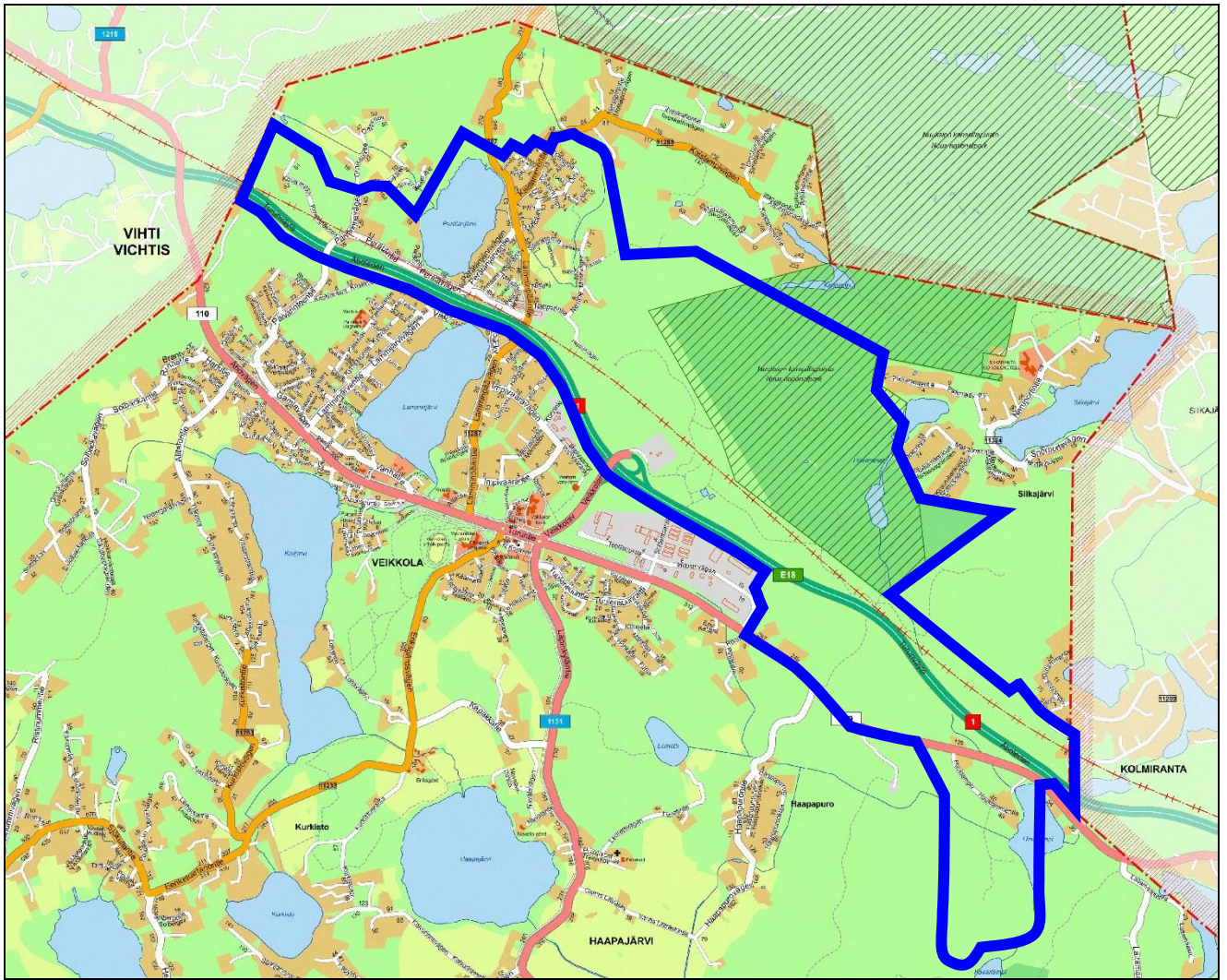


POHJOISEN KIRKKONUMMEN LIIKENNEKÄYTVÄN OSAYLEISKAAVA

OSAYLEISKAAVAN SELOSTUS





KIRKKONUMMEN KUNTA

POHJOISEN KIRKKONUMMEN LIIKENNEKÄYTVÄN OSAYLEISKAAVA

Osayleiskaavan selostus, joka koskee 20.4.2023 päivättyä osayleiskaavakarttaa

Laatija:	kaavoitusarkkitehti Seppo Mäkinen		
Vireilletulo:	vireilletulokuulutus	11.7.2019	
Käsittelyt:			
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	kuntatekniikan lautakunta	21.3.2019	§ 50
	yhdyskuntatekniikan lautakunta	22.4.2021	§ 61
	yhdyskuntatekniikan lautakunta	20.5.2021	§ 68
Osayleiskaavan valmisteluaineisto	yhdyskuntatekniikan lautakunta	19.3.2020	§ 34
		23.4.2020	§ 48
Osayleiskaavaehdotus	yhdyskuntatekniikan lautakunta	27.4.2023	§ XX
	kunnanhallitus	XX.XX.20XX	§ XX
Osayleiskaavan hyväksyminen	yhdyskuntatekniikan lautakunta	XX.XX.20XX	§ XX
	kunnanhallitus	XX.XX.20XX	§ XX
	kunnanvaltuusto	XX.XX.20XX	§ XX
Piirustusnumero:	3421		
Hankenumero:	40000		

SELOSTUKSEN SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO
 - 1.1. Perus- ja tunnistetiedot
 - 1.2. Kaava-alueen sijainti
 - 1.3. Osayleiskaavan tarkoitus ja sisältö
 - 1.3.1. Osayleiskaavan tavoitevuosi
 - 1.4. Selostuksen sisällysluettelo
2. TIIVISTELMÄ
 - 2.1. Kaavaprosessin vaiheet
 - 2.2. Kaavan keskeinen sisältö
 - 2.2.1. Aukkaat ja työpaikat
 - 2.2.2. Rakennusoikeuden mitoitus
 - 2.2.3. Ekologinen verkosto
 - 2.3. Kaavan toteuttaminen
3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT
 - 3.1. Selvitys suunnittelualueen oloista
 - 3.1.1. Alueen yleiskuvaus
 - 3.1.2. Luonnonympäristö
 - Maisemarakenne
 - Maaperä ja rakennettavuus
 - Viherverkosto
 - Luontotyypit
 - Suojelualueet
 - 3.1.3. Rakennettu ympäristö
 - Yhdyskuntarakenne ja sen kehitys
 - Liikenne
 - Yhdyskuntatekninen huolto
 - Rakennusperintö
 - Muinaismuistot
 - 3.1.4. Väestö, palvelut ja työpaikat
 - 3.2. Suunnittelutilanne
 - 3.2.1. Maakuntakaavat
 - 3.2.2. Yleiskaava
 - 3.2.3. Asemakaavat
4. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET JA VUOROVAIKUTUS
 - 4.1. Osayleiskaavan suunnittelun tarve
 - 4.2. Osayleiskaavan käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset
 - 4.3. Osallistaminen ja yhteistyö
 - 4.3.1. Osalliset
 - 4.3.2. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
 - 4.3.3. Viranomaisneuvottelu
 - 4.4. Kaavan valmisteluaineisto
5. OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET
 - 5.1. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
 - 5.2. Seudullisista strategioista johdetut tavoitteet
 - 5.2.1. MAL-Suunnitelma 2019
 - 5.3. Kunnan yleistavoitteet
 - 5.3.1. Kuntastrategia
 - 5.3.2. Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060

6. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

- 6.1. Osayleiskaavan mitoitus
- 6.2. Osayleiskaavan aluevaraukset ja kaavamerkinnät
 - 6.2.1. Asuminen
 - 6.2.2. Työpaikat ja palvelut
 - 6.2.3. Liikenne
 - 6.2.4. Virkistys- ja ulkoilualueet
 - 6.2.5. Maa- ja metsätalousalueet
 - 6.2.6. Suojelu
 - 6.2.7. Tekninen huolto
 - 6.2.8. Erityisalueet
- 6.3. Vertailu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin
- 6.4. Vertailu maakuntakaavaan
- 6.5. Vertailu voimassa olevaan yleiskaavaan
- 6.6. Vertailu voimassa oleviin asemakaavoihin
- 6.7. valmisteluvaiheen jälkeen kaavaehdotukseen tehdyt muutokset

7. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

- 7.1. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- 7.2. Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
- 7.3. Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin
- 7.4. Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen
- 7.5. Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön
- 7.6. Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

8. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS JA OIKEUSVAIKUTUKSET

- 8.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat
- 8.2. Toteuttaminen ja ajoitus
- 8.3. Osayleiskaavan oikeusvaikutukset
- 8.4. Toteutuksen seuranta

SELOSTUKSEN LIITTEET:

- 1. Osayleiskaavakartta 1:7000, A3 pienennös
- 2. Osayleiskaavan kaavamääräykset
- 3. Veikkolan asemanseutu, asukas- ja työpaikkamäärätarkastelu
- 4. Laskennalliset rakennusoikeudet asemakaavoitettujen alueiden ulkopuolella
- 5. Yhteenvetokartat luontoarvoista
- 6. Otteet melukartoista (Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelma-aineistosta 2021-2022)

OSAYLEISKAAVAN LIITERAPORTIT:

- Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan laajennusalueen luontoselvitykset vuonna 2021 (Manninen, E., Koskimies, P., Nieminen, M. & Vasko, V. 2022 – Faunatican raportteja 78/2021. 114 s.)
- Veikkolanportin toimivuustarkastelu (Sitowise, 2019)
- Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019 (Manninen, E., Hankonen, E., Kinnunen, J., Koskimies, P., Makkonen, H., Nieminen, M., Nupponen, K. & Vasko, V. 2020 – Faunatican raportteja 69/2019. 222 s.)
- Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma (MAL 2019, HSL ym. 2019)

- Kirkkonummen kuntastrategia 2018-21 (Kirkkonummen kunta, 2017)
- Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan luontoselvitys 2014-2015 (Uudenmaan liiton julkaisu E 157 - 2015)
- Kurkistus tulevaisuuteen - Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060 (Sweco Finland ja Demos Helsinki 2020)
- Veikkolanportin asemakaavan luontoselvitys (Luontotieto Keiron Oy, 2012)
- Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys (FCG Planeko Oy / A-Konsultit OY / Strafica Oy 2009)
- Veikkolan Torvströmossen luontoselvitys (Veli-Risto Cajander, 2007)
- Perälänjärven liito-oravaselvitys, Teerentien ympäristö (Kirkkonummen kunta, 2007)

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

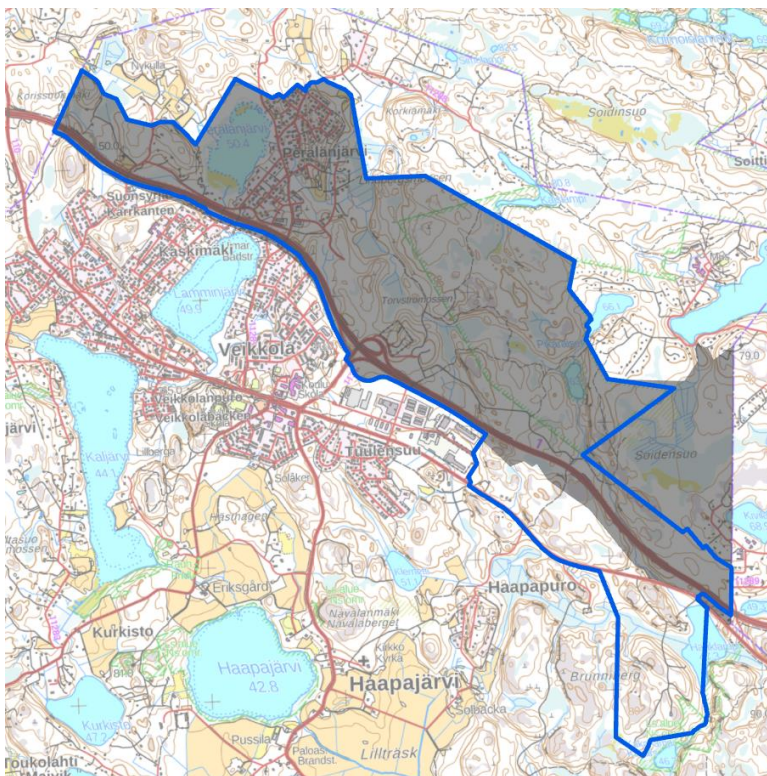
1.1. TUNNISTETIEDOT

Selostus liittyy Kirkkonummen kunnan 20.4.2023 päivättyyn Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksen kaavakarttaan, piirustusnumero 3421.

Kaavakartta on laadittu mittakaavassa 1:7000.

