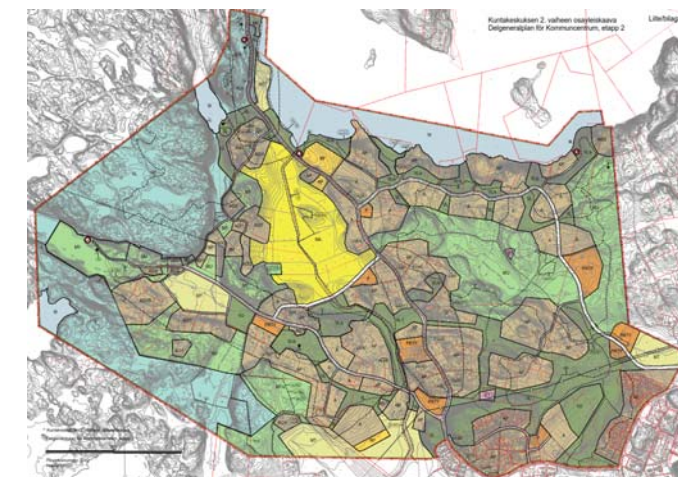
Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaavan tarkoituksena on luoda edellytykset Kirkkonummen kuntakeskuksen pohjoisosien monipuoliselle kehittämiselle. Suunnittelun tavoitteena on muun muassa uuden rakentamisen ohjaaminen yhdyskuntarakenteellisesti kannattaville alueille, ekologisen verkoston ja muiden suojelualueiden turvaaminen sekä tieverkoston kehittäminen. Osayleiskaavassa osoitetaan ne alueet, joiden maankäytön kehittäminen tulee ratkaista yksityiskohtaisemmin asemakaavoituksella, sekä ne, joiden rakentamista ja maankäyttöä ohjataan suoraan osayleiskaavalla. Osayleiskaava laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaikutteisena osayleiskaavana. Osayleiskaavaluonnos on ollut nähtävillä 18.1.-19.2.2016 (Yt-lautakunta 19.11.2015 § 78). Osayleiskaavan toteutumisen myötä kuntakeskuksen maankäyttö tehostuu Uudenmaan maakuntakaavan, Kirkkonummen maankäytönkehityskuva 2040 ja Kuntakeskuksen kehityskuva 2040 mukaisesti. Alueen kehittäminen vahvistaa koko kuntakeskusta edistään Kirkkonummen kunnan asettamaa tavoitetta vetovoimaisesta ja palveluiltaan monipuolisesta keskuksesta. Uudet asukkaat tukevat tavoitetta nostaa kunnassa työpaikkaomavaraisuutta, monipuolistaa elinkeinorakennetta ja vahvistaa kunnan seudullista asemaa.

MIKSI SUUNNITELLAAN?**Kaavoitusohjelma**

Kaava sisältyy Kirkkonummen kunnanvaltuuston hyväksymään kaavoitusohjelmaan 2017-2021. Alueen suunnittelun lähtötiedoksi on vuonna 2016 laadittu Kuntakeskuksen kehityskuva 2040.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat huomioidaan kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa. Valtioneuvosto päätti tavoitteiden uudistamisesta 14.12.2017 ja uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018. Tavoitteiden uudistamisella pyritään vastaamaan alueidenkäytön tulevaisuuden haasteisiin



Ote osayleiskaavan luonnoksesta (2015).

ja edistämään kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa. Maankäytön suunnittelussa tulee edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista. Uudistetut tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen, jotka ovat:

- toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- tehokas liikennejärjestelmä
- terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat ja
- uusiutumiskykyinen energiahuolto.

Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaavaa koskevat kaikki, paitsi uusiutumiskykyistä energiahuoltoa koskevat tavoitekokonaisuudet.

Maakuntakaava

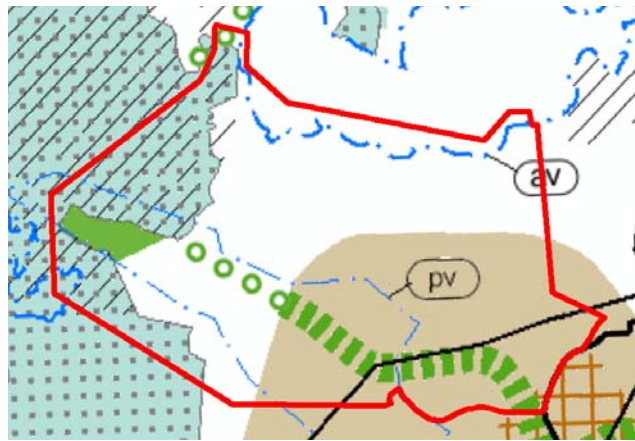
Kaava-alueella ovat voimassa vuonna 2006 vahvistettu Uudenmaan maakuntakaava, vuonna 2014 vahvistettu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava sekä vuonna 2017 voimaan tullut Uudenmaan 4.vaihemaakuntakaava. Maakuntakaavassa alueen kaakkoisosa on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi, itäosassa on osoitettu Natura 2000 -ohjelmaan kuuluva luonnonsuojelualue sekä arvokas harju-alue tai muu geologinen muodostuma, loput osayleiskaavan alueesta on osoitettu ns. valkoiseksi alueeksi. Taajama-alueelle on osoitettu viheryhteystarve kuntakeskuksen liikealueelta Meikon suuntaan sekä sen jatkeena ulkoilureitti Meikon luonnonsuojelu-alueelle. Osayleiskaava-alueelle on osoitettu myös pohjavesialue, Humaljärven vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue sekä maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö Humaljärven länsirannalle.

Yleiskaava

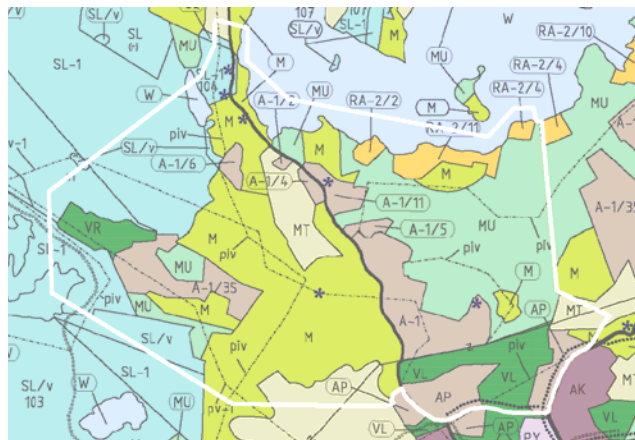
Kirkkonummen vuonna 2000 lainvoimaiseksi tullessa yleiskaavassa Kuntakeskuksen 2. vaiheen osayleiskaavan suunnittelualue sijaitsee pääosin maatalous sekä maa- ja metsätalousalueella. Alueelle on osoitettu myös asuinpienalovaltaisia ja maaseutumaisia asuntoalueita, loma-asuntoalueita, sekä lähivirkistys-, retkeily- ja ulkoilualueita. Meikon luonnonsuojelualueella ja sen läheisyydessä on vedenhankinnalle tärkeä pinta- vesien valuma-alue (pi, piv) sekä pohjavesialue (pv-1). Alueella sijaitsee Volsintien kulttuurimiljöiden lisäksi myös muinaismuisto- ja rakennussuojelukohteita.

Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa kolme asemakaavaa: Gesterbyn asemakaava (1974), Neidonkallion asemakaava ja muutos (2002) sekä Neidonpuiston asemakaava (2001).



Ote maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta (2017).



Ote Kirkkonummen yleiskaavasta (2000).

MIHIN SUUNNITELLAAN?

Sijainti, rakennuskanta ja liikenneyhteudet

Suunnittelualue sijaitsee kuntakeskuksen pohjoisosassa, keskimäärin neljän kilometrin etäisyydellä Kirkkonummen liikekeskustasta. Alue rajautuu etelässä Lindalin asuinalueeseen ja pohjoisessa Humaljärveen, lännessä alue rajautuu Meikon luonnonsuojelualueeseen ja idässä Gesterbyntiehen.

Kaava-alueen laajuus on noin 10 km². Se muodostuu maatalous- ja metsäalueista, luonnonsuojelualueista, vesialueista, maaseutumaisista asuinalueista sekä Neidonkallion ja Gesterbyn tiiviimmin rakentuneista asemakaavoitetuista pienaloalueilta. Suunnittelualue on yhdyskuntarakenteeltaan harvaa haja-asutusalueita ja mittakaavaltaan pienimuotoista, lukuun ottamatta suunnittelualueen eteläosassa sijaitsevia asemakaavoitettuja alueita.

Liikenteellisesti suunnittelualue kytkeytyy kuntakeskukseen Volsintien ja Gesterbyntien kautta. Molemmat väylät ovat alueen ajoneuvoliikenteen pääväyliä, jotka johtavat mm. keskustan liikealueelle sekä edelleen Länsiväylälle (kantatie 51) sekä Vanhalle Rantatielle, josta on yhteys Jorvaksen ja Masalan suuntaan. Kevyen liikenteen väylä on rakennettu kuntakeskuksesta Gesterbyntien ja Gesterborgintien risteykseen sekä Volsintiellä Myllykyläntien tienristeykseen saakka.

Väestö, työpaikat ja palvelut

Osayleiskaava-alueella asuu noin 1400 asukasta ja työpaikkoja alueella on noin 50 (2018). Suurin työllistäjä on Neidonkallion päiväkotia, lisäksi alueella harjoitetaan myös mm. hevostallitoimintaa sekä maa- ja metsätaloutta. Kirkkonummen kuntakeskuksen kaupalliset ja julkiset palvelut sijaitsevat suunnittelualueen etelä-osasta noin kahden kilometrin etäisyydellä. Liikekeskustan alueella toimivat mm. kirjasto, terveyskeskus ja

erilaiset liikuntapalvelut sekä Porkkalan lukio. Suomen- ja ruotsinkieliset peruskoulut sijaitsevat Gesterbyn koulukeskuksessa.

Luonto, maaperä ja virkistys

Suunnittelualueen itäosat ovat suurelta osin rakentamatonta metsäaluetta. Metsät ovat pääosin havupuuvaltaisia nuorehkoja tai varttuneita talousmetsiä. Länsiosassa pientalovaltainen asutus on levittäytynyt laajalle, alueella on laajoja peltoaukeita ja puusto on pääosin eri ikäistä kangasmetsää tai sekundääristä lehtoa. Suunnittelualue on itäosassa pinnanmuodoiltaan vaihtelevaa, mutta korkeuserot eivät ole suuria. Länsiosassa Myllykylän ja Sigurdsin välisellä alueella on useita kalliomäkiä ja luoteispuolella kohoaa Korsolamsbergenin kalliolyänkö. Maaperä on pääosin kalliopohjaa ja osittain hiekkaa ja savea.

Suunnittelualueen itäosissa on jonkin verran virkistyskäyttöä, joka keskittyy erityisesti alueen eteläosiin, jossa on valaistu kuntorata. Muualla liikkuminen tapahtuu pääosin vanhoja metsäteitä pitkin. Länsiosassa virkistyskäyttö keskittyy Meikon luonnonsuojelualueelle, jonka reitit lähtevät Korsolammentien päästä.

Suurin vesistö on Humaljärvi suunnittelualueen pohjoisosassa ja merkittävin virtavesi on Humaljärven laskujoki Ingelsån, joka virtaa suunnittelualueen keskiosassa peltojen ja asutuksen keskellä.

Kunnallistekniikka

Suunnittelualueella vain eteläosan asemakaavoitetut alueet kuuluvat kunnallisteknisen verkoston piiriin, muutoin alueella ei ole olemassa olevaa vesihuoltoverkostoa.

ARVIOITU AIKATAULU

2011

2015-2016

2018

2019

VALMISTELU– ELI LUONNOSVAIHE

EHDOTUSVAIHE

HYVÄKSYMISVAIHE

MITEN SUUNNITTELU ETENEE?

→ kaavoittaja laati **osallistumis- ja arviointisuunnitelman eli OAS:n**

→ kaavoittaja laati **kaavaluonnoksen** (= kartta ja selostus) ja vaikutusten arvioinnin

→ kaavoittaja laatii päivitetyn **OAS:n**
→ kaavoittaja laatii **kaavaehdotuksen** (= kartta ja selostus), vastineet kaavaluonnoksesta annettuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin

→ kaavoittaja valmistelee kaava-asiakirjat (= kartta ja selostus) hyväksymiskäsittelyä varten sekä vastineet kaavaehdotuksesta annettuihin muistutuksiin ja lausuntoihin

MITEN SUUNNITTELUUN VOI VAIKUTTAA?

→ OAS:sta ja asemakaavan vireille tulosta **kuulutettiin** Kirkkonummen Sanomissa, sekä ilmoitettiin suunnittelualueen maanomistajille **kirjeitse**
→ OAS oli nähtävissä kunnan **internet-sivuilla** ja **kunnantalossa**

→ kaavaluonnos pidettiin julkisesti **nähtävillä** kunnantalossa ja kunnan kirjastoissa vähintään 30 päivän ajan, jolloin siitä oli mahdollista antaa mielipiteitä joko suullisesti tai kirjallisesti kaavoittajalle tai kirjallisesti kuntatekniikan lautakunnalle
→ kaavaluonnoksesta pyydettiin **lausunnot** ao. viranomaisilta, yhdistyksiltä ja muilta yhteisöiltä
→ kaavaluonnoksesta järjestettiin **asukastilaisuus**
→ nähtävillä olosta ja asukastilaisuudesta tiedotettiin **kuulutuksella**

→ päivitetystä OAS:sta **tiedotetaan** kuulutuksella ja kirjeillä
→ OAS on nähtävissä kunnan **internet-sivuilla** ja **kunnantalossa**
→ **kaavaehdotus** pidetään julkisesti **nähtävillä** kunnantalossa ja kunnan kirjastoissa vähintään 30 päivän ajan, jolloin siitä voi jättää kirjallisia **muistutuksia** kunnanhallitukselle
→ kaavaehdotuksesta pyydetään **lausunnot** ao. viranomaisilta, yhdistyksiltä ja muilta yhteisöiltä
→ Kaavaehdotuksen nähtävillä olosta tiedotetaan **kuulutuksella** ja **kirjeillä**

→ kaavan hyväksymispäätöksestä voi tehdä **valituksen** Helsingin hallinto-oikeuteen

KUKA SUUNNITTELUSTA PÄÄTTÄÄ?

→ **kuntatekniikan lautakunta** hyväksyi osallistumis- ja arviointisuunnitelman

→ **kuntatekniikan lautakunta** hyväksyi kaavaluonnoksen ja asetti sen julkisesti nähtävälle

→ **kuntatekniikan lautakunta** merkitsee OAS:n tiedoksi
→ **kuntatekniikan lautakunta** käsittelee kaavaehdotuksen sekä vastineet saatuihin mielipiteisiin ja lausuntoihin ja esittää ne kunnanhallitukselle
→ **kunnanhallitus** hyväksyy kaavaehdotuksen ja vastineet sekä asettaa kaavan julkisesti nähtävälle

→ **kuntatekniikan lautakunta** käsittelee kaavan ja vastineet saatuihin muistutuksiin ja lausuntoihin sekä esittää ne kunnanhallitukselle
→ **kunnanhallitus** hyväksyy vastineet sekä käsittelee kaavan ja esittää sen kunnanvaltuustolle
→ **kunnanvaltuusto** hyväksyy kaavan

VAD FÄSTER MAN UPPMÄRKSAMHET VID I PLANERINGEN?

Planeringen grundar sig bland annat på följande utgångsuppgifter:
Kyrksläotts kommunstrategi 2018-2021 (Kyrksläotts kommun, 2017)
Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 (Pöyry Finland Oy, 2014)
Utvecklingsbild för kommuncentrum 2040 (Kyrksläotts kommun, 2016)
Kyrksläotts servicenätsutredning 2025 (Kyrksläotts kommun, 2011)
Vägnäts- och trafiksäkerhetsutredning (Kyrksläotts kommun, Vägförvaltningen och Strafica Oy, 2008)
Utvecklingsplan för Kyrksläotts gång- och cykeltrafiknät och na-

turstigar (Linea Konsultit Oy, 2009)
Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt (Sigbritt Backman, 1992)
Kyrksläotts historiska vägar (Maunu Häyrynen, 1987)
Naturutredning för Västra kommuncentrum (Luontotieto Keiron Oy, 2014)
Granskning av ekologiska förbindelser (Luontotieto Keiron Oy, 2014)
Dagvattenutredning (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2018)
Natura behovsutredning (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2018)
Allmän plan för vattenförsörjningen (Ramboll Finland Oy, 2018)

Under planeringen bedöms åtminstone följande direkta och indirekta konsekvenser som medförs av planen:

Miljökonsekvenser:

- ✓ konsekvenser för klimatförändringen
- ✓ konsekvenser för samhällsstrukturen
- ✓ konsekvenser för trafiken
- ✓ konsekvenser för naturens mångformighet
- ✓ konsekvenser för vattenhushållningen

Samhällsekonomiska konsekvenser:

- ✓ konsekvenser för kommunens inkomster samt investerings- och driftsutgifter
- ✓ konsekvenser för idkande av jord- och skogsbruk

Sociala konsekvenser:

- ✓ konsekvenser för serviceutbudet
- ✓ konsekvenser för rekreationsanvändningen
- ✓ konsekvenser för trafiksäkerheten
- ✓ konsekvenser för möjligheterna till motion

Kulturella konsekvenser:

- ✓ konsekvenser för landskapet och tätortsbilden
- ✓ konsekvenser för den byggda kulturmiljön och fornlämningarna

Konsekvenser bedöms förutom på själva planeringsområdet även på ett område som är vidare än planeringsområdet, dvs. influensområdet, och där planen antagligen förorsakar förändringar. I bedömningen utnyttjas bl.a. ursprungsmaterial, respons av intressenter samt tilläggsutredningar som görs under

planlägningsprocessen. Konsekvensbedömningen presenteras både i utkast- och i förslagsskedet som en del av planbeskrivningen. Konsekvensbedömningen görs huvudsakligen av planförfattaren.

VEM GÄLLER PLANERINGEN?

Markägarna på området och de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen samt de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen, kan delta i planläggningen. Dessa grupper kallas intressenter. Intressenter är bland annat:

Markägare och invånare:

- markägarna och invånarna i planeringsområdet med närområde

Företag:

- företagen i närområdena
- Fingrid Abp/Markanvändning och miljö
- Caruna Espoo Oy
- Fortum Power and Heat Oy
- Telefonoperatörerna
- Finska Socker Ab

Föreningar och andra samfund:

- Invånarföreningar
- Kirkkonummen Pienkiinteistöyhdistys ry
- Kyrksläotts Hembygdsförening rf
- Kyrksläotts miljöförening rf

HUR KAN JAG GE RESPONS PÅ PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING?

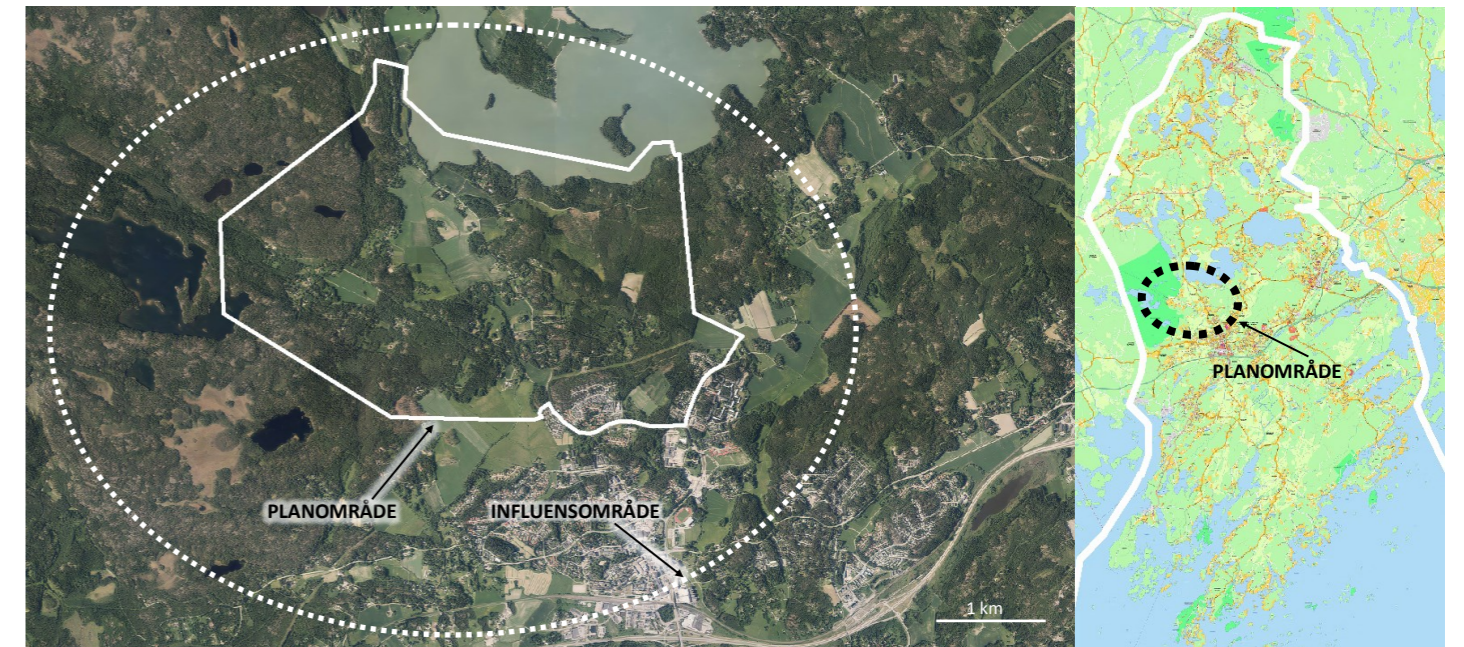
Det här programmet för deltagande och bedömning godkändes i kommunaltekniska nämnden i Kyrkslätt 14.6.2018.

När planen bereds kan man ta del av planeringsmaterialet vid kommunens planlägnings- och trafiksystemtjänster på adressen: på adressen: **Ervastvägen 2, Kommunaltekniska sektorns kansli 2 vän., Kyrkslätt** eller på webben på adressen: <https://www.kyrkslatti.fi/planlaggning>

Respons på programmet för deltagande och bedömning kan sändas under adressen: **Kyrksläotts kommun / Registraturen, PB 20, 02401 Kyrkslätt** eller per e-post: kirjaamo@kirkkonummi.fi

Ytterligare information om planprojektet lämnas av planlägningsarkitekt Anniina Lehtonen, tfn 040 126 9253
e-post: anniina.lehtonen@kirkkonummi.fi

Delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 2 Program för deltagande och bedömning (MBL 62 § och 63 §)



VAD PLANERAR MAN?

Syftet med delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 2, är att skapa förutsättningar för mångsidig utveckling av de norra delarna av Kyrksläotts kommuncentrum. Målet med planeringen är bland annat att styra nytt byggande till med tanke på samhällsstrukturen lönsamma områden, tryggande av det ekologiska nätverket och andra skyddsvärden samt utveckling av vägnätet.

I delgeneralplanen anvisas de områden där utvecklingen av markanvändning bör avgöras mer detaljerat genom detaljplanering, samt de där byggande och markanvändning styrs direkt med en delgeneralplan. Delgeneralplanen utarbetas som en delgeneralplan med rättsverkningar enligt markanvändnings- och bygglagen. Utkastet till delgeneralplan var framlagt 18.1-19.2.2016 (Samhällstekniska nämnden 19.11.2015 § 78).

I och med genomförandet av delgeneralplanen effektivteras markanvändningen i kommuncentrum i enlighet med Nylands landskapsplan, Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och Utvecklingsbild för kommuncentrum 2040. Utvecklingen av området stärker hela kommuncentrum och främjar Kyrksläotts kommuns målsättning om ett attraktivt centrum med mångsidig service. Nya invånare stödjer målsättningen att öka

VARFÖR PLANERAR MAN?

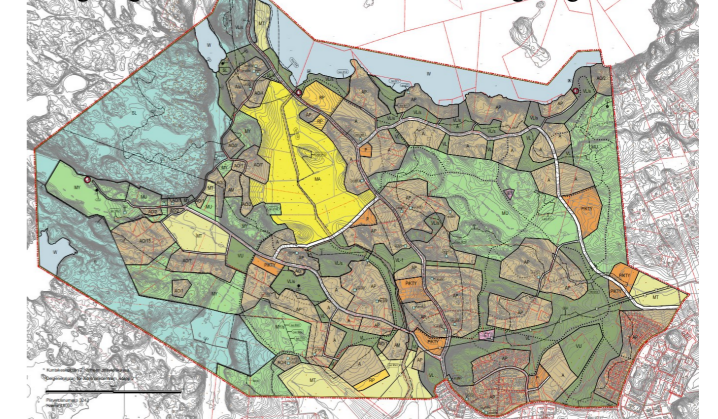
Planlägningsprogram

Planen ingår i det av kommunfullmäktige godkända planlägningsprogrammet 2017-2021. Utvecklingsbild för kommuncentrum 2040 uppgjordes år 2016 som utgångsunderlag för planeringen av området.

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av systemet för planering av markanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Med målsättningarna försäkras man sig om att ärenden av riksomfattande betydelse beaktas i planläggningen och de statliga myndigheternas verksamhet. Statsrådet beslutade om revision av målsättningarna 14.12.2017 och de reviderade riksomfattande målen för områ-

arbetsplatssufficiensen i kommunen, göra näringsstrukturen mångsidigare och stärka kommunens ställning i regionen.



Utdrag ur utkastet till delgeneralplanen (2015).

desanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Med revideringen av målsättningarna strävar man efter att svara på framtida utmaningar för områdesanvändningen och främja verkställigheten av internationella avtal i Finland. I planeringen av markanvändningen ska man främja genomförandet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen. De reviderade målsättningarna delas in i fem helheter som är:

- fungerande samhällen och hållbara färdvägar
 - effektivt trafiksystem
 - sund och trygg livsmiljö
 - livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturresurser och
 - energiförsörjning som har en förmåga till förnyelse.
- Delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 2, gäller alla

målhelheter förutom de som gäller energiförsörjning som har en förmåga till förnyelse.

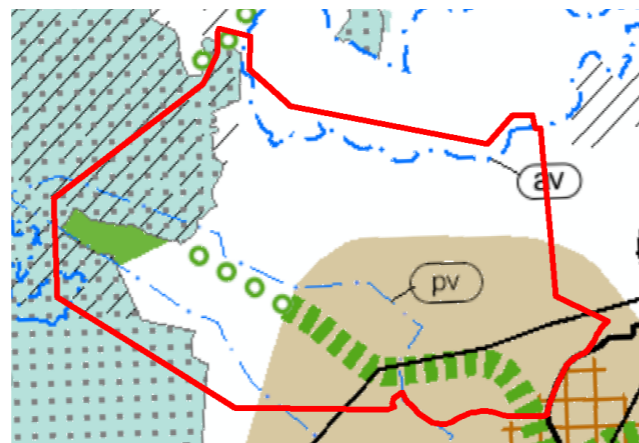
Landskapsplan

På planområdet gäller den år 2006 fastställda landskapsplanen för Nyland, den år 2014 fastställda etapplandskapsplan 2 för Nyland och den år 2017 ikraftträdde etapplandskapsplan 4 för Nyland. Den sydöstra delen av området har i landskapsplanen anvisats som ett område för tätortsfunktioner, i den östra delen har man anvisat ett naturskyddsområde som hör till programmet Natura 2000 och en värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation, resten av delgeneralplanens område har anvisats som ett s.k. vitt område. För tätortsområdet har man anvisat behov av grönförbindelse från affärsområdet i kommuncentrum i riktning mot Meiko samt som en förlängning av den en friluftsrutt till Meiko naturskyddsområde. På delgeneralplaneområdet har man anvisat också ett grundvattenområde, ett med tanke på vattenansaffningen i Humaljärvi värdefullt ytvattenområde samt en landskapsmässigt betydande kulturmiljö på Humaljärvis västra strand.

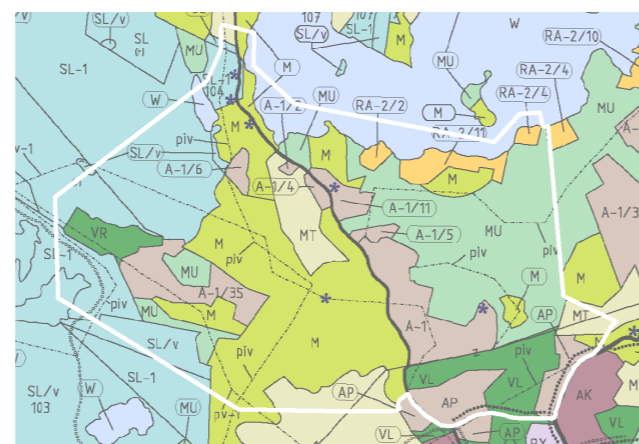
Generalplan

I generalplanen för Kyrkslätt som trädde i kraft år 2000 ligger planeringsområdet för delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 2, i huvudsak på ett jordbruksområde och jord- och skogsbruksområde. På området har man också anvisat småhusdominerade och landsbygdsaktiga bostadsområden, fritidsbostadsområden samt närrekreations-, utflykts- och friluftsområden. På Meiko naturskyddsområde och i dess närhet finns ett för vattenansaffning viktigt avrinningsområde för ytvatten (pi, pv) samt grundvattenområde (pv-1). På området ligger förutom kulturmiljöerna vid Volsvägen dessutom fornminnes- och byggnadsskyddade objekt.

Detaljplan



Utdrag ur den sammanställda kartan över landskapsplanerna (2017).



Utdrag ur Kyrkslätt generalplan (2000).

VAR PLANERAR MAN?

Läge, byggnadsbestånd och trafikförbindelser

Planeringsområdet ligger i norra delen av kommuncentrum på ca fyra kilometers avstånd från Kyrkslätt affärscentrum. Området gränsar i söder till bostadsområdet i Lindal och i norr till Humaljärvi, i väster gränsar området till Meiko naturskyddsområde och i öster till Gesterbyvägen.

Detaljplaneområdets storlek är ca 10 km². Det består av jord- och skogsbruksområden, naturskyddsområden, vattenområden, landsbygdsaktiga bostadsområden och tätare bebyggda, detaljplanerade småhusområden i Jungfruberget och Gesterby. Planeringsområdet är till sin samhällsstruktur glesbebyggt glesbygdsområde och området är småskaligt med undantag av de i planeringsområdets södra del belägna detaljplanerade områdena.

Trafikmässigt ansluter planeringsområdet till kommuncentrum via Volsvägen och Gesterbyvägen. Båda lederna är huvudleder för fordonstrafiken på området. De leder bl.a. till affärsområdet i centrum och vidare till Västerleden (stamväg 51) och Gamla Kustvägen, varifrån en förbindelse går i riktning mot Jorvas och Masaby. Gång- och cykelleden har byggts från kommuncentrum till korsningen mellan Gesterbyvägen och Gesterborgsvägen samt på Volsvägen till Kvarnbyvägens vägkorsning.

Befolkning, arbetsplatser och service

På delgeneralplaneområdet bor ca 1400 invånare och det finns ca 50 arbetsplatser där (2018). Den största arbetsgivaren är Neidonkallion päiväkoti, dessutom idkas också bl.a. häststallsverksamhet samt jord- och skogsbruk på området. Den kommersiella och offentliga servicen i kommuncentrum i Kyrkslätt

ligger på cirka två kilometers avstånd från planeringsområdets södra del. På affärscentrumområdet finns också bl.a. biblioteket, hälsocentralen och olika idrottstjänster samt Porkkalan lukio. De finska och svenska grundskolorna ligger i skolcentrumet i Gesterby.

Natur, jordmån och rekreation

Planeringsområdets östra delar är till stora delar obebbyggt skogsområde. Skogarna är i huvudsak barrträdsdominerade, rätt unga eller mogna ekonomiskogar. I den västra delen har den småhusdominerade bosättningen spritt sig på ett brett område, på området finns vida åkeröppningar och trädbeståndet är moskog i olika åldrar eller sekundära lundar. Planeringsområdet har varierande markyta i den östra delen, men höjdskillnaderna är inte stora. I den västra delen, på området mellan Kvarnby och Sigurds finns flera klippsluttningar och i den nordvästra delen stiger Korsolamsbergen. Jordmånen är i huvudsak bergsgrund och delvis sand och lera.

I de östra delarna av planeringsområdet finns i någon mån rekreationsanvändning, som fokuserar särskilt på områdets södra delar där det finns en belyst motions slinga. På andra ställen rör man sig i regel längs gamla skogsvägar. Rekreationsanvändningen i den västra delen fokuserar på Meiko naturskyddsområde, vars rutter börjar i ändan av Korsolampivägen.

Det största vattendraget är Humaljärvi i den norra delen av planeringsområdet och det mest betydande strömmande vattendraget är Humaljärvis avloppså Ingelsån, som rinner i den mellersta delen av planeringsområdet mitt bland åkrar och bosättning.

BERÄKNAD TIDTABELL

2011

2015-2016

2018

2019

BEREDNINGS- ELLER UTKASTSSKEDET

FÖRSLAGSSKEDET

GODKÄNNANDE

HUR FRAMSKRIDER PLANERINGEN?

→ planförfattaren utarbetar ett **program för deltagande och bedömning alltså ett PDB**

→ planläggaren utarbetar ett **planutkast** (=karta och beskrivning) och en konsekvensbedömning

→ planläggaren utarbetar ett uppdaterat **PDB**
→ planläggaren utarbetar ett **planförslag** (=karta och beskrivning) samt bemötanden till åsikterna och utlåtandena som getts om planutkastet

→ planläggaren bereder planhandlingarna (=karta och beskrivning) för behandling för godkännande samt bemötanden till anmärkningarna och utlåtandena som getts om planförslaget

HUR KAN JAG PÅVERKA PLANERINGEN?

→ PDB och anhängiggörandet av detaljplanen **kungjordes** i Kirkkonummen Sanomat samt meddelades **per brev** till markägarna på planeringsområdet
→ PDB fanns till påseende på kommunens **webbplats** och **kommunhuset**

→ planutkastet hölls offentligt **framlagt** i kommunhuset och i kommunens bibliotek i minst 30 dagar under vilken tid man kunde framföra sina åsikter endera muntligen eller skriftligen till planläggaren eller skriftligen till kommunaltekniska nämnden
→ om planutkastet ombads **utlåtanden** av berörda myndigheter, föreningar och övriga samfund
→ ett **invånarmöte** ordnades om planutkastet
→ om framläggningen och invånarmötet meddelades **med en kungörelse**

→ om det uppdaterade PDB **meddelas** med en kungörelse och per brev
→ PDB finns till påseende på kommunens **webbplats** och **kommunhuset**
→ **planförslaget** hålls offentligt **framlagt** i kommunhuset och i kommunens bibliotek i minst 30 dagar under vilken tid man kan lämna in skriftliga **anmärkningar** till kommunstyrelsen
→ om planförslaget begärs **utlåtanden** av berörda myndigheter, föreningar och övriga samfund
→ om framläggningen informeras **med en kungörelse** och **per brev**

→ beslutet om godkännande av planen kan **överklagas** hos Helsingfors förvaltningsdomstol

VEM BESLUTAR OM PLANERINGEN?

→ **kommunaltekniska nämnden** godkände programmet för deltagande och bedömning

→ **kommunaltekniska nämnden** godkände planutkastet och lade fram det

→ **kommunaltekniska nämnden** antecknar PDB för kännedom
→ **kommunaltekniska nämnden** behandlar planförslaget och bemötandena på inkomna åsikter och utlåtanden och förelägger kommunstyrelsen dem
→ **kommunstyrelsen** godkänner planförslaget och bemötandena och lägger fram planen offentligt

→ **kommunaltekniska nämnden** behandlar planen och bemötandena på inkomna åsikter och utlåtanden och förelägger kommunstyrelsen dem
→ **kommunstyrelsen** behandlar planen och godkänner bemötandena och förelägger kommunfullmäktige dem
→ **kommunfullmäktige** godkänner planen

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040



KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT

21.6.2017

S SITO

SISÄLLYSLUETTELO

1	LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT	3
1.1	Työn lähtökohdat	3
1.2	Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet	3
1.3	Työn rajaus	4
2	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILANNE	6
2.1	Suunnittelualue	6
2.2	Kirkkonummelaisten liikkuminen ja kulkutavat	10
2.3	Ajoneuvoliikenteen verkko	11
2.4	Joukkoliikenne	14
2.5	Jalankulku ja pyöräily	18
2.6	Liikenneturvallisuus	20
3	LIIKENNE-ENNUSTEET	22
3.1	Liikenne-ennusteiden lähtökohdat	22
3.1.1	Maankäytön mitoitus 2040	22
3.1.2	Tie- ja katuverkon muutokset ennustetilanteessa 2040	23
3.2	Tie- ja katuverkon liikenne-ennusteet 2040	24
4	LIIKENNEJÄRJESTELMÄ 2040	29
4.1	Uusi maankäyttö	29
4.2	Uudet liikenneyhteydet	30
4.2.1	Eritasoliittymät	30
4.2.2	Kirkkonummen uutta maankäyttöä palvelevat yhteydet	31
4.3	Joukkoliikenne	31
4.3.1	Raideliikenne	31
4.3.2	Joukkoliikenteen kehityskäytävä	32
4.4	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen	35
5	TOIMENPITEET JA VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI	38
5.1	Kestävän liikkumisen edistäminen	38
5.2	Kehittämishankkeet	38
5.3	Vaikutukset	44
	KIRJALLISUUSLÄHTEET	47
	LIITTEET	47

1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Työn lähtökohdat

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka kuvaa kunnan yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä. Liikennejärjestelmän suunnittelua on tehty tiiviissä vuorovaikutuksessa Kirkkonummen maankäytön suunnittelun kanssa. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on yhteen sovittaa kunnan eri liikkumismuotojen ja maankäytön kehittämisen lähtökohdat ja tavoitteet siten, että Kirkkonummella varmistetaan jatkossa toimiva, turvallinen ja kustannustehokas liikennejärjestelmä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään, millainen on Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikenneverkoston tavoitetila vuodelle 2040 sekä minkälaisia toimenpiteitä tavoitetila edellyttää.

Työn lähtökohtana on ollut kestävän liikkumisen edistäminen ja liikenteen kasvun hillitseminen. Maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen tavoitteena onkin lähtökohtaisesti vähentää liikkumisen tarvetta. Joukkoliikenteen osalta työssä on pyritty löytämään oleelliset joukkoliikennekäytävät, joiden varteen tulisi jatkossa ohjata maankäytön kasvua tiivistämällä nykyistä rakennetta. Tiivistyvä maankäyttö tukee myös kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Pyöräily nähdäänkin yhä useammin itsenäisenä kulkumuotona, jolla voidaan vastata moneen haasteeseen kuten liikenteen päästöjen vähentämiseen, liikennemäärien kasvun hillitsemiseen, asukkaiden terveyden edistämiseen, kaupunkien elinvoimaisuuteen ja viihtyisyyteen. Työssä kävely- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämistä on tarkasteltu pääreittitasolla.

Ajoneuvoliikenteen verkon osalta työssä on tarkasteltu koko verkon toimivuutta maankäytön kasvaessa tavoitevuoteen 2040 ja huomioitu erityisesti niitä ongelmakohteita, joiden parantaminen olisi ajankohtaista jo nykyisillä liikennemäärillä. Liikenteen ruuhkautuminen vaikuttaa henkilöauto liikenteen toimivuuden lisäksi myös joukkoliikenteen toimintavarmuuteen sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuteen erityisesti suojateillä.

Työ antaa kokonaisuudessaan raamit Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutteiseen kehittämiseen. Lisäksi työ ohjaa niin ajoneuvo- ja joukkoliikenteen, kuin kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden tarkempaa jatkosuunnittelua.

1.2 Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

Liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat valtakunnalliset liikennepoliittiset tavoitteet ja alueidenkäyttöä koskevat tavoitteet ja linjaukset. Myös taloudelliset realiteetit vaikuttavat suunnitelman tavoitteisiin ja muodostavat liikennejärjestelmän kehittämiselle reunaehdoja. Niin ikään valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet vaikuttavat liikennejärjestelmän sisältöön. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa tullaan hyödyntämään seutusuunnittelussa kuten Helsingin seudun maankäytön ja liikenteen suunnittelussa (MAL 2019).

Pitkällä tähtäimellä järkevä keino liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi on hillitä tieliikenteen kasvua kannustamalla muihin liikkumis- ja kuljetusmuotoihin. Usein paras ratkaisu on neliporrasperiaatteen mukaisesti eri portaiden keinoja yhdistelevä kehittämisspolku. Liikennejärjestelmän ongelmia ei tulisi ensisijaisesti ratkaista uusilla väyläinvestoinneilla, vaan ratkaisua tulisi hakea vaikuttamalla liikkumis- ja kuljetustarpeeseen ja kulkutavan valintaan, tehostamalla nykyisen infrastruktuurin käyttöä ja parantaa sitä.

Valtakunnallisten alueidenkäyttöä koskevien tavoitteiden mukaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman yleisinä liikenteellisinä tavoitteina on:

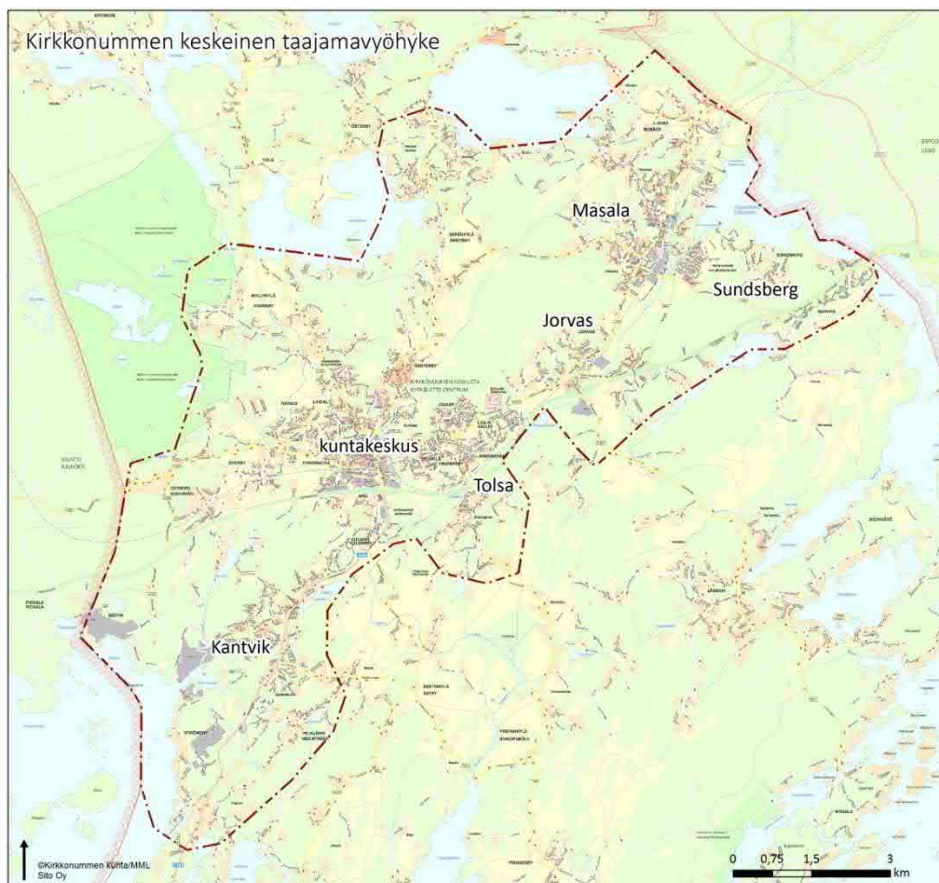
- vähentää asukkaiden liikkumisessa henkilöautoriippuvuutta
- edistää liikkumismuotona kävelyä ja pyöräilyä
- edistää joukkoliikenteen käyttöä.

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 erityisiä tavoitteita ovat uuden ja tehostuvan maankäytön myötä lisääntyvien liikenneongelmien ratkaiseminen kestäväällä tavalla, liikenneverkon toimivuuden varmentaminen, joukkoliikenneyhteyksien parantaminen sekä toimenpiteiden suunnittelu ajoneuvoliikenteen olemassa oleviin ongelmakohtiin ja kasvun aiheuttaman ruuhkaisuuden välttäminen.

1.3 Työn rajaus

Kirkkonummen liikennejärjestelmäsuunnitelma käynnistettiin helmikuussa 2016. Liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen ja työn tavoitevuodeksi on asetettu vuosi 2040. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu erillisenä konsulttityönä. Työn toteuttamisesta vastasi Sito Oy työryhmällä Tommi Eskelinen, Tero Rahkonen, Laura Poskiparta ja Nina Frösén.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen, joka käsittää Kirkkonummen kuntakeskuksen, Tolsan, Kantvikin, Jorvaksen, Masalan ja Sundsbergin alueet (kuva 1). Suunnitelmassa käsitellään kaikkia liikennemuotoja ja se perustuu ajantasaisiin maankäytön ja liikenteen ennusteisiin. Työssä on pyritty ratkaisemaan liikenteen ongelmakohtia paitsi liikenneverkon kehittämällä, myös maankäytön sijoittumiseen liittyvillä toimenpiteillä.



Kuva 1. Tarkastelualue: Kirkkonummen keskeinen taajamavyöhyke.

Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet Kirkkonummen kunnan strategiset linjaukset kuten Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040. Tavoitteiden liikenteellisiä vaikutuksia ja haasteita on tässä työssä peilattu liikenneverkon nykytilaan ja siinä jo todettuihin kehittämistarpeisiin. Kunnan maankäyttötavoitteiden ja -suunnitelmien lisäksi lähtöaineistoina on käytetty myös vuonna 2015 valmistunutta Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja vuonna 2014 valmistunutta Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Muita keskeisiä lähtöaineistoja ovat olleet HSL:n vuonna 2015 päivitetty Helmet-liikennemalli sekä Länsimetroon liittyvät liityntälinjastosuunnitelmat.

2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILANNE

2.1 Suunnittelualue

Liikenteellinen sijainti

Kirkkonummen keskeinen taajamavyöhyke sijaitsee rantaradan varrella, noin 30 km päässä Helsingin keskustasta. Alueen vahvuuksia ovat sen sijainti pääkaupunkiseudun läheisyydessä ja hyvät valtakunnalliset ja seudulliset liikenneyhteydet. Suunnittelualueella on 4 juna-asemaa, joilla liikennöidään lähijunia puolen tunnin välein, ruuhka-aikoina hieman tiheämmin. Moottoritienomainen kantatie 51 sivuaa suunnittelualueita tarjoten nopean tieyhteyden Helsingin suuntaan. Katuverkko on pääosin hyväkuntoinen ja palvelee myös kävellen ja pyörällä liikkuvia.

Matka-aika Kirkkonummen kuntakeskuksesta Helsingin keskustaan on junalla junavuorosta riippuen noin 35–45 minuuttia ja autolla liikennetilanteesta riippuen noin 30–40 minuuttia. Suunnittelualueen itäisimmältä juna-asemalta, Masalasta, matka-aika Helsingin keskustaan on junalla noin 28–35 minuuttia ja autolla noin 25–35 minuuttia.

Kaupunkirakenne

Koko Kirkkonummen asukasluku vuoden 2016 marraskuun lopussa oli 39 062 (Tilastokeskus). Valtaosa asutuksesta (noin 26 000 asukasta) sijaitsee tässä työssä käsiteltävällä keskeisellä taajamavyöhykkeellä. Suunnittelualueella on muutamia kerrostalovaltaisia alueita, mutta pääosa alueen asuinrakennuksista on pientaloja. Myös kuntakeskuksen alueella on väljästi rakennettuja pientalo-alueita, ja maankäyttö harvenee nopeasti juna-asemilta etäännyttäessä. Liikkumisen kannalta maankäytön keskittäminen hyvien liikenneyhteyksien äärelle – esimerkiksi juna-asemien välittömään läheisyyteen – on järkevää. Toisaalta olemassa oleva maankäyttö aiheuttaa uudelle maankäytölle rajoitteita, ja tiivistämistavoitteiden saavuttaminen onkin usein vaikeampaa kuin kokonaan uuden asuinalueen toteuttaminen täysin rakentamattomalle alueelle.

Kirkkonummella on laadittu koko kunnan alueen kattava Kirkkonummen yleiskaava 2020 sekä Saaristo- ja rannikkoalueiden osayleiskaava, joka ohjaa haja-asutusalueiden suunnittelua ja rakennuspaikkojen sijoittamista. Näiden lisäksi Kirkkonummen keskeiselle taajamavyöhykkeelle sekä kylä-alueille on laadittu ja on laadinnassa yleiskaavaa täsmentäviä osayleiskaavoja. Näistä Kirkkonummen keskeisellä taajamavyöhykkeellä sijaitsevat Bro-Kolsarin, Heikkilän, Jorvas-Inkilän, Gesterby-Sepänkylän ja Kuntakeskus 1.vaiheen osayleiskaavat.

Asutuksen ja työpaikkojen sijoittuminen

Vuonna 2015 lähes 70 % kirkkonummelaisista asuu tässä työssä käsiteltävällä keskeisellä taajamavyöhykkeellä, ja suhteessa hieman suurempi osuus Kirkkonummen työpaikoista sijaitsee tarkastelualueella. Alue kattaa noin neljänneksen koko Kirkkonummen maapinta-alasta. Taulukossa 1 on esitetty Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen asukas- ja työpaikkamäärien jakautuminen alueittain.

Kirkkonummen suurin työllistäjä on Kirkkonummen kunta, jolla joka viides Kirkkonummella työssäkäyvä työskentelee ja jonka toimipisteet sijaitsevat lähtökohtaisesti maankäytön keskittymissä. Kirkkonummen yksityisen sektorin työpaikat ovat puolestaan keskittyneet muualle kuin joukkoliikenteen solmukohtiin tai asukaskeskittymiin. Kunnan jälkeen merkittävimpiä työnantajia ovat Jorvaksessa sijaitseva Ericsson, Upinniemen varuskunta, Pikkalanlahdella sijaitsevat Prysmian, Suomen sokeri ja Danisco, S-ryhmän kauppaja operoiva Varuboden-Oslan sekä Kantvikissa sijaitseva Isover. Edellä mainitut 7 työnantajaa työllistävät yhteensä hieman alle viidenneksen Kirkkonummella työssäkäyvistä. (Kirkkonummi, 2014a.)

Taulukko 1. Asukas- ja työpaikkamäärän jakautuminen alueittain Kirkkonummen keskeisellä taajamavyöhykkeellä (Lähde: Kirkkonummen kunta, 2016).

	Asukkaita	%-osuus koko kunnasta	Työpaikkoja	%-osuus koko kunnasta
Veklahti	300	0,8 %	50	0,5 %
Sepänkylä	257	0,7 %	25	0,2 %
Humalranta	50	0,1 %	0	0,0 %
Isotammi	175	0,5 %	0	0,0 %
Myllykylä	200	0,5 %	0	0,0 %
Myllytorppa	25	0,1 %	0	0,0 %
Neidonkallio	1 250	3,2 %	50	0,5 %
Gesterby	1 850	4,8 %	100	0,9 %
Louhosrinne	0	0,0 %	175	1,6 %
Meiko	100	0,3 %	0	0,0 %
Ravals-Lindal	3 350	8,7 %	700	6,5 %
Heikkilä	3 550	9,2 %	325	3,0 %
Keskusta	2 400	6,2 %	2 500	23,4 %
Överby	250	0,6 %	25	0,2 %
Vuohimäki	300	0,8 %	0	0,0 %
Abrasmossen	75	0,2 %	0	0,0 %
Bro-kolsari	1 625	4,2 %	75	0,7 %
Tolsa	350	0,9 %	50	0,5 %
Kantvik	1 800	4,7 %	175	1,6 %
Pikkalanlahti	0	0,0 %	400	3,7 %
Pilvijärvi	850	2,2 %	50	0,5 %
Strömsby	150	0,4 %	150	1,4 %
Luoma	375	1,0 %	50	0,5 %
Masala	4 200	10,9 %	900	8,4 %
Kartanonranta ja Majvik	1 600	4,1 %	175	1,6 %
Sundberg	125	0,3 %	25	0,2 %
Länsi-Jorvas	600	1,6 %	25	0,2 %
Jorvas	300	0,8 %	1 300	12,1 %
Sarvvinportti	0	0,0 %	0	0,0 %
Sarvvik	25	0,1 %	25	0,2 %
Yhteensä koko selvitysalue	26 132	67,6 %	7 350	68,7 %
Yhteensä koko kunta	38 649	100,0 %	10 705	100,0 %

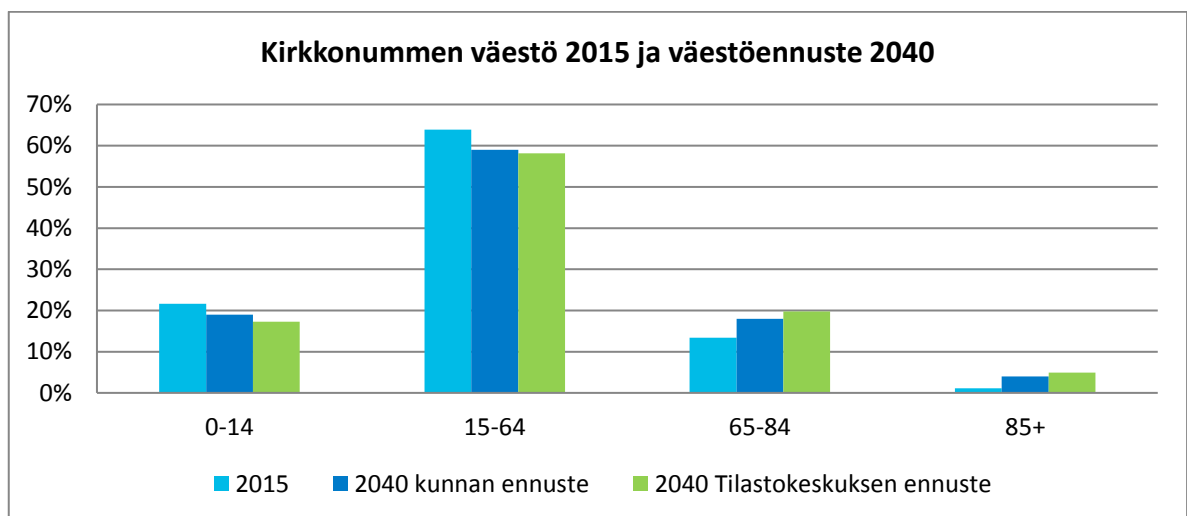
Väestön ikäjakauma

Kirkkonummen väestön ikäjakauma (taulukko 2) eroaa koko maan jakaumasta jonkin verran. Kirkkonummella on maan keskiarvoa selvästi enemmän 0–15-vuotiaita, ja vastaavasti keskiarvoa huomattavasti vähemmän yli 75-vuotiaita. Työikäisten osuus väestöstä on hyvin lähellä koko maan keskiarvoa.

Taulukko 2. Kirkkonummen sekä koko maan väestön ikäjakauma vuonna 2015 (Lähde: Tilastokeskus, 2016).

Ikäluokka (vuotta)	Kirkkonummi		Koko maa	
	lkm	%	lkm	%
0-6	3 596	9,3 %	418 909	7,6 %
7-15	5 287	13,7 %	535 891	9,8 %
16-19	2 044	5,3 %	242 394	4,4 %
20-29	3 178	8,2 %	681 744	12,4 %
30-39	5 013	13,0 %	702 748	12,8 %
40-49	6 364	16,5 %	668 248	12,2 %
50-64	7 587	19,6 %	1 114 271	20,3 %
65-74	3 717	9,6 %	642 428	11,7 %
75-84	1 443	3,7 %	341 429	6,2 %
85+	420	1,1 %	139 246	2,5 %

Väestön nopea ikääntyminen on koko maata, myös Kirkkonummea, koskeva trendi. Nykyisin noin 14 % kirkkonummelaisista on yli 65-vuotiaita, kun kunnan oman ennusteen mukaan vuonna 2040 heitä on jo 22 % kuntalaisista. Lukumääräisesti yli 65-vuotiaiden määrä tulee yli kaksinkertaistumaan vuoteen 2040 mennessä. Kunta on arvioinut yli 65-vuotiaita olevan vuonna 2040 noin 7 000 enemmän kuin nykyään. Tilastokeskuksen ennuste Kirkkonummen väkiluvun kasvusta on kunnan ennustetta maltillisempi. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan yli 65-vuotiaiden suhteellinen osuus kasvaa hieman enemmän kuin kunnan ennusteessa. Kuvassa 2 on esitetty Kirkkonummen väestön ikäjakauma vuonna 2015 ja ennusteet vuodelle 2040.



Kuva 2. Kirkkonummen väestön ikäjakauma vuonna 2015 ja väestön ikäjakauman ennuste vuonna 2040 ikäryhmittäin (Lähde: Kirkkonummi, 2014b; Tilastokeskus, 2016).

Väestön ikääntyminen näkyy myös liikenteessä, kun eri kulkumuodoilla liikkuvien iäkkäiden määrä kasvaa. Etenkin iäkkäiden autoilijoiden määrä odotetaan kasvavan lähitulevaisuudessa. Iäkkäille sattuu suhteessa väestöosuuteensa enemmän vakavia liikenneonnettomuuksia kuin muille ikäryhmille, ja riski kuolla liikenteessä on lähes kaksinkertainen keskimääräiseen verrattuna.

Kirkkonummen väestöstä vuoden 2015 lopussa 26 % oli alaikäisiä ja 18–24-vuotiaiden osuus oli noin 7 %. Kirkkonummen väestöstä noin 2 080 on 15–18-vuotiaita nuoria. (Tilastokeskus, 2016.) Kirkkonummella oli vuoden 2015 lopussa 1 197 liikennekäytössä olevaa mopoa, joten oletettavasti noin joka toisella 15 vuotta täyttäneellä nuorella on mopo (Trafi, 2016). Viime vuosina lasten ja nuorten itsenäisen liikkumisen ja arkiliikunnan määrä on vähentynyt osana lisääntyneitä autoilua ja lasten kuljettamista harrastuksiin sekä muihin aktiviteetteihin. Lisäksi mopoilun määrän kasvu on vähentänyt nuorten arkiliikunnan määrää ja tuonut mukanaan liikenneturvallisuusongelmia. Kun omin voimin liikkuminen jää lapsena vähäiseksi, kokemukset liikenneympäristöstä ja erilaisista kulkutavoista eivät pääse karttumaan.

Työpaikat ja työssäkäynti

Vuoden 2013 lopussa Kirkkonummella oli 10 705 työpaikkaa ja työllisen työvoiman määrä oli 17 699. Joka kolmas kirkkonummelainen työssäkäyvä on töissä Kirkkonummella, ja toisaalta Kirkkonummella työskentelevistä noin puolet tulee muualta kuin Kirkkonummelta. Kirkkonummelaisista noin 60 % on töissä pääkaupunkiseudulla, ja osuus on varsin tyypillinen pääkaupunkiseudun ympäryskunnalle. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen läpi kulkee lisäksi paljon pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa työssäkäyntiliikennettä Kirkkonummen länsipuolelta niin junalla, bussilla kuin henkilöautollakin. Kirkkonummelaisten suurimmat työmatkapendelöinnin suunnat vuonna 2013 on esitetty taulukossa 3.

Taulukko 3. Pendelöinti Kirkkonummelta vuonna 2013 (Lähde: Uudenmaan liitto, 2016).

Kaupunki	Lukumäärä	%
Helsinki	4 940	28 %
Espoo	4 718	27 %
Vantaa	976	6 %
Lohja	179	1 %
Vihti	162	0,9 %
Siuntio	140	0,8 %
Kauniainen	100	0,6 %
Raasepori	64	0,4 %
Inkoo	45	0,3 %
Nurmijärvi	41	0,2 %
Pääkaupunkiseutu	10 734	61 %
Työpaikkaomavaraisuus	5 802	33 %

Kirkkonummen työpaikkaomavaraisuus (33 %) on pienempi kuin muualla Uudellamaalla keskimäärin. Naapurikunnista Siuntiolla on pienempi työpaikkaomavaraisuus kuin Kirkkonummella (27 %), mutta Espoossa ja Vihdissä työpaikkaomavaraisuusasteet ovat 50 % ja 39 %. Liikenteellisesti Kirkkonummen suhteellisen alhainen työpaikkaomavaraisuus ja puolestaan suuri määrä pääkaupunkiseudulle suuntaavia näkyy yksisuuntaisena ruuhkana pääkaupunkiseudun suuntaan kulkevilla väylillä. Vain yhteen suuntaan kulkeva ruuhka asettaa haasteita paitsi tieverkolle, myös joukkoliikennejärjestelmälle, kun joukkoliikennevälineitä joudutaan kuljettamaan ruuhka-aikoina lähes tyhjinä ruuhkan vastaiseen suuntaan.

2.2 Kirkkonummelaisten liikkuminen ja kulkutavat

Helsingin seudun työssäkäyntialueen asukkaiden liikkumistottumuksia on selvitetty LITU 2008-liikennetutkimuksessa vuosina 2007–2008 (HSL, 2010) sekä vuonna 2012 Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012 -tutkimuksessa (HSL, 2012a). Seuraavassa on arvioitu kirkkonummelaisten päivittäistä liikkumista, eri kulkutapojen käyttöä ja niissä tapahtuneita muutoksia vuosien 2008 ja 2012 liikennetutkimuksien kuntakohtaisten tietojen perusteella. Tutkimusalueena olivat Helsingin seudun 14 kuntaa, joista Kirkkonummi ja Vihti ovat läntisimmät, joten Kirkkonummen naapurikunta Siuntio ei ollut mukana. Suurin osa matka-aineistosta käsittelee ainoastaan tutkimusalueella tehtyjä matkoja, joten naapurikunnan puuttuminen vääristää Kirkkonummen lukuja hieman.

Taulukossa 4 on esitetty arvio kirkkonummelaisten tekemien matkojen määrästä Helsingin seudulla jaoteltuna eri kulkutapoihin. Yksittäisten matkojen määrällä mitattuna henkilöautolla tehtävät matkat ovat lisääntyneet vuosina 2008–2012 noin 3400 matkalla vuorokaudessa, mutta henkilöautojen osuus kaikista tehdyistä matkoista on silti vähentynyt 60 prosentista 57 prosenttiin. Samaan aikaan Kirkkonummen väestö on kasvanut noin 4,5 prosenttia. Joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä on kasvanut huomattavasti, ja joukkoliikenteen osuus matkoista on kasvanut 11 prosentista 14 prosenttiin. Vuonna 2012 matkoista vajaa kolmasosa tehtiin jalan tai pyörällä (kävely noin 22 % ja pyöräily noin 6 %). (HSL, 2010; HSL, 2012a)

Taulukko 4. Kirkkonummelaisten tekemät matkat arkivuorokaudessa Helsingin seudulla (Lähde: HSL, 2014).

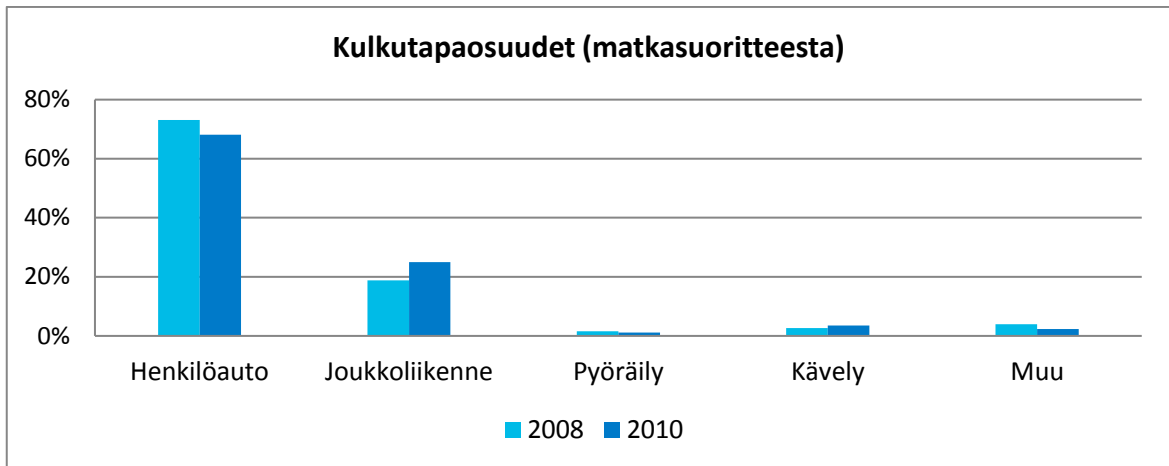
Vuosi	Henkilöauto	Joukko-liikenne	Pyöräily	Kävely	Muu	Ei tietoa	Yhteensä
2008	57 684	10 520	7 050	18 815	2 628	43	96 739
2012	61 096	14 655	6 360	23 055	1 255	0	106 421

Keskimääräisenä matkasuoritteena (km/hlö/arkivrk) mitattuna kirkkonummelaiset kulkivat vuonna 2012 henkilöautolla keskimäärin noin 24,6 km ja joukkoliikenteellä noin 9,0 km arkivuorokaudessa. Vuosina 2008–2012 kirkkonummelaisten keskimääräinen henkilöautomatkojen matkasuorite on tavoitteiden mukaisesti laskenut noin 10 prosenttia asukasmäärän samalla kasvaessa. Joukkoliikenteen keskimääräinen matkasuorite on kasvanut 29 prosenttia, 7 kilometristä 9 kilometriin. Kuvassa 3 on esitetty matkasuoritteen perusteella lasketut kulkutapaosuudet vuosina 2008 ja 2012. (HSL, 2010; HSL, 2012a) Matkamääristä laskettuna, tehtiin vuonna 2012 henkilöautolla lähes 57 % matkoista ja joukkoliikenteellä 14 %. Kävelten tehtiin 22 % matkoista ja polkupyörällä 6%.

Tutkituista 14 Helsingin seudun kunnasta Kirkkonummi sijoittuu keskivaiheille niin henkilöautomatkojen kuin joukkoliikennematkojenkin kilometrisuoritteen ja määrien osalta. Matka-ajassa mitattuna kirkkonummelaiset kuitenkin käyttävät seudulla kaikkein eniten aikaa liikkumiseen: kirkkonummelainen käytti seudun sisäisiin matkoihin vuonna 2012 keskimäärin 72 minuuttia päivässä, ja luku on kasvanut kahdella minuutilla vuodesta 2008. Naapurikunnassa Espoossa aikaa käytetään lähes yhtä paljon (71 minuuttia) ja Vihdissä hieman vähemmän (66 minuuttia).

Viime vuosikymmeninä vapaa-ajan matkojen määrä Helsingin seudulla on kasvanut selvästi. Pääkaupunkiseudulla vuodesta 1966 alkaen tehtyjen liikennetutkimusten aikana vapaa-ajan matkojen määrä on tasaisesti noussut yli kaksinkertaiseksi, ja määrä oli vuonna 2012 keskimäärin 1,02 matkaa arkivuorokaudessa per asukas. Vastaavasti työmatkojen määrä on samalla aikavälillä hieman vähentynyt 0,7:stä 0,56:een. Työmatkojen määrän vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti työssäkäyvien osuuden pieneneminen. (HSL, 2013.) Työmatkojen vähenemisen ja lisääntyneen

työaikajouaston ansiosta liikeneruuhkat eivät ole viime vuosikymmeninä kasvaneet samassa suhteessa autojen määrän kanssa.



Kuva 3. Kuljetaapaosuudet matkasuoritteesta (kuljettu matka km/hlö/arkivrk) laskettuna (Lähde: HSL, 2014).

Kirkkonummella henkilöautotiheys eli autojen määrä suhteessa asukasmäärään on 470 autoa/1000 asukasta, joka on Uudenmaan maakunnan kuntien keskitasoa. Kirkkonummen henkilöautotiheyteen todennäköisesti vaikuttaa kunnan sijainti junaradan varressa, sillä kaikissa niissä Uudenmaan kunnissa, joissa junarataa ei ole, henkilöautotiheys on huomattavasti korkeampi. Naapurikunnista Espoossa autotiheys on Kirkkonummea pienempi (428 autoa /1000 asukasta), kun taas Vihdissä ja Siuntiossa autotiheys on selvästi suurempi (532 ja 561 autoa /1000 asukasta). (Trafli, 2016.)

2.3 Ajoneuvoliikenteen verkko

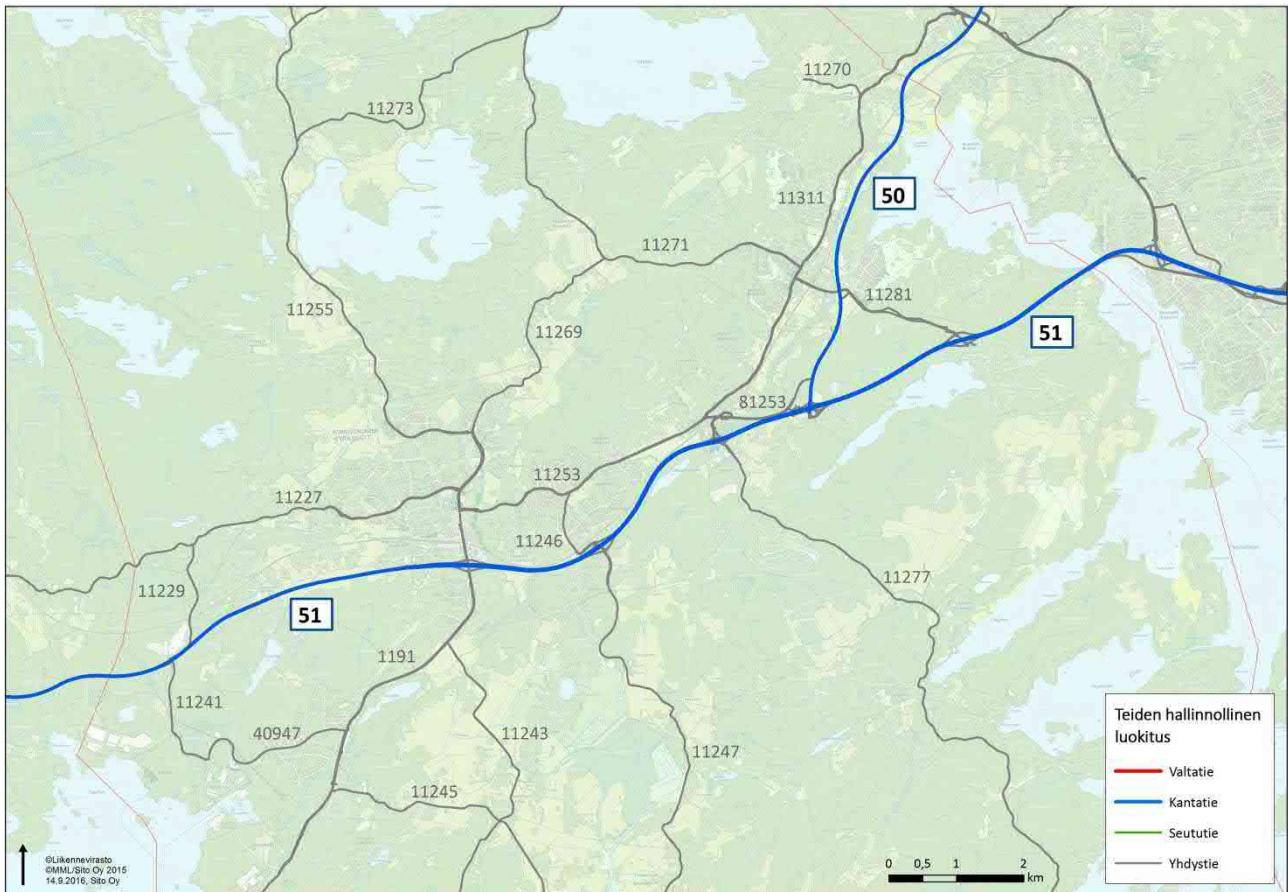
Liikenneverkon rakenne

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen läpi kulkee päätienä itä-länsisuuntainen kantatie 51 (Länsiväylä), joka on moottoritietä Helsingin Ruoholahdesta Kirkkonummen keskustaan saakka. Kirkkonummella moottoritien varressa on 5 eritasoliittymää 1,5–2,5 kilometrin välein. Pitkämataista liikennettä palvelee myös suunnittelualueen itäosassa kulkeva kantatie 50 (Kehä III).

Muita suunnittelualueen tärkeimpiä alueellisia yhteyksiä ovat:

- Vanha Rantatie Kirkkonummen keskustasta Jorvukseen (mt 11253)
- Masalantie Jorvuksesta Espoon Mankkiin (mt 11311)
- Sundsbergintie Masalasta Sarvikiin (mt 11281)
- Kirkkonummentie / Gesterbyntie keskustasta Sepänkylään (mt 11269)
- Upinniementie Kirkkonummen keskustasta Kantvikiin ja Upinniemeen (mt 1191)
- Överbyntie Kirkkonummen keskustasta Överbyn suuntaan (mt 11227)
- Porkkalantie Tolsasta Porkkalaan (mt 11247)

Uudenmaan ELY-keskuksen ylläpitämä maantieverkko on esitetty kuvassa 4. Yhdystiet kulkevat kaupunginosien läpi palvellen niin lyhyt- kuin pitkämatkaistakin liikennettä. Suunnittelualueelta etelään kulkevat tiet päättyvät rantaviivaan ja pohjoiseen kulkevat maantiet yhdistyvät Länsi-Uudenmaan muuhun tieverkkoon.

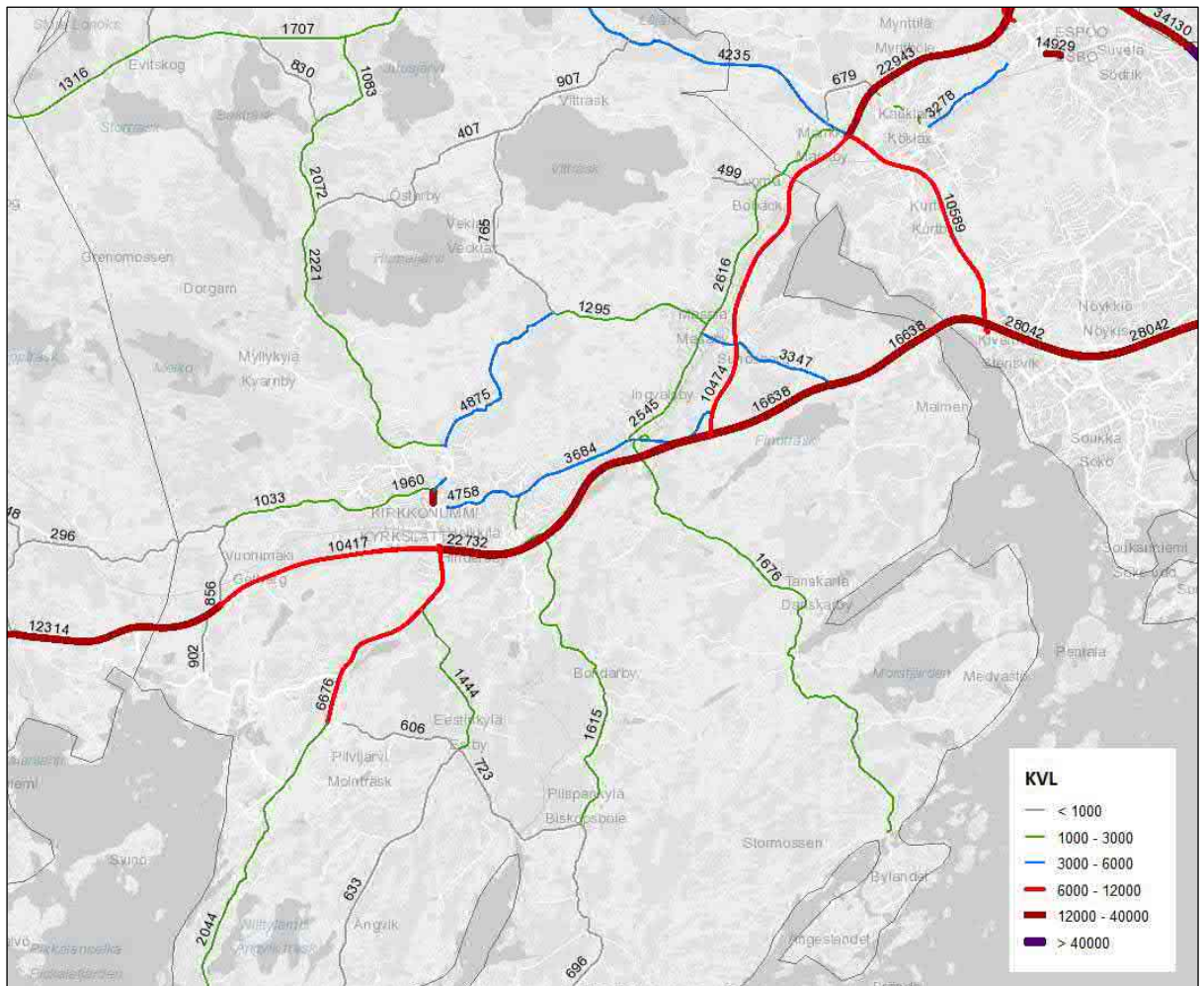


Kuva 4. Suunnittelualan maantieverkko (sinisellä kantatiet 50 ja 51).