1.2. KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Osayleiskaava-alue sijaitsee Pohjoisella Kirkkonummella ja käsittää osan sekä Veikkolan taajaman alueesta, että Nuuksion kansallispuistosta. Alue rajautuu pohjoisessa ja lännessä Perälänjärven asema-kaava-alueeseen ja Vihdin puoleiseen kuntarajaan. Idässä rajaus kulkee Nuuksion kansallispuiston sisällä ja Pikkaraiset-Siikajärvi -ranta-asemakaava-alueen eteläpuolitse Espoon puoleiseen kuntarajaan. Eteläinen rajaus kulkee suunnittelualueen länsiosassa Turunväylän (valtatie 1) eteläpuolella ja Veikkolan keskustasta itään päin rajautuen Turuntiehen (seututie 110) ja sen eteläpuoliselle alueelle. Hauklammen eteläpuolinen metsämaasto sekä Hauklammentien tienvarsi sisältyy myös rajaukseen. Kaava-alueen rajausta laajennettiin keväällä 2021 siten, että Veikkolan teollisuusalueen itäpuolinen alue Turuntien ja Turunväylän välillä sisällytettiin osayleiskaavaan samoin kuin edellä mainittu Hauklammen eteläpuolinen metsämaasto sekä Hauklammentien tienvarsi. Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä päätettiin rajata suunnittelualueesta pois suunniteltua ratalinjaa ja Nuuksion kansallispuistoa lukuun ottamatta osa sen itäistä osaa pois. Kyseinen alue kattaa kokonaan Soidensuon Kirkkonummen puoleisen alueen, jonka suojelu voidaan osoittaa laajemmassa aluetta koskevassa yleiskaavassa, joka kattaa aikanaan liikennekäytävän osayleiskaavasta pois jäävät Pohjoisen Kirkkonummen alueet.

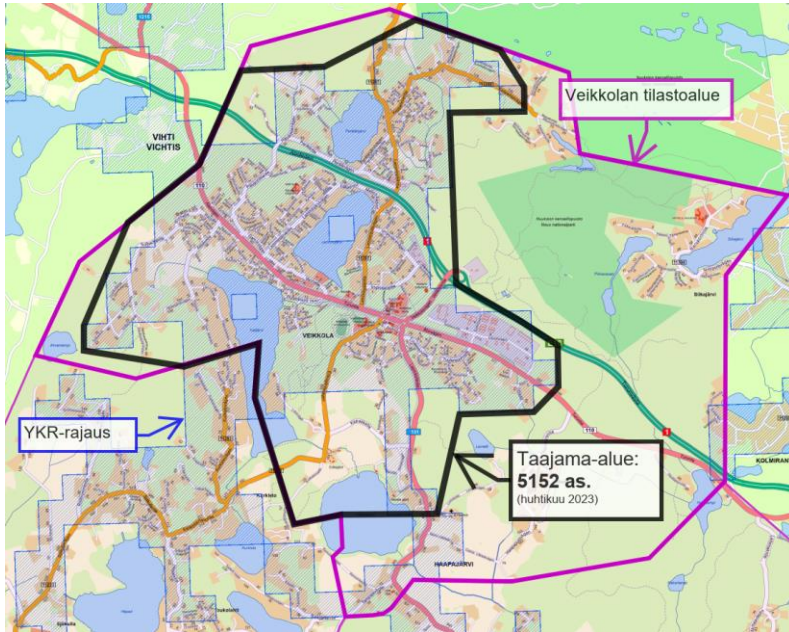


Kuva 1. Osayleiskaavan ehdotusvaiheen rajaus merkitty sinisellä. Harmaalla esitetty kaavan valmisteluaineiston aikainen rajaus vuodelta 2020.

Suunnittelualue on kooltaan noin 680 hehtaaria ja se on valtaosin rakentamatonta maa- ja metsätaloustaista aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa. Suunnittelualueella asuu vuoden 2023 alun tietojen mu-

kaan noin 500 asukasta pääasiassa jo asemakaavoitetuilla alueilla. Koko Veikkolan taajama-alueen asukasluku on samana aikana noin 5150. Kirkkonummen kunnalla on maanomistusta alueella Veikkolan eritasoliittymän ympäristössä ja valtion maanomistus keskittyy Nuuksion kansallispuiston alueeseen. Yli puolet suunnittelualueesta on yksityisessä omistuksessa.

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



Kuva 2. Veikkolan taajama-alueen (musta viiva), sekä tilastoalueen (sinipunainen viiva) ja YKR-taajama-alueen (sininen ruudukko) rajaukset. YKR = yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä.

1.3. OSAYLEISKAAVAN TARKOITUS JA SISÄLTÖ

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

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

Kunnan tavoitteena on tämän lisäksi osoittaa osayleiskaavassa samassa kaukoliikenteen ratakäytäväsä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö. Lähijunaliikenteen mahdollistamiseksi Veikkolaan täytyy seisakkeen vaikutusalueen maankäytön (yhteenlasketun väestömäärän sekä työpaikkojen) olla riittävän tehokasta lähijunaliikenteelle tarvittavan käyttäjäpotentiaalin muodostumiseksi. Tavoitellun väestömäärän ja työpaikkojen pohjana käytetään Helsingin seudun liikenteen (HSL) mitoituslaskelmia ja -tavoitteita yhden ja 2,5 kilometrin säteellä oleville etäisyyksille lähiliikenteen seisakkeen suunnitellusta sijainnista.

1.3.1. OSAYLEISKAAVAN TAVOITEVUOSI

Osayleiskaavan tavoitevuosi on toukokuussa 2021 laaditun päivitetyn osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti 2050, kun se oli vuonna 2019 kaavan vireille tullessa 2030. Tämä tarkoittaa, että osayleiskaavassa osoitetut asemakaava-alueet ja liikennejärjestelmä oletetaan toteutetun vuoteen 2050 mennessä. Oletuksena tällöin on, että Espoo-Salo -oikoradan ja siihen liittyvän lähijunaliikenteen jatko-suunnittelusta ja radan toteuttamisesta on tehty sitova päätös 2020-luvun puolivälissä tai loppupuolella.

2. TIIVISTELMÄ

2.1. KAAVAPROSESSIN VAIHEET

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

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

Osayleiskaava kuulutettiin vireille 7.6.2019. Vireilletulokulutus on ollut sanomalehdessä Kirkkonummen sanomat sekä kunnan ilmoitustaululla. Lisäksi vireilletulosta on tiedotettu kunnan internetsivuilla, jossa on ollut myös osayleiskaavaan liittyvä osallistumis- ja arviointisuunnitelma saatavilla sähköisessä muodossa.