Tie- ja katuverkon liikenteellinen kuormittuminen ja toimivuus

Tie- ja katuverkon nykyiset liikennemäärät (KVL) on esitetty kuvassa 5. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen alueella vilkkain tieosuus on kantatie 51, välillä Kirkkonummen keskus - Jorvas. Keskimääräinen liikennemäärä on noin 22 000 - 24 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Keskimääräinen arkivuorokausiliikennemäärä (KAVL) on Kirkkonummen päätieverkolla noin 8 - 11 % suurempi kuin keskimääräinen vuorokausiliikenne. Kirkkonummen vilkkain katuosuus on kuntakeskuksessa Kirkkonummentie. Kirkkonummentien liikennemäärä välillä Vanha Rantatie - kt51 on noin 16 000 - 18 000 (KVL). Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tie- ja katuverkko ruuhkautuu tai välityskyky hetkellisesti ylittyy arkipäivien huipputunteina seuraavilla osuuksilla:

- Kantatien 51 kuntakeskuksen eritasoliittymä. Ramppi idästä ruuhkautuu, kun kääntyminen vasemmalle (etelään) on vaikeaa. Myös lännestä tultaessa kääntyminen vasemmalle (pohjoiseen) on vaikeaa ruuhka-aikaan. Merkittävä uhka liikenneturvallisuudelle.
- Kirkkonummentie välillä Saloviuksentie – Överbyntie. Liikennevaloliittymän välityskyky ylittyy ruuhkatunteina ja jonoja muodostuu.
- Kantatien 51 kuntakeskuksen länsipuolen tasoliittymä. Purokummuntieltä länsiväylälle pääsy on etenkin vasemmalle kääntymisen ruuhka-aikana vaikeaa. Merkittävä uhka liikenneturvallisuudelle.
- Kehä III:n ramppiliittymä Sundsbergintiellä. Vilkas liikenne päätiellä, ruuhkatuntien viivytykset.
- Masalantien ja Sundsbergintien liittymä. Vilkas ajoneuvoliikenne, ruuhkatuntien viivytykset.



Kuva 5. Kirkkonummen tieverkon nykyiset liikennemäärät (keskivuorokausiliikenne, ajoneuvoa/vrk, Liikennevirasto 2015).

Logistiikka-alueet ja tavaraliikenteen yhteydet

Keskeisimmät tavaraliikenteen yhteydet koko tarkastelualueen osalta ovat aluetta halkovat kantatie 50 (kehä III) ja kantatie 51 (Länsiväylä). Molemmat ovat raskaan liikenteen pääyhteyksiä Helsingin seudun / Vuosaaren sataman ja Karjaan sekä Hangon välisessä tavaraliikenteessä. Tämän lisäksi paljon raskasta liikennettä aiheuttavia toimintoja on seuraavilla alueilla ja katusuunnilla:

- Kantvik, Upinniementie / Sokeritehtaantie. Sokeritehtaan raaka-aine ja tuotekuljetukset kulkevat Kantvikin keskuksen läpi ja edelleen Upinniementietä pitkin kantatielle 51.
- Båtvik, Båtvikintie. Teollisuusalueen liikenne kulkee Båtvikintietä kantatielle 51. Alueella ei muuta liikennettä.
- Strömsbyn teollisuusalue, Upinniementie. Pienteollisuustoiminta tuottaa satunnaista raskasta liikennettä Upinniementielle.
- Upinniemen varuskunta, Upinniementie. Varuskunnan ajoittain vilkas ajoneuvoliikenne käyttää Upinniementietä yhteytenä muuhun tieverkkoon.
- lisäksi useita erillisiä toimijoita, jotka tuottavat säännöllistä raskasta liikennettä. Mm. Jorvaksen, Masalan ja Abrasinmäen toimitila- ja pienteollisuusalueet. Alueet sijoittuvat pääasiassa kantateiden välittömään läheisyyteen ja pääasiallinen liikennetuotos kohdistuu pääväylille.

2.4 Joukkoliikenne

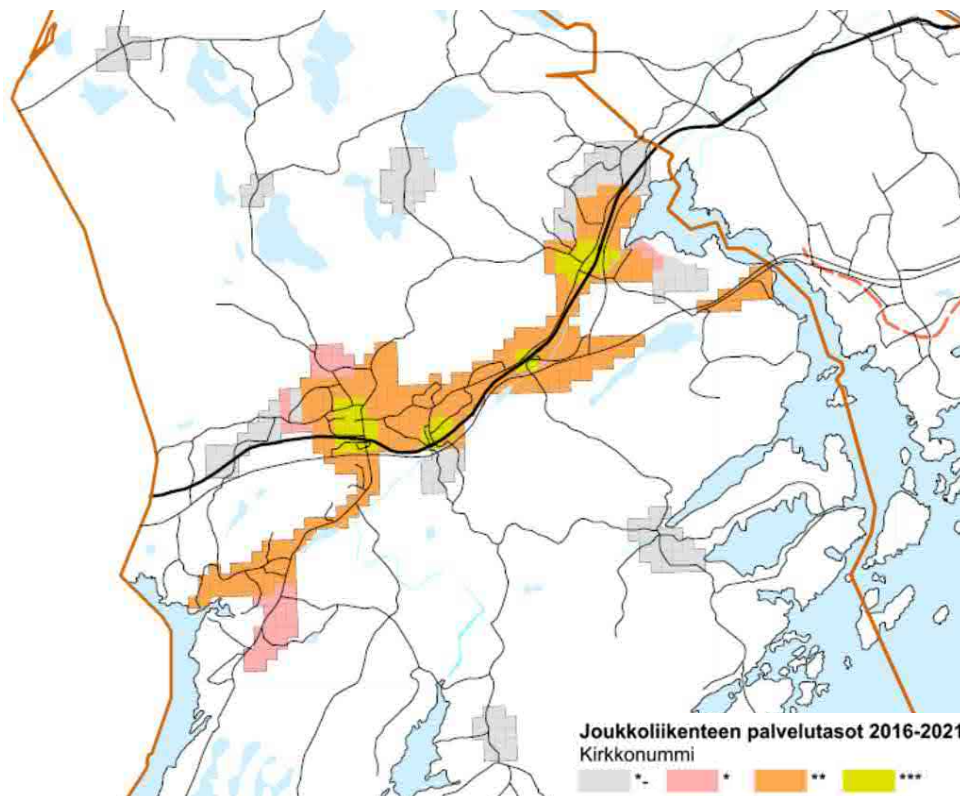
Joukkoliikenteen nykyinen palvelutaso

Kirkkonummen joukkoliikennetarjonta koostuu junaliikenteestä ja bussiliikenteestä. Kirkkonummi kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään (HSL), jonka muut jäsenkunnat ovat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava ja Sipoo. HSL vastaa tällä alueella joukkoliikenteen suunnittelusta ja toimii liikenteen tilaajaorganisaationa.

HSL-alueella on käytössä koko kuntayhtymäalueen kattava joukkoliikenteen suunnitteluohje (HSL 2016), jossa määritellään erityyppisten alueiden sekä aluekeskusten ja Helsingin keskustan välisten joukkoliikennedyhteyksien palvelutaso. Suunnitteluohje sisältää seuraavan kuusiportaisen palvelutasoluokituksen, jossa kullekin luokalle on määritelty vähimmäistasot liikennöintiajoille, maksimivuoroväleille ja kävelyetäisyyksille pysäkille tai asemalle:

- ***** ”Joukkoliikenne ensisijaisena kulkumuotona”
 - **** ”Henkilöauton kanssa kilpailukykyinen palvelutaso”
 - *** ”Tavanomainen liikkuminen on mielekästä joukkoliikenteellä”
 - ** ”Kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso”
 - * ”Mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön”
 - *- ”Tarjotaan koulu- ja työmatkayhteyksiä”
- min** Haja-asutusalueiden lakisääteiset kuljetuspalvelut

Kirkkonummella palvelutasoluokista sovelletaan vain neljää matalinta (***, **, * ja *-), ja kunta on jaettu palvelutasoalueisiin kuvan 6 mukaisesti. Kirkkonummella palvelutasoluokitusta on kuitenkin pidetty vain suuntaa antavana, ja kaikki muutokset reittien palvelutasossa on harkittu tapauskohtaisesti.



Kuva 6. Kirkkonummen joukkoliikenteen palvelutaso 2016–2021 keskeisen taajamavyöhykkeen alueella (Lähde: HSL, 2016).

Palvelutasoluokitukset mukailevat paljolti maankäyttöä, ja lähtökohtaisesti palvelutasoluokka on sitä korkeampi, mitä tiiviimpää maankäyttö on. Kirkkonummen pinta-alasta suurinta osaa ei ole luokiteltu mihinkään palvelutasoluokkaan harvan asutuksen takia ja paras palvelutaso keskittyy pääasiassa keskeisen taajamavyöhykkeen alueelle. Kirkkonummen kuntakeskus sekä Tolsan, Jorvaksen ja Masalan juna-asemat kuuluvat palvelutasoluokkaan ***, jossa yhteystarjonta mahdollistaa mielekkään liikkumisen joukkoliikenteellä. Yleisesti asemanseutujen läheisyydessä tarjonta on kohtuullisen joukkoliikenteen palvelutasoluokassa (**-luokka), jonka jälkeen palvelutaso alkaa heiketä.

Juna-asemien vaikutusalueella joukkoliikenteen palvelutasoluokassa *** junaliikennettä täydentää bussiliikenne. Ruuhka-aikana kuntakeskuksesta lähtee bussi Helsingin suuntaan noin 8 kertaa tunnissa, muina aikoina noin 2 kertaa tunnissa. Kuntakeskuksen, Masalantien, Vanhan Rantatien sekä Upinniementien ympäristössä liikennöidään ruuhka-aikoina noin 4-6 kertaa tunnissa suuntaansa. Palvelutasoluokituksen mukaisesti liikennöintiajat näillä alueilla mahdollistavat bussin käytön työmatkoilla melko joustavinakin työaikoina: ensimmäiset vuorot lähtevät Upinniementä keskustan ja Masalan kautta Helsingin suuntaan arkisin ennen kello viittä, ja viimeiset vuorot Helsingistä lähtevät Kirkkonummen suuntaan arkisin noin puoli kahdelta yöllä.

Masala–Keskusta–Upinniemi -akselin ulkopuolella, palvelutasoluokassa * busseja kulkee tyypillisesti tunnin välein. Ruuhka-aikoina vuoroväli on tätä harvempi vain muutamilla harvaan asutuilla tieosuuksilla, kuten Kabanovintiellä Kantvikissä, Båtvikintiellä Pikkalanlahdella, Överbyntien länsipäässä Siuntion rajalla ja Sepänkyläntiellä Masalan ja Sepänkylän välissä. Koulumatkapainotteisuuden takia Kirkkonummen sisäisten linjojen liikennöintiajat muistuttavat hyvin paljon kouluajoja, joten osassa harvaan asuttuja alueita liikennöinti päättyy jo neljän jälkeen iltapäivällä (palvelutasoluokka *-).

Junaliikenne

Kirkkonummen ja Helsingin välisen junatarjonnan runkona toimii U-juna, jota liikennöidään kaikkina viikonpäivinä puolen tunnin vuorovälillä. Varhain aamulla ja myöhään illalla liikennöidään lisäksi L-junaa, ja ruuhka-aikoina ajetaan muutamia junavuoroja X- ja Y-tunnuksella. Lähijunien lisäksi Kirkkonummella pysähtyy päivittäin muutamia kaukojunia Karjaan ja Turun suuntaan sekä Helsinkiin. Suunnittelualueen junaliikenteen tarjonta on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Junaliikenteen vuorotarjonta suunnittelualueella (Lähde: vr.fi).

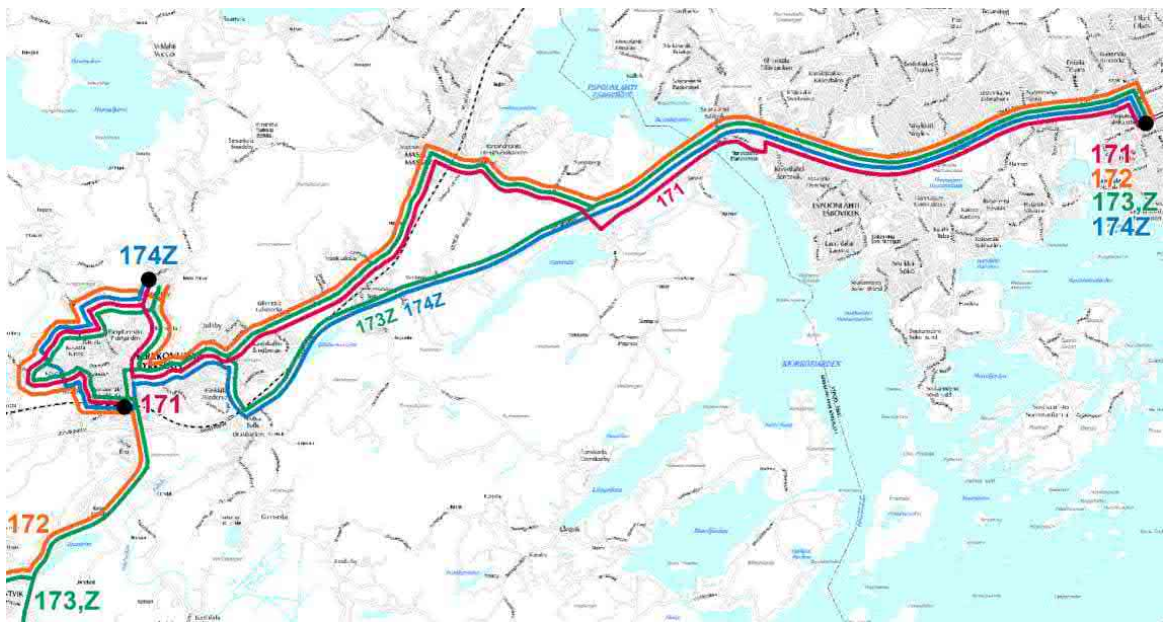
Asema	Junat	vuoroa/h/suunta ruuhka-aikana	vuoroa/h/suunta päiväsaikaan	Matka-aika Helsingin keskustaan
Kirkkonummi	U, X, Y, L	4	2	35–45 min
Tolsa	U, L	3	2	38–43 min
Jorvas	U, L	3	2	36–40 min
Masala	U, X, Y, L	3	2	28–35 min

Bussiliikenne

Bussilinjasto kattaa koko Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen muutamia haja-asutusalueita lukuun ottamatta. Linjasto koostuu pääasiassa Helsingin seudun liikenteen (HSL) järjestämästä bussiliikenteestä, minkä ohella alueen läpi kulkee myös jonkin verran muuta bussiliikennettä (mm. ELY:n järjestämä liikenne Siuntion ja Hangon suuntaan sekä markkinaehtoinen pikavuoroliikenne).

HSL:n järjestämän bussiliikenteen linjasto koostuu sisäisistä ja seudullisista busseista, joista etenkin tiheävuo-rovälinen seutuliikenne tarjoaa houkuttelevia joukkoliikenneyhteyksiä Länsiväylän keskeisiin vaihtopaikkoihin (mm. Westendinasema) sekä Helsingin keskustaan. Sisäisillä busseilla pyritään erityisesti tarjoamaan koulumatkayhteyksiä, ja samalla mahdollistetaan työmatkayhteydet kaikista asutuskeskittymistä. Kaikki bussilinjat kulkevat jonkin juna-aseman kautta toimien samalla myös liityntäyhteyksinä junaan. Kirkkonummen nykyinen bussilinjasto (syksyn 2016 tilanne) on kuvattu tarkemmin liitteessä 1 (kartan selitteissä bussilinja-termillä kuvataan nykyisiä seutulinoja ja koululaislinja-termillä nykyisiä sisäisiä linjoja).

Länsimetron liikenteen käynnistyessä vuonna 2017 Helsingin seudun liikenteen (HSL) busseja ei enää ajeta Kirkkonummelta Helsingin keskustaan asti vaan Länsimetron pääteasemalle Matinkylään (kuva 7). Länsimetron jatkeen valmistuttua 2020-luvun alkupuolella Kirkkonummen bussilinjojen päätepysäkki siirtyy edelleen Matinkylästä Espoonlahden metroasemalle. Nopein vaihtoyhteys metrooton on tuolloin kuitenkin Kivenlahdessa, joka on Länsimetron jatkeen pääteasema. Kuvassa 8 on esitetty Länsimetron asemat.



Kuva 7. Kirkkonummen bussit Matinkylään vuonna 2017 Länsimetron liikennöinnin käynnistyttyä (Lähde: hsl.fi).



Kuva 8. Länsimetron ja sen jatkeen asemat (Lähde: Länsimetro Oy).

Kirkkonummen bussilinjaston nykyistä matkustuskysyntää (toteutuneet nousijamäärät kuukauden ajalta) kuvataan tarkemmin pysäkeittäin liitteessä 2. Kuvauksesta huomataan voimakkaimman kysynnän keskittävän tällä hetkellä Masala-Keskusta -akselille, minkä ohella myös Kantvikin keskustan keskeisimmät pysäkit keräävät muuta aluetta voimakkaammin nousuja.

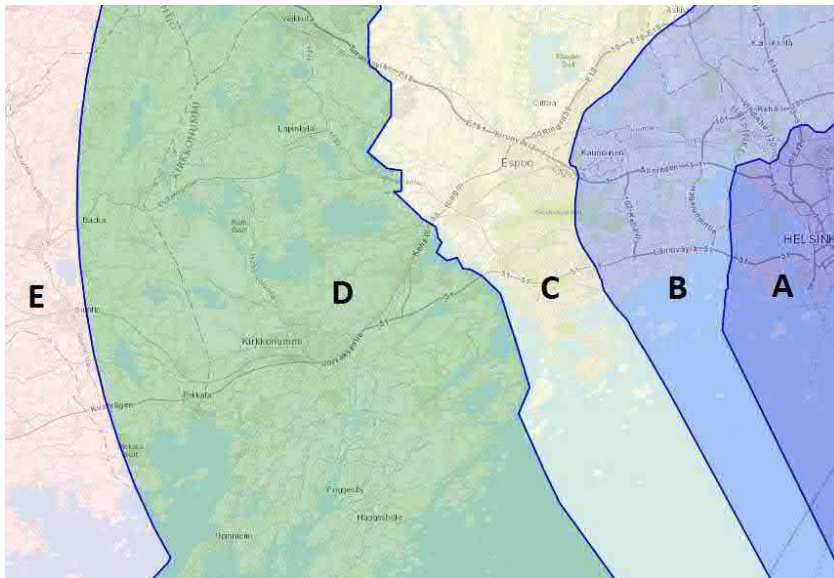
HSL:n järjestämän liikenteen lisäksi suunnittelualueen läpi kulkee U-linjan 190 bussivuoroja Helsingistä Siuntion ja Hangon suuntaan sekä muutama pikavuoro päivittäin (U-liikenteeksi kutsutaan bussilinjoja, joiden reitti jatkuu HSL-alueen ulkopuolelle ja joissa on HSL-alueen sisällä mahdollista matkustaa HSL:n lipputuotteilla). Länsimetron liikenteen käynnistyttyä linjan 190 U-sopimus päättyy, eivätkä HSL:n lipputuotteet eivät enää kelpaa linjan vuoroissa. Sopimuksen päättyttyä linjalla matkustaminen vaatii siis erillisen lipputuotteen, eikä siten enää välttämättä tarjoa yhtä houkuttelevaa yhteysvaihtoehtoa kirkkonummelaisille.

Lippujärjestelmä

Koko HSL-alueella on käytössä yhteinen matkalippujärjestelmä. Tarjolla on erilaisia lippuja erilaisiin matkustustarpeisiin, ja järjestelmä koostuu erihintaisista lippuvyöhykkeistä. Tämän suunnitelman tekohetkellä vyöhykkeinä käytetään kuntarajoja.

Nykyisellä matkalippujärjestelmällä edullisin lippu Kirkkonummella on Kirkkonummen sisäinen lippu, jolla saa matkustaa Kirkkonummen sisällä 80 minuutin ajan. Lähiseutu 2 -lipulla voi matkustaa Helsinkiä lukuun ottamatta kaikkiin HSL-alueen kuntiin 80 minuutin ajan. Lähiseutu 3 -lippu oikeuttaa liikkumiseen koko HSL-alueella 100 minuutin ajan. Kirkkonummelta HSL-alueen ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla käytetään junaliikenteessä VR:n lipputuotteita ja bussiliikenteessä liikennöitsijöiden omia ja Matkahuollon lipputuotteita.

Osana käynnissä olevaa HSL:n matkakorttijärjestelmän uudistamista kehitetään myös Helsingin seudun taksa- ja lippujärjestelmää, joka otetaan käyttöön vuoden 2017 lopussa. Taksa- ja lippujärjestelmä tulee muuttumaan kuntarajojen mukaisista vyöhykkeistä kaarimalliksi, jossa vyöhykerajat eivät enää riipu kuntarajoista (kuva 9). Vyöhykekaaret on nimetty sisimmästä uloimpaan kirjaintunnuksilla A-D. Kirkkonummi sijaitsee uloimmalla D-vyöhykkeellä. Uusien vyöhykelippujen hintasuhteet on päätetty vuoden 2013 hintatasossa, ja koko alueen kattavan ABCD-vyöhykkeen 30 päivän lipun hinnaksi määriteltiin 140 euroa. Vuonna 2013 vastaava lippu maksoi 138,70 euroa, joten hinta ei juuri muutu uudistuksen myötä.



Kuva 9. Kartta HSL:n uusista lippuvyöhykkeistä, jotka otetaan käyttöön vuoden 2017 lopussa (Lähde: HSL).

D-vyöhykkeen lippu, jolla voi matkustaa Kirkkonummen sisällä (ja teoriassa myös koko D-vyöhykkeellä kulkematta muiden vyöhykkeiden kautta) on hinnoiteltu D-vyöhykkeellä sijaitsevien kuntien toiveesta 60 euroon, kun vuonna 2013 Kirkkonummen sisäinen lippu maksoi 45,90 euroa. Kirkkonummen sisäisten matkojen hinta tulee siis uudistuksen myötä nousemaan. Uudistuksen myötä

matkat Espoon länsiosiin C-vyöhykkeelle tulevat hieman halpenemaan, kun taas matkat Espoon itäosiin B-vyöhykkeelle kallistuvat selvästi.

Helsingin seudun joukkoliikenteessä otetaan käyttöön myös uusi informaatiojärjestelmä vuoden 2016 aikana. Uudistuksen myötä kaikista liikennevälineistä saadaan ajantasaista tietoa matkustajille muun muassa Reittioppaan ja pysäkinäyttöjen kautta. Samalla joukkoliikenteen suunnittelijat saavat entistä tarkempaa toteumatietoa joukkoliikenteen toiminnasta, ja myös liikennevaloetuuk-sien järjestäminen helpottuu. Poikkeustilanteissa tiedonvälitys paranee, ja uuden järjestelmän avulla kuljettaja voi entistä paremmin jakaa poikkeustilannetietoa matkustajille. Matkustajan näkökulmasta uusi järjestelmä tekee joukkoliikenteestä täsmällisempää ja nopeampaa, ja informaatiosta tarkempaa ja ajantasaisempaa.

2.5 Jalankulku ja pyöräily

Kirkkonummen keskeisellä taajamavyöhykkeellä kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ovat nykyisellään jo varsin kattavat. Etenkin kuntakeskuksen alueella sekä muilla Kirkkonummen asemanseuduilla etäisyydet nykyisessä maankäytössä ovat lyhyitä ja siten luovat hyvät edellytykset kävelylle ja pyöräilylle. Alueellisilla pääväylillä on kattava verkosto kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, ja taajama-alueella tonttikaduilla alhaisemmat liikennemäärät ja nopeusrajoitukset tarjoavat hyvän ympäristön jalankululle ja pyöräilylle. Yhteyspuutteita on pääasiassa keskustasta ulospäin suuntautuvilla yhteyksillä harvempaan asutuille alueille kuten Överbyntiellä, Volsintiellä sekä Gesterbyn ja Sepänkylän teillä. Maankäytön kehittyessä junaradan ja kantatien aikaansaama estevaikutus kuitenkin asettaa haasteita suoraviivaisten yhteyksien muodostamiselle palvelujen ja asemien alueelle. Puutteet nykyisellä verkolla ovat pääsääntöisesti laadullisia.

Pyöräilyn ja kävelyn osuutta on arvioitu viimeksi vuonna 2012 Helsingin seudun liikkumistottumus-tutkimuksen (HLJ 2015) yhteydessä. Tuolloin kirkkonummelaisten liikkumisessa pyöräilyn osuudeksi arvioitiin 6 % kaikista matkoista ja kävelyn osuudeksi noin 22 %. Tutkimuksen perusteella kirkkonummelaiset tekevät siis hieman yli neljäsosan matkoistaan jalan tai pyörällä. Matkasuoritteesta (km/henkilö/arkipäivä) mitattuna kävely ja pyöräily muodostavat 4,7 %, joka on lähellä suomalaisten yhteenlaskettua kävelyn ja pyöräilyn 5 % henkilöliikennesuoritetta. Kävellessä ja pyörällä tehdyt matkat ovat lyhyitä, joten siitä syystä niiden osuus matkasuoritteesta on selvästi pienempi kuin niiden osuus tehdyistä matkoista. Valtakunnallisena tavoitteena on lisätä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta siten, että vuonna 2020 kävely ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään 20 prosenttia enemmän kuin vuonna 2015 (Liikennevirasto 2012).

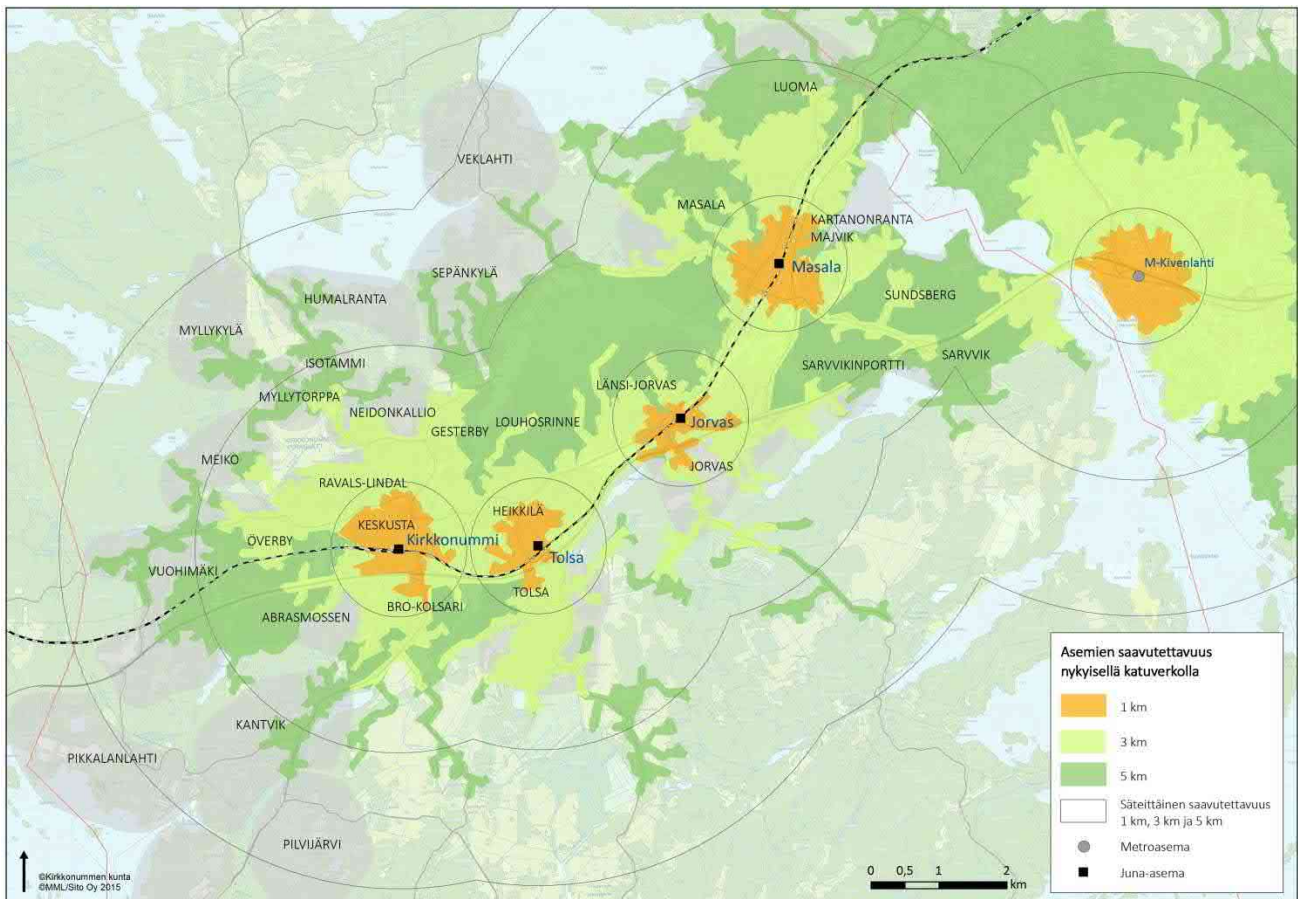
Helsingin seudun alueella valmistui vuonna 2012 selvitys, jonka tuloksena esitettiin tavoite Helsingin seudun pääpyöräilyverkostosta 2020. Pääverkko sisältää 12 pyöräilyn laatukäytävää sekä seutureittejä. Laatukäytävät ulottuvat noin 15–20 kilometrin päähän Helsingin keskustasta. Länteen suuntautuva laatukäytävä päättyy Espoon Kaitaalle, jatkuen Kirkkonummen suuntaan seutureitinä. Seutuverkko täydentää laatukäytäväverkkoa yhdistäen siihen kuntien suurimmat asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät. Seudulliset pyöräiliikennemäärät ovat kuitenkin vähäisiä, sillä pyöräily on luonteeltaan paikallista. Valtakunnallisesti jo yli 5 kilometrin matkoilla pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista laskee huomattavasti (HLT 2010-2011).

Helsingin seudun pääpyöräilyverkkosuunnitelman jalkauttaminen edellyttää reittikohtaisia maastointointeja reittien linjausten tarkentamiseksi sekä nykyisen infrastruktuurin välttämättömien parannuskohteiden tunnistamiseksi. Kirkkonummella suunnitelman mukaiset seudulliset reittilinjat palvelevat lähtökohtaisesti Kirkkonummen taajamien välistä pyöräiliikennettä. Kirkkonummella seudullisen tavoiteverkon kehittämistä on edistetty mm. tarkentamalla reittien linjauksia kaa-voituksen yhteydessä.

Palvelujen saavutettavuus jalan ja polkupyörällä

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaan vaikuttava tekijä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimusten mukaan lyhyillä, alle kilometrin mittaisilla matkoilla kävely on selvästi suosituin kulkutapa. Eniten pyöräillään 0,5–3 kilometrin mittaisilla matkoilla. Matkan pituuden ollessa 1-3 kilometriä kasvaa henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus kuitenkin merkittävästi. Matkan pituuden ollessa yli kolme kilometriä (3-10 km), tehdään henkilöautolla jo 60 – 70 % matkoista. Erityisesti lyhyillä matkoilla kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on huomattavaa potentiaalia.

Palvelujen saavutettavuus suhteellisen lyhyessä ajassa luo hyvät edellytykset pyöräilyn kehittämiseksi. Lisäksi liityntäpyöräily on tehokas tapa lisätä kestäviä matkaketjuja ja matkaketjujen palvelutasoa. Raideyhteys muodostaa Kirkkonummen joukkoliikenteen rungon ja siten Kirkkonummen pyöräilyn ja kävelyn saavutettavuutta on tarkasteltu asemien saavutettavuudella. Myös palvelut sijaitsevat pääasiassa asemansuutujen läheisyydessä. Asemien saavutettavuutta kävelen ja pyöräillen on kuvattu 1, 3 ja 5 kilometrin matkapituuksilla sekä linnuntie-etäisyyksinä että nykyistä katu- ja tieverkkoa pitkin (kuva 10).



Kuva 10. Kirkkonummen juna-asemien ja Kivenlahden metroaseman saavutettavuus.

Saavutettavuustarkastelun perusteella voidaan todeta, että valtaosa tarkastelualueen nykyisestä tiiviimmästä maankäytöstä sijaitsee kolmen kilometrin saavutettavuusvyöhykkeellä asemista. Viiden kilometrin vyöhyke kattaa lähes koko tarkastelualueen lukuun ottamatta reuna-alueita, jonne on tarkoitus osoittaa vain hyvin vähän uutta asutusta. Saavutettavuustarkastelu havainnollistaa hyvin myös radan ja kantatien 51 aiheuttamaa estevaikutusta, joka korostuu etenkin Kirkkonummen keskustan alueella.

Vertailtaessa keskenään katu- ja tieverkon mukaisia saavutettavuusvyöhykkeitä ja linnuntie-etäisyyteen perustuvia säteittäisiä saavutettavuusympyröitä voidaan todeta, että 1-3 kilometrin matkalla suoria pyöräily-yhteyksiä asemille on vain vähän. Suoria ja siten mahdollisimman sujuviksi mielletäviä yhteyksiä on lähinnä keskustan pohjoispuolelta Kirkkonummen asemalle sekä Masalan alueelta asemalle. Saavutettavuustarkastelussa on kuvattu myös Kivenlahden tulevan metroaseman saavutettavuutta, jonka osalta 3-5 kilometrin vyöhykkeet yltyvät nykyverkollakin Sarvvikin ja Sundsbergin alueille.

Pyöräpysäköinti

Pyöräpysäköinti on oleellinen osa jokaista pyörällä kuljettua matkaa. Hyvin suunniteltujen ja toteutettujen pysäköintitarkaisujen tarve korostuu asemilla ja keskustan palvelualueella kuten myös muilla joukkoliikenteen pääpysäkeillä. Koulukeskukset muodostavat lisäksi merkittävän paikallisen pyöräpysäköintitarpeen. Kirkkonummella liityntäpyöräily on suosittua erityisesti kuntakeskuksen ja Masalan juna-asemilla. Kirkkonummen asemista ainoastaan Tolsan asemalle on toteutettu katoksellisia pyöräpysäköintipaikkoja aseman uudistuksen yhteydessä. Jorvaksen asemalla ei ole pyöräpysäköintiä.

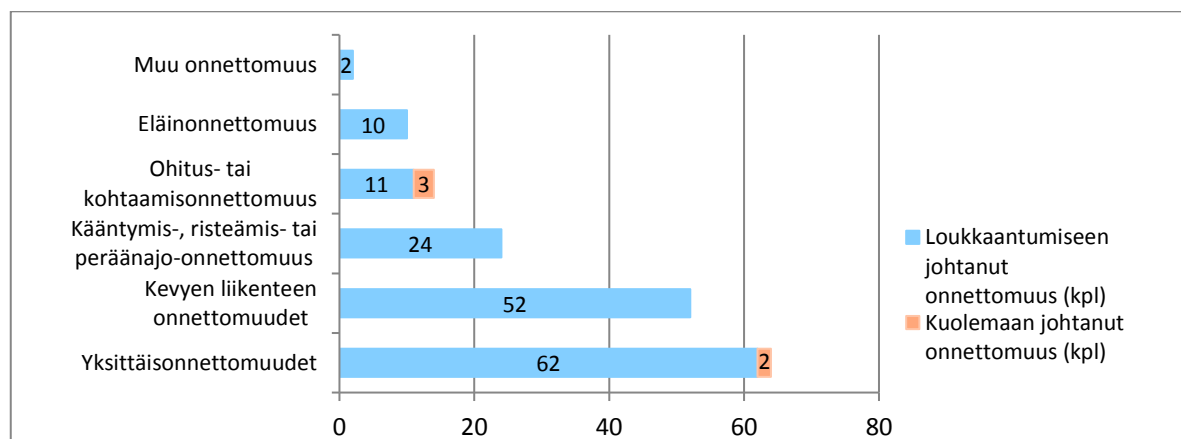
Pyörille tarkoitettuja liityntäpysäköintipaikkoja on tarjolla myös bussiliikenteen reittien varrella. Runkolukittavia pyöräpysäköintejä on muun muassa kuntakeskuksessa, Masalassa, Sundsbergissa ja Sarvvikissa. Näiden pysäköintipaikkojen käyttöaste on ollut korkea.

2.6 Liikenneturvallisuus

Liikenneonnettomuudet

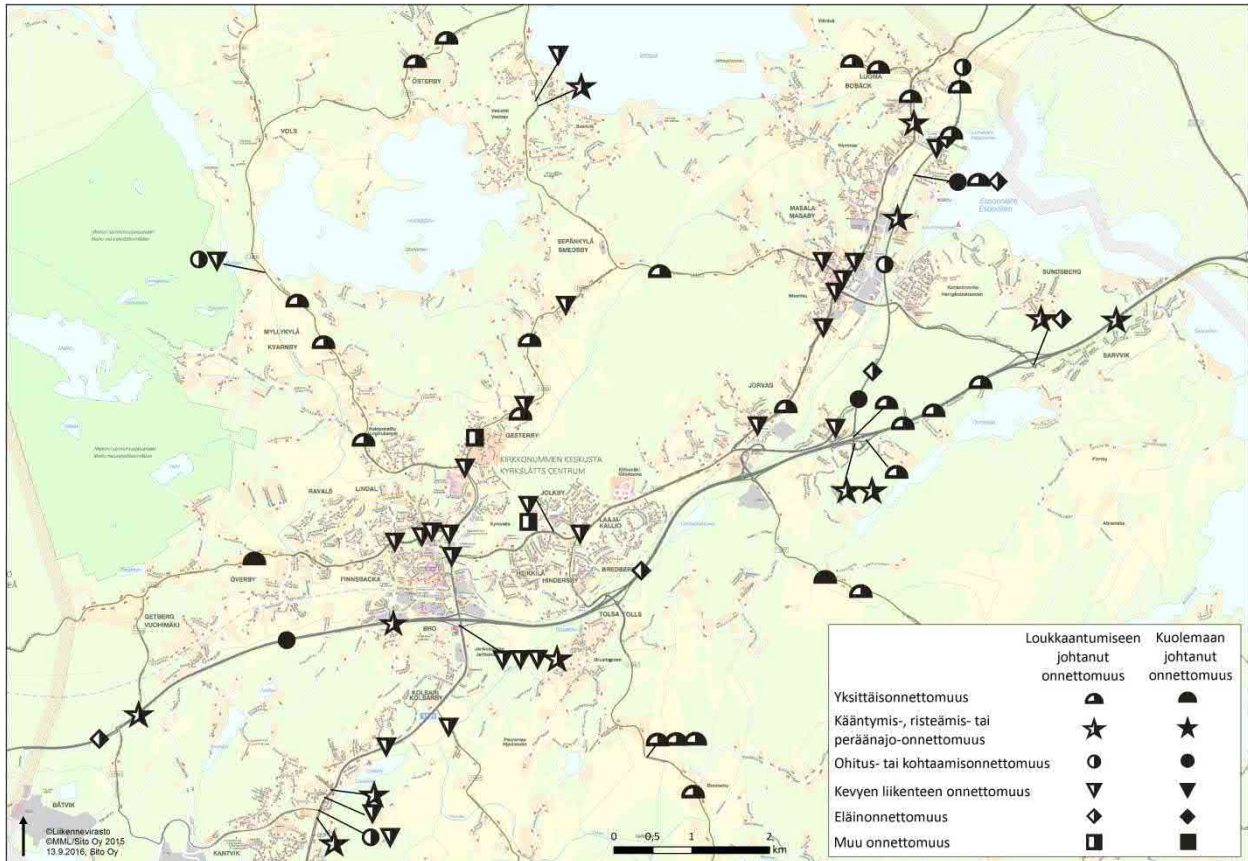
Työssä tehdyt onnettomuustarkastelut perustuvat Liikenneviraston tuottamiin onnettomuustilastoihin. Tarkastelua on tehty viiden vuoden ajanjaksolla vuosilta 2011–2015.

Vuosina 2011–2015 Kirkkonummella tapahtui yhteensä 161 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa kuoli yhteensä 5 henkilöä. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet tarkasteluvuosilta on esitetty luokittain kuvassa 11. Yleisin onnettomuusluokka oli yksittäisonnettomuudet, joita henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli lähes 39 %. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 2 oli suistumisesta aiheutuneita yksittäisonnettomuuksia ja 3 oli kohtaamisonnettomuuksia. Seuraavaksi yleisimpiä onnettomuuksia olivat kevyen liikenteen onnettomuudet, joita Kirkkonummella sattui vuosien 2011–2015 aikana yhteensä 52 kappaletta (32 % henkilövahinko-onnettomuuksista). Onnettomuuksista 13:sta oli mukana jalankulkija, 20:ssä pyöräilijä ja 19:sta mopoilija.



Kuva 11. Henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet Kirkkonummella vuosina 2011–2015.

Kirkkonummella henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 84 % sattui maanteillä ja onnettomuuksiin sisältyi kaikki 5 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Katuverkolla ja muilla tiealueilla sattui yhteensä 25 onnettomuutta, joista 64 % oli kevyen liikenteen onnettomuutta. Kuvassa 12 on esitetty kartalla vuosien 2011–2015 onnettomuudet luokittain Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen alueella. Kevyen liikenteen onnettomuudet korostuvat Kirkkonummen keskusta-alueella, Kirkkonummen eritasoliittymän kohdalla ja Masalan alueella.



Kuva 12. Vuosien 2011 – 2015 onnettomuudet luokittain Kirkkonummen keskeisellä taajamavyöhykkeellä.

3 LIIKENNE-ENNUSTEET

3.1 Liikenne-ennusteiden lähtökohdat

Liikenne-ennusteet on laadittu käyttäen koko pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen kattavaa HSL:n HELMET-liikennemallia ennustevuodelle 2040. Seudullisen liikennemallin osa-aluejakoa sekä tie- ja katuverkon mallia on tarkennettu Kirkkonummen osalta tihentämällä aluejakoa maankäyttö-tietojen perusteella.

Liikennemallin laadinnan perustana on käytetty Kirkkonummen seudun aluekohtaisia asukas- ja työpaikkatietoja sekä kaupan alueiden kerrosneliömääriä, joiden avulla on laskettu matkatuotokset arkivuorokauden aamu- ja iltahuipputuntia vastaavissa tilanteissa. Nykytilanteen mallia on kalibroitu suhteuttamalla saatuja liikennekuormitustietoja toteutuneiden liikennelaskentojen (2014-2015) avulla saatuihin todellisiin liikennemäärätietoihin. Kalibroidun mallin pohjalta on laskettu maankäytön muutoksiin perustuen ennustetilanteen liikennemäärät vuodelle 2040. Samalla mallin liikenneverkko on päivitetty vastaamaan mahdollisimman tarkasti nykytilanteen tai ennustevuoden tilannetta. Huipputuntitietojen pohjalta on laskettu verkolle myös arkivuorokauden keskimääräistä liikennemäärää kuvaavat KAVL-arvot (keskimääräinen arkivuorokausiliikenne).

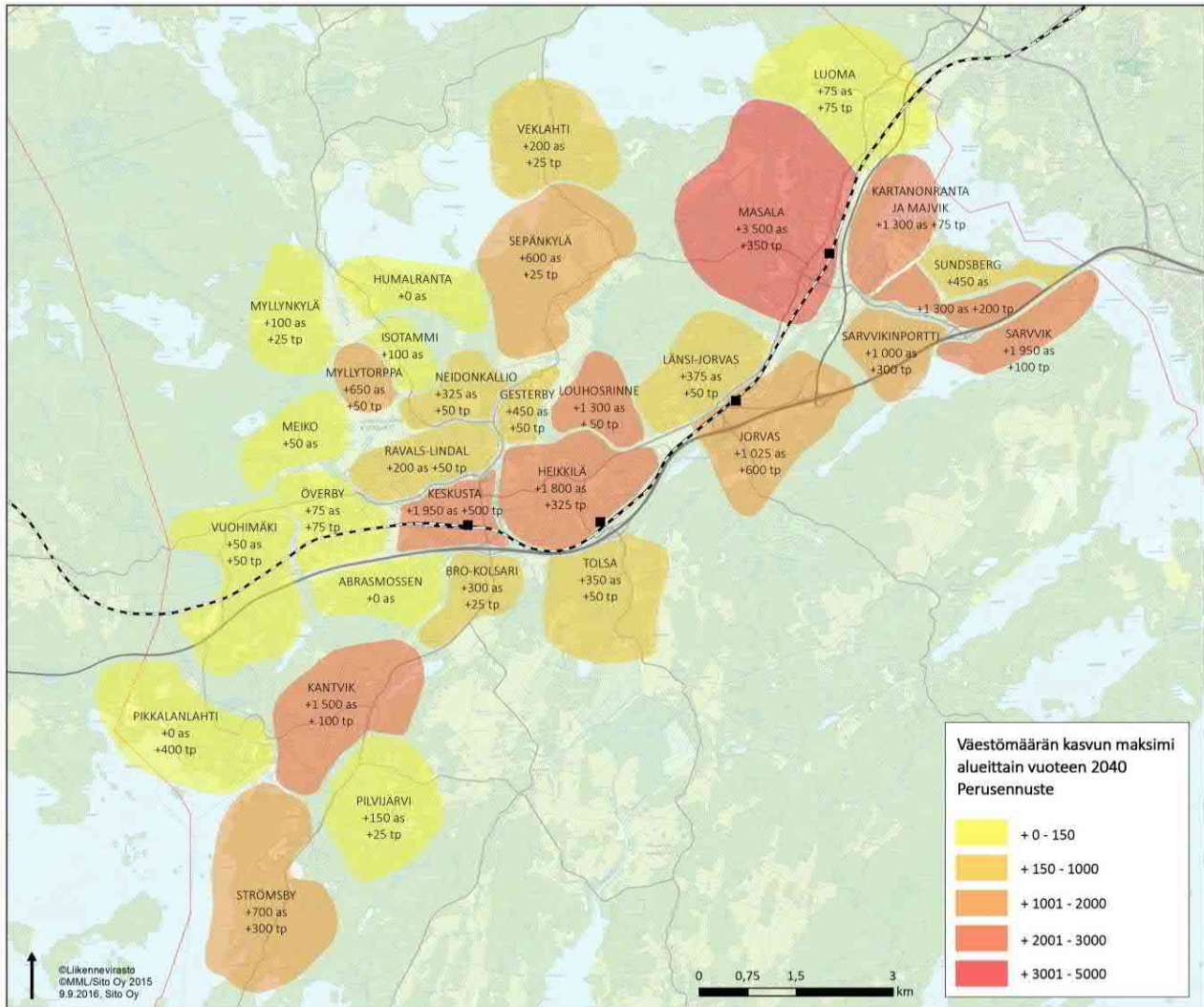
Liikennemallilla on laadittu kaksi ennustetta vuodelle 2040. Ennusteet poikkeavat toisistaan erityisesti maankäyttötietojen osalta. Perusennuste 2040 on laadittu kunnan tavoitetilanteen maankäyttötietojen perusteella. Toinen tarkasteltu ennustetilanne perustuu joukkoliikennepainotteiseen maankäyttöön, jossa sama maankäytön kokonaisvolyymi on sijoitettu joukkoliikenteen järjestämisen kannalta parhaille maankäyttövyöhykkeille. Ajoneuvoliikenteen mahdollisen erillishinnoittelun vaikutusta ei ole huomioitu liikenne-ennusteen skenaarioissa.

3.1.1 Maankäytön mitoitus 2040

Kirkkonummen eteläisen ja itäisen tarkastelualueen maankäytön kasvu on arvioitu Kirkkonummen kunnan toimesta keväällä 2016. Tarkastelussa ovat olleet asukasmäärä, työpaikkojen lukumäärä sekä kaupan kerrosalan arvioitu kasvu vuoteen 2040 mennessä. Taulukossa 7 on esitetty kasvuenusteet vuosina 2025 ja 2040. Kuvassa 13 on esitetty alueelliset väestömäärän ja työpaikkojen kasvun maksimi-arvot vuoteen 2040 mennessä sekä alueelliset painopisteet väestömäärän kasvun osalta.

Taulukko 7. Maankäytön kokonaismitoitus tarkastelualueella vuosina 2015, 2025 ja 2040.

Vuosi	Asukkaat	Työpaikat	Kauppa (kem)	Huomiot
2015	26 000	7 350	-	-
2025	32 500	8 600	+50 000	Kauppa 50 % 2040 vuoden tilanteesta
2040	47 500	10 100	+100 000	Kaupan paikat: Inkilänportti, Jorvaksenkolmio, kuntakeskus, pt-kaupan laajennukset



Kuva 13. Väestömäärän ja työpaikkojen kasvun maksimi sekä väestömäärän painopisteet alueittain vuoteen 2040 (perusennuste).

3.1.2 Tie- ja katuverkon muutokset ennustetilanteessa 2040

Tie- ja katuverkon liikennekuormitusta on tarkasteltu vuoden 2040 ennustetilanteessa kahdella erityyppisellä liikenneverkkomallilla:

- 1) Liikenne-ennusteiden mukaiset vuoden 2040 maankäyttöä vastaavat ajoneuvoliikenteen virrat on sijoitettu ennusteen laadintavaiheessa nykyiselle tie- ja katuverkolle.
- 2) Suunnittelun lähtökohdaksi on muodostettu niin sanottu perusennusteverkko, jolla on oletettu toteutuneeksi tavoitetilanteen 2040 tie- ja katuhankkeita.

Perusennusteessa keskeiset tie- ja katuverkon muutostarpeet johtuvat väyläkapasiteetin puutteista. Lisäksi uusien maankäytön kehityshankkeiden myötä tiettyjen alueiden saavutettavuutta tulee parantaa uusia katuyhteyksiä toteuttamalla. Perusennusteverkolla suurimmat ajoneuvoliikenteen verkolliset muutokset vuoteen 2040 mennessä ovat:

- Kantatien 50 (Kehä III) nelikaistaistaminen välillä Inkilä – Muurala
- Kantatien 51 Vuohimäen eritasoliittymä sekä yhteydet Kantvikin ja Båtvikin suuntiin
- Kantatien 51 Pedersin eritasoliittymä liittyvine katuyhteyksineen
- Kirkkonummen aseman läntinen alikulku

- Kantatien 51 Kirkkonummen eritasoliittymän parantaminen
- Kirkkonummentien nelikaistaistaminen
- Sundsbergin alueen sisäiset katuyhteydet
- Inkilän ja Sarvvikin alueiden väliset katuyhteydet

3.2 Tie- ja katuverkon liikenne-ennusteet 2040

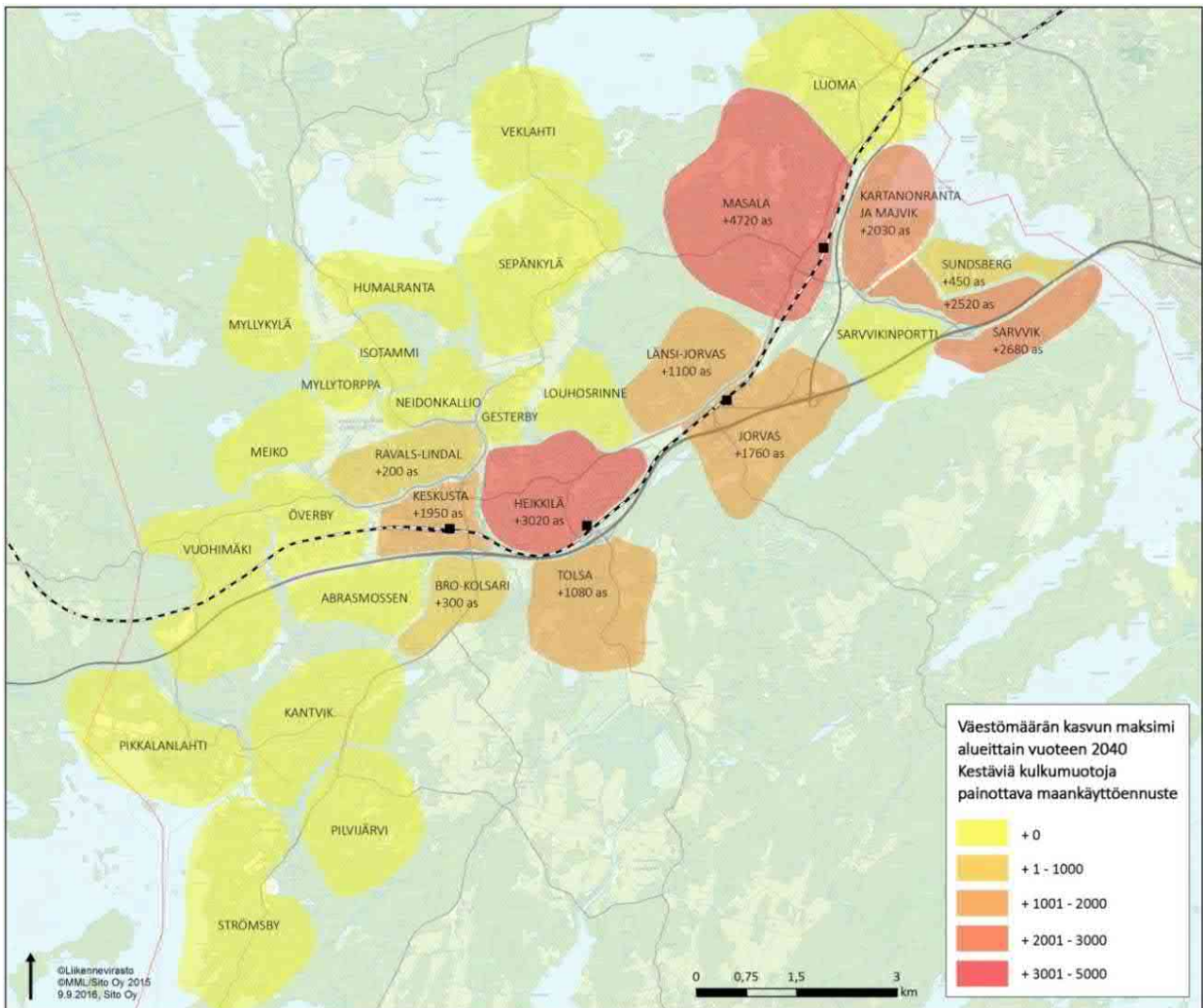
Ennusteskenaariot

Kirkkonummen liikenne-ennusteet on tehty kolmessa erilaisessa maankäyttö- ja liikenneverkkoskenaariossa. Skenaariot ovat:

Skenaario VE0: Ennusteessa tarkastellaan nykyisen tie- ja katuverkon toimivuutta tavoitevuonna 2040, jos Kirkkonummen maankäyttöhankkeet toteutuvat koko laajuudessaan. Skenaariossa liikenne-ennusteiden mukaiset vuoden 2040 maankäyttöä vastaavat ajoneuvoliikenteen virrat on sijoitettu nykyiselle tie- ja katuverkolle.

Skenaario VE1: Perusennuste, jossa tarkastellaan edellisessä luvussa kuvatun tavoitetilanteen 2040 tie- ja katuverkon toimivuutta, jos Kirkkonummen maankäyttöhankkeet toteutuvat koko laajuudessaan. Skenaariossa liikenne-ennusteiden mukaiset vuoden 2040 maankäyttöä vastaavat ajoneuvoliikenteen virrat on sijoitettu perusennusteverkolle, jolla on oletettu toteutuneeksi tavoitetilanteen 2040 tie- ja katuhankkeita.

Skenaario VE2: Kestäviä kulkumuotoja painottava ennuste, jossa tarkastellaan tavoitetilanteen 2040 tie- ja katuverkon toimivuutta, jos Kirkkonummen tavoitetilanteen koko maankäyttö (asuminen) sijoitetaan hyvän joukkoliikenteen palvelutason vaikutusalueelle. Työpaikkojen sijoittelu on vastaava kuin skenaarioissa VE0 ja VE1. Joukkoliikennelinjaston vaikutusalueena on pidetty asemanseutuja sekä Vanhaa Rantatietä ja Masalantietä pitkin kulkevaa bussiyhteyttä Kirkkonummen keskustasta Kivenlahden metroasemalle. Hyvän palvelualueen säteenä on pidetty 2 kilometriä ja Vanhan Rantatien ja Masalantien pysäkkien palvelualueena 800 metriä. Kuvassa 14 on esitetty tarkastelussa käytetty maankäytön sijoittumisen painopisteet kestäviä kulkumuotoja painottavalle alueelle.



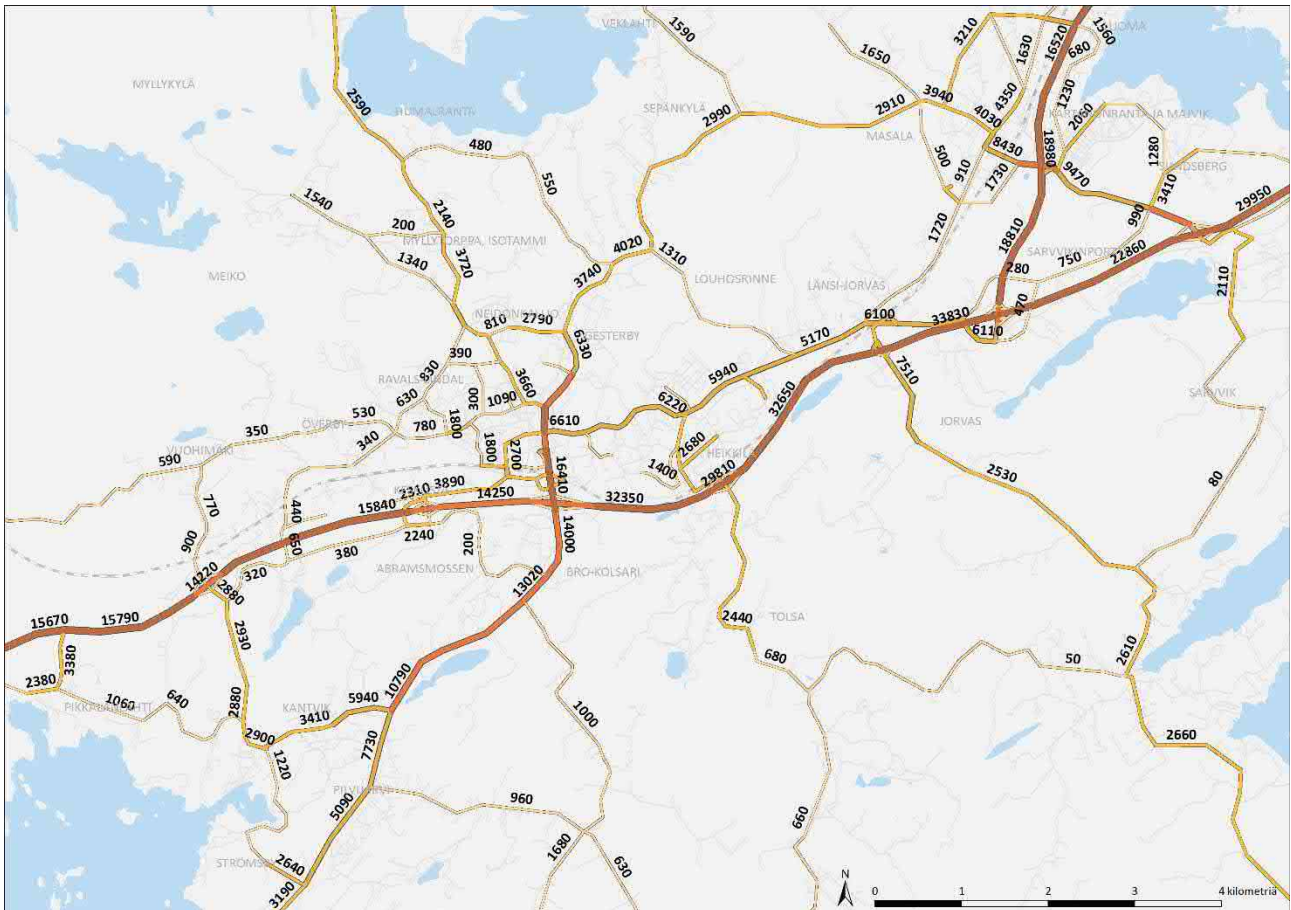
Kuva 14. Väestömäärän kasvun maksimi alueittain vuoteen 2040, kestäviä kulkumuotoja painottava maankäytön ennuste.

Perusennuste 2040

Perusennusteen 2040 mukaan liikennemäärät kasvavat lähes kaikilla tieosuuksilla (kuva 15). Kasvua toteutuu monilla nykyisillä tie- ja katujaksoilla huolimatta uusien katuyhteyksien avaamisesta. Kantatien 51 liikennemäärä kasvaa noin 23 % (26 000 → 32 000 ajoneuvoa/vrk), Vanhan Rantatien liikenne kasvaa noin 35 % (4 600 → 6 200 ajoneuvoa/vrk) ja Upinniementien liikenne Bro-Jerikonmäen kohdalla kasvaa noin 33 % (10 500 → 14 000 ajoneuvoa/vrk). Kirkkonummen uusi läntinen Vuohimäen eritasoliittymä houkuttelee ennustetilanteessa liikennettä noin 3 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Pedersin kohdan uusi eritasoliittymä noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Uusi yhteys Kantvikista kantatien 51 suuntaan ei mallin perusteella vähennä Upinniementien liikennettä merkittävästi. Upinniementien reitti pysyy edelleen nopeimpana yhteytenä Helsingin suuntaan lähes kaikkien Kantvikin alueen asukkaiden kannalta. Kantatie 51 houkuttelee edelleen myös Kirkkonummen sisäistä liikennettä yhteyden nopeuden vuoksi.

Majvikin uusi eritasoliittymä on tarpeellinen ja se vetää ajoneuvoliikennettä (noin 7 000–8 000 ajon/vrk) vähentäen mm. Masalantien ja Sundsbergintien liikenteellistä painetta. Tämän ansiosta Sundsbergintien länsipään liikennemäärä kasvaa vain hieman nykyisestä ja yhteyden sujuvuus pysyy tyydyttävänä.



Kuva 15. Perusennuste 2040 (KAVL).

Masalan keskustan pohjoispuolella kulkeva katukehä on tarpeellinen yhteys Masalan länsireunan ja Majvikin uuden eritasoliittymän välillä. Yhteys vähentää Masalantien liikennemäärää Masalan parannettavassa kaupunkikeskustassa ja vähentää ajoneuvoliikenteen matkoja monella nykyisellä asuntokadulla, parantaen samalla keskustan liikenneturvallisuutta. Nissnikun lounaispuolen kehäyhteys Sepänkyläntien ja Masalantien välillä ei ole houkutteleva katuyhteys muille kuin Nissnikun alueen asukkaille, riippumatta siitä toteutuuko uusi ratakäytävän alittava yhteys Masalantien ja Eteläiselle Salmittien välille vai ei.

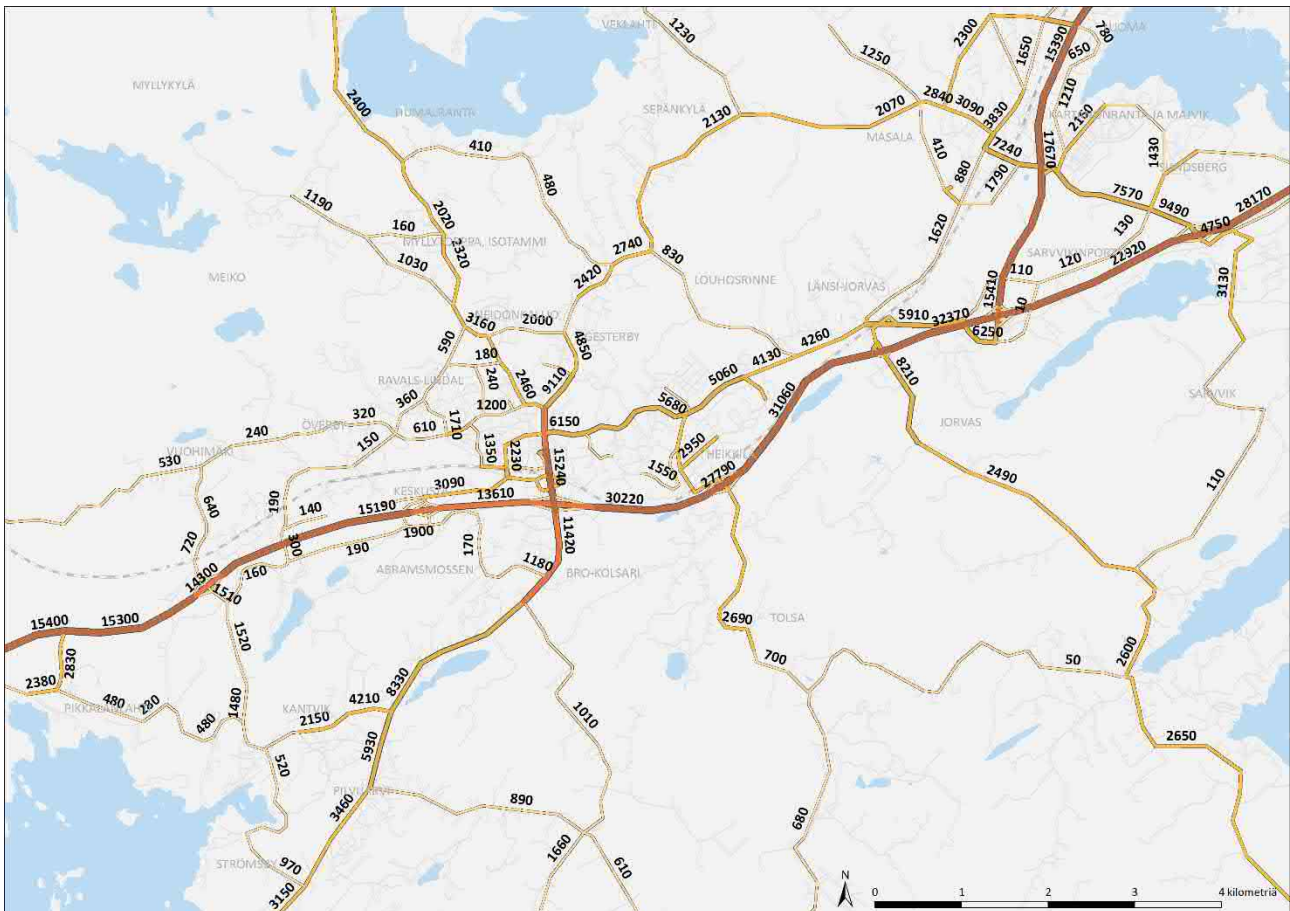
Kirkkonummen aseman uusi läntinen alikulku johtaa liikennettä ennustetilanteessa noin 6 000 ajon/vrk. Tällä on suora keventävä vaikutus ruuhkautuvan Kirkkonummentien liikennemääriin. Län- tisestä alikulusta ja Pedersin uudesta eritasoliittymästä huolimatta Kirkkonummentien liikenne- määrät kasvavat ennustetilanteessa hieman sekä etelä- että pohjoispäässä nykytilanteeseen ver- rattuna. Kirkkonummentielle ei ole toteutettu liikennettä hillitseviä toimenpiteitä. Aivan keskustan tuntumassa Kirkkonummentien liikennemäärä säilyy kuitenkin nykyisessä suuruusluokassaan.

Gesterbyn ja Louhosrinteen uusi katuyhteys suoraan Vanhalta Rantatieltä kerää liikennettä ennus- tetilanteessa noin 1 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tämä tarkoittaa, että mallin perusteella uusi yhteys ei tarjoa riittävän houkuttelevaa vaihtoehtoa Kirkkonummen keskustan pohjoisosan alueilta (Neidonkallio, Lindal, yms.) lähteville ajoneuvoliikenteen matkoille, eikä näin ollen vaikuta merkittävästi Kirkkonummen keskustan liikennemääriin. Uusi yhteys voi olla tarpeen kuitenkin toteuttaa esimerkiksi pyörä- tai joukkoliikenteen yhteytenä.

Kestäviä kulkumuotoja painottava liikenne-ennuste 2040

Kestäviä kulkumuotoja painottuvassa maankäyttövaihtoehdossa, jossa maankäyttö on keskitetty hyvän joukkoliikenteen palvelutason vaikutusalueelle, koko tarkastelualueen liikennetuotos (ajoneuvoa/vrk) on noin 10 % pienempi kuin perusennusteessa 2040.

Nykytilaan verrattuna liikennemäärät kasvavat edelleen useilla tieosuuksilla. Kantatien 51 liikennemäärä kasvaa noin 15 % (26 000 → 30 000 ajoneuvoa/vrk), Vanhan Rantatien liikenne kasvaa noin 24 % (4 600 → 5 700 ajoneuvoa/vrk) ja Upinniementien liikenne kasvaa noin 9 % (10 500 → 11 400 ajoneuvoa/vrk). Ennusteessa Kirkkonummen uusi läntinen eritasoliittymä houkuttelee liikennettä enää noin 2 000 ajon/vrk ja Pedersin eritasoliittymä noin 3 000 ajon/vrk. Kestäviä kulkumuotoja painottavassa ennusteessa erityisesti läntisen eritasoliittymän liikenteellinen vaikutus jää melko vähäiseksi.



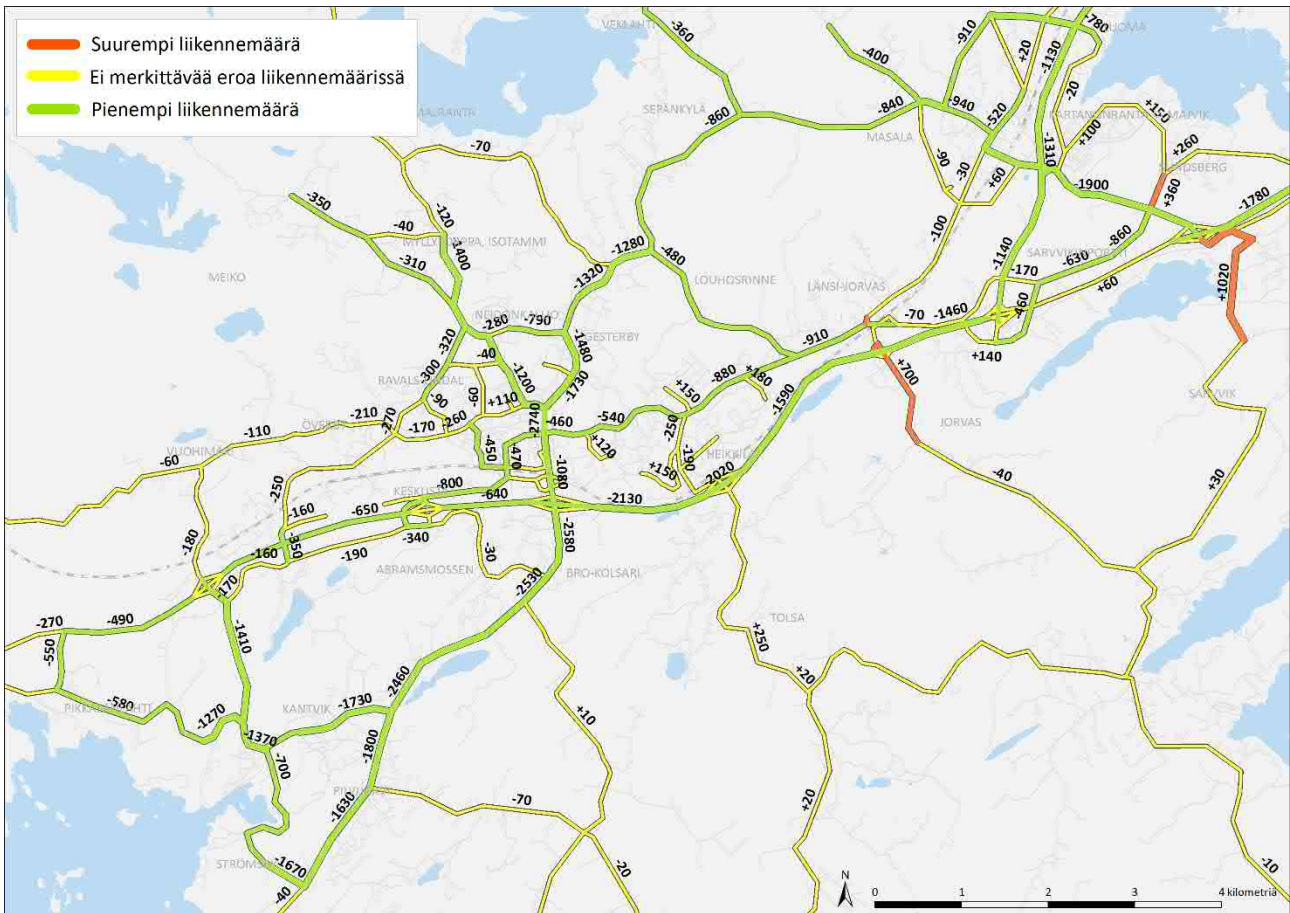
Kuva 16. Kestäviä kulkumuotoja painottavaan maankäyttöön perustuva liikenne-ennuste 2040.

Kestäviä kulkumuotoja painottavan ennusteen perusteella Majvikin uusi eritasoliittymä on edelleen tarpeellinen toteuttaa ja se houkuttelee hyvin ajoneuvoliikennettä (6 000-7 000 ajoneuvoa/vrk). Sundsbergintien liikennemäärä Kehä III:n ja kantatein 51 välisellä osuudella on nyt noin 8 000 ajon/vrk, mikä on hieman vähemmän kuin perusennusteessa.

Ennusteessa Kirkkonummentien liikennemäärä pysyy nykyisessä suuruusluokassaan Vanhan Rantatien eteläpuolella, mikä johtuu osin Gesterbyn uudesta katuyhteydestä, aseman läntisestä alikulusta sekä Pedersin uudesta eritasoliittymästä, joista jokainen vähentää osaltaan liikenteellistä painetta Kirkkonummentieltä.

Kestäviä kulkumuotoja painottavan ennusteen sekä perusennusteen 2040 välisiä eroja on kuvattu liikennemäärien muutoskuvassa (kuva 17). Kuvassa on vihreällä värillä kuvattu tie- ja katujaksot,

joilla liikennemäärä vähenee ja punaisella ne, joissa liikennemäärä kasvaa siirryttäessä perusennusteesta kestäviä kulkumuotoja painottavaan ennusteeseen. Kestäviä kulkumuotoja painottavassa ennusteessa maankäytön painopiste on enemmän idässä Masalan, Sundsbergin, Jorvaksen ja Tolsan alueilla ja se näkyy läntisen katuverkon pienempänä kuormituksena.



Kuva 17. Liikennemäärän muutos (KAVL 2040) joukkoliikennepainotteisen ja perusennusteen välillä.

Kirkkonummen keskustan ja eteläisen Kirkkonummen osalta liikennemäärien muutos näkyy selvästi vain Kirkkonummentielle, Gesterbyntielle, Upinniementielle ja Kantvikintielle, jotka kokoavat useiden liittyvien asuunkatujen liikenteen yhteen. Muilta osin kokoojakatuverkon erot liikennemäärässä jäävät suhteellisin pieniksi.

Kestäviä kulkumuotoja painottavan ennusteen liikenteen vähentävän vaikutuksen voidaan todeta vastaavan suuruusluokaltaan noin 10-15 vuoden toteutunutta liikenteen kasvua katuverkolla.

4 LIIKENNEJÄRJESTELMÄ 2040

Liikennejärjestelmäsuunnittelun lähtökohtana ovat valtakunnalliset liikennepoliittiset tavoitteet ja alueidenkäyttöä koskevat tavoitteet ja linjaukset yhdessä kaupungin yleiskaavalle asettamien tavoitteiden kanssa. Myös taloudelliset realiteetit vaikuttavat suunnitelman tavoitteisiin ja muodostavat liikennejärjestelmän kehittämiseksi reunaehdoiksi.

Tässä kappaleessa esitetään Kirkkonummen liikennejärjestelmän tavoitetila vuonna 2040 ja kehitystoimenpiteitä sen saavuttamiseksi. Valtakunnallisten alueidenkäyttöä koskevien tavoitteiden mukaisesti liikennejärjestelmäsuunnitelman yleisinä liikenteellisinä tavoitteina on vähentää asukkaiden liikkumisessa henkilöautoriippuvuutta ja edistää liikkumistapoina kävelyä ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä.

Tehtyjen liikenne-ennusteiden perusteella on arvioitu Kirkkonummen tie- ja katuverkon tulevaa kuormittumista, liittymien parannustarpeita ja väylien lisäkaistojen tarpeita, jos ajoneuvoliikenne jatkaa kasvamista ennusteiden mukaisesti. Esitettujen kehityslinjausten ja tarkempien toimenpiteiden avulla on kuitenkin pyritty kehittämään Kirkkonummen liikennejärjestelmää siten, että se edistää kestävästä liikkumisesta ja siten vähentää suurien tie- ja katuinvestointien tarvetta. Tiivistyvän maankäytön ansiosta Kirkkonummella on hyvät edellytykset kehittää liikennejärjestelmäänsä henkilöliikenteessä kestävästä liikkumisesta periaatteiden mukaisesti.

4.1 Uusi maankäyttö

Kirkkonummen väestönkasvun painopiste on keskeisen taajamavyöhykkeen alueella, jonne arvioidaan sijoittuvan maankäytön tiivistyessä noin 6 500 asukasta lisää vuoteen 2025 mennessä ja noin 21 500 asukasta lisää vuoteen 2040 mennessä. Maankäytön kasvua tulisi ensisijaisesti ohjata alueille, jotka linkittyvät vahvaan joukkoliikennekäytävään ja asemien läheisyyteen luoden asukkaille mahdollisuuden kestävästä liikkumisesta.

Maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen näkökulmasta Kirkkonummen keskeisellä taajamavyöhykkeellä suurimmat väestönkasvun painopisteet on järkevä pyrkiä sijoittamaan asemansuoduille. Vahvin maankäytön kehittämisen potentiaali on Masalan alueella, jonne on arvioitu sijoittuvan noin 3 500 asukasta lisää vuoteen 2040 mennessä. Asemansuodujen lisäksi vahvaan bussiliikenteeseen tukeutuva maankäytön painopiste on Heikkilän alue, jonne on arvioitu sijoittuvan noin 1 800 asukasta lisää. Myös Louhosrinteen alueen eteläosa tukeutuu vahvaan bussiliikenteeseen ja maankäytön suunnittelussa alueelle on arvioitu noin 1300 uutta asukasta.

Kirkkonummen keskustan alueelle arvioidaan maankäytön tiivistyessä sijoittuvan noin 2 000 asukasta lisää ja Jorvaksen alueelle noin 1 000 asukasta. Jorvaksen pientaloalueelle aseman pohjoispuolelle ja Tolsan alueelle on arvioitu molemmille tulevan noin 350 uutta asukasta. Kevyemmin tiivistyvä alue on lisäksi keskustan pohjoispuolella Ravals-Lindalin alue, jonne arvioidaan sijoittuvan noin 200 asukasta lisää. Näille alueille olisi perusteltua ohjata enemmän maankäyttöä, sillä asukkailla on hyvät edellytykset käyttää päivittäiseen liikkumiseen joukkoliikennettä eivätkä liikkumismahdollisuudet ole riippuvaisia henkilöauton käytöstä.