Kaavan valmisteluaineisto käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa kahdessa eri kokouksessa (19.3.2020, § 34 ja 23.4.2020, § 48).

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti 19.3.2020 kokouksessaan evästyksessä, jonka mukaan tutkitaan, että ajoneuvoliikenne ja alueen kokoojakadut sijoitettaisiin radan viereen tai läheisyyteen siten, että tätä kautta mahdollistetaan yhteys Siikajärvelle.

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti 23.4.2020 kokouksessaan muuttaa asuntoalue (A) merkinnän pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi (AP), jolloin alue voidaan toteuttaa ennen kuin uudesta raideliikenneyhteydestä ja seisakkeen toteuttamisesta on sitova päätös. Vastaava merkintämuutos tehtiin Yleiset määräykset -kohtaan.

Lisäksi lautakunta evästi jatkosuunnittelua seuraavasti:

- jatkosuunnittelussa tutkitaan osayleiskaavan Natura- arvioinnin yhteydessä Siikajärven suunnan tieyhteyden mahdollisuutta siten, että ajoneuvoliikenne sijoitettaisiin radan viereen tai läheisyyteen ja tätä kautta mahdollistettaisiin yhteys Siikajärvelle.
- jatkosuunnittelussa tulee selvittää Veikkolan asemakaava-alueiden nyt vielä toteuttamatta jääneiden rakennusoikeuksien määrä. Ko. rakennusoikeus määrä tulee ottaa huomioon määritettäessä osayleiskaavan rakennusoikeustavoitteita.

Kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti 25.6.-11.9.2020.

Kaavan valmisteluaineiston käsittelyn ja nähtävilläolon jälkeen vuonna 2020 on kaava-alueita laajennettu sen etelä- ja kaakkoispuolelle vuosien 2021-2025 kaavoitusohjelmassa esitetyllä tavalla. Kunnanvaltuusto on hyväksynyt kaavoitusohjelman 5.10.2020, § 78 ja siinä on osayleiskaavan hankekortin kohdalla todettu, että ennen kaavaehdotuksen päättäjäkäsittelyä päivitetään osallistumis- ja arviointisuunnitelma, mikäli suunnittelualue laajenee Veikkolan keskustasta Espoon suuntaan. Suunnittelualueen laajenuksen taustalla on tarve osoittaa osayleiskaavassa Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040 ja 2060 mukaisesti Turunväylän ja Turuntien välinen alue Veikkolantiestä itään yritystoiminnan alueeksi. Lisäksi kaavoitusohjelman mukaan osayleiskaavassa on osoitettava Hauklammen eteläpuolinen alue ja koko Hauklammentien tienvarsi pientalorakentamisen alueeksi. Näin voidaan varautua tuleviin asemakaavoitushankkeisiin alueella.

Kunnanvaltuusto on hyväksynyt Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040 ja 2060 kokouksessaan 25.5.2020, § 38.

Kaavaehdotus käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 27.4.2023 ja kunnanhallituksessa xx.xx.2023. PÄIVÄMÄÄRÄT TÄYDENTYÄ.

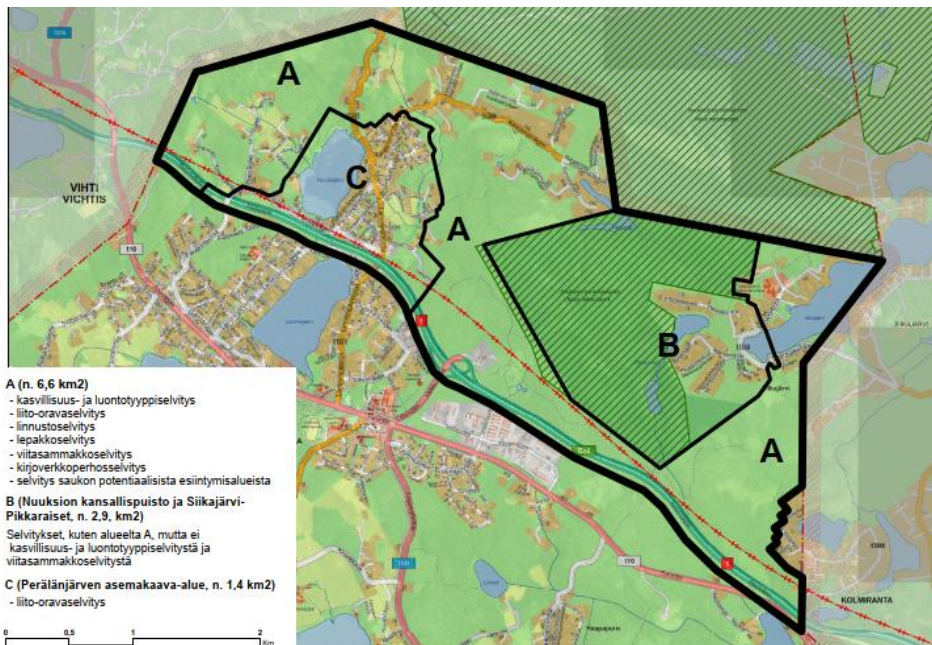
Kaava-alueella on tehty maastokaudella 2019 luontoselvitys, joka käsitti useiden eri lajiryhmien selvitykset (Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019. - Faunatican raportteja 69/2019).