Muita vahvan joukkoliikennekäytävän bussiyhteyksien varten sijoitettavia uusia kasvualueita ovat Kartanonranta, Majvik, Sundsberg ja Sarvvik. Länsimetron jatkeen avauduttua on Sundsbergin ja Sarvvikin alueilta bussiliikennän lisäksi hyvät edellytykset liityntäpyöräilyyn Espoon Kivenlahden metroasemalle. Kantvikin alueen tiivistäminen on maltillista, arvioilta noin 1 500 asukasta lisää vuoteen 2040 mennessä. Joukkoliikenteen palvelutason ja kannattavuuden nostamiseksi Kantvikin suunnan liikenteessä, tulisi alueelle pyrkiä ohjaamaan enemmän maankäyttöä. Maankäyttöä olisi perusteltua lisätä koko keskustan ja Kantvikin välisellä joukkoliikennekäytävöosuudella, kuten Brokolarin alueella, jonne arvioidaan sijoittuvan vain noin 300 asukasta lisää vuoteen 2040 mennessä.

Kokonaisuudessaan edellä esitetty maankäytön tiivistäminen mahdollistaa joukkoliikenteen palvelutason nostamisen sekä tarjoaa edellytykset pyöräilyn kulkutapaosuuden nostamiselle ja siten tarjoaa mahdollisuuden kehittää ja lisätä uutta maankäyttöä kestävästi liikkumisen ehdoilla.

Maankäytön kasvu Myllytorpan (+650 as), Sepänkylän (+600 as), Veklahden (+200 as) ja Strömsbyn (+700 as) alueilla on liikenteellisesti muusta Kirkkonummen keskeisin taajamavyöhykkeen kehityksestä poikkeavaa ja maankäyttöä hajauttavaa. Alueet sijoittuvat kävelyetäisyyden ulkopuolelle keskustasta ja asemista ja pyöräilyetäisyys on noin 5-10 kilometriä. Näillä alueilla asukkaiden liikkuminen tulee todennäköisesti tukeutumaan muuta Kirkkonummea enemmän henkilöautoliikenteeseen.

Kirkkonummen keskeisellä taajamavyöhykkeellä on lisäksi alueita, joille ohjataan kevyemmin uutta asutusta. Alueille arvioitu asukasmääränlisäys vaihtelee noin 0 – 150 uuden asukkaan välillä vuoteen 2040 mennessä. Alueet ovat keskustan pohjois- ja itäpuolella Humalranta, Myllynkylä, Isotammi, Meiko, Överby ja Vuohimäki sekä Kantvikin ympärillä Pikkalanlahti, Abrasmossen ja Pilvijärvi. Lisäksi Luoman alueen maankäytön kehittämistä on pienennetty aseman lakkautuksen vuoksi ja alueelle on arvioitu tulevan vain noin 75 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä.

4.2 Uudet liikenneyhteudet

Kirkkonummen kehittyvä maankäyttö ja kasvava väestö muuttavat myös liikkumisen tarvetta. Uusien alueiden kehittyminen edellyttää muutoksien tekemistä myös liikenneverkkoon. Tässä luvussa on käsitelty tarkemmin eri kulkumuotojen kehittämisen tarvetta maankäytön muuttuessa vuoteen 2040.

4.2.1 Eritasoliittymät

Liikenneverkon toimivuuden näkökulmasta Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen päätieterkolle on tarve toteuttaa kolme uutta eritasoliittymä (Majvik, Peders ja Vuohimäki) vuoteen 2040 mennessä sekä parantaa nykyisiä taso/eritasoliittymiä (Masala, Inkilä ja Kirkkonummi).

Kiireellisin parannushanke on Kirkkonummen keskustan eritasoliittymän (kt51) kapasiteetin lisääminen rakentamalla pisaraliittymät eteläisen ja pohjoisen ramppiliittymien päihin. Toinen kiireellinen hanke on Masalan uuden eritasoliittymän (kt50) toteuttaminen. Nykyisen tasoliittymän liikenneturvallisuus on heikko eikä liittymä vastaa enää nykyisen liikenteen tarpeita. Inkilän eritasoliittymän välityskyvyn parantaminen (kt50/kt51) puolestaan liittyy vahvasti alueen maankäytön kehittämiseen. Kaikkien eritasoliittymäparannusten tavoitteena on turvallisuuden parantaminen vilkkaasti liikennöidyissä ramppiliittymissä.

Kehä III Majvikin eritasoliittymän tarve muodostuu Masalan alueen asukasmäärän kasvaessa, jolloin kaikkea ennustettua ajoneuvoliikennettä ei saada ohjattua sujuvasti ja turvallisesti nykyisiä väyliä pitkin. Myös Suvimäen kaava-alueen valmistuminen lisää paineita Majvikin eritasoliittymälle. Liittymän toteutus parantaisi liikenneverkon toimivuutta jo nykytilanteen liikennemäärillä.

Vuohimäen uusi eritasoliittymä kantatiellä 51 kuntakeskuksen länsipuolella liittyy kantatien parannushankkeeseen Kirkkonummen ja Siuntion välisellä osuudella. Liittymän kautta on ajateltu kulkevan erityisesti kantatien eteläpuolisen alueen, Båtvikin ja Kantvikin liikennettä josta iso osa on raskasta liikennettä. Uuden eritasoliittymän tavoitteena on rauhoittaa Upinniementien ja Kantvikin keskusta-alueen läpi kulkevaa liikennettä vähentäen erityisesti raskaan liikenteen virtoja.

Pedersin eritasoliittymän avaaminen mahdollistaa nykyisen ja vaarallisen K-Raudan tasoliittymän sulkemisen ja turvallisemman liittymisen kantatielle. Pedersin eritasoliittymä mahdollistaa samalla

keskustan radan eteläpuolen maankäytön yhteydet kantatielle ja sen eteläpuolelle. Keskustan radan alikulun valmistuttua myös keskustan verkon liikenteellä on yhteys Pedersin eritasoliittymän kautta kantatielle.

4.2.2 Kirkkonummen uutta maankäyttöä palvelevat yhteydet

Suurin osa tulevien vuosien uusista liikenneyhteyksistä Kirkkonummen alueella liittyy olemassa olevan tie- ja katuverkon yhteyksien ja palveluiden saavutettavuuden parantamiseen. Huomioitavaa on myös se, että osa toimenpiteistä liittyy jo nykyään ylikuormittuneen liikenneverkon kehittämiseen. Kokonaan uusia katuyhteyksiä tarvitaan maankäytön kehittymisen mukaisissa painopisteissä, erityisesti Masalan ja Sundsbergin alueilla. Myös kantatien 51 uuden läntisen eritasoliittymän myötä on tarve uusille katuyhteyksille eritasoliittymän eteläpuolella Kantvikin ja Strömsbyn välillä sekä eritasoliittymän pohjoispuolella Vuohimäen, Överbyn ja Ravalsin alueilla.

Kirkkonummen aseman eteläpuolen maankäytön kehittämisen edellytyksenä on tarve radan alittavalle yhteydelle, joka samalla parantaa aseman ja keskustan saavutettavuutta radan eteläpuolelta ja keventää Kirkkonummentien liikenteen kasvua. Kirkkonummen aseman läntisen alikulun ja siihen liittyvien katuyhteyksien toteuttamisesta on laadittu tarkemmat suunnitelmat. Lisäksi nykyisen radan alikulun parantaminen eli rappusten korvaaminen rampilla alikulun eteläpäässä lisäisi aseman saavutettavuutta polkupyörällä radan eteläpuolelta.

Uudet tie- ja katuyhteydet luovat uusia mahdollisuuksia myös joukkoliikenteen järjestämiseen. Erityisesti Kantvikin sekä Masala - Sundsberg alueiden liikenneverkkoa kehitettäessä tulee ensisijaisesti huomioida joukkoliikenteen tarpeet. Joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä linjaston näkökulmasta on tarkasteltu laajemmin kappaleessa 4.3.

4.3 Joukkoliikenne

4.3.1 Raideliikenne

Raideliikenne muodostaa tulevaisuudessakin Kirkkonummen joukkoliikenteen rungon yhdessä bussiliikenteen kanssa. Junayhteys tarjoaa nopeimman yhteyden Helsingin suuntaan erityisesti Leppävaaran (Pohjois-Espoo), Pasilan ja Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla. Raideliikenne on tärkeässä asemassa etenkin työmatkaliikenteessä. Joukkoliikenteellä tehtävien sujuvien työmatkojen turvaamiseksi erityisesti nopeiden ruuhka-aikana ajettavien junien vuorotarjonta on tulevaisuudessakin tärkeää.

Maankäytön kehittyessä asemien seuduilla myös matkustajamäärät lähiliikenteessä kasvavat. Nykyisellä raideyhteydellä Leppävaaran ja Kirkkonummen välillä käytettävissä olevien kahden raiteen kapasiteetti sallii vain hyvin rajoitetusti lisäliikennettä. Espoon kaupunkiradan toteuttaminen välille Leppävaara – Kauklahti mahdollistaa lähiliikenteen lisäämisen rantaradalle. Espoon kaupunkiradan toteuttaminen on listattu tärkeäksi kehityskohteeksi muun muassa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015).

Turku – Helsinki välille suunnitteilla oleva nopea junayhteys, niin kutsuttu Tunnin juna -hanke, vaikuttaa tulevaisuudessa rantaradan kapasiteettiin keventävästi ja siten Kirkkonummen lähijunavuorojen lisäismahdollisuuksiin. Alustavana arviona on, että uusi rata voitaisiin avata liikenteelle 2020-luvun loppupuolella. Tunnin junan toteutuessa raideliikenne Hangosta, Tammisaaresta, Karjaalta, Inkoosta, Siuntioista ja Kirkkonummelta Helsinkiin hoidetaan lähiliikenteenä nykyisellä radalla.

Rantaradan tulevaisuuden osalta on olemassa kaksi periaatevaihtoehtoa. Mikäli Tunnin juna -hanke toteutetaan, ei Kirkkonummi – Espoon Kauklahti välille tarvita lisäraiteita. Vapautuvalla lisäkapasiteetilla voidaan ajaa nykyistä tiheämmin lähijunavuoroja, kun pikajunat siirtyvät toisaalle. Mikäli

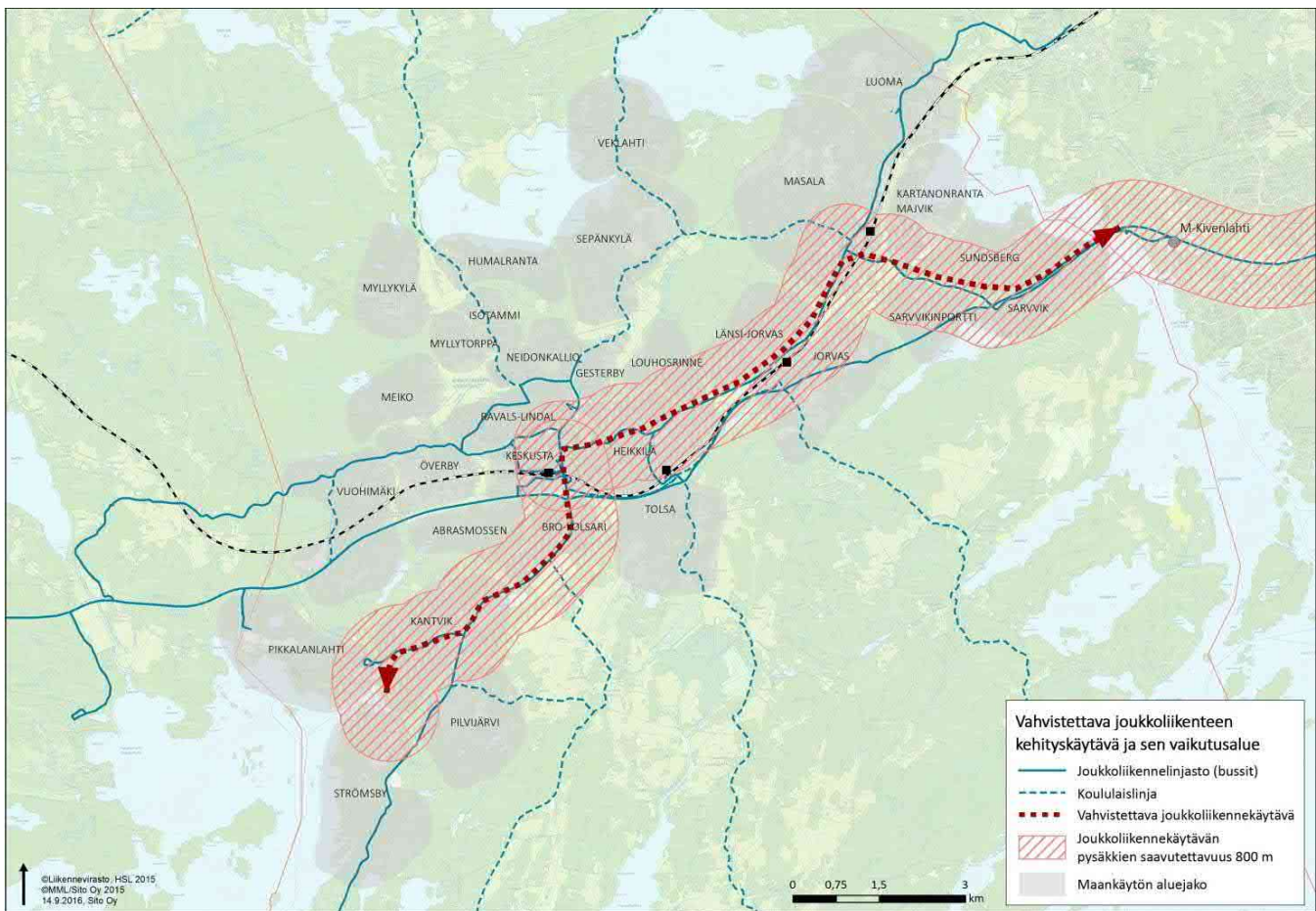
taas Tunnin juna -hanke ei toteudu ja pikajunat jäävät rantaradalle, tarvitaan lisäraiteet Kirkkonummi - Espoon Kauklahti välille, jotta lähijunaliikennettä voidaan tehostaa nykyisestä.

Länsimetron jatkamista Kirkkonummelle vuonna 2040 on pohdittu muun muassa Tekesin Model 2020-hankkeen yhteydessä ja Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050:n yhteydessä. Etenkin jos rantaradan yhteyteen rakennettavaa kaupunkirataa ei tulevaisuudessa jatketa Kirkkonummelle asti, olisi metron jatkamista Kirkkonummelle tarkasteltava tarkemmin. Päätepyssä vaihtoehtoja voisivat käytännössä olla Kirkkonummen keskusta, Masala tai mahdollisesti Jorvas.

4.3.2 Joukkoliikenteen kehityskäytävä

Raideliikenteen kehittämisen ohella Kirkkonummen joukkoliikenneverkkoa kehitetään myös vahvistamalla Espoonlahti-Masala-keskusta-Kantvik -käytävän bussiliikennettä joukkoliikenteen kehityskäytäväksi. Kehityskäytävän on tarkoitus tarjota sujuva yhteys tiheällä vuoroväylillä Kirkkonummen tiiveimmin asuttujen alueiden ja keskeisimpien raideliikenneasemien välille.

Merkittävä osa Kirkkonummen keskeisen taajama-alueen asukkaista on jo nykytilanteessa keskittynyt keskusta-Masala -akselille. Kehityskäytävän vaikutusalueella maankäyttöä tulisi kehittää kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuen, sillä mahdollisuus hyödyntää sekä juna- että bussiliikennettä tekee joukkoliikenteestä näillä alueilla aidosti houkuttelevan kulkumuotovaihtoehdon. Kehityskäytävän bussilinjan tarkempi linjaus vaikutusalueineen on esitetty kuvassa 18. Vaikutusalue on muodostettu piirtämällä kartalle ne alueet, joilta on maksimissaan 800 metrin mittainen kävelymatka bussilinjan varrella sijaitseville pysäkeille. Kehityskäytävän saavutettavuutta tukee luvussa 2.5 tarkasteltu asemien saavutettavuus pyöräilyliitynnän näkökulmasta. Kehityskäytävän ja asemien saavutettavuutta on havainnollistettu liitteen 4 kartassa.



Kuva 18. Joukkoliikenteen vahvistaminen kehityskäytävänä.

Maankäytön tiivistäminen ei tue säännöllisten Kantatie 51 kulkevien pikavuorojen käyttöä, vaan pääosa bussireiteistä tulisi kulkea esitettyä joukkoliikenteen laatukäytävää pitkin. Kantatien 51 varrella 800 metrin bufferia tarkastellessa mahdollisuus nousta bussiin on oleellisesti pienempi verrattuna esitettyyn laatukäytävään. Lisäksi matka-aika ajettaessa kantatietä 51 on vain noin 5-10 minuuttia nopeampi verrattuna laatukäytävään. Tarkempi linjastosuunnittelu ei kuulu liikennejärjestelmätöihin. Mikäli jatkossa todetaan kysyntää kantatie 51 pitkin kulkeville aamu- ja iltapäivän työmatkaliikenteen linjoille, tulee niiden suunnittelu ottaa tuolloin huomioon.

Bussiliikenteen kehityskäytävänä toimiva reitti on muodostettu mahdollisimman suoraksi, jotta sen liikennöinti olisi kustannustehokasta ja sujuvaa. Reittilinjauksen muodostamisessa on huomioitu, että se kulkee keskeisimpien raideliikenteen asemien kautta sekä mahdollisimman keskeisesti tiiveimmin asuttujen alueiden läpi minimoiden kävelyetäisyyksiä.

Joukkoliikenteen kehityskäytävän mukainen liikennetarjonta tulisi muodostaa yhtenä bussilinjana, jota ajetaan Kantvikin ja Espoonlahden välillä ruuhkassa 10 minuutin ja muina aikoina 20 minuutin tasaisella vuorovälillä. Joukkoliikenteen tarjonta on esitetyn kehityskäytävän alueella vuoromäärältään jo nykyisin etenkin ruuhka-aikoina tiheää. Tarjonnan keskittäminen yhdeksi tiheästi liikennöitäväksi linjaksi lisää vuoromäärää entisestään, minkä ohella ratkaisu myös tekee alueen joukkoliikennetarjonnasta yhdenmukaisempaa ja tasavälisempää parantaen siten joukkoliikenteen selkeyttä ja houkuttelevuutta merkittävästi. Kehityskäytävän mukaisen bussilinjan ohella Kirkkonummella ajetaan suunnitelmatilanteessa edelleen myös sisäistä, mm. koululaisia palvelevaa bussiliikennettä nykyiseen tapaan. Liikenne suunnitellaan tarkemmin vuosittaisessa liikennöintisuunnitelmassa mm. koulujen yhteystarpeisiin perustuen.

Kehityskäytävän bussiliikennetarjonnan vahvistamisen lisäksi houkuttelevien joukkoliikennetyhteyksien ja mahdollisimman laajan vaikutusalueen muodostaminen yhteysväliä edellyttää myös vaihtotapahtumien laadun ja sujuvuuden parantamista. Vaihtotapahtumiin liittyviä kehittämistoimenpiteitä tulisi tarkemmin huomioida maankäytön kehittämisen ja asemanseutujen kehittämishankkeiden yhteydessä. Erityisen tärkeää on turvallisten ja mahdollisimman suorien kävely- ja pyöräily-yhteyksien tarjoaminen sekä selkeän opastuksen ja valaistuksen toteuttaminen pysäkkien ja asemalaiturin välille.

Nykytilanteessa erityisesti Jorvaksen ja Masalan asemien läheisyyden bussipysäkkien ja junalaiturin väliset kävelymatkat ovat vaihtojen kannalta suhteellisen pitkiä (Jorvaksen asemalla 300 metriä ja Masalan asemalla 700 metriä). Lisäksi kävely-yhteydet ovat paikoitellen katkonaisia ja puutteellisesti opastettuja. Jorvaksen aseman osalta Masalantien bussipysäkin ja asemalaiturin välistä kävelyreitit laatutasoa tulisi nostaa erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Masalan asema ei puolestaan pitkän vaihtoetäisyyden takia muodosta yhtä tehokasta solmupistettä kehityskäytävän bussiliikenteen kanssa kuin muut Kirkkonummen asemat. Lisäksi Masalan alueen laajuus aiheuttaa haasteita joukkoliikenteen käytölle niille asukkaille, joiden matka asemalle ja Sundsbergintien bussipysäkeille ylittää 1-1,5 kilometriä.

Ratkaisuna Masalan aseman ja kehityskäytävän bussipysäkkien liityntäliikenteen vahvistamiseksi voitaisiin alueella ajaa palvelulinjaa, joka palvelisi työmatkaliikennettä arkaamuisin ja iltapäivisin. Muina aikoina kalustoa voitaisiin hyödyntää muihin kunnan kuljetustarpeisiin. Lisäksi Masalan aseman vaikutusalueen laajentamiseksi on tärkeää kehittää alueelle suoria pyöräliityntäyhteyksiä.

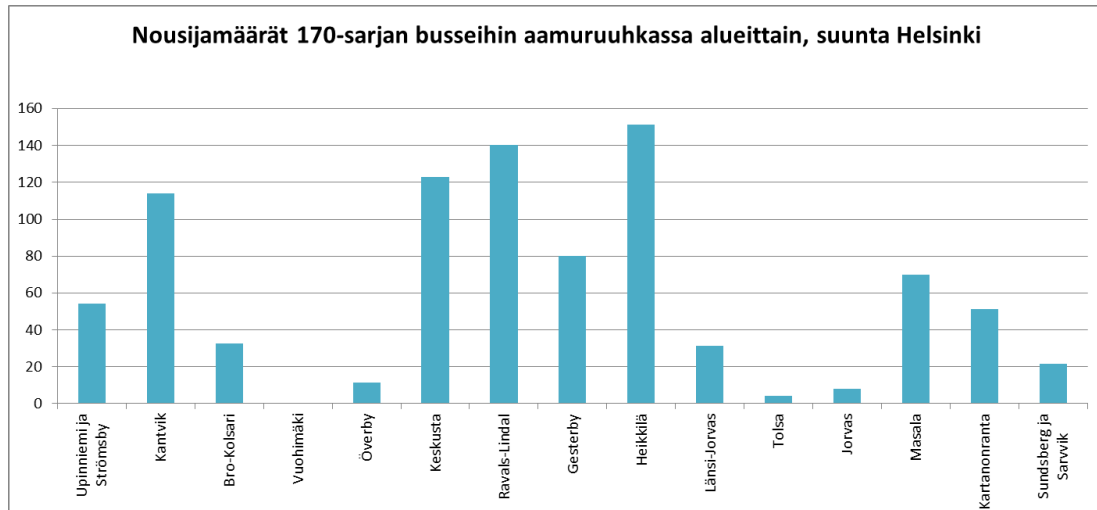
Maankäyttö kehittyy myös kehityskäytävän vaikutusalueen ulkopuolella, mutta huomattavasti kevyemmällä asukas- ja työpaikkalisäyksillä. Erityisesti Gesterbyn ja Ravals-Lindal -alueen liityntäyhteydet saattavat tulevaisuudessa vaatia vahvistamista. Asukasmäärien lisäys alueille on kuitenkin maltillista ja nykytilanteen nousijamäärätietojen perusteella nykylinjastossa on kapasiteettia käytäjämäärien kasvulle. Kehityskäytävän ulkopuolelle jäävien Kirkkonummen muiden joukkoliikennereittien kehittämistä tehdään tulevaisuudessakin tarvepohjaisesti maankäytön kehittämisen

myötä. Mahdolliset vuorojen lisäystarpeet huomioidaan tarkemmin osana vuosittaista liikennöinnin suunnittelua.

Kehityskäytävän erilaiset linjaus- ja päätepestevaihtoehdot

Työssä tutkittiin Kirkkonummen ja Espoonlahden väliselle kehityskäytävälle useita erilaisia linjaus- ja päätepestevaihtoehtoja. Linjauksen osalta pohdittiin erityisesti bussilinjan reittiä keskusta-alueella sekä mahdollista kulkua Gesterbyn sekä Ravals-Lindalin alueen kautta, jotka nykyisellään tuottavat Kirkkonummen mittakaavassa paljon joukkoliikennenuosuja (kuva 19). Esitetyn kehityskäytävän vaikutusalueen todettiin kuitenkin kattavan nämä alueet riittävässä määrin, sillä alueiden asutus on tiiveintä vaikutusalueen piiriin tai välittömään läheisyyteen jäävillä alueilla.

Kehityskäytävän päätepestevaihtoehtojen osalta ensimmäisenä lähtökohtana oli kehityskäytävän muodostus Espoonlahden ja Kirkkonummen keskustan välille perustuen alueen jo nykyisin voimakkaaseen joukkoliikennekysyntään, Espoonlahden tulevaan metroasemaan, sekä maankäytön tiivistämiseen tähtääviin suunnitelmiin. Lisätarkasteluina tutkittiin käytävän jatkamista Kantvikiin huomioiden erilaiset päätepestevaihtoehtojen kustannusvaikutukset. Liikennöintikustannukset on esitetty yhteysvälille Kantvik - Kirkkonummen asema eri päätepestevaihtoehtoilla (taulukko 8). Kustannukset eivät sisällä koululaisreittejä.



Kuva 19. Aamuruuhkan nousijamäärät Helsingin suunnan seutubusseihin alueittain jaoteltuina (ruuhka-aika klo 6-9, nousijatiedot maaliskuulta 2016).

Taulukko 8. Kehityskäytävän erilaisten päätepestevaihtoehtojen vaikutus liikennöintikustannuksiin (yhteyksivälillä Kantvik – Kirkkonummen asema).

Päätepeste	Liikennöinnin kustannusvaikutus (€/v)
Kantvikin keskusta	+ 600 000
Kantvik, Prikinranta	+ 630 000
Kantvik, Jollaranta	+ 920 000

Kustannustarkastelujen perusteella Kantvikin keskustan ja Prikinrannan päätepestevaihtoehtojen välillä ei ole merkittävää kustannuseroa. Kehityskäytävän jatkaminen Jollarantaan asti puolestaan lisää liikennöintikustannuksia merkittävästi. Kustannustarkastelujen perusteella kehityskäytävän päätepestevaihtoehtojen välillä valittiin Prikinranta, sillä Jollarannan päätepestevaihtoehtojen osalta liikennöintikustannusten lisäys todettiin saavutettaviin hyötyihin nähden liian suureksi. Lisäkustannuksen hyväksyttävyyttä

perusteltiin Kantvikin maankäyttöön saatavilla kehitysmahdollisuuksilla ja henkilöautoliikenteeseen kohdistuvan investointitarpeen keventymisellä.

Kehityskäytävän kannattava liikennöinti edellyttää maankäytön kasvun keskittämistä Kantvikissa kehityskäytävän vaikutusalueelle. Lisäksi kehityskäytävän pysäkkien läheisyyteen tulisi toteuttaa laadukkaita pyöräpysäköintialueita sekä toteuttaa sujuva pyöräily-yhteys Upinniementien varren asutusalueelta Kantvikin keskustan suuntaan. Kantvikiin saakka ulottuva kehityskäytävän myötä myös Bro-Kolsarin alueen kehittäminen on ajankohtaista, sillä alue sijoittuu käytännössä täysimääräisesti kehityskäytävän vaikutusalueelle.

Pikalinjatarkastelut

Työssä tarkasteltiin mahdollisuuksia erilaisten pikalinjojen muodostukseen liikkumiseen käytetyn ajan säästämiseksi. Pikalinjoina tarkasteltiin ruuhka-aikoina (klo 6-9 ja 15-18) ajettavia, kehityskäytävää suorempia bussilinjoja, joilla ajettaisiin Espoonlahden metroasemalle päättyvää bussiliityntää joko 60 tai 30 minuutin vuorovälillä. Pikalinjojen potentiaalia tarkasteltiin Kirkkonummen keskustan ja Espoonlahden välillä sekä Kantvikin ja Espoonlahden välisten yhteyksien osalta.

Kirkkonummen keskustan pikalinjan osalta tarkasteltiin vaihtoehtoa, joka kehityskäytävän reitistä poiketen ajaisi keskustan ja Espoonlahden liittymien välisen matkan suoraan moottoritietä pitkin. Pikalinjaratkaisun todettiin kuitenkin nopeuttavan matka-aikaa vain 5-10 minuutilla kehityskäytävän bussilinjaan nähden. Saavutettu hyöty todettiin kustannuksiin nähden riittämättömäksi, sillä jokainen lisätty pikavuoro toisi joko merkittävää kustannuslisäystä bussiliikenteen operointikustannuksiin tai vaihtoehtoisesti kasvattaisi paineita varsinaisen kehityskäytävän joukkoliikennetarjonnan heikentämiseen.

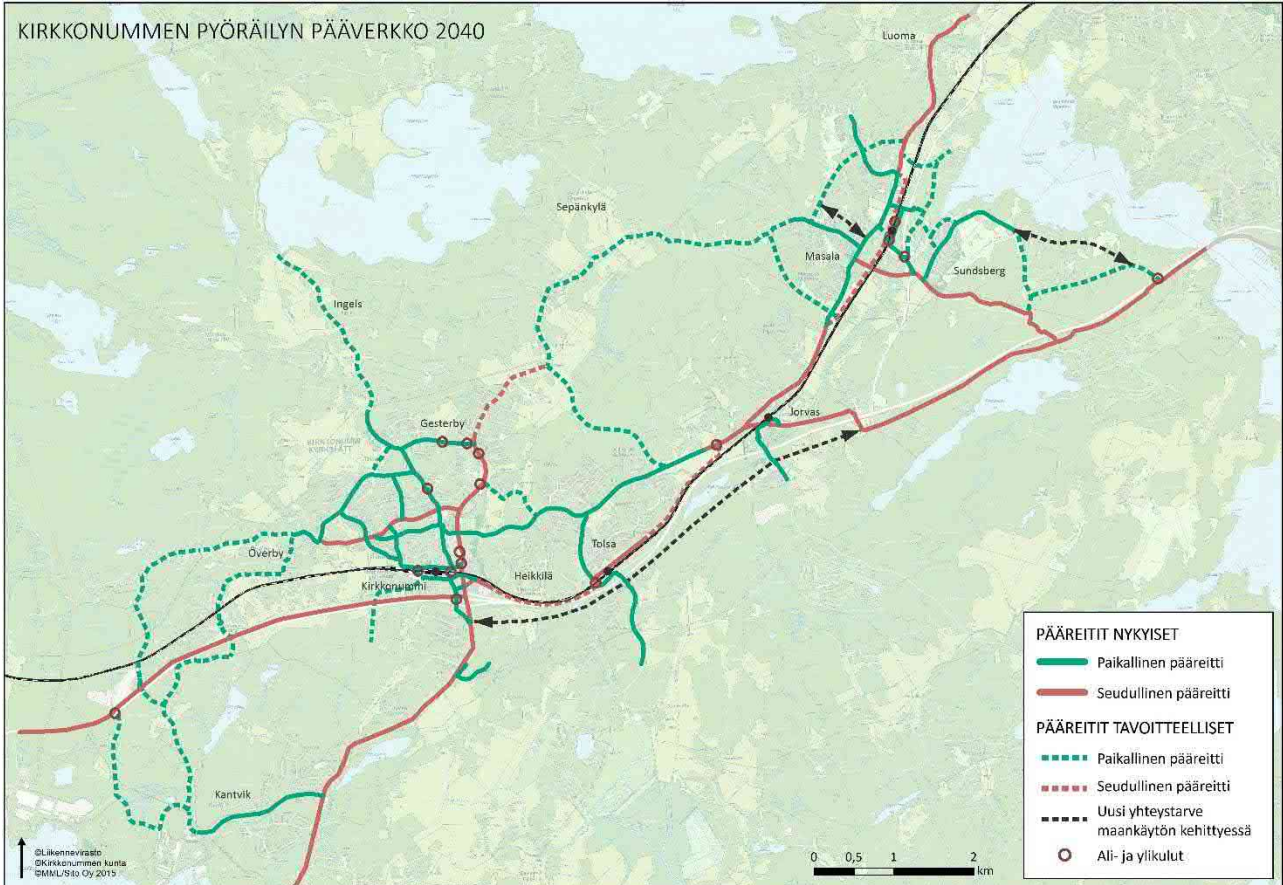
Pikalinjavaihtoehtoa tarkasteltiin myös Kantvikin osalta, jossa sen tuoma matka-aikasäästö todettiin jonkin verran keskusta-alueen ratkaisua suuremmaksi. Matka-aikasäästö olisi noin 10-15 minuuttia, mikäli linja ei poikkeaisi lainkaan Kirkkonummen keskustaan vaan ajaisi keskustan liittymästä suoraan moottoritiele. Pikalinjan tuoma operointikustannusten lisäys nähtiin kuitenkin Kantvikin väestöpohjaan nähden liian suureksi, sillä kustannusten kattaminen vaatisi linjalle noin 250 uutta matkustajaa. Kirkkonummen keskustan ohittaessaan pikalinja ei myöskään tarjoaisi yhteyksiä Kantvikista keskustan palvelualueelle eikä liityntäyhteyttä juna-asemalle, joka on kokonaisuutena matkajaltaan metroa nopeampi.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa ei ole otettu kantaa tarkempaan linjastosuunnitteluun. Mikäli maankäytön kehittyessä todetaan kysyntää kantatietä 51 pitkin kulkevalle aamu- ja iltapäivän työmatkaliikennettä tukevalle pikalinjalle, huomioidaan sen suunnittelu osana tulevaa linjastosuunnittelua. Kehittämistoimenpiteitä on käsitelty tarkemmin luvussa 5.2.

4.4 Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen

Matkan pituus on keskeinen kulkutavan valintaan vaikuttava tekijä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimusten mukaan keskimääräinen kävelymatkan pituus Suomessa on noin kaksi kilometriä ja pyörämatkan noin kolme kilometriä. Kävely ja erityisesti pyöräily voivat olla kilpailukykyisiä kulkutapoja huomattavasti pidemmilläkin matkoilla. Myös yleistymässä olevat sähköpyörät antavat mahdollisuuden käyttäjäryhmän laajentumiseen ja matkojen pidentymiseen. Potentiaalia uusille pyörämatkoille on paljon, sillä Suomessa arjen matkoista 75 % on alle kymmenen kilometrin pituisia. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen mahdollistaa pyöräilyn lisääntymisen. Pyöräily nähdäänkin yhä useammin itsenäisenä kulkumuotona, jolla voidaan vastata moneen haasteeseen kuten liikenteen päästöjen vähentämiseen, liikennemäärien kasvun hillitsemiseen, asukkaiden terveyden edistämiseen, kaupunkien elinvoimaisuuteen ja viihtyisyyteen.

Kuvassa 20 on esitetty Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tavoitteellinen pääpyöräilyverkko vuonna 2040, joka on jaettu seudullisiin pääreitteihin ja paikallisiin pääreitteihin. Seudullisten pääreittien kehittäminen perustuu Helsingin seudun pääpyöräilyverkosto 2020 tavoitteeseen. Paikallisten pääreittien kehittäminen tukeutuu puolestaan sujuvan pyöräilyn liityntäliikenteen edistämiseen. Seudulliset reitit palvelevat lähtökohtaisesti taajamien välistä pyöräliikennettä, sillä seudullisten pyöräliikenteen määrät ovat huomattavasti paikallista liikennettä pienemmät. Matkan sujuvuus ja matka-aika eivät riipu ainoastaan matkan absoluuttisesta pituudesta vaan myös reitin ominaisuuksista ja laatusosasta. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen sisäinen kävely- ja pyöräilyteiden verkosto on nykyiselläänkin jo kattava ja siksi pyörätieverkoston kehittämisessä on tarpeen keskittyä entistä enemmän verkoston laatuun ja turvallisuuteen.



Kuva 20. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tavoitetilanteen 2040 pääpyöräilyverkko.

Nykyisten pääreittien kehittäminen

Pääreittien palvelutason tulee olla hyvä myös talvella, joka edellyttää yhteyksien korkealuokkaista talvikunnossapitoa. Olemassa olevan verkon tasoa voidaan kehittää selkeyttämällä risteämiä, poistamalla pinnan epätasaisuuksia kuten tasoittamalla pintoja ja poistamalla yliajettavia reunatuksia sekä parantamalla valaistusta ja opastusta.

Kävelijöiden ja pyöräilijöiden opastukseen sisältyy liikennemerkkien lisäksi tiemaalaukset kuten suojateillä pyörätien jatke sekä kohdeviitoitus. Reitien kohdeviitoituksella pyritään opastamaan kävelijät ja pyöräilijät turvallisia ja miellyttäviä reittejä pitkin perille. Pyöräilyn viitoituksen runkona toimivat pääverkon reitit, jotka jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeen mukaisesti viitoitetaan aina. Kirkkonummen nykyisellä kävely- ja pyöräilyverkolla ei ole kohdeviitoitusta ja sen toteuttaminen on yksi kevyt toimenpide pääpyöräverkon laadullisessa kehittämisessä. Jalankulun ja pyöräilyn tiemerkinöillä voidaan yhdistetyillä kevyen liikenteen väylillä erotella kulkumuodot tois-

taan esimerkiksi vilkkaimmilla pääpyöräreiteillä. Tämä parantaa pyöräilyn sujuvuutta ja samalla lisää kävelijöiden turvallisuuden tunnetta. Kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteet tulisi onnettomuusanalyysin perusteella keskittää Kirkkonummen eritasoliittymän suojateiden, keskustan pohjoispuolen suojateiden sekä Masalan alueen suojateiden turvallisuuteen. Kehittämistoimenpiteitä tarkennetaan kevään 2017 aikana laadittavan kävelyn ja pyöräilyn kehittämisohjelman yhteydessä.

Uusien pääreittien toteuttaminen

Kirkkonummen seudullisten pääreittien taso on lähes seudun tavoitteiden mukainen. Puutteita yhteyksissä on ainoastaan Gesterbyntiellä sekä Jorvaksen ja Kirkkonummen keskustan välillä. Seudullinen yhteys on linjattu kulkemaan Vanhalta Rantatieltä Tolsan kautta Kirkkonummen keskustaan radan eteläpuolta. Masalan keskusta-alueen kehittyessä kävelykatumaiseksi alueeksi on esitetty, että seudullinen pääreitti siirtyy kulkemaan radan varteen. Nykyinen Masalantien kävely- ja pyöräilytie tulee kuitenkin tulevaisuudessa palvelemaan erityisesti Masalan keskustaan suuntautuvaa asiointiliikennettä. Vaihtoehtoinen toteutustapa radan varren reitille on ohjata pyöräliikenne Masalan tulevan keskusta-alueen kohdalla ajoneuvoliikenteen yhteyteen pyöräkaistana, jolloin kävelyalue saadaan rauhoitettua eikä alueen läpi kulje pyöräliikennettä.