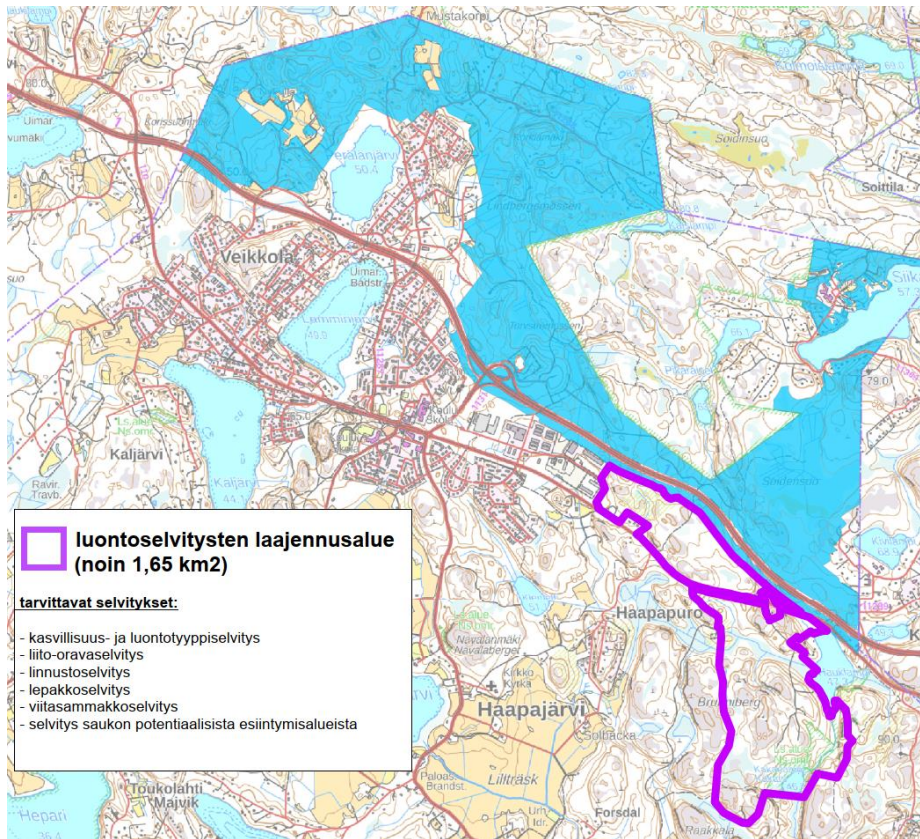
Selvityksen osa-alueet ja lajiryhmät olivat seuraavat:

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

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

Vuoden 2021 aikana on inventoitu myös osayleiskaavan laajennusalue Veikkolan teollisuusalueen itäpuolella Turuntien ja Turunväylän välisellä alueella, sekä Hauklammen eteläpuolinen metsämaasto ja Hauklammentien tienvarsi. Myös Nuuskion Natura 2000 -aluetta koskeva Natura-arviointi on tekeillä.





Kuva 3. Luontoselvitysalueiden rajaukset vuosina 2019 ja 2021. Sinisellä alkuperäisen osayleiskaavarajauksen mukainen inventointialue 2019 ja laajennusalue 2021 violetilla.

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

2.2. KAAVAN KESKEINEN SISÄLTÖ

Osayleiskaava mahdollistaa monipuolisesti eri asumistyyppjä: keskustamaista rakentamista (C), asuntoalueita (A) sekä pientalovaltaisia asuntoalueita (AP) ja vähäisessä määrin myös yksittäisiä erillispientaloja (AO). Laadittaessa tulevaisuudessa osayleiskaavaa toteuttavia asuntoalueiden asemakaavoja täytyy asuntorakentamisen monipuolisuuteen kiinnittää huomiota. Lähtökohtana on osoittaa lähimpänä Veikkolan junaseisaketta sijoittuvan alueen maankäyttö tehokkaimpana ja monipuolisimpana. Tämä on normaali suunnittelukäytäntö uusien lähijunaliikenteen asemien välittömässä läheisyydessä ja sitä sovelletaan myös maankäytöltään täydennysrakennettavien ja tiivistettävien asemanseutujen kohdalla.

Merkittävä osa kaupallisista sekä julkisista palveluista sijoittuu osayleiskaavassa osoitetulle keskustatoimintojen alueelle (C) sekä asuntoalueelle (A). Tavoitteena on kuitenkin, että Veikkolan nykyinen keskusta palveluineen säilyy ja vahvistuu. Tavoitteena on niin ikään keskittää riittävän suuri osa alueen palveluista Veikkolan seisakkeen lähituntumaan, jotta ne muodostaisivat yhdessä toimivan asemanseudun ja houkuttelisivat siten riittävän asiakaskunnan palvelutason mahdollistamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä tarjoaisivat ennen kaikkea riittävän käyttäjäpotentiaalin lähijunaliikenteen järjestämiseksi seisakkeelle. Työpaikkojen painopisteen on tarkoitus sijoittua Veikkolan eritasoliittymän ja Veikkolantien pohjoissuuntaisen jatkeen rajaamalle alueelle, joka osoitetaan työpaikka-alueeksi (TP).

Alueen liikenneverkoston uudeksi pääyhteydeksi muodostuu Veikkolan eritasoliittymästä radan pohjoispuolelle linjautuva katu (Veikkolantien jatke), joka yhdistyy Napparintiehen. Veikkolan eritasoliittymä tul-taneen uudistamaan lähivuosikymmenen aikana, jolloin Turunväylän ylittävään Veikkolantiehen on mahdollista lisätä jalankulun ja pyöräilyn yhteys, joka mahdollistaa kevyen liikenteen yhteyden Veikko-

lan junaseisakkeelle. Kaavan valmisteluvaiheessa esitetty aluevaraus Turunväylän uudelle eritasoliittymälle Veikkolan taajaman itäpuolelle on poistettu kaavaehdotuksesta. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa, VT 1 Tuomarila - Vt 2 aluevaraussuunnitelmassa sekä ESA-radän yleissuunnitelmassa että ratasuunnitelmissa on osoitettu Espoon Kolmperän kohdalle toteutettava Histan eritasoliittymä (moottoritien risteyssilta), josta tulisi yhteys myös Turuntielle. Kyseisen liittymän etäisyys Veikkolan liittymästä olisi noin viisi kilometriä. Toteutuessaan liittymä palvelisi myös Veikkolan taajaman itäpuolisen uuden maankäytön kytkeytymistä Turunväylälle, joka oli keskeinen peruste osoittaa vastaava aluevaraus kaavan valmisteluvaiheessa.

Rakentamattomaksi jäävät metsäalueet on osoitettu suojaviheralueeksi (EV), luonnonsuojelualueeksi (SL), lähivirkistysalueeksi (VL) sekä maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M) siten, että Nuuksion kansallispuisto ja Natura 2000 -alue on osoitettu luonnonsuojelualueena (SL). Valmisteluaineistossa oli osoitettu kansallispuistorajauksen länsireunan ulkopuolelle ulottuvan Natura 2000 -aluerajauksen osa lähivirkistysalueeksi (VL). Sen länteen ulottuvan osan suunniteltiin palvelevan uuden asutuksen lähivirkistystä. Alueen leveys on lyhimmillään noin 50 metriä ja leveimmillään noin 100 metriä. Esitetty ratkaisu ei ole kuitenkaan mahdollinen, sillä Natura 2000-alueelle ei voida osoittaa sellaista toimintaa, jolla saataisi olla vaikutuksia niihin luontoarvoihin, joiden nojalla alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Kyseessä olisi ollut lähivirkistykseen tyyppinen käyttö.

Soidensuon suokokonaisuus, joka osoitettiin kaavan valmisteluvaiheessa luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävänä alueena, on rajattu pois osayleiskaava-alueesta. Soidensuon luontoarvot on todettu monessa yhteydessä, viimeksi vuoden 2019 luontoselvityksessä (Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan luontoselvitykset vuonna 2019), ja alue on osoitettu voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa (Uusimaa-kaava 2050) luonnonsuojelualueeksi. Se sisältyy myös ehdotettuna kohteena soidensuojeluohjelman täydennysohjelmaan. Näin ollen sen oikea osoittamistapa osayleiskaavassa olisi ollut luonnonsuojelualan (SL) merkintä. Soidensuon suojelu on kuitenkin perustellumpaa ratkaista laajemmalla alueella koskevassa yleiskaavassa, joka kattaa liikennekäytävän osayleiskaavasta pois jäävät Pohjoisen Kirkkonummen alueet.

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

Keskustatoimintojen alueen (C) lisäksi asuntoalueet, pientalovaltaiset asuntoalueet (A, AP) sekä lähivirkistysalueet (VL) osoitetaan asemakaavoitettaviksi. Suurimmalla osalla pientalovaltaisista asuntoalueista (AP) on jo voimassa olevat asemakaavat. Kaavassa osoitetaan kunnan yleiskaavan 2020 mukaiset rakennuspaikat asemakaavoitettavien alueiden ulkopuolella (AO ja AM).

Kaavaratkaisu poikkeaa etenkin uuden asemanseudun kohdalla merkittävästi Kirkkonummen yleiskaavan 2020 osoittamasta maankäytöstä. Tämän lisäksi keskeinen eroavaisuus on erityisesti se, ettei yleiskaavassa ole osoitettu ratalinjaa eikä Nuuksion Natura 2000 -aluetta, sillä yleiskaavan ratkaisut ovat peräisin 1990-luvun suunnittelutilanteesta. Yleiskaavassa alueelle osoitettu maankäyttö ei ole myöskään luonteeltaan rataa ja seisakkeeseen tukeutuvaa. Osayleiskaava toteuttaa sen sijaan Uudenmaan maakuntakaavoissa ja Uusimaa-kaavassa 2050 osoitettua maankäyttöä tarkentamalla sitä erityisesti ns. Veikkolan asemanseudun alueella, joka sijoittuu Turunväylän ja Nuuksion Natura 2000 -alueen väliin. Uusimaa-kaavan 2050 -kokonaisuus on tullut lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen 13.3.2023 myötä.

2.2.1. ASUKKAAT JA TYÖPAIKAT

Suunnittelualueella asuu vuoden 2023 alussa noin 550 asukasta pääasiassa asemakaavoitetuilla alueilla. Valtaosa suunnittelualueesta on rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa. Koko Veikkolan taajama-alueen asukasluku on noin 5150 asukasta. Nykyinen asukasmäärä yhden kilometrin säteellä suunnitellusta seisakkeen sijoittumispaikasta on kuitenkin noin 1500 asukasta. Suunnittelualan rajauksesta johtuen näistä suurin osa, eli lähes tuhat sijoittuu siis osayleiskaava-alueen rajauksen ulkopuolelle Turunväylän eteläpuolella ja Veikkolan keskustan pohjoispuolella.

Osayleiskaava-alueelle kyseisestä asukasmäärästä kohdistuu noin 530 asukasta. Vastaavasti kahden ja puolen kilometrin etäisyydellä suunnitellusta seisakkeen sijoittumispaikasta asuu noin 5000 asukasta.

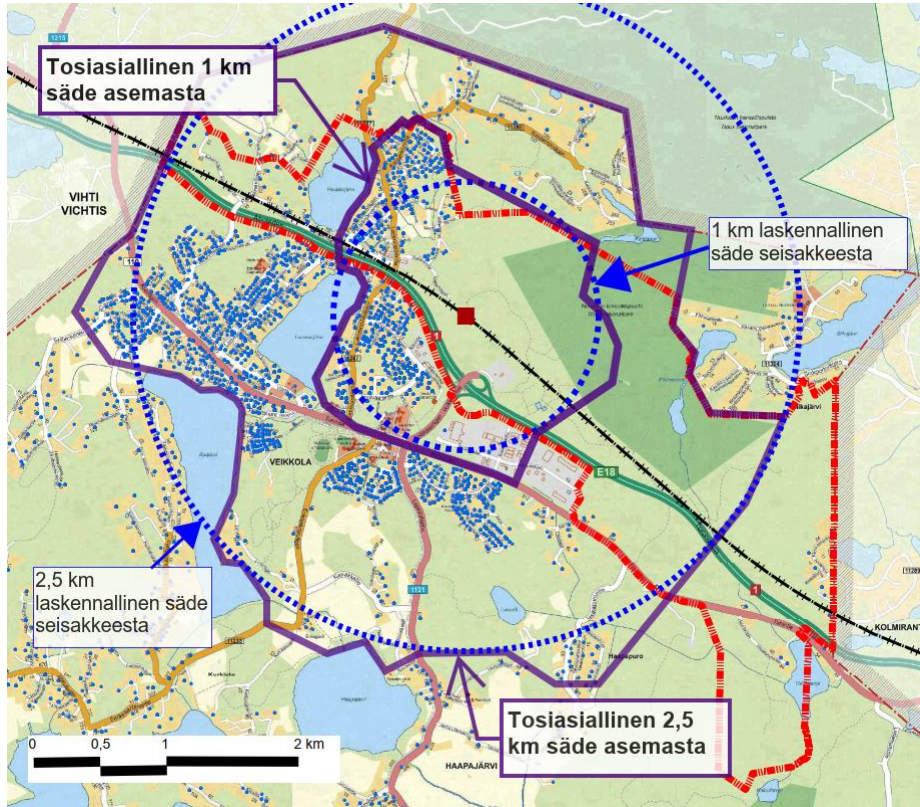
Yhden kilometrin ja kahden ja puolen kilometrin säteellä oleva tarkastelu perustuu HSL:n mitoituslaskelmiin ja -tavoitteisiin, kuten kohdassa 1.3. on selostettu.