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen pääpyöräilyverkon osalta uusien paikallisten pääreittien toteuttaminen keskittyy pääosin kokonaan uusille alueille sekä vahvasti kehittyville nykyisille maankäytön alueille kuten Masala - Sundsbergin alueelle. Kirkkonummen keskustan osalta kehittämissuunnitelmat painottuvat radan estevaikutuksen poistamiseen radan alitusten toteuttamisella. Pääsääntöisesti uusien yhteyksien kehittämisen lähtökohdaksi on mahdollisimman suorien ja sujuvien yhteyksien tarjoaminen palvelualueille ja asemille. Kehittyvillä ja tiivistyvillä maankäytön alueilla pyöräilyn tulisi olla kilpailukykyinen kulkumuoto etenkin lyhyillä asiointimatkoilla sekä liityntäliikenteessä.

Pyöräpysäköinti

Tärkeä osa pyöräilyn houkuttelevuutta on hyvä pyöräpysäköinnin taso. Tasokas pysäköinti on erityisen tärkeää kaikissa merkittävässä matkaketjun päätepisteissä Kirkkonummen keskustan palvelualueella, asemilla sekä tärkeimmillä bussipysäkeillä. Pyöräpysäköinti tulee aina suunnitella kohdekohtaisesti ja tarkemmassa sijoittamisessa tulee huomioida pyöräilyreittien tulosuunnat. Pysäköinti-aika puolestaan vaikuttaa pysäköintitavan ja ominaisuuksien valintaan.

Liityntäpysäköintijärjestelyihin panostamalla voidaan parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä. Helsingin seudun vuonna 2012 laaditun liityntäpysäköintistrategian ja toimenpideohjelman mukaisesti Kirkkonummen asemille tulisi lisätä liityntäpyöräpysäköintipaikkojen määrää vuoteen 2020 mennessä seuraavasti: keskusta 300 paikkaa, Tolsa 100 paikkaa, Jorvas 60 paikkaa ja Masala 20 paikkaa. Masalan maankäytön kehittyessä voimakkaasti, kasvaa myös pyöräpysäköintipaikkojen tarve edelleen sekä asemalla että Masalan keskuksessa. Masalan ja Sundsbergin alueella on hyviä kokemuksia myös bussiliikenteeseen kytkeytyvän liityntäpyöräilyn houkuttelevuudesta. Potentiaalia tälle on tulevaisuudessa yhä enemmän - vaihtoehtona suoraan metrolle Kivenlahdessa.

5 TOIMENPITEET JA VAIKUTTAVUUDEN ARVIOINTI

5.1 Kestävän liikkumisen edistäminen

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on vähentää asukkaiden liikkumisessa henkilöauto-riippuvuutta, edistää liikkumismuotona kävelyä ja pyöräilyä sekä edistää joukkoliikenteen käyttöä. Toisaalta liikenteellisenä tavoitteena on ehkäistä erityisesti uuden ja tehostuvan maankäytön myötä lisääntyvien liikenneongelmien syntymistä kestäväällä tavalla. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on pyritty vastaamaan kasvavan maankäytön tuomiin haasteisiin korostamalla uuden asumisen ohjaamista joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kannalta optimaalisille alueille sekä tiivistämällä alueiden nykyistä maankäyttöä.

Liikkumisen tarpeen vähentämiseksi tiivis kaupunkirakenne tulisi ensisijaisesti sijoittaa lähelle palveluita ja juna-asemia. Tulevaisuudessa maankäytön sijoittuessa kokonaan uusille alueille tulisi niiden kehittämisessä alusta alkaen huomioitava joukkoliikenteen käytön edellytykset sekä sujuvat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet. Tässä työssä tehtyjen tarkastelujen perusteella joukkoliikennetarjonnan parantaminen ja joukkoliikenteeseen voimakkaasti tukeutuvan maankäytön suunnittelu pienentävät ajoneuvoliikenteen kasvua koko Kirkkonummella. Joukkoliikenteen käytön edistämistä vahvasti painottavalla suunnittelulla ajoneuvoliikenteen vaatimat isot liikenneverkon kehittämisinvestoinnit vähenevät tai muuttuvat pidemmän tähtäimen investoinneiksi.

5.2 Kehittämishankkeet

Tässä luvussa on kuvattu liikenneverkon kehittämistarpeista lähinnä niitä toimenpiteitä, joiden sijainti osoitetaan yleiskaavatasolla tai joilla pyritään vaikuttamaan kestäväan liikkumiseen ja sen kautta vähentämään tarvetta uuden liikenneinfran rakentamiseen. Liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy luonnollisesti paljon muitakin kehittämistoimenpiteitä, joita esitetään esimerkiksi joukkoliikenteen linjastosuunnitelmissa, liikenneturvallisuussuunnitelmassa, liikenteenohjaussuunnitelmissa, kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelmissa ja muissa erillisissä selvityksissä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyen tässä luvussa on esitetty liikenneverkon kehittämistarpeita erikseen:

- tie- ja katuverkon kehittämiseksi,
- kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseksi ja
- joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tie- ja katuverkolle esitetyt kehittämistoimenpiteet perustuvat jo nykyisin liikenteen toimivuusongelmiin tai liikenneturvallisuusepäkohtiin, eivätkä niinkään jatkossa kasvavan ajoneuvoliikenteen aiheuttamiin ongelmiin. Ennustettu suhteellisen voimakkaasti kasvava asukasmäärä sekä työpaikkojen, vapaa-ajantoimintojen sekä kaupan alan kasvu ja sijoittuminen lisäävät kaikki liikkumistarvetta vuoteen 2040 mennessä. Suurin liikenteen kasvu tulee keskittymään kantatien 51 ja kehä III varsille sekä samassa liikennekäytävässä kulkevan junaradan vaikutusalueelle. Tämä mahdollistaa verrattain pienet liikenneinfran kehittämistarpeet vuoteen 2040 mennessä. Tunnistetuista isoista investointihankkeista merkittävä osa on sellaisia, joiden toteuttamista pitäisi valmistella jo lähivuosina tai pitäisi jopa olla jo toteutettu. Seuraavassa on kuvattu kehittämistoimenpiteitä alueittain Kirkkonummen kuntakeskuksen alueella, Masala-Sundberg alueella ja Kantvikin alueella.

Kirkkonummen kuntakeskus

Kuntakeskuksen alueella merkittävimmät kehittämistarpeet ovat ajoneuvoliikenteessä Kirkkonummentien välityskyvyn turvaaminen, Kirkkonummen eritasoliittymän parantaminen, Pedersin eritasoliittymän rakentaminen sekä asema-alueen yhteyksien parantaminen uuden läntisen alikulun ja keskustan kehäkadun täydentymisellä. Asema-alueen yhteyksien parantamisella on merkittävä vaikutus aseman saavutettavuuteen myös kävelen ja pyörällä. Pyöräilyn osalta työssä määritettyjen pääpyöräreittien laatutason nosto ja reittien selkeyttäminen ovat keskeisiä tarpeita kuntakeskuksen alueella. Pyöräyhteyksien kehittämällä on vaikutus myös Kirkkonummen kuntakeskuksen pohjoispuolen alueiden kuten Gesterbyn ja Ravals-Lindalin alueiden kytkemiseen vahvemmin osaksi kehityskäytävän vaikutusalueita.

Kuntakeskuksella on myös merkittävä rooli koko kantatie 51 -käytävän liityntäpysäköintipaikkojen tarjonnassa. Nykyisin Kirkkonummen aseman pysäköintitalossa on 618 liityntäpysäköintipaikkaa autoille ja asemalaiturin vieressä 350 katoksetonta paikkaa pyörille. Tällä hetkellä pysäköintitalon paikat eivät ole täydessä käytössä, mutta pyöräpysäköinnin käyttöaste on korkea. Tulevaisuudessa liityntäpysäköinnin kysyntä tulee todennäköisesti kasvamaan ruuhkien laajetessa ja pitkittyessä seudun pääväylillä. Autoliityntäpysäköinnin maksullisuus tulee pohdittavaksi pysäköintikysynnän kasvaessa ja maksullisuus ohjaa myös lisää käyttäjiä pyöräliityntään pariin. Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen laatuun tulisi jo lähitulevaisuudessa panostaa.



Kuva 21. Kirkkonummen aseman pysäköintitalo (Lähde: kirkkonummi.fi, kuvaaja Juha Leppänen).

Masala - Sundsberg

Masala-Sundsberg alueella kehittämistarpeet painottuvat alueen kasvaessa ajoneuvoliikenteen verkon parantamistoimenpiteisiin sekä Masalan aseman saavutettavuuden parantamiseen pyörällä ja sujuvien pyöräily-yhteyksien luomiseen Espoon Kivenlahden metroasemalle. Ajoneuvoliikenteen osalta tarvittavat toimenpiteet alueella ovat Masalantien liittymä- ja rauhoittamistoimet ja niiden keskeisenä osana on Masalan- ja Majvikin eritasoliittymien toteutus. Uusien eritasoliittymien toteutus edellyttää Kehä III nelikaistaistamista Kirkkonummen kohdalla. Jatkosuunnittelussa tulisi tutkia mahdollisuutta niiden toteuttamiselle jo nykyiselle yksiajorataiselle kehä III:lle.

Masalantien liittymä- ja rauhoittamistoimenpiteiden yhteydessä tulisi asema-alueen hyvästä pyöräilyn saavutettavuudesta huolehtia parantamalla ja selkeyttämällä nykyisiä reittejä sekä toteuttamalla kokonaan uusia yhteyksiä. Yhteyksien suunnittelussa tulee ottaa huomioon reittien suoruus ja sujuvuus uusilta asuinalueilta asemalle sekä Masalantien ylitysten turvallisuus. Lisäksi Espoon Kivenlahden 2020-luvun alkupuolella avautuva metroyhteys luo etäisyydeltään houkuttelevan pyö-

räiliityntäyhteyden Sundsbergin alueen tulevalle asuinrakentamiselle, joka on kilpailukykyinen ajoneuvo- ja bussiliityntän kanssa. Alueelle on maankäytön kehittyessä perusteltua suunnitella pääreittitasoisen sujuva pyöräily-yhteys välille Masalan asema-Sundsberg-Kivenlahden metroasema.

Kantvik

Kantvikin alueella keskeisimmät kehittämistarpeet kohdistuvat vaihtoehtoisen katuyhteyden toteuttamiseen Kantvikin alueelta suoraan kantatielle 51. Tämän yhteyden on tarkoitus toimia erityisesti Kantvikin ja Båtvikin teollisuustoimintojen raskaan liikenteen yhteytenä päätieverkolle. Samalla pohjoispäästään ruuhkautumassa oleva Upinniementie muuttuisi sujuvammaksi ja turvallisemmaksi muulle ajoneuvoliikenteelle sekä Upinniementien suojateiden ylittäminen kävellessä ja pyöräillen turvallisemmaksi. Upinniementien vaikutusalueelle on tulossa merkittävä maankäytön kasvua sekä asumisen että työpaikkojen muodossa. Siten vaihtoehtoisen katuyhteyden toteuttaminen kantatielle 51 parantaa kapasiteettia Upinniementiellä, jota tarvitaan myös vahvistuvan joukkoliikennetarjonnan tarpeisiin.

Vahvistuvan joukkoliikenteen osalta kehittämistarve kohdistuu Kantvikin keskustaan suuntautuvan yhteyden pysäkki-infran kehittämiseen. Lisäksi joukkoliikenteen vaikutusalueen laajentamiseksi on tarve kehittää sujuva pyöräiliityntäyhteys Sepäkannaksen alueen ja Kantvikin keskustan välille. Pyöräiliityntäyhteys edellyttää lisäksi laadukkaan pyöräpysäköinnin toteuttamista Kantvikin keskustan bussipysäkin ja palveluiden yhteyteen.

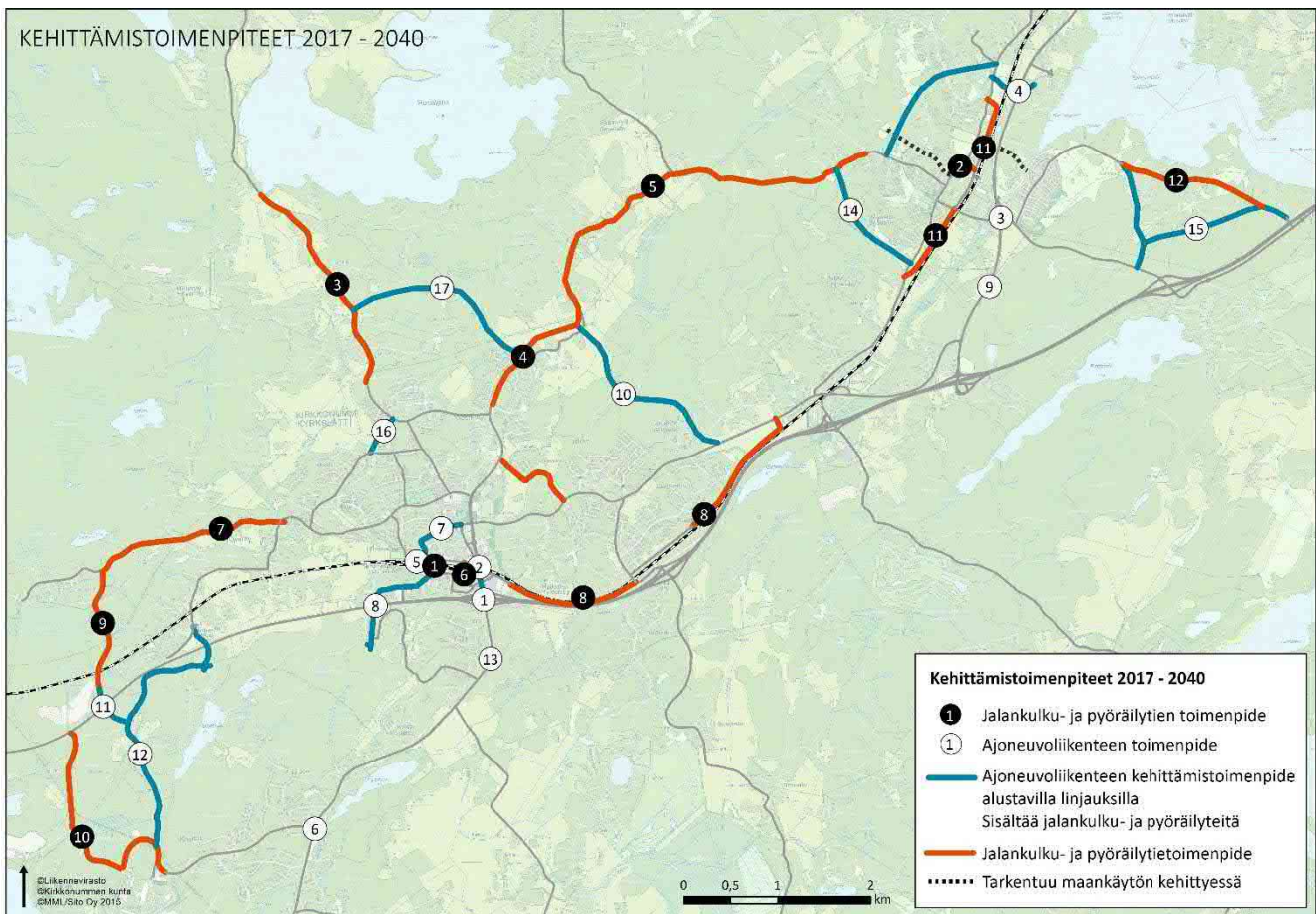
Kehittämishankkeiden yhteenveto

Seuraavassa on esitetty kartalla Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tie- ja katuverkon kehittämishankkeet vuoteen 2040 ja niiden sijainnit (kartta myös liitteenä 5). Kartalla valkoiset numeroinnit kuvaavat ajoneuvoliikenteen toimenpiteitä, joihin osaan liittyy myös jalankulku- ja pyöräilyteiden toteuttamista. Mustalla on kuvattu kokonaan jalankulun- ja pyöräily-yhteyksien toimenpiteitä. Jalankulun- ja pyöräilyn toimenpiteitä on syytä jatkossa tarkentaa tarkemman tason suunnittelussa.

Taulukoissa 9 ja 10 on esitetty tarkemmin kartalla olevat toimenpiteet. Taulukossa 9 on esitetty Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen kävelyn ja pyöräilyn kehittämis- ja edistämistoimenpiteet, joita on priorisoitu työn tavoitteiden mukaisesti huomioimalla hankkeiden vaikutus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Taulukossa 10 on esitetty Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tie- ja katuverkon kehittämishankkeet, jossa hankkeiden kiireellisyys on esitetty hankkeen liikenteellisten vaikutusten kautta viiden vuoden ajanjaksoissa vuosien 2015 – 2045 väliselle ajalle. Pedersin uusi eritasoliittymä on kiireellinen liikenneturvallisuuden osalta, sillä se korvaisi nykyisen ja vaarallisen K-Raudan liittymän. Liikenneverkon ja liikenteen toimivuuden kannalta Peders ei nouse merkittäväksi hankkeeksi. Kirkkonummen aseman läntinen alitus on ajoneuvoliikenteen osalta prioriteettilistalla viidentenä, mutta kävelyn- ja pyöräilyn yhteytenä alituksen tärkeys on ensimmäisenä täysin uutena kävelyn- ja pyöräilyn yhteytenä.

Joukkoliikenteeseen suunnitellut kehitystoimet, kuten kehityskäytävän käyttöönotto, on suositeltavaa toteuttaa vaiheistettusti. Kirkkonummen bussiliikenteen nykyiset liikennöintisopimukset ovat voimassa vuoteen 2021 saakka. Tämä mahdollistaa sopimuskauden vaihtuessa ensimmäisten kehitysvaiheiden toteuttamisen. Vaiheittain toteuttamista on järkevää tarkastella esimerkiksi osana vuoteen 2021 tähtäävää linjastosuunnitelmaa.



Kuva 22. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tie- ja katuverkoston kehittämishankkeet vuoteen 2040 (kartta myös liitteenä, LIITE 5).

Taulukko 9. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen kävelyn ja pyöräilyn kehittämis- ja edistämistoimenpiteet.

NRO	TOIMENPIDE	VASTUU	Nykytila	2017-2020	2020-2025	2025-2030	Kustannus M€
1	Kirkkonummen aseman alitus jkp-tie (läntinen radan alitus)	kunta	●	●	●	●	Päähank- keessa
2	Masalantien jkp-tien parantaminen osana katuhanketta (ml. yhteydet Masalan asemalle; Tinanpolku)	kunta	●	●	●	●	Päähank- keessa
3	Volsintien (mt 11255) jkp-tien toteuttaminen välillä Myllykylän-tie-Ingelsintie	kunta (ELY)	●	●	●	●	1,1
4	Gesterbyntien jkp-tien jatkon toteuttaminen (PÄÄVE, seudullinen pääreitti)	kunta (ELY)	●	●	●	●	0,7
5	Gesterbyntien (mt 11269) ja Sepänkyläntien (mt 11271) jkp-tien toteuttaminen välillä Gesterby - Sepänkylä - Masala	kunta (ELY)	●	●	●	●	1,0
6	Kirkkonummen aseman nykyisen alituksen pohjoispään rampin toteuttaminen (itäinen radan alitus)	kunta	●	●	●	●	-
7	Överbyntien (mt 11227) jkp-tien toteuttaminen välillä Karlbergintie - Isonsuontie	kunta (ELY)	●	●	●	●	2,8
8	Radanvarsi jkp-tien toteuttaminen välillä keskusta - Jorvas - Masalantie (PÄÄVE, seudullinen pääreitti)	kunta	●	●	●	●	2,2
9	Isonsuontien (mt 11229) jkp-tien toteuttaminen välillä Överbyntie - kantatie 51	kunta (ELY)	●	●	●	●	0,7
10	Båtvikintien (mt 11241) jkp-tien toteuttaminen välillä kantatie 51 - Sokeritehtaantie	kunta (ELY)	●	●	●	●	1,2
11	Radanvarsi jkp-tien toteuttaminen Masalan aseman kohdalla (PÄÄVE, seudullinen pääreitti)	kunta	●	●	●	●	2,0
12	Sundsbergin jalankulku- ja pyörätiet maankäytön kehittyessä	kunta	●	●	●	●	-
MUUT EDISTÄMISTOIMENPITEET							
13	Tarkemman selvityksen laatiminen pyöräpysäköinnin kehittämistarpeista.	kunta	●	●	●	●	-
14	Pääpyöräverkon viitoitus- ja opastussuunnitelman laatiminen. Periaatteena, että jokaiseen reitinvalintakohtaan lisätään selkeä, tärkeimmät kohteet ja etäisyydet esittävä viitoitus.	kunta	●	●	●	●	-
15	Parannetaan ja yhtenäistetään talvikunnossapidon tasoa pääpyöräilyverkolla.	kunta, ELY	●	●	●	●	-
16	Pyöräilykartan laatiminen kunnan verkkosivuille ja sen päivittäminen.	kunta	●	●	●	●	-
17	Parannetaan pyöräpysäköinnin talvihoitoa ja ylläpitoa (mm. lumenpoisto, telineiden korjaaminen, romupyörien poisto).	kunta	●	●	●	●	-
18	Asetetaan pyöräpysäköintinormit kunnan rakennusjärjestykseen ja kaavamääräyksiin.	kunta, ELY	●	●	●	●	-
Hankkeen vaikutus kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ● Ei merkittävää vaikutusta ● Tarpeellinen hanke ● Kohtalainen vaikutus ● Erittäin tarpeellinen hanke							

Taulukko 10. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteet ja niiden kiireellisyys.

No:	Hanke	Nykytila	2015-2025	2025-2035	2035-2045	2045 jälkeen	Vastuu	Huomiot
1	Keskustan etl parantaminen (2+2)	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Keskustan etl parantaminen tarvitaan molemmissa ennustetilanteissa.
2	Kirkkonummentie 2+2 jatko (pohjoinen)	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Lisäkaista tarvitaan, vaikka joukkoliikennepainotteinen maankäyttö keventää keskustan etl liikennettä.
3	Masalan etl Kehä III	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Parantaminen tulisi sovittaa Majvikin etl:n kanssa samaan aikaikkunaan - viimeistään vuonna 2030.
4	Majvikin uusi etl	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Tarve tulossa, kun Masalan kaavahankkeet toteutuneet.
5	Keskustan radan alitus	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Tarve jo nyt Kirkkonummentien ruuhkaisuuden vuoksi.
6	Kantvikintien/ Upinniementien liittymä	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Liittymän parantamistarve; joukkoliikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus.
7	Keskustan kehäkatu	●	●	●	●	●	kunta	Tarve kun keskustan radan alitus toteutunut. Maankäyttöä palveleva, ei ensisijaisesti läpiajoliikenteelle.
8	Pedersin etl	●	●	●	●	●	ELY+kunta	Tarve liikenneturvallisuuden kautta, vaatii myös kt 51 parantamisen / vaihtoehto K-raudan liittymän sulkeminen
9	Kehä III parantaminen Mankki-Inkilänportti	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Tarkempi aikataulutus selviää AVR:n valmistuttua.
10	Keskustan itäinen ohitus	●	●	●	●	●	kunta	Itäinen ohitus (Gesterbyntie-Vanha Rantatie) on sitä tehokkaampi, mitä lähempänä keskustaa linjaus kulkee.
11	Kt 51 Vuohimäen etl	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Tarve ja sijainti tulee tarkastella, tavoitteena keskustan ja Båtvikin suunnan maankäytön kytkeminen.
12	Kantvikin uusi katuyhteys kt51:lle	●	●	●	●	●	kunta	Linjaus riippuu Kantvikin/Båtvikin tarkemmasta maankäytön suunnittelusta sekä kt51 läntisen eritasoliittymän paikasta.
13	Kirkkonummentie 2+2 jatko (eteläinen)	●	●	●	●	●	ELY + kunta	Tarkentuu keskustan etl suunnittelun yhteydessä, 2+2 ei vaikuta tarpeelliselta Eestinkyläntielle saakka 2040 mennessä.
14	Masalan kehäkadut	●	●	●	●	●	kunta	Itäinen osuus Majvikin etl yhteydessä, läntinen maankäytön tarpeiden mukaan
15	Sundsbergin uudet yhteydet	●	●	●	●	●	kunta	Toteutus maankäytön kasvun tahdissa.
16	Keskustan pohjoispuolen oikaisut	●	●	●	●	●	kunta	Uuden maankäytön sisäiset yhteydet, ei merkittävää verkollista vaikutusta.
17	Lindalintien oikaisu Volsintielle	●	●	●	●	●	kunta	Parantaa kuntakeskus 2 osalta liikenteen sujuvuutta.
18	Inkilänportin uudet yhteydet	●	●	●	●	●	kunta	Tarkentuu Inkilänportin maankäytön vahvistuttua. Ei huomioitu verkollisessa tarkastelussa, koska nykyisin korvaava yhteys olemassa.
<p>Hankkeen liikenteellinen vaikutus</p> <p>● Ei merkittävää vaikutusta ● Tarpeellinen hanke ● Kohtalainen vaikutus ● Erittäin tarpeellinen</p>								

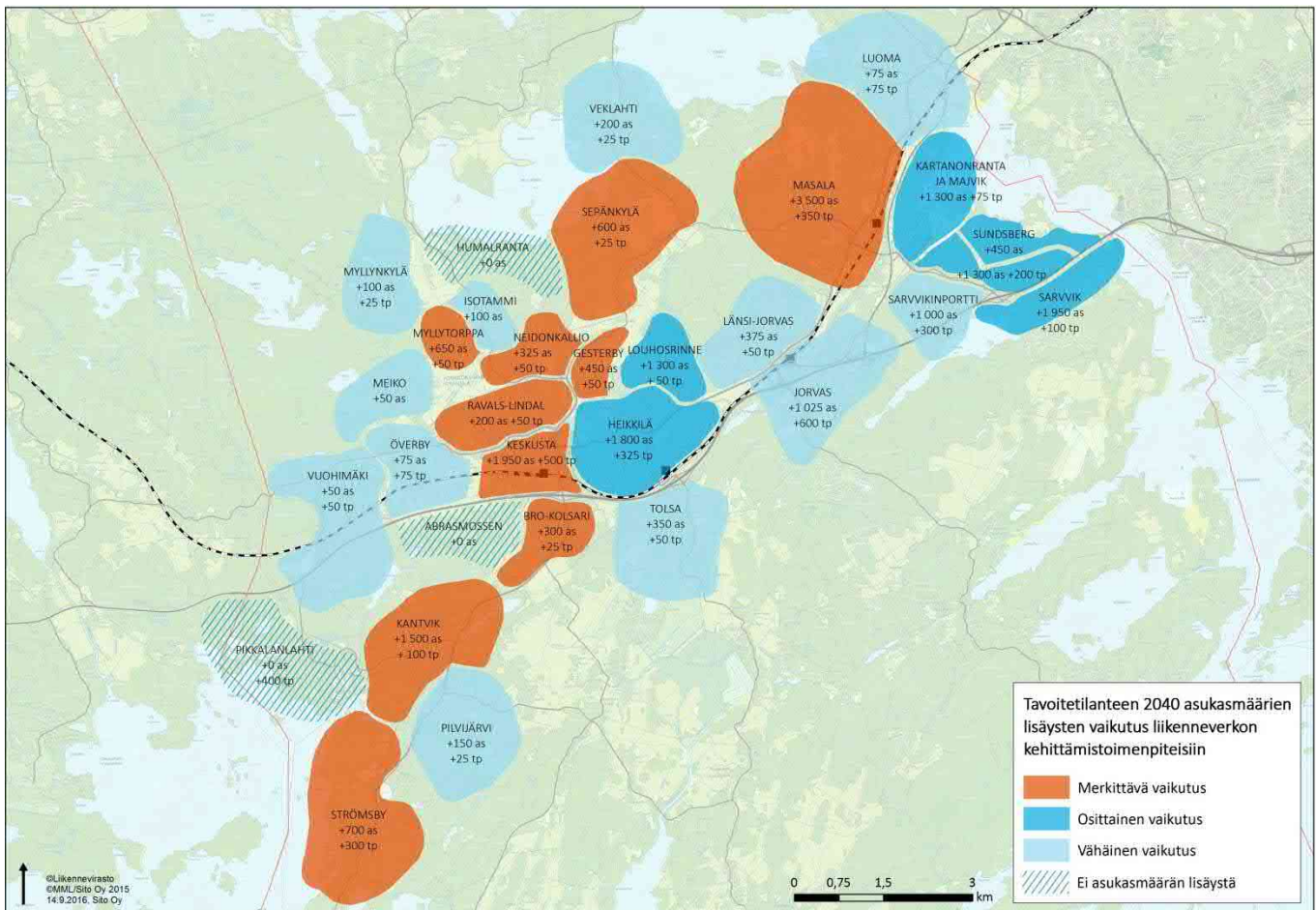
5.3 Vaikutukset

Maankäytön kehittämisen vaikutukset näkyvät välittömästi lähiympäristön liikenneverkolla. Uuden maankäytön sijainti suhteessa olemassa olevaan liikenneverkkoon, ja erityisesti joukkoliikennepalveluihin, määrittää voimakkaasti maankäytön aikaansaamaa rasitetta liikenneverkolle. Valtakunnallisesti tarkasteltuna suomalaisten matkoista kolmasosa tehdään jalan ja pyörällä. Viidenneksen kasvu kävely- ja pyöräilymatkojen määrässä vähentäisi automatkojen määrää yli kymmenellä prosentilla, jos kulkumuotosiirtymä tapahtuisi nimenomaan automatkoista. Näin suurella siirtymällä on tuntuva vaikutus autoliikenteen ruuhkiin ja koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. (Liikennevirasto 2012.) Asumisen osalta sijainnilla on keskeinen vaikutus auton omistukseen ja käyttötottumuksiin. Tehostuva joukkoliikenne ja joukkoliikenteen matkaketjut yhdessä kävelyn ja pyöräilyn kanssa vähentävät painetta erityisesti toisen auton hankkimiseen monissa talouksissa.

Autoliikenne aiheuttaa ympäristöönsä haittoja kuten liikenteen melua, pakokaasupäästöjä ja pienthiukkasten heikentämää ilmanlaatua sekä turvattomuutta ja ympäristön epäviihtyisyyttä (Liikennevirasto 2012). Suomessa liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kaikista kasvihuonepäästöistä. Noin 90 % kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. EU-komission ehdotuksen mukaan Suomen vuoden 2030 päästövähennystavoite on 39 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2016.) Liikenteen osalta keinoja päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen on liikkumistarpeen pienentäminen maankäytön keinoin sekä lisäämällä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta ja vähentämällä puolestaan henkilöautoliikenteen osuutta. Tavoitteiden saavuttamiseksi tulee liikenteessä siirtyä käyttämään fossiilisten polttoaineiden sijaan vaihtoehtoisia käyttövoimia kuten sähköä, vetyä, maa- ja biokaasua sekä nestemäisiä biopolttoaineita. Erityisesti sähköllä on merkittävä rooli tulevaisuuden liikenteessä päästöjen ja energiankulutuksen vähentämisessä.

Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana toimineessa Kirkkonummen maankäytön perusennusteessa on uusia asukkaita ja työpaikkoja sijoitettu useille nykyisille ja uusille maankäytön alueille. Osa uusista asukasmääristä sijoittuu maankäytön painopistealueiden ulkopuolelle, mutta tällöin myös kehittämisen volyyymi on selvästi pienempi kuin keskustoissa. Harvaan rakennettu asuinalue, jolle muuttaa pitkällä aikavälillä yhteensä 200 uutta asukasta, on liikennetuokseltaan niin vähäinen, että merkittävää liikenteellistä vaikutusta ei voida todeta olevan. Toisaalta keskustassa sijaitsevat päivittäistavarakaupan yksiköt ylittävät liikennetuoksellaan lähiliikenneverkon suhteellisen hyvänkin kapasiteetin. Tehokasta maankäyttöä tulee aina osoittaa ainoastaan tehokkaan liikenneyhteyden kuten aseman, runkolinjan tai riittävän katuverkon läheisyyteen.

Seuraavassa (kuva 23) on tarkasteltu tavoitetilanteen 2040 asukasmäärien lisäyksen vaikutusta Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikenneverkkoon. Kuvassa 20 esitettyjä vaikutuksia on arvioitu työssä laadittujen liikennemallien pohjalta. Suurin osa suunnitellusta uudesta maankäytöstä sijoittuu olemassa olevan liikennejärjestelmän kannalta tehokkaasti eli joukkoliikenneyhteyksien ja solmukohtien läheisyyteen. Näiden alueiden osalta maankäytön lisäyksellä on kuitenkin merkittävä vaikutus myös liikenneverkon kehittämistarpeeseen. Kehittämistarve korostuu osittain jo nykyisten liikennemäärien aiheuttamien haasteiden vuoksi.



Kuva 23. Tavoitetilanteen 2040 asukasmäärien lisäysten vaikutus liikenneverkkoon.

Asukasmäärien lisäyksellä on merkittävä vaikutus liikenneverkkoon keskustan alueen sekä sen pohjoisosan, Masalan sekä Upinniementien varren alueilla. Myös Heikkilän ja Louhosrinteen sekä Sundsbergin ympäristön asuinalueiden kehittyminen vaikuttaa liikenneverkkoon. Lähellä ratakäytävää sekä kantateiden vaikutusalueella maankäytön lisäyksellä on vain vähäinen vaikutus liikenneverkkoon ja näihin alueisiin sisältyy myös asemanseuduista Tolsa ja Jorvas. Alueille olisi tässä työssä tehtyjen liikenteellisten tarkastelujen perusteella kustannustehokasta ohjata suunniteltua vahvemmin maankäyttöä, painottaen etenkin asemien vaikutusalueita.

Koko Kirkkonummen kehityskäytävän alueella päivittäisen liikkumisen kannalta vaikuttavimmat liikenneinfran kehittämishankkeet vuoteen 2030 mennessä ovat:

- Kirkkonummen eritasoliittymän (kt51) parantaminen
- Kirkkonummen aseman pyöräily-yhteyksien parantaminen (länsi- ja itäpää)
- Majvikin ja Masalan eritasoliittymien toteuttaminen (kt 50)
- Masalan keskustan pyöräiliikenneverkon jäsentely ja yhteyksien parantaminen
- Uuden Pedersin eritasoliittymän toteuttaminen (kt51)
- Länsimetron jatkeen (Kivenlahti-Matinkylä) avautuminen liikenteelle

Ajoneuvoliikenteen verkon kehittämisellä ja nykyisten sujuvuusongelmien parantamisella on keskeinen vaikutus myös koko kehityskäytävän bussiliikenteen toimivuuteen.

Asukasmäärien kasvaessa ja keskittyessä nykyisille joukkoliikennepainotteisille alueille, tulee alueiden kehittämässä panostaa erityisesti kestävästi liikkumisen edellytysten kehittämiseen. Tässä työssä kasvavan väestön liikkumistarpeeseen on vastattu esittämällä joukkoliikenteen kehittämistä niin kutsuttuna vahvana kehityskäytävänä, joka noudattelee osin nykyisiä bussireittejä. Joukkoliikenteen kehityskäytävän tavoitteena on luoda tulevaisuudessa mahdollisimman nopea, tiheän vuorovälin yhteys Kirkkonummen tiiveimmin asuttujen alueiden ja keskeisimpien raideliikenneasemien, Kirkkonummen juna-asemien sekä kohta valmistuvien Matinkylän ja Espoonlahden metroasemien välille. Kehityskäytävä palvelee lisäksi Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen sisäistä liikennettä suurimpien maankäyttökeskittymien välillä.

Joukkoliikenteen hierarkkinen kehittäminen, joka tukeutuu vahvaan runkoverkkoon, luo pohjaa tulevaisuudessa myös uudenlaisten kustannustehokkaiden liikkumispalvelujen kehittymiselle. Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi houkuttelevasti hinnoitellut taksipalvelut osana joukkoliikenteen liityntäliikennettä. Takseilla voidaan ilman aikataulusidonnaisuutta kattaa joukkoliikenteen kannalta hiljaisempien alueiden liityntäliikennettä ja siten laajentaa joukkoliikennepalveluiden saavutettavuutta. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2015) on esitetty ohjauksena ajoneuvoliikenteen hinnoittelua (tiemaksut). Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla pyritään tulevaisuudessa vaikuttamaan erityisesti ruuhka-aikojen liikennemääriin. Mahdollinen hinnoittelu tulevaisuudessa tulee ohjaamaan voimakkaasti myös kirkkonummelaisten liikkumista matkoilla, jotka suuntautuvat pääkaupunkiseudulle. Tämä saattaa näkyä asemien liityntäpysäköinnin suosion kasvuna ja joukkoliikenteen käytön lisääntymisenä.

Toimiva joukkoliikenne edellyttää, että matkaketjun kaikki osat lähtöpaikasta määränpäähän ovat toimivia. Kävely on joukkoliikenteen tärkein liityntäliikennemuoto, mutta usein myös pyöräily on osa joukkoliikenteen matkaketjuja. Kirkkonummen joukkoliikennepainotteisia alueita voidaan laajentaa maankäytön keskittämisen lisäksi kehittämällä asemien ja keskeisten bussipysäkkien kävely- ja pyöräily-yhteyksiä mahdollisimman sujuviksi ja turvallisiksi sekä toteuttamalla laadukkaita pyöräpysäköintimahdollisuuksia. Tällaisia alueita ovat erityisesti Kirkkonummen juna-asemat sekä Kantvikin alue.

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja liikkujalle itselleen ja yhteiskunnalle. Yhteiskunnan kannalta kävelyn ja pyöräilyn suosio vähentää autoliikenteen väylien ja pysäköintitilan sekä liikenteen ympäristöhaittojen kustannuksia samalla kun omin voimin liikkuminen parantaa väestön terveydentilaa ja vähentää terveydenhuollon kustannuksia. (Liikennevirasto 2012.)

Maankäytön kehitysalueiden liikenneverkon suunnittelua tulisikin jatkossa entistä vahvemmin keskittää kävelijöiden ja pyöräilijöiden tarpeisiin siten, että ne nousevat ajoneuvoliikenteen tarpeiden edelle. Suunnitteluperiaatteena voidaan pitää, että kävelijöiden ja pyöräilijöiden tulisi saada suurimmat reitit, kun taas ajoneuvoliikenteelle voidaan aiheuttaa kiertoa. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta lisää ylitysten välttäminen, sillä juuri suojateilla sattuu eniten kevyen liikenteen onnettomuuksia. Luomalla turvallisia yhteyksiä, parannetaan samalla koululaisten omaehtoisen liikkumisen edellytyksiä. Pyöräilyn jatkuvuuden turvaamiseksi myös talvella on talvikunnossapidolla merkittävä rooli erityisesti pääreiteillä.

KIRJALLISUUSLÄHTEET

HSL, 2013. Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2012 – HLJ 2015 –raportti

HSL, 2016. Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä

Kirkkonummi, 2014a. Kirkkonummi tilastoina 2013. (http://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/34377_tilasto_kirkkonummi_2013_su_web.pdf)

Kirkkonummi, 2014b. Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040. (https://www.kirkkonummi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/kirkkonummi/embeds/kirkkonummiwwwstructure/61054_Kirkkonummen_maankayton_kehityskuva_2040.pdf)

Liikenne- ja viestintäministeriö 2016. Työryhmän ehdotus liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon suunnitelmaksi, raportit ja selvitykset 1/2016. Saatavilla: <https://www.lvm.fi/documents/20181/880507/Raportit+ja+selvitykset+1-2016.pdf/1f35531d-789c-4295-ba6b-17097f2baeab>

Liikennevirasto 2012. Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen toimenpidesuunnitelma 2020, Liikenneviraston suunnitelmia 2/2012. Saatavilla: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2012-02_kavelyn_ja_pyorailyn_web.pdf

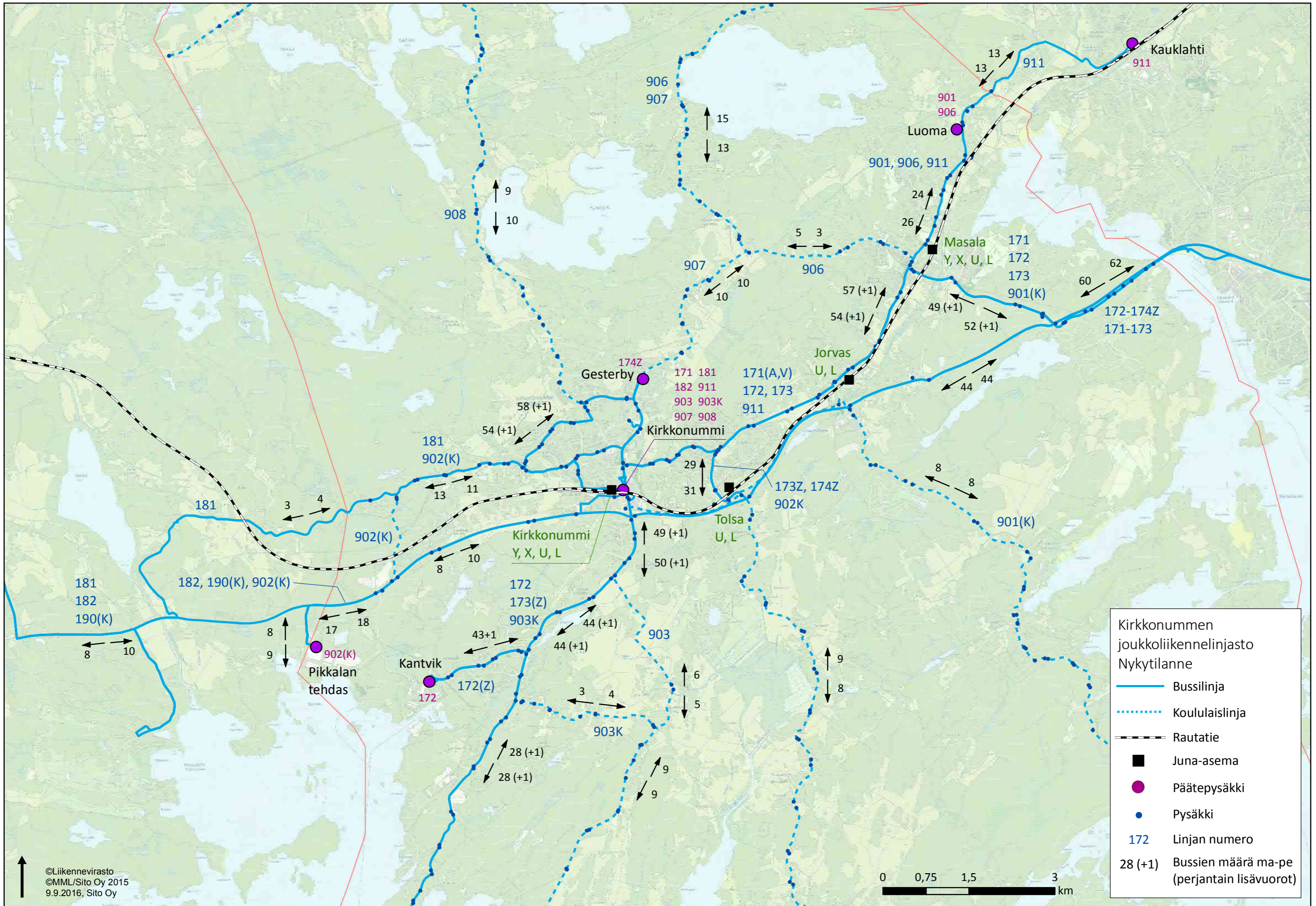
Liikennevirasto 2014. Jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnittelu, Liikenneviraston ohjeita 11/2014. Saatavilla: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf

Trafi, 2016. Liikenteessä olevat ajoneuvot kunnittain 2015. http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta/ajoneuvokantatilastot_ajoneuvolajeittain/liikennekaytossa_olevat_ajoneuvot_2015

Tunnin juna -hankkeen verkkosivut: www.tunninjuna.fi

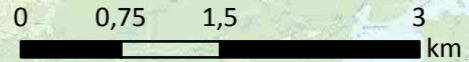
LIITTEET

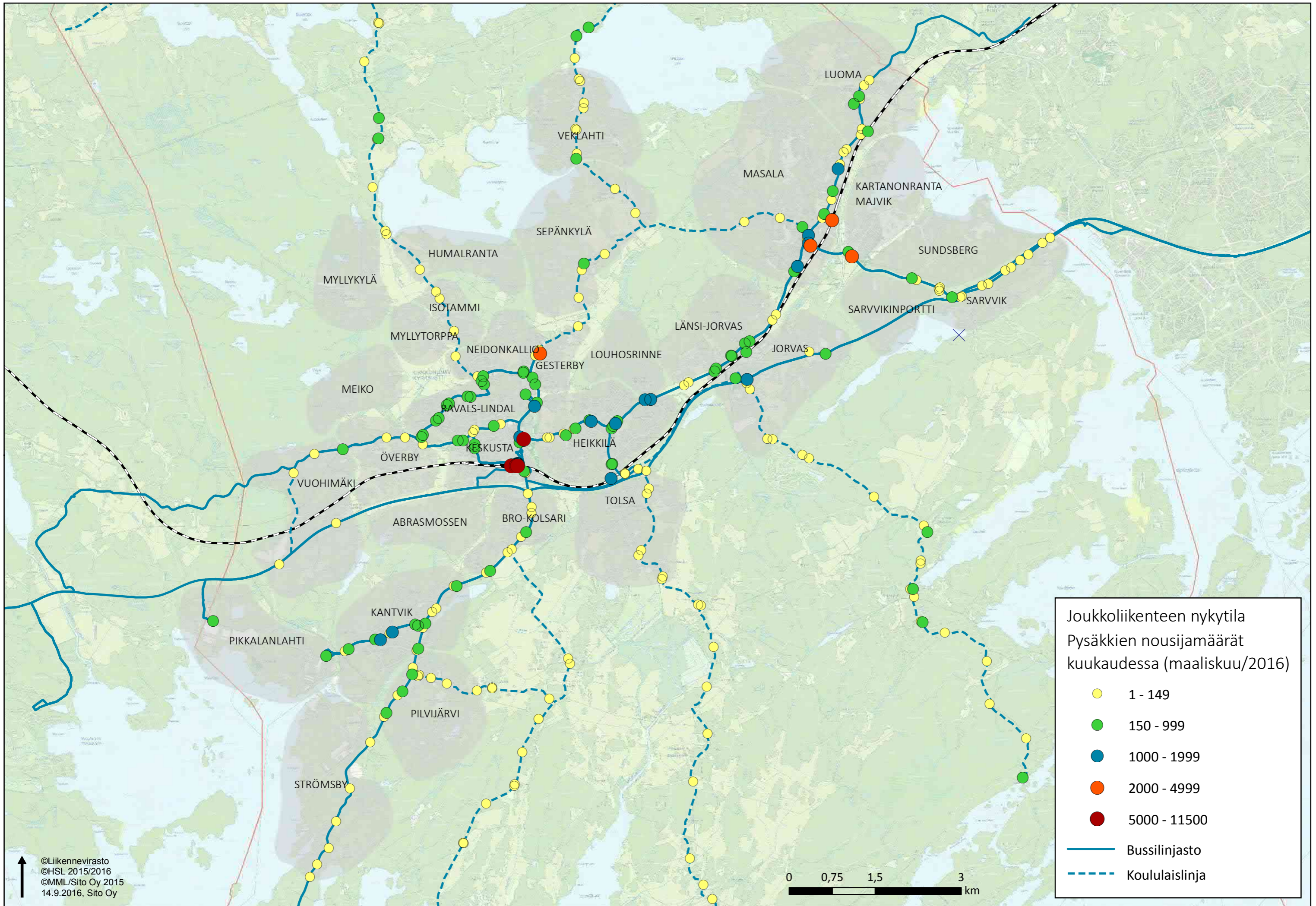
LIITE 1	Kirkkonummen joukkoliikennelinjasto nykytilanne
LIITE 2	Pysäkkien nousijamäärät kuukaudessa (maaliskuu/2016)
LIITE 3	Nykytilanteen liikenne-ennuste (skenaario VEO)
LIITE 4	Joukkoliikennepainotteiset alueet: vahvistettavan joukkoliikennekäytävän ja asemien saavutettavuus
LIITE 5	Kehittämistoimenpiteet kartta

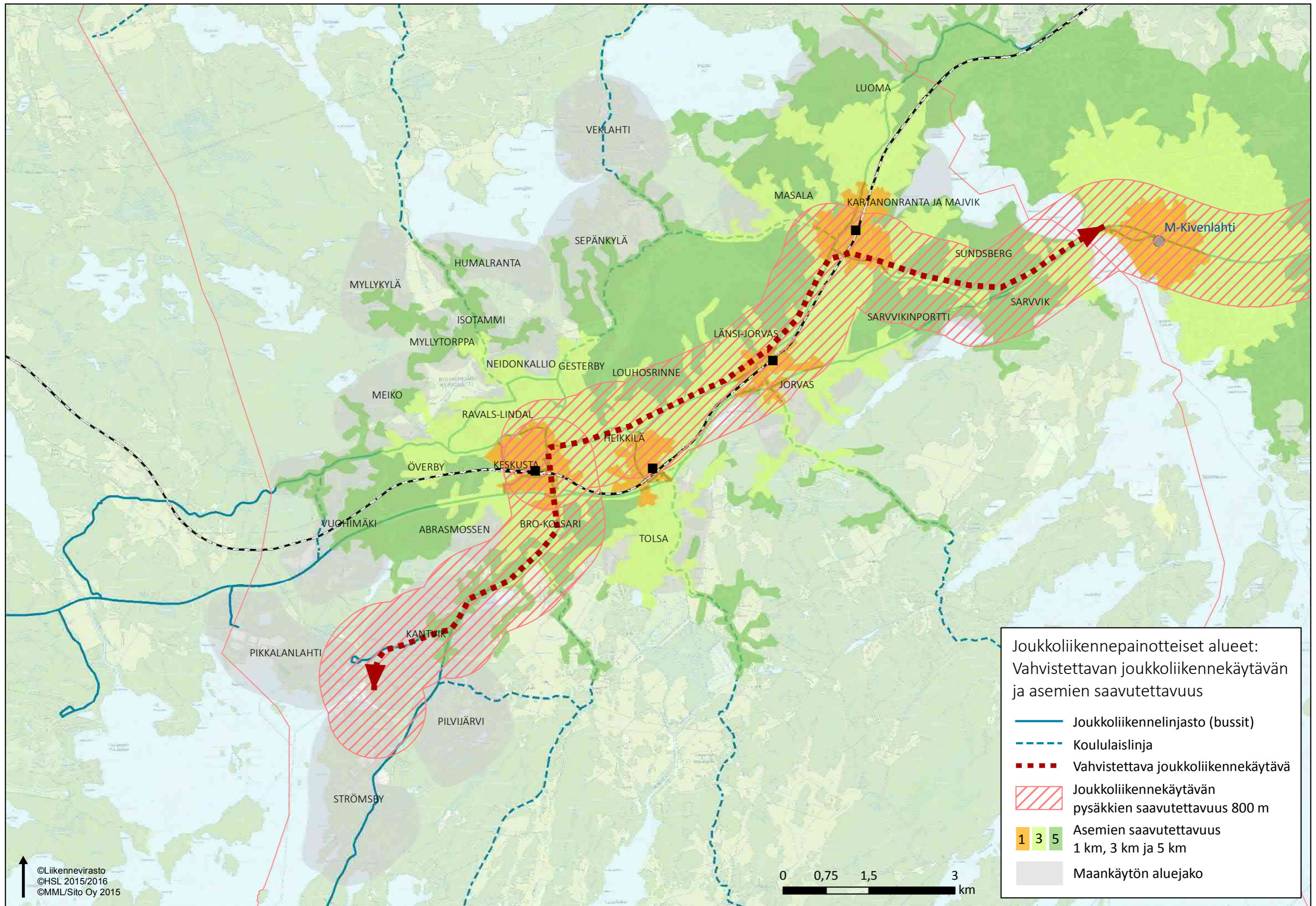


Kirkkonummen joukkoliikennelinjasto Nykytilanne







- Bussilinja
- - - Koululaislinja
- Rautatie
- Juna-asema
- Päätepysäkki
- Pysäkki
- 172 Linjan numero
- 28 (+1) Bussien määrä ma-pe (perjantain lisävuorot)



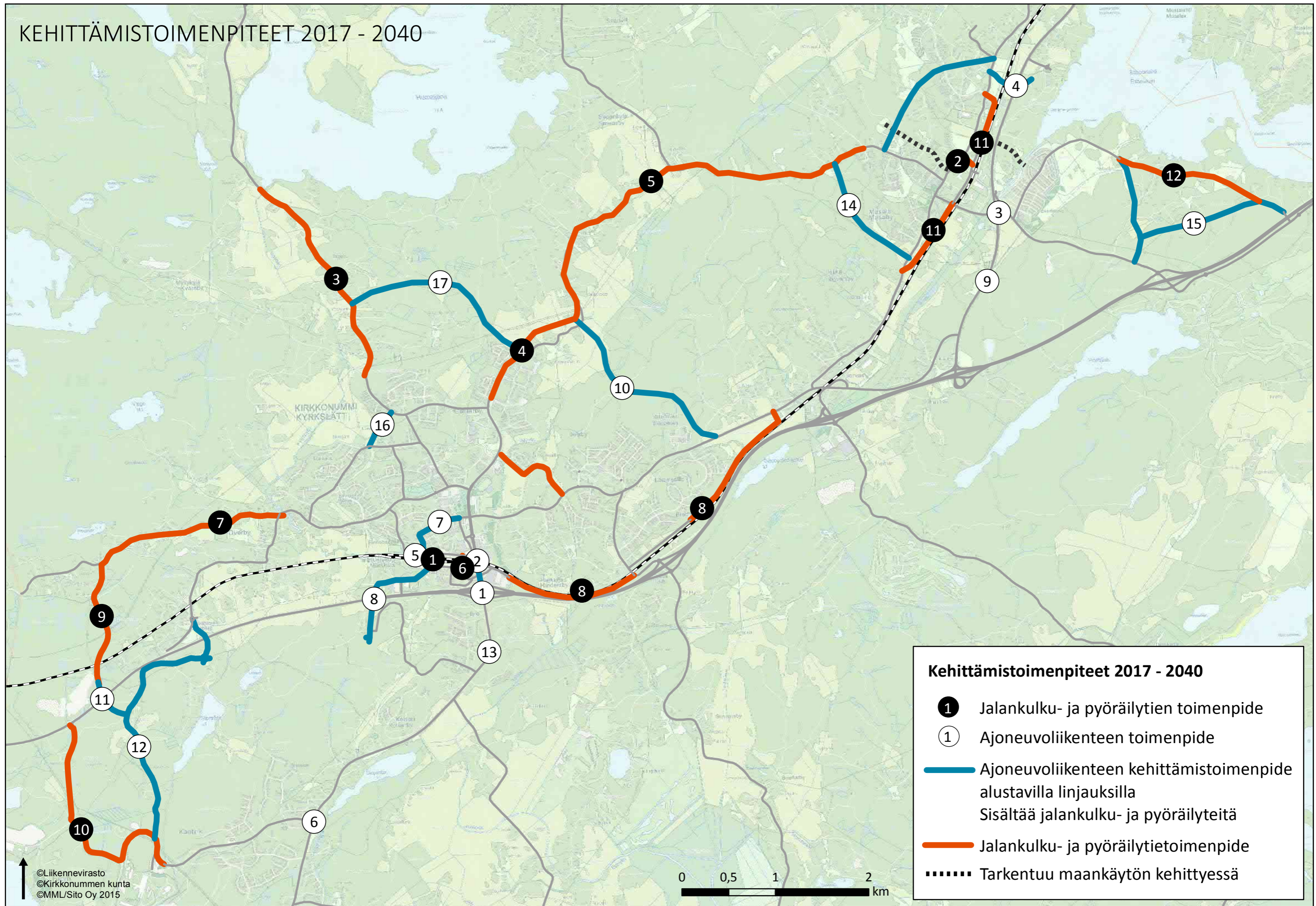




**Joukkoliikennepainotteiset alueet:
Vahvistettavan joukkoliikennekäytävän
ja asemien saavutettavuus**

-  Joukkoliikennelinjasto (bussit)
-  Koululaislinja
-  Vahvistettava joukkoliikennekäytävä
-  Joukkoliikennekäytävän pysäkkien saavutettavuus 800 m
-  Asemien saavutettavuus 1 km, 3 km ja 5 km
-  Maankäytön aluejako

KEHITTÄMISTOIMENPITEET 2017 - 2040



Mapita

Kirkkonummen 2. vaiheen
osayleiskaavaan liittyvä
Paikka! -kysely

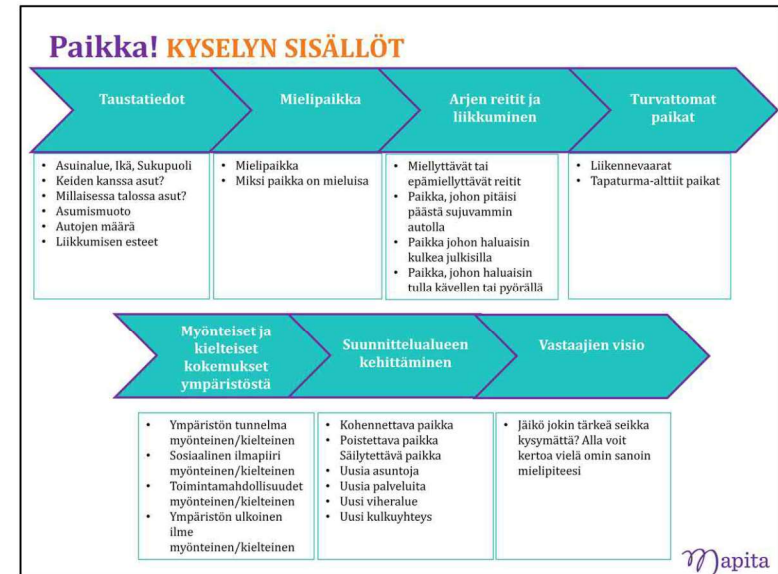


Anna Broberg
Ilona Ogbeide
Mapita Oy
12.6.2013

Kirkkonummella on käynnissä kunnan 2. vaiheen osayleiskaavan laadinta. Osayleiskaavaan tehtäviin selvityksiin kuului muun muassa kaavan vaikutusten arviointi ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, kaupunkikuvaan, maisemaan sekä rakennettuun ympäristöön. Osana tätä haluttiin selvittää asukkaiden kokemuksia, näkemyksiä ja toiveita liittyen osayleiskaava-alueeseen.

Asukkaiden näkemyksiä kaava-alueesta kartoitettiin Mapita Oy:ltä tilatulla internetpohjaisella karttakyselyllä, joka löytyi kunnan kotisivuilta 25.03-06.05.2013 välisenä aikana. Kysely oli avoin kaikille Kirkkonummelaisille ja vastaajia kertyi yhteensä 164. Kyselyyn vastaajat saivat merkitä esimerkiksi mielipaikkojaan, tärkeitä arjen reittejä, turvattomia paikkoja sekä myönteisiä ja kielteisiä kokemuksia ympäristöstä. Tässä selvityksessä esitellään Kirkkonummen 2. vaiheen osayleiskaavan paikkatietokyselyn tulokset.

Helsingissä
12.6.2013
Anna Broberg ja Ilona Ogbeide
Mapita Oy



Kyselyn sisällöt

1. Taustatiedot (perustiedot vastaajista)
2. Mielipaikka (kuvaa millaisessa ympäristössä vastaaja mielellään asuisi)
3. Myönteiset ja kielteiset kokemukset ympäristöstä (kuvaa miten vastaajat kokevat ympäristönsä)
4. Kiinnostavat ympäristöhavainnot (paikantaa, missä vastaajille tärkeitä alueita sijaitsee)
5. Visioi omin sanoin (mahdollisuus kirjoittaa vielä omasta visiosta alueelle)

Aineisto: TAUSTATIEDOT

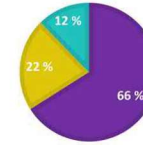
Asuinalue	Vastaajia
Keskusta	38
Ingels	12
Myllykylä	12
Jorvas	8
Masala-Luoma	4
Sepänkylä	3
Vols	3
Kantvik	2
Lapinkylä	1
Veikkola	1
Evitskog	1
Överby	1
Korkkyllä	1
Gunnarskulla	1
Ei asu Kirkkonummella	1
Ei tiedossa	75
Yhteensä	164

- Kysely aukaistiin 25.3.2013 ja suljettiin 6.5.2013.
- Kyselyyn osallistui 164 vastaajaa, joista 154 vastasi suomenkieliseen kyselyyn ja 10 ruotsinkieliseen. Paikannuksia kertyi yhteensä 926.
- Viimeisellä sivulla 39 vastaajaa kirjoitti oman näkemyksensä alueen suunnittelusta.

Mapita

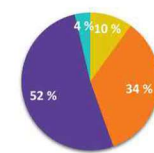
Vastaajat: TAUSTATIEDOT

TALOTYYPPI



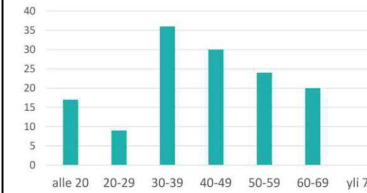
■ Omakotitalo ■ Rivi- tai paritalo ■ Kerrostalo

PERHEMUOTO



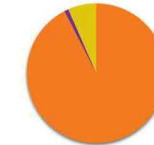
■ Yksin asuva ■ Pariskunta ■ Lapsiperhe ■ Muu

VASTAAJIEN IKÄJAUKAUMA



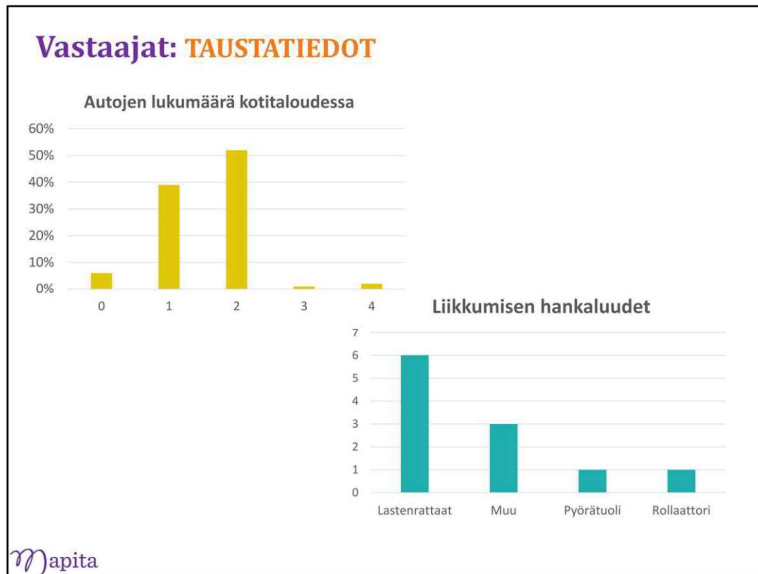
Mapita

ASUMISMUOTO



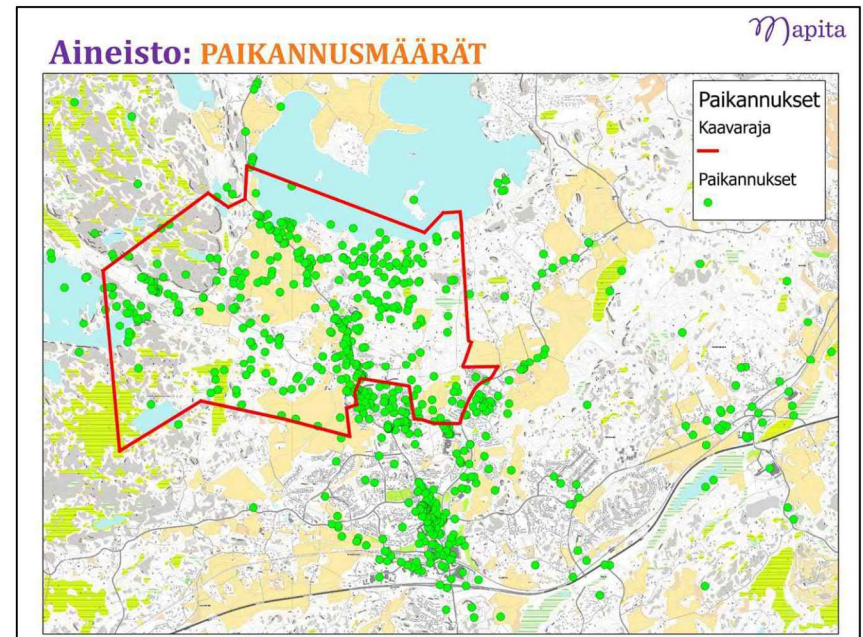
■ Omistusasunto ■ Vuokra-asunto ■ Asumisoikeus-asunto

Kyselyyn vastanneista suurin ikäluokka oli 30-39-vuotiaat. Kyselyyn osallistui enemmän naisia (54 % vastaajista) kuin miehiä, mikä on tyypillistä kyselytutkimuksille. Suurin osa vastaajista asui lapsiperheessä. Asumismuodoista yleisin oli omistusasuminen ja talotyypeistä omakotitalo.



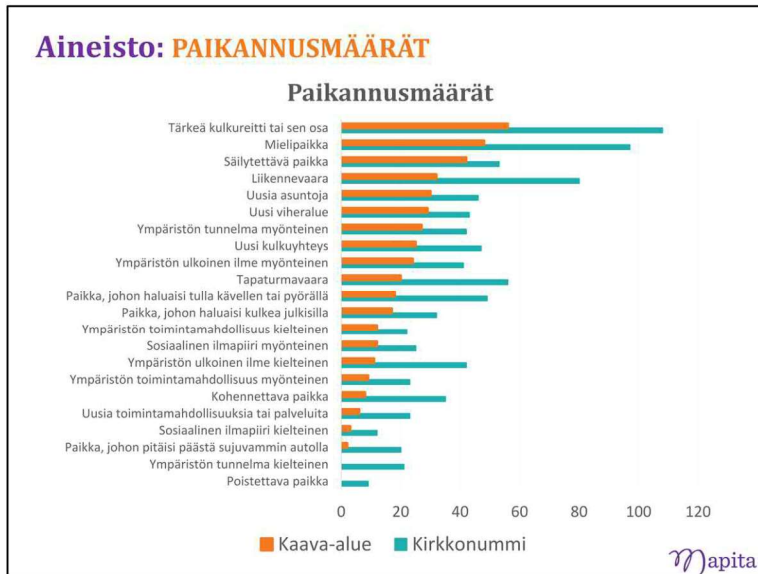
Vastaajilta tiedusteltiin myös autojen määrää kotitaloudessa. Yleisin autojen lukumäärä kotitaloutta kohti oli 2.

Liikkumisen hankaluuksia tiedusteltaessa suurimmaksi liikkumista rajoittavaksi tekijäksi nousi tarve liikkua lastenrattaiden kanssa. Muita mainittuja esteitä olivat Volsintien kapeus, koira ja kävelyteiden puuttuminen



Kuntakeskuksen toisen vaiheen osayleiskaavan pistetietopaikannuksia kertyi yhteensä 926 kun taas viivatietopaikannuksia kertyi 155. Varsinaiselle kaava-alueelle pistetietopaikannuksia kertyi yhteensä 350 kun taas viivatietopaikannuksia kertyi 81. Paikannuksia merkittiin ympäri Kirkkonummen kuntaa. Seuraavassa kyselytulosten analyysissä on kuitenkin otettu huomioon vain kaava-alueeseen kohdistuneet paikannukset.

Kaava-alueen lisäksi paikannuksia on kertynyt runsaasti myös Kirkkonummen keskusta-alueelle. Tähän saattaa olla syynä myös se, että samanaikaisesti oli käynnissä Kirkkonummen arkkitehtuuripoliittiseen ohjelmaan liittyvä paikkatietokysely, joka koski koko kuntaa.



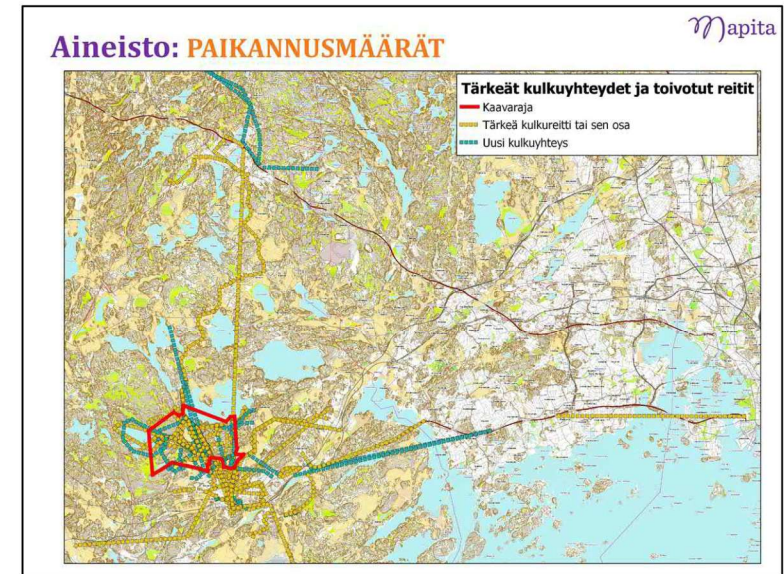
Yllä oleva taulukko kuvaa vastaajien merkitsemien piste- ja viivatietopaikannusten kokonaismäärää kaava-alueella ja koko Kirkkonummen kunnan alueella. Sekä kaava-alueelle että koko kunnan alueelle merkittiin eniten tärkeitä kulkureittejä tai sen osia.

Suurimman määrän paikannuksia keräsi ympäristön myönteinen tunnelma, mutta myös ulkoista ilmettä ja sosiaalista ilmapiiriä keuhuttiin. Eniten kielteisiä paikannuksia sai ympäristön toiminnallisuus. Ympäristön kielteisistä ulkoista ilmettä ei merkitty kaava-alueelle ollenkaan.

Suunnittelualan kehittämisen paikannuksia merkittiin yhteensä 140. Vastaajat toivoivat osayleiskaavan alueelle säilytettäviä paikkoja, uusia asuntoja sekä uusia viheralueita. Poistettavia paikkoja ei paikannettu lainkaan kaava-alueelle.

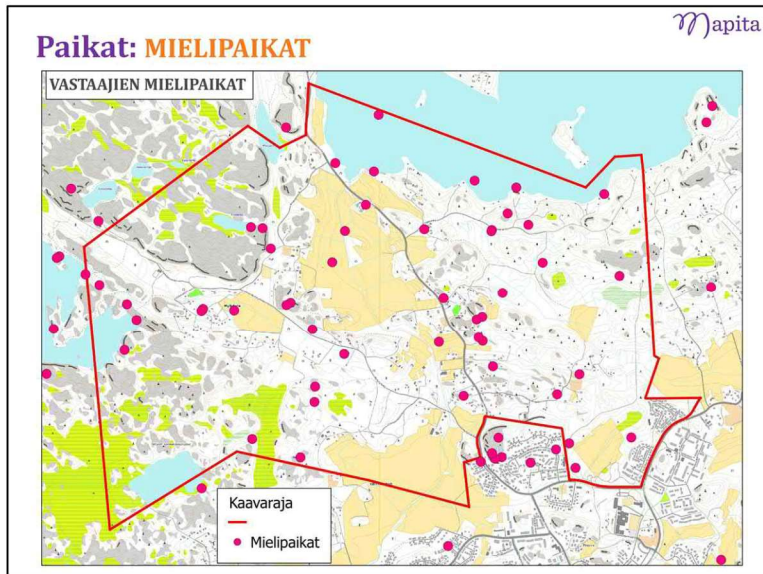
Arjen reittejä ja liikkumisen haasteita paikannettiin kaava-alueelle 93 kertaa. Eniten merkittiin tärkeitä kulkureittejä tai sen osia. Liikkumisen ongelmista vastaajat mainitsivat eniten paikkoja, joihin kevyenliikenteen yhteyksien tulisi olla parempia.

Turvattomia paikkoja paikannettiin kaava-alueelle yhteensä 52 kappaletta. Näistä valtaosa oli liikenteellisesti vaarallisia paikkoja.



Yllä oleva kartta näyttää vastaajien paikantamat viivatietopaikannukset. Tärkeitä kulkuyhteyksiä ja toivottuja reittejä merkittiin yli kuntarajojen, Helsinkiin asti. Seuraavien sivujen kartoissa käydään läpi Paikka!-kyselyn eri osa-alueet seuraavasti:

1. Mielipaikat
2. Arjen reitit ja liikkuminen
3. Turvattomat paikat
4. Myönteiset ja kielteiset kokemukset ympäristöstä
5. Suunnittelualan kehittäminen
6. Visio



Vastaajat paikansivat kaava-alueelle 48 mielipaikkaa, jotka olivat sijoittuneet sinne melko hajanaisesti. Suosituimmat mielipaikat olivat koti, ulkoilureitti tai retkeilymaasto sekä muu kaunis luontoalue. Suurin osa mielipaikoista sijaitsi lähellä luontoa ja lyhyen matkan päästä kotoa. Lisäksi monissa mielipaikoissa pystyi harjoittamaan erilaisia toimintoja vuodenajan ja tilanteen mukaan.

Vastaajat kuvasivast mielipaikkojaan muun muassa seuraavasti:

"Kaunis monipuolinen metsä- kalliorympäristö. Loistavat sienet ja marjamaat.

"Hirviä ja peuroja, vähän ihmisiä."

"Lähimetsä - hyvä paikka lapsille ja koiranulkoilutukseen"

"Hiihtolatu talvella, samoilua ja marjastusta metsässä kesällä"

"Skogen och dess naturnära miljö. Sommarstället vid humaljärvi"

Paikat: MIELIPAIKAT Mapita

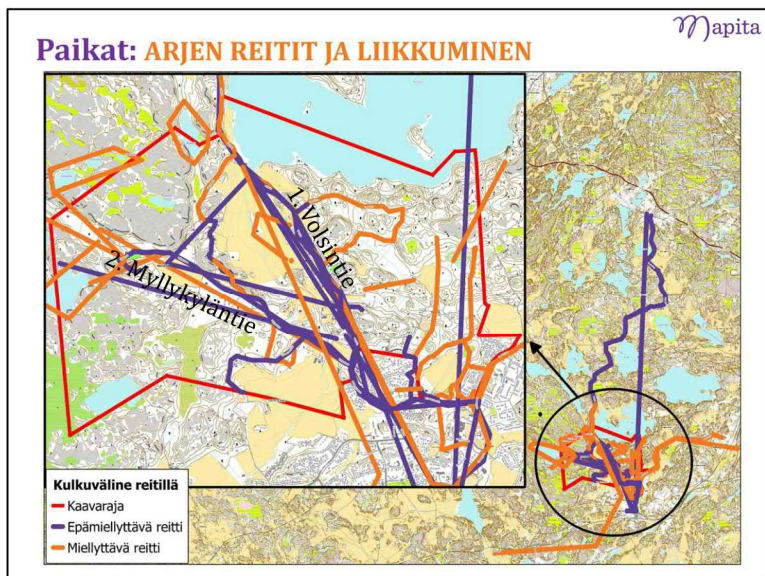
Mielipaikat	Kaava-alue
Koti	13
Ulkoilureitti- tai retkeilymaasto	9
Muu kaunis luontoalue	6
Uimaranta tai -paikka	3
Kalastuspaikka	3
Sieni- ja marjastuspaikka	2
Hiihtolatu	2
Kesämökki	2
Metsä- ja kalliorympäristö	2
Näköalapaikka	1

Yllä oleva taulukko vastaajien mielipaikoista on koostettu vastaajien vapaiden vastausten perusteella. Yhdellä paikannuksella saattaa olla yksi tai useampi ominaisuus.

"För att jag bor här på denna härligt underbara plats, här finns mitt hem!"

"Ragvaldsin museoalue ja puutarha sekä niiden edustan pellot. Lähellä kotiani, paikka rauhoittua ja olla lähellä luontoa menemättä kauas kotoa."

"Perheen uimapaikka. Retkeilyn ja luontohavaintojen kohde ympäri vuoden."



Viivatietopaikannuksia merkittiin myös kaava-alueen ulkopuolelle. Yllä oleva kartta näyttää kuitenkin vain ne reitit, jotka ovat kaava-alueen sisällä tai alkavat tai loppuvat sinne. Samalla reitillä saattaa olla yksi tai useampi kuvaus. Hieman ristiriitaisesti jotkut vastaajista olivat kertoneet sekä positiivisista että negatiivisista kokemuksista samoilla reiteillä.

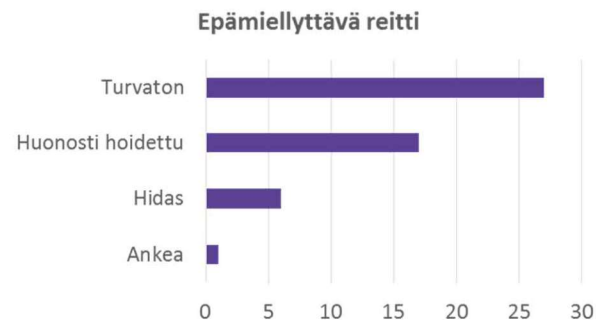
Miellyttävä reitti (turvallinen, tunnelmallinen, hyvin hoidettu, nopea)

Miellyttävät reitit koettiin ennen kaikkea turvallisiksi ja tunnelmallisiksi. Eritoten reitit, jotka kulkivat vähemmän liikennöidyillä ja metsäisimmillä alueilla koettiin miellyttäväiksi.