Sekä suunnittelualueella että sen välittömässä läheisyydessä voimassa olevissa asemakaavoissa on varsin merkittävä asukasmääräpotentiaali. Sen jakautumisesta on selostettu tarkemmin Väestö, palvelut ja työpaikat -kohdassa (3.1.4). Erityisesti osayleiskaavarajauksen ulkopuolelle jäävien Veikkolan nykyisen keskusta-alueen ja eritasoliittymän eteläpuolisen nykyään työpaikkakäytössä oleville alueille kohdistuu voimassa olevien asemakaavojen potentiaalin lisäksi tulevaisuudessa asemakaavamuutosten myötä niinkään merkittävä asukasmäärän ja palvelujen potentiaali. Keskusta-alueen tiivistäminen ja työpaikka-alueen länsiosan maankäytön muuttaminen asuntotuotantoon mahdollistaisi lähivuosisikymmeninä asukasmäärän kasvattamisen seisakkeesta yhden kilometrin etäisyydellä vähimmilläänkin useilla sadoilla asukkailla. Lisäksi em. HSL:n mitoitusavoitteissa asetettu 10 000 asukkaan ja työpaikan tavoitteellinen määrä kahden ja puolen kilometrin etäisyydelle seisakkeesta olisi mahdollista ylittää olemassa olevia alueita täydentämällä, joka koskee pitkän aikavälin suunnitelmia.

Työpaikat liittyvät pääasiassa yritys- ja pienyritystoimintaan erityisesti Perälänjärven asemakaava-alueella. Merkittävimmät kunnalliset palvelut sijoittuvat Veikkolan keskusta, joka jää suunnittelualueen eteläpuolelle. Laajempi kaupallinen palvelutarjonta löytyy niin ikään Veikkolan keskustasta, ja alueen asukkaat käyttävät myös naapurikuntien kaupallisia palveluja. Erityisesti voi mainita Vihdin Nummelan sijaintinsa ja palvelutarjontansa perusteella. Veikkolan keskustan alueella on noin 7500 k-m² edestä kaupallisten palveluiden käytössä olevaa rakennusoikeutta, joka muodostuu käytännössä kokonaan liike- ja tavaratalot, kauppakeskukset sekä muut myymälärakennukset -luokkien alle määritellyistä rakennusten käyttötarkoituksista.

Muuttuvan maankäytön seurauksena Veikkolan keskusta-alueelle syntyy kaksi toiminnallista palvelukeskittymää: nykyinen keskusta ja uusi asemanseutu. Nykyisen keskustan painoarvo on kuitenkin hyvin pitkään palvelukeskittymänä merkittävämpi, sillä se palvelee sijaintinsa perusteella laajempaa asukaskuntaa ja palveluiden käyttäjäkuntaa. Tulevaisuudessa laadittavassa Veikkolan osayleiskaavassa edellä mainittujen palvelukeskittymien yhdistäminen toimivaksi kokonaisuudeksi on keskeinen suunnittelutavoite ja -haaste.

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



Kuva 4. Yhden ja 2,5 kilometrin säteellä seisakkeen sijainnista olevat vyöhykkeet sekä olemassa olevan väestön sijoittuminen (siniset pisteet)

2.2.2. RAKENNUSOIKEUDEN MITOITUS

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

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tavoiteltavana ohjelukuna voidaan pitää vähintään 5 000 asukkaan tai työpaikan sijoittamista yhden kilometrin etäisyydelle asemasta, mikäli sen liikennöintitarjonta on tyydyttävä. Vastaavasti 2,5 kilometrin etäisyydellä tavoiteltava asukas- ja työpaikkamäärä on 10000. Tyydyttävänä tarjontana voidaan puolestaan pitää ruuhka-aikana kahta yhteyttä tunnissa suuntaansa. Mikäli kyseessä olisi tiheimmän tarjonnan asema, maankäyttöä tulisi olla tätäkin enemmän.

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

Seisakkeen välittömään lähiympäristöön tulee mahdollistaa riittävä tehokkuus lähijunaliikenteen haluttua palvelutasoa varten tarvittavalle asukas- ja työpaikkamäärille. Rakentamiseen käytettävissä olevaa maa- aluetta on seisakkeen ympäristössä kuitenkin varsin rajoitetusti, sillä sitä rajaa etelästä moottoritie ja koillisesta Nuuksion kansallispuisto ja Natura 2000 -alue. Tämän vuoksi rakentamista joudutaan sijoittamaan suhteellisen pienelle alueelle ja sen vuoksi edellä todetut mitoitusavoitteet merkitsisivät esimerkiksi seisakkeen välittömässä läheisyydessä suhteellisen tehokasta kerrostalovaikasta asumista. Jotta tavoiteltuihin asukas- ja työpaikkamääriin päästään, muodostetaan seisakkeen ympäristöön

keskustamaisten toimintojen ja asumisen vyöhyke (keskustatoimintojen alue C), ja laajemmalle Turunväylän ja Nuuksion Natura 2000-alueen välinen vyöhyke osoitetaan asuntoalueeksi (A). Lisäksi työpaikkatoiminnoille osoitetaan omat aluevarauksensa (TP). Edellä mainitut sisältyvät Veikkolan asemanseutuun, jonka kokonaisrakennusoikeutta on rajattu erillisellä kaavamääräyksellä (100 000 k-m² - 150 000 k-m²).

2.2.3. EKOLOGINEN VERKOSTO

Suunnittelualueen ekologisen verkoston rungon muodostaa alueen koillispuolelle sijoittuva Nuuksion alue, joka koostuu luonnonsuojelualueista sekä Natura 2000 -verkostoon kuuluvista alueista ja joka muodostaa suurelta osin 1990-luvun alussa perustetun Nuuksion kansallispuiston. Turunväylä (valtatie 1) rajoittaa kuitenkin ekologisia yhteyksiä Nuuksion alueelta eteläsuuntaan ja sen vaikutusta tulee ainakin jossain määrin vahvistamaan uusi ratayhteys. Ekologisen verkoston vahvistamista varten on mm. Uusimaa-kaavassa 2050 osoitettu viheryhteystarvemerkinä Veikkolan taajaman itäpuolelle Turunväylän poikki. Konkreettisia suunnitelmia yhteyden vahvistamiseksi ei kuitenkaan vielä ole. Myös Kirkkonummen ja Vihdin kuntarajalla on toinen vastaava viheryhteystarve.