Epämiellyttävä reitti (turvaton, huonosti hoidettu, hidas, ankea)

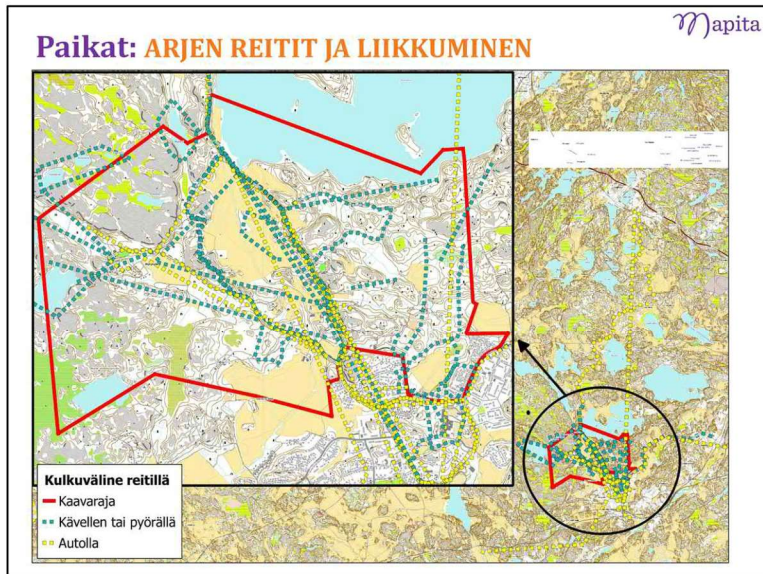
Epämiellyttävät reitit koettiin ennen kaikkea turvattomiksi ja epäsiisteiksi. Epämiellyttävät reitit sijaitsivat pääosin Volsintien (1) sekä Myllykyläntien (2) varrella.



"Pyöräillen hengenvaarallinen moottoriliikenteen vuoksi, maisemallisesti kaunis ja mielenkiintoinen."

"Maaston siisteyteen ja polkujen kulumiseen pitäisi kiinnittää huomiota vähän nykyistä enemmän."

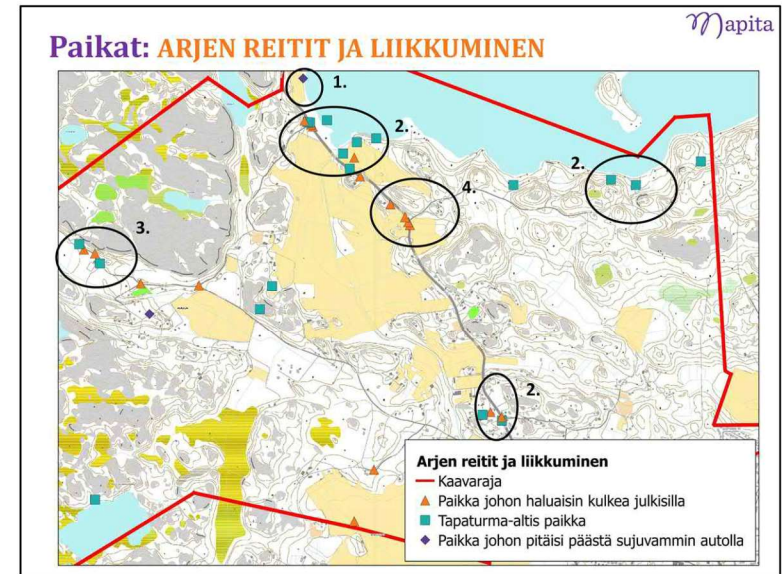
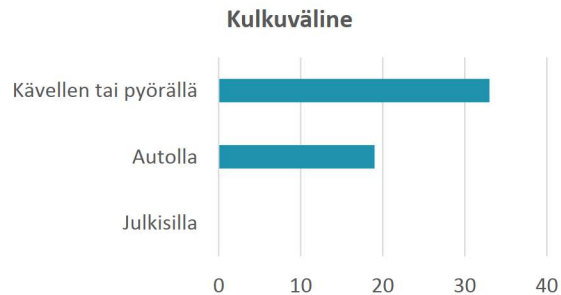
"Kulkisin työmatkaa mielelläni julkisilla tai fillarilla, mutta Volsinteillä ei uskalla pyöräillä, kun tiessä ei ole edes pientareita ja ylinopeutta ajetaan roimasti. Julkista liikennettä ei ole lainkaan viikonloppuisin eikä kesällä."



Viivatietopaikannuksia merkittiin myös kaava-alueen ulkopuolelle. Yllä oleva kartta näyttää kuitenkin vain ne reitit, jotka ovat kaava-alueen sisällä tai alkavat tai loppuvat sinne.

Kulkuväline (kävelen tai pyörällä, autolla)

Arjen tärkeitä kulkureittejä kuljettiin enimmäkseen kävelen tai pyörällä. Kävelen tai pyörällä kuljetut reitit olivat lyhyempiä ja kulkivat sekä pääteiden varrella että metsäisemmälläkin alueilla. Autolla kuljetut reitit ulottuivat sen sijaan pidemmälle ja kulkivat pääosin Volsintien ja Myllykyläntien varrella. Julkisilla kulkuneuvoilla ei kaava-alueille sijoittuneista reiteistä kulkenut yksikään vastaaja.



Liikkumisen kannalta ongelmallisia paikkoja merkittiin yhteensä 37, joista 18 haluttiin kulkea kävelen tai pyörällä, 17 haluttiin kulkea julkisilla ja kahteen haluttiin kulkea sujuvammin autolla.

Paikka, johon pitäisi päästä sujuvammin autolla

Paikkoja, jonne haluttiin päästä sujuvammin autolla löytyi kaava-alueelta kaksi. Molemmat olivat hieman syrjäisempiä alueita, joihin ei ole kunnollisia tieyhteyksiä.

(1) "Yleinen uimaranta jonka vain harva tietää ja nyt vuosia jätetty hoitamatta. Paikka on hankala havaita ja umpeen kasvanut. (Voisi olla alueen vetonaula pienellä vaivalla)."

Paikka, johon haluaisin kulkea julkisilla

Vastaajien toiveissa olivat paremmat kulkuyhteydet Volsintien varrelle (2,4) sekä Myllykylään (3) Lisäksi bussiliikenteen vuorovälit olivat vastaajien mielestä liian harvat.

"Luonnonsuojelualueen kupeeseen julkisilla, ympäristöystävällisesti. Samalla alueen lasten kouluun meno ja tulo helpottuisi."

"Meiko on hyvin suosittu ulkoilualue, johon pitäisi päästä julkisilla."

Lasten koulun käynti myös helpottuisi."

"Enemmän bussivuoroja. Aiemmin aamulla ja myöhemmin illalla, sekä myös viikonloppuisin"

"Mahdollista liikua julkisilla vain koululaisten aikoihin, aamulla kylälle iltapäivällä"

takaisin. Ei julkista liikennettä kesällä!"

Paikka, johon haluaisin tulla kävelen tai pyörällä

Vastaajien toiveissa oli, että kevyenliikenteenyhteyksiä Volsintien varrella parannettaisiin Humaljärvelle asti. Lisäksi toivottiin parempaa pääsyä Humaljärven rantaan (2) ja yleistä virkistysaluetta. Korsolammentielle toivottiin myös parempia kevyenliikenteenkulkuyhteyksiä (3).

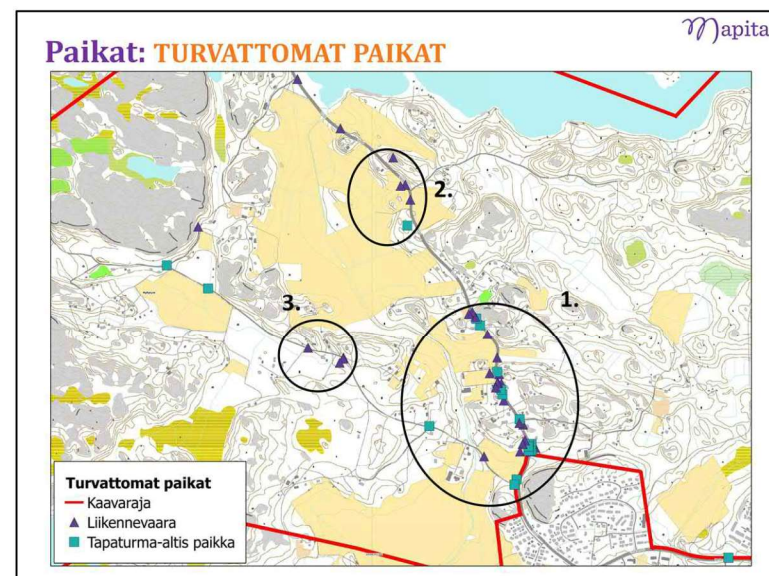
"Jonnekin Humaljärven etelärannelle pitäisi järjestää yleinen ranta-alue"

"Humaljärven ranta on täysin suljettu yksityisalueilla."

"Volsintien varteen polkupyörätie ainakin Humaljärvelle saakka."

"Olisi hienoa, jos järven rantaan pääsisi kävelen ja vielä hienompaa, jos voisi kesällä pistäytyä uimaankin."

"Kevyenliikenteenväylä ja katuvalaistus sekä parempi tie parantaisi huomattavasti kävelen ja pyörällä kulkevien turvallisuutta. Meikollakäy paljon myöskin lapsia ja nuoria."



Kaava-alueelle paikannettiin yhteensä 20 tapaturma-altista paikkaa ja 32 paikkaa, jotka olivat liikenteellisesti vaarallisia. Suurin osa paikannuksista keskittyi Volsintien varrelle ja koski kevyenliikenteen puutteellisia kulkuyhteyksiä.

Liikennevaara

Vastaajien mielestä Volsintie (1, 2) kokonaisuudessaan oli hyvin vaarallinen paikka johtuen kevyenliikenteenreittien puutteesta sekä huonosta näkyvyydestä mutkien kohdilla. Lisäksi Myllykyläntielle toivottiin parempia liikennejärjestelyitä ja kevyenliikenteenreittejä (3).

"Koko Volsintie on suojaton kevyenliikenteenväylän puuttumisen johdosta."

"Autot ajavat hengenvaarallisen lähellä jalankulkijaa."

"Volsintien ja Buraksentien risteys turvaton. Taajaman suunnasta lähestyessä ala."

"Volsintietä olisi mukava kävellä, mutta se on liian vaarallinen, koska autot ajavat lujaa, eikä tiellä ole kunnan pientareita. Jos alueelle aiotaan rakentaa, tietä on levennettävä."

"Liian suuret tilannenopeudet autoilla [Myllykyläntiellä]. Hidasteita?"

Paikat: TURVATTOMAT PAIKAT

Mapita

Tapaturma-alttiit paikat	Kaava-alue
Kevyen liikenteen yhteyksien puute	11
Huono näkyvyys	2
Autot ajavat liian lujaa	2
Huono liittymä	1
Kolarialtis paikka	1
Puutteelliset liikennejärjestelyt (kolmion puute)	1
<hr/>	
Liikennevaara	
Kevyen liikenteen väylän puute	19
Autot ajavat liian lujaa	6
Huono näkyvyys	5
Kapea tie	5
Huonokuntoinen tie (musta jää, kuoppia)	2

Taulukkoon on listattu vastaajien kommentit paikoista, jotka ovat vaarallisia liikenteen kannalta tai tapaturma-alttiita.

Tapaturma-altis paikka

Volsintie (1,2) oli vastaajien keskuudessa kaikkein tapaturma-alttein paikka kaava-alueella, johtuen kevyenliikenteenväylän puuttumisesta tiellä. Lisäksi autojen tilannenopeuden nähtiin olevan useimmiten liian luja olosuhteisiin nähden. Lisäksi Myllykyläntie (3) koettiin tapaturma-alttiiksi kävely- ja pyöräreittien puuttumisen vuoksi.

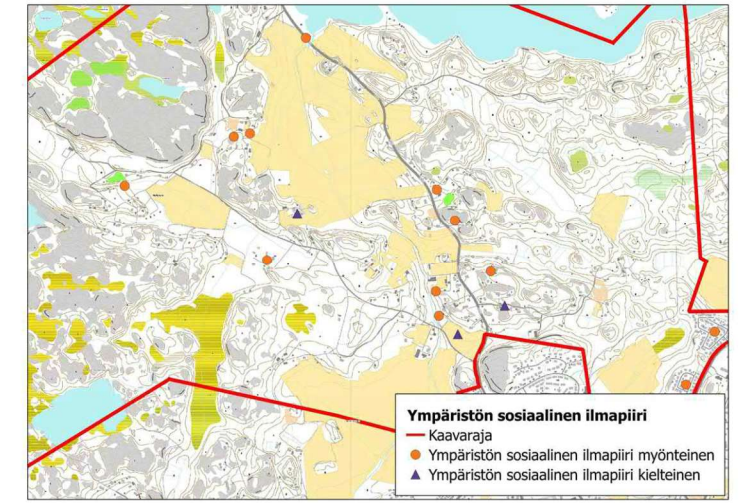
"Koko [Myllykylän]tie, kun käytetään polkupyörää. Kapea ja autot ajavat liian lujaa."

"Obefintlig väg [Volsintie] för fotgängare. Dålig sikt i kurva. Bilar har hög fart."

"Timmermossintien päässä ei ole kolmiota, Myllykyläntietä tulevat autot harvoin ymmärtää/huomaa tätä, eivätkä siten väistä oikealta tulevia autoja. Tässä ollaan nähty useampi läheltä piti tilannetta."

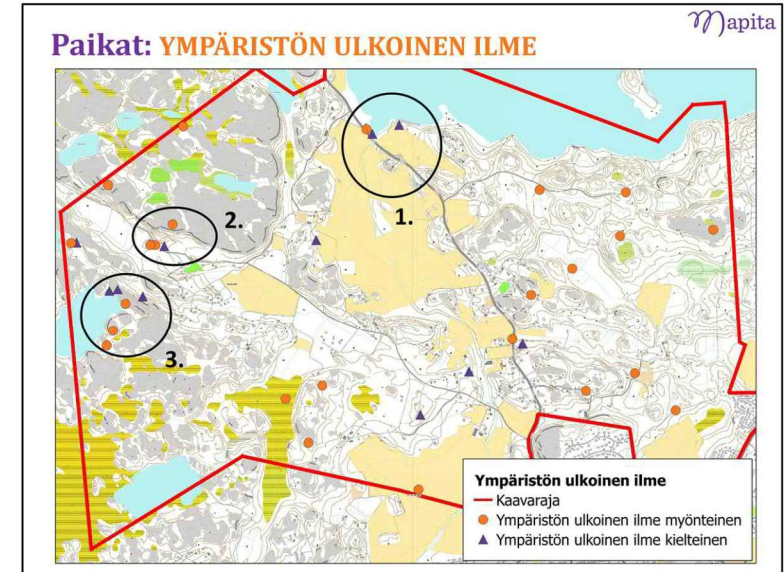
Paikat: YMPÄRISTÖN SOSIAALINEN ILMAPIIRI

Mapita



Ympäristön sosiaalisen ilmapiirin paikannuksia kertyi 15 kappaletta, joista 12 oli myönteisiä. Sosiaalinen ilmapiiri oli vastaajien mielestä kaava-alueella pääosin myönteinen. Asukkaiden koettiin ennen kaikkea välittävän toisistaan, asukkaiden kirjo koettiin sopivaksi sekä alueella on vastaajien mielestä turvallista asua ja liikkua.

Ympäristön sosiaalinen ilmapiiri merkittiin kaava-alueella vain kolmessa paikassa kielteiseksi. Näissä paikoissa naapurit riitelivät keskenään, oli turvatonta liikkua sekä asukkaiden ei koettu välittävän toisistaan.



Ympäristön ulkoista ilmettä paikannettiin yhteensä 35 kertaa kaava-alueelle. Ulkoinen ilme koettiin pääosin myönteiseksi (24 merkintää). Vastaajat arvostivat eritoten kaunista ja siistää ympäristöä, jossa tuntui historian havina. Tällaisia paikkoja olivat alueet lähellä luontoa.

"Thanaa maalaismaisemaa, minkä haluaisi säilyttää, ei liian tiivistä rakentamista."

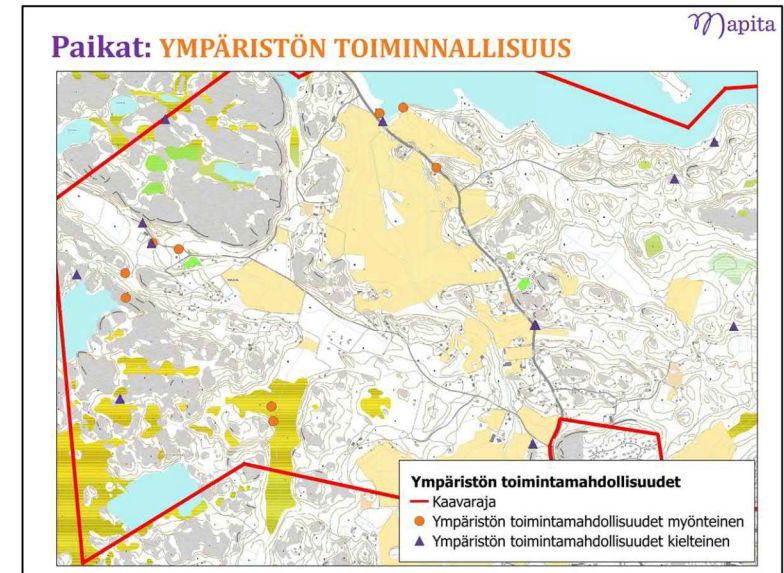
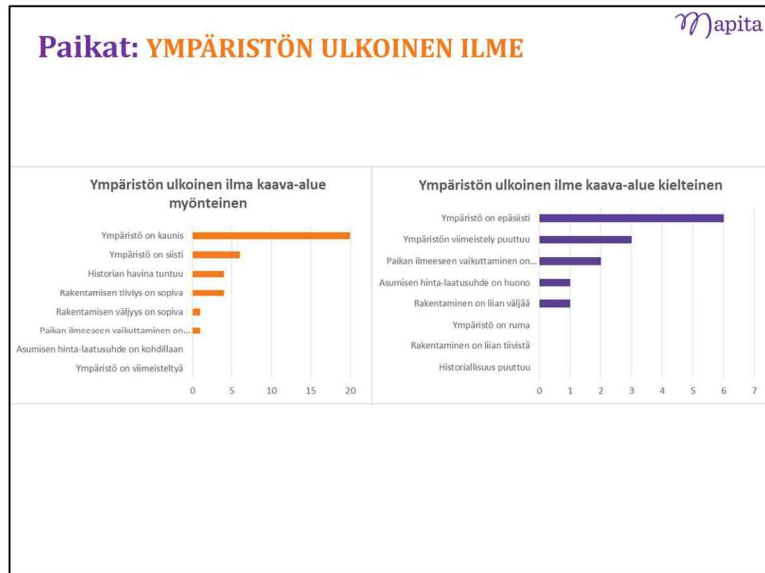
"Aidosti rakentamaton alue on säilyttämisen arvoinen."

Kielteisiä paikannuksia merkittiin 11. Kielteiseen kokemukseen ympäristön ulkoisesta ilmeestä vaikutti epäsiisteys, viimeistelyn puute sekä se, etteivät vastaajat kokeneet ympäristön ilmeeseen vaikuttamisen olevan mahdollista. Ristiriitaista oli se, että tällaisia paikkoja oli sellaisten paikkojen yhteydessä, joiden ulkoinen ilme koettiin myönteiseksi. Esimerkiksi Humaljärven ranta (1) ja Meikon ulkoilualue (2,3) koettiin kauniiksi, mutta ympäristöä pidettiin epäsiistinä.

"Luonnonkauniin ympäristön roskaaminen tympäisee. Meikon rannoilla ja polkujen varsilla on roskalaatikoita ja pusseja, joita ei kuitenkaan tyhjennetä tarpeeksi usein."

"Meikon alueelle tulo tulee olla houkutteleva, ei sotkuinen."

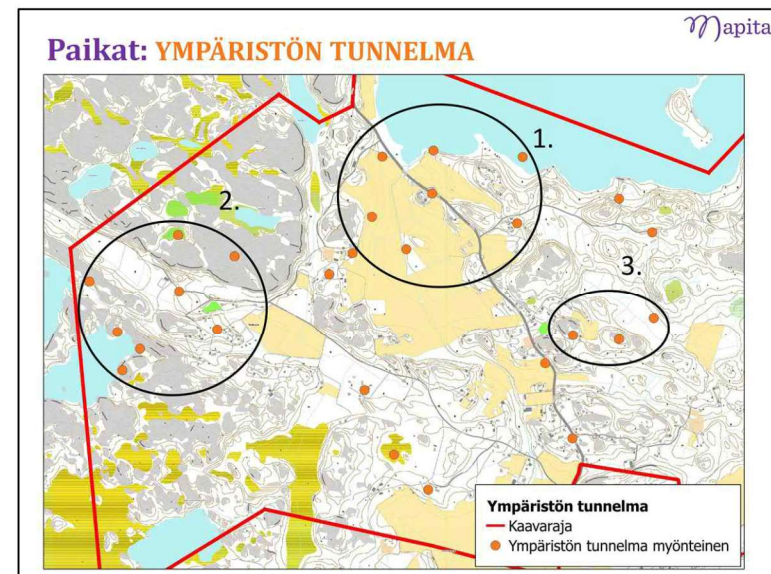
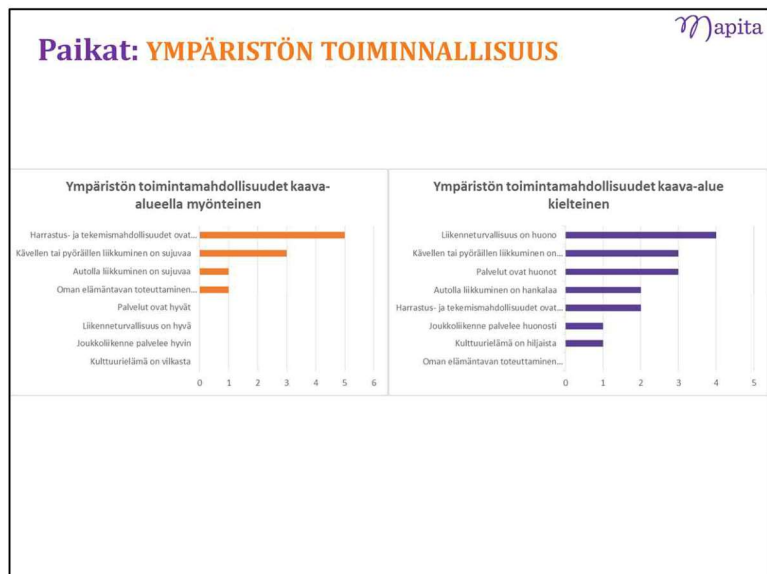
"Tallin pihapiiri on epäsiisti, rojua, roskasäkkejä, korkeita lantakasoja on ympäriinsä"



Ympäristön toiminnallisuutta paikannettiin kaava-alueelle 21 kertaa. Kielteisiä toimintamahdollisuuksia (12) paikannettiin enemmän kuin myönteisiä (9).

Paikannuksiin, joissa koettiin olevan myönteisiä ympäristön toimintamahdollisuuksia vaikuttivat suurimmaksi osaksi monipuoliset harrastus- ja tekemismahdollisuudet sekä pääsy sujuvasti joko kävelen, pyörällä tai autoillen.

Kielteiseen toimintamahdollisuuksien kokemiseen vaikuttivat huono liikenneturvallisuus, huonot kävelen tai pyörällä liikkumisen mahdollisuudet sekä palveluiden puutteet.



Ympäristön tunnelma koettiin kaava-alueella myönteiseksi, sillä kielteisiä paikannuksia ei kertynyt ollenkaan. Myönteisiä paikannuksia kertyi sen sijaan 27, ja ne olivat pääosin sijoittuneet lähellä luontoa oleville alueille, kuten Meikon luonnonsuojelun alueen ympäristöön (2) sekä Humaljärven rannalle (1). Ympäristön myönteiseen tunnelmaan vaikuttavia tekijöitä olivat etenkin luonnonläheisyys, rauhallisuus ja meluttomuus.

"Kylä on yleisesti kaunis ja naapurit mukavia, lampaat ja hevoset elävöittävät maalaismaisemaa (1)."

"Hieno paikka kesät talvet. Parhaimmillaan kesäisinä (2)."

"Ei mikään citymäinen mitä Kirkkonummesta valitettavasti yritetään tehdä (3)."

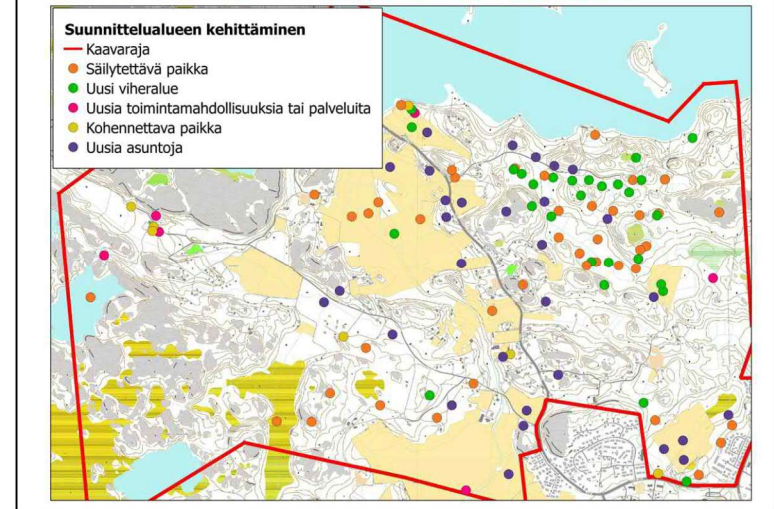
Paikat: YMPÄRISTÖN TUNNELMA

Mapita



Paikat: SUUNNITTELUALUEEN KEHITTÄMINEN

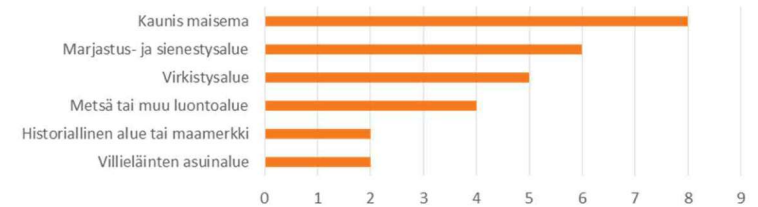
Mapita



Säilytettävä paikka

Säilytettäviä paikkoja merkittiin kaava-alueelle yhteensä 42. Eniten toivottiin säilytettäviksi kauniita maisemia, marjastus- ja sienestysalueita sekä virkistysalueita. Säilytettäviä paikkoja sijaitsi eniten Ingelsintien eteläpuolella olevalla metsä-alueella.

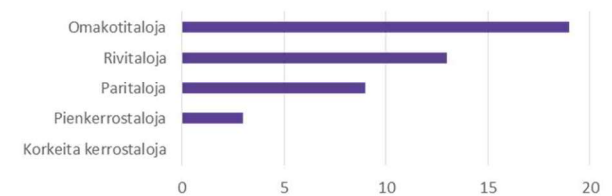
Säilytettävä paikka

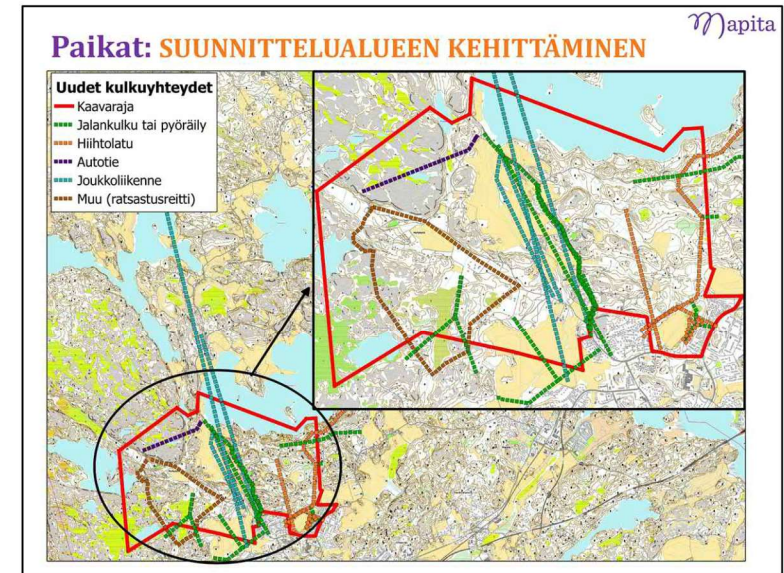
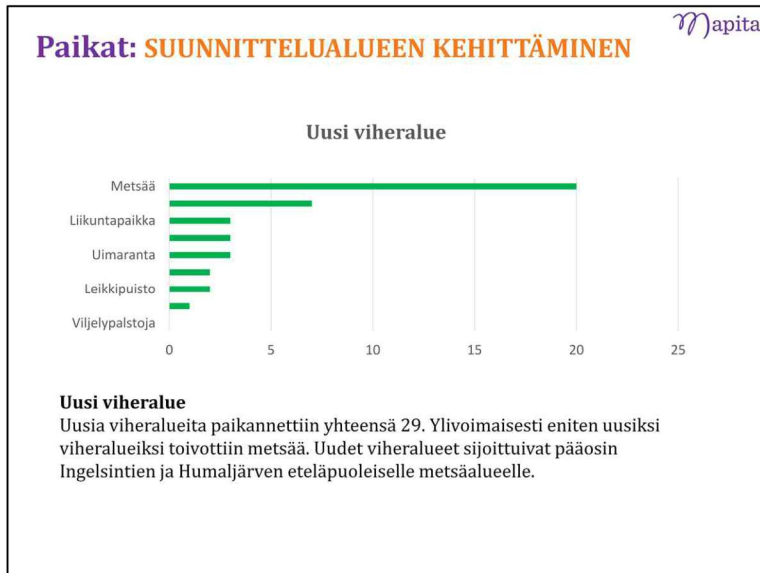


Uusia asuntoja

Uusia asuntoja paikannettiin suunnittelualueelle 30. Enimmäkseen toivottiin rakennettavan omakotitaloja kun taas kerrostaloja ei toivottu rakennettavan ollenkaan. Asuntoja toivottiin eritoten rakennettavaksi Volsintien, Ingelsintien ja Gesterbyn läheisyyteen.

Uusia asuntoja





Kohennettava paikka

Kohennettavia paikkoja paikannettiin yhteensä 8. Alla oleva taulukko on koostettu kyselyyn vastanneiden vapaista vastauksista. Paikannukset sijoituivat hajanaisesti lukuun ottamatta Meikon luonnonsuojelualueelle toivottuja opaskylttejä, parempia kulkuyhteyksiä alueelle sekä retkeilyfasiliteettien parantamista.

Kohennettava paikka

- Maiseman kunnostus (istutukset)
- Kevyenliikenteenväylä ja julkinen kulkuyhteys
- Siistinäpittäminen (lisää roskakoreja)
- Opastekylttejä lisää
- Parempi kunnalistekniikka ja infrastruktuuri
- Retkeily- ja harrastemahdollisuuksien parantaminen

Uusia toimintamahdollisuuksia tai palveluita

Uusia toimintamahdollisuuksia tai palveluita paikannettiin yhteensä 6. Alla oleva taulukko on koostettu kyselyyn vastanneiden vapaista vastauksista. Meikon luonnonsuojelualueelle toivottiin opastekylttejä, julkista liikennettä sekä kaupallisia palveluita.

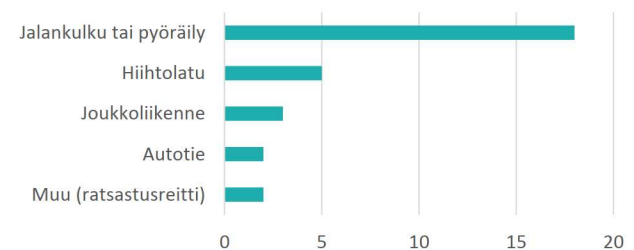
Uusia toimintamahdollisuuksia ja palveluita

- Hiihtoreitti
- Lenkipolku
- Koirapuisto
- Julkinen liikenne
- Kioski
- Nuotiopaikkoja
- Opasteita

Viivatietopaikannuksia merkittiin myös kaava-alueen ulkopuolelle. Yllä oleva kartta näyttää kuitenkin vain ne reitit, jotka ovat kaava-alueen sisällä tai alkavat tai loppuvat sinne.

Uusia kulkuyhteyksiä paikannettiin yhteensä 25. Eniten toivottiin jalankulku ja pyöräily-yhteyksien parantamista Volsintiellä. Sinne toivottiin myös parempia joukkoliikennedyhteyksiä. Lisäksi toivottiin lisää hiihtolatuja kaava-alueen itäpuolelle ja ratsastusreitit Meikon luonnonsuojelualan ympäristöön.

Uusi kulkuyhteys



Visiot: VASTAAJIEN TOIVEET ALUEEN SUUNNITTELUSTA

Mapita

Kirkkonummen toisen vaiheen osayleiskaavan Paikka!-kyselyn lopussa vastaajilta kysyttiin yleistä mielipidettä seuraavasti: "Jäikö jokin tärkeä seikka kysymättä? Alla voit kertoa vielä omin sanoin mielipiteesi." Kysymykseen saatiin 39 vastausta. Vastaajien toiveista nousi esiin seuraavia teemoja.

1. Asuminen ja rakentaminen
2. Liikkuminen ja kulkuyhteydet
3. Viher- ja virkistysalueiden kehitys
4. Monipuolisempi palvelurakenne



Visiot: VASTAAJIEN TOIVEET ALUEEN SUUNNITTELUSTA

Mapita

1. Asuminen ja rakentaminen

Vastaajien palautteet koskien asumista ja rakentamista liittyvät rakentamisen tiivyyteen sekä arkkitehtuurin esteettisyyteen etenkin keskustassa. Toiveissa oli, että Kirkkonummelle rakennettaisiin vastaisuudessa keskitetysti, mutta ei kuitenkaan liian tiiviisti. Arkkitehtuurin toivottiin myös olevan esteettisempää ja viihtyisämpää. Lisäksi Ingelsintien vapaa-ajanasutusta ei toivottu ympärivuotiseksi.

"Enemmän täydennysrakentamista kuin uusia hajallaan olevia asuinalueita. Kaavataloudellisestikin kannattavaa!"

"Toivoisin Meikon seudun jäävän mahdollisimman asumattomaksi. Pelkään kovin tiiviin asumisen vahingoittavan suojelualuetta ja aiheuttavan liikaa liikennettä tälle kauniille alueelle. Toivoisin asuinalueiden rakentamisen sijoittuvan lähemmäs rataa ja moottoritietä, kaiken ekologisuuden nimissä."

"Kirkkonummi on historiallinen kunta, mutta sen keskusta on kirkkoa ja kirjastoa lukuun ottamatta ruma ja sieluton."

"Olisi mukavaa jos Kirkkonummen keskusta, missä itse liikun paljon olisi vihreämpi, viihtyisä, siisti ja yhtenäinen alue. Kun katsoo näkymää ja maisemaa kauempaa esim. vanhalta Rantatieltä niin kokonaiskuva on jotenkin kiireellä-tehdyn ja sekavan näköinen. Ehkäpä mm. istutuksilla ja puilla alueen saisi kodikkaammaksi"

"Ingelsintien (Humaljärven eteläranta) vapaa-ajan asunnot säilytettävä. Ei ympärivuotista asumista."

Visiot: VASTAAJIEN TOIVEET ALUEEN SUUNNITTELUSTA

Mapita

2. Liikkuminen ja kulkuyhteydet

Liikkumista ja kulkuyhteyksiä toivottiin kehitettävän Kirkkonummella. Vastaajat toivoivat parempia julkisia liikenneyhteyksiä, lisää kevyenliikenteenyhteyksien väyliä, parempikuntoista tieinfrastruktuuria, vesireittien kehittämistä sekä sujuvampia liikennejärjestelyjä.

"Porkkanaan kevyenliikenteen väylä ehdoton, sillä siellä liikkuu tosi paljon mm. lipapyöräilijöitä ja retkeilijöitä pyörillä ja tavallisia ympärivuotisia asukkaita (aikuisia ja lapsia) jalan ja pyörällä, myös koirien ulkoiluttajia. Kevyenliikenteen väylä toisi liikkumisen iloa perheille ja vapautta lapsille päästä kavereille, skeittaamaan ja kauppaan esim. kesällä ja vanhemmat voisivat olla turvallisemmin mielin!"

"Keskustaa kehitetään liikaa autoilun ehdoilla. Tarvitaan lisää mahdollisuuksia kulkea helposti jalan ja pyörällä. Nyt pyörällä joutuu kiertelemään ja kulkemaan hankalista paikoista etenkin keskusta 2.een."

"Keskustan liikennejärjestelyt ovat järkyttävät. Liikennevalot tulisi poistaa pikimmiten. Miksi kirkon alapuolella oleva työmaa kestää ikuisuuden? Ajoteiden pinnat ovat kautta Kirkkonummen välttävissä kunnossa. Kallellaan olevat liikennemerkit kertovat ulkopaikkakuntalaisille, että nyt saavuinme Kirkkonummelle."

"Vesireitti pitäisi kunnostaa ja avata veneilylle. Tämä loisi Jorvaksen Sundetiin loistavaa ilmettä. Julkista liikennettä voisi kehittää jatkamalla Länsimetro nykyiselle rantaradalle asti, esim. Jorvaksen. Vesiväylän rakentaminen Espoonlahdesta Kantvikiin voisi olla mahdollisuus koko alueen kehittämiseksi viihtyisäksi vertaata Hollannin kanaalit, Tukholman vesireitit, Venetsia jne."

Visiot: VASTAAJIEN TOIVEET ALUEEN SUUNNITTELUSTA

Mapita

3. Viher- ja virkistysalueiden kehitys

Viher- ja virkistysalueiden kehittäminen oli vastaajille tärkeää. He toivoivat monipuolisempia harrastusmahdollisuuksia, parempia toimintamahdollisuuksia eri ikäryhmille sekä luonnonalueiden huomioonottoa kaavoituksessa.

"Lasten leikkipaikat ovat liian pieniä ja vaatimattomia ja niitä on liian vähän."

"Området intill Tallbackabergen kunde väl planeras för boende utan att väsentliga naturvärden går förlorade. Närheten till Meiko naturskyddsområdet tryggar också att naturvärden beaktas i tillräcklig grad."

"Humaljärven rannalle yleisiä virkistysalueita ja soutuveiden "satama" tarvitaan."

"Aluetta suunniteltaessa on otettava huomioon siellä olevat hevostallit. On muistettava turvata ratsastajien ja hevosten mahdollisuudet liikkua luonnossa ja mielellään parannettava sitä ennestään. Ratsastusharrastajat koostuvat pääosin työistä ja naisista, joiden harrastukset muutenkin tuetaan suhteellisin vähän. Tällöin harrastusmahdollisuudet ei ainakaan saisi kaventaa kaavoittamisella."

"Keskustasta puuttuu merkittäviä ulkoilureittejä. Ainoa lienee reitti Peuramaalle. Hyviä alueita olisi Jolkbyn pohjoinen metsäalue ja Neidonkallion pohjoispuoli."

Visiot: VASTAAJIEN TOIVEET ALUEEN SUUNNITTELUSTA

4. Monipuolinen palvelurakenne

Vastaajat toivoivat myös, että Kirkkonummen keskustan palveluita kehitettäisiin monipuolisemmiksi. Lisäksi kunnan asukasmäärän kasvaessa palveluiden määrän haluttiin vastaavan paremmin kuluttajien tarpeita.

"Vaikka kunnan asukasmäärä kasvaa ja maksukykyisiäkin asukkaita on, keskustassa on pääasiassa ankeita ja/tai tusinaketjupalveluita."

"Keskustaan voisi parantaa vielä kauppapalveluja, erityisiä liikkeitä."