2.3. KAAVAN TOTEUTTAMINEN

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

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

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

3. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT

3.1. SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

3.1.1. ALUEEN YLEISKUVAUS

Suunnittelun ensisijaisena ja tärkeimpänä tavoitteena on osoittaa Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukainen ratalinjaus lainvoimaisessa yleiskaavassa, jotta radan suunnittelu voi edetä ja myöhemmin myös toteutua. Kaavahanke on tästä syystä priorisoitu kunnassa korkealle, mutta alueen kehittämispotentiaali on muutenkin merkittävä. Samassa yhteydessä ratalinjauksen osoittamisen kanssa on kunnan tavoitteena osoittaa osayleiskaavassa myös samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö. Kunnan vahva tahtotila on saada Veikkolaan lähijunaliikennettä ja sen toteutumiseksi täytyy seisakkeen vaikutusalueen maankäytön olla riittävän tehokasta tarvittavan käyttäjäpotentiaalini muodostumiseksi. Tämä edellyttää merkittävää asunto- ja myös työpaikkarakentamista alueelle. Alueen liikenteellinen saavutettavuus seudullisesti paranee entisestään, mikäli ratahanke ja lähijunaliikenne toteutuu. Lisäksi bussiliikenteeseen pohjautuva syöttöliikenne Veikkolan seisakkeelle mahdollistaa laajojenkin ympäröivien alueiden kytkemisen lähijunaliikenteen palveluihin.

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

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

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

3.1.2. LUONNONYMPÄRISTÖ

MAISEMARAKENNE

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

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

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

MAAPERÄ JA RAKENNETTAVUUS

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



Kuva 5. Suunnittelualan maaperä. Punaiset alueet ovat kalliomaata, vaalean ruskeat hiekkamoreenia, harmaat turvemaata ja siniset savimaita.

VIHERVERKOSTO

Suunnittelualan viherverkoston rungon muodostaa alueen koillispuoleinen Nuuksion alue. Nykyinen virkistyskäyttö alueella kohdistuu pääasiassa Nuuksion ulkopuolisilla metsäalueilla sijaitseville vanhoille kulkuyhteyksille ja erityisesti Nuuksion kansallispuistoon, jossa on olemassa oleva reitistö. Se on määritelty Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelmassa, jota ollaan parhaillaan uudistamassa. Olemassa oleva reitistö perustuu kävelyn yhteyksiin, mutta tulevaisuudessa reiteille oltaisiin mahdollistamassa myös maastopyöräilyä, mikäli hoito- ja käyttösuunnitelman luonnoksessa (2022) esitetyt tavoitteet toteutuvat.

LUONTOTYYPIT

Alueelle on laadittu vuonna 2019 luontoselvitys (Faunatica Oy), jota on täydennetty osayleiskaavan laajennusalueen osalta vuoden 2021 aikana. Selvityksissä on inventoitu alueella esiintyvät luontotyytit ja elinympäristöt sekä jaoteltu luontokohteet arvoluokkiin:

5. Valtakunnallisesti arvokas kohde
Kansallinen arvo on kohteella, jossa on erityisen edustava kokonaisuus uhanalaisia lajeja tai luontotyyppisiä tai kohde on erityisen arvokas elinympäristöjen kokonaisuus, joka luo edellytykset runsaalle ja erikoistuneelle lajistolle.
4. Maakunnallisesti arvokas kohde
Kohteella esiintyy Uudellamaalla erityinen tai ainutlaatuinen luontotyyppi tai uhanalaisen lajin tai lajien elinvoimainen esiintymä. Kohde täyttää vaatimukset, jotka esitetään julkaisussa Luonnonympäristön arvottamisen kriteeristö Uudellamaalla (Salminen & Aalto 2012).
3. Paikallisesti erittäin arvokas alue
Kohteella esiintyy vähintään paikallisesti harvinainen tai uhanalainen laji, uhanalainen

tai arvokas elinympäristö, edustava, hyvässä luonnontilassa oleva luontotyyppi tai kohteen ominaispiirteet luovat mahdollisuuden monipuolisen lajiston esiintymiselle.

2. Paikallisesti arvokas alue

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

1. Alue, jolla on joitakin luontoarvoja

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

0. Alue, jolla ei ole luontoarvoja

Rakennettu alue

Vuoden 2019 selvitysalueen arvokkaimmat luontotyyppikokonaisuudet ovat laaja Soidensuo reunusmetsineen sekä Torvströmossenin suot ja metsät, jotka on jo aiemmissa selvityksissä todettu vähintään maakunnallisesti arvokkaiksi. Myös Perälänjärven pohjoispuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokas runsaslahopuustoisten kangasmetsien sekä luonnontilaisten tai luonnontilaisen kaltaisten korpien, rämeiden ja kalliometsien kokonaisuus. Soidensuon alue päätettiin rajata pois kaavaehdotuksesta.

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

Vuoden 2021 täydennysselvityksen mukaan selvitysalueen arvokkaimmat luontotyyppikokonaisuudet sijoittuvat Hauklammen eteläpuoliselle alueelle, jotka on jo aiemmin todettu luonnontilaltaan arvokkaiksi alueiksi.

Monet selvitysalueen luontotyyppikuvioista luokiteltiin arvoluokkaan 3 (paikallisesti erittäin arvokas), useat kuviot luonnonsuojelualueilta lähiympäristöineen luokkaan 4 (maakunnallisesti arvokas) ja muutama luokkaan 5 (valtakunnallisesti arvokas, luonnonsuojelulain 29 §:n mukainen). Selvitysalueen eteläosassa on kaksi luonnonsuojelualuetta (Hauklammen ja Laitisen luonnonsuojelualueet) ja selvitysalueen eteläosaan yltää myös luonnon- ja maisemansuojelullisesti arvokas Kakarberget-Raakkalan kallioalue. Selvitysalueen sisällä sijaitsee Kakarlampi, ja se rajautuu itäpuoleltaan Hauklampeen.

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

Soidensuo on todettu valtakunnallisesti arvokkaaksi soidensuojelun täydennysehdotuksen (2015) kohteeksi, ja soidensuojelutyöryhmä on esittänyt näitä kohteita suojeltavaksi. Olennaisinta suojelun toteutuksessa on huolehtia suon luontaisen vesitalouden toimivuudesta ja suon ominaispiirteiden säilymisestä. Uudenmaan liiton selvityksessä (Ahola ym. 2015) on suositeltu, että myös Soidensuon reunusmetsiä olisi hyvä lisätä suojeltavaan alueeseen. Osayleiskaavan valmisteluaineistossa Soidensuon suokokonaisuus osoitettiin luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävänä alueena siten, että alueen pääkäyttötarkoitus on maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on erityisiä ympäristöarvoja. Kaavaehdotusta valmisteltaessa päätettiin Soidensuon alue rajata pois kaavasta. Mikäli suokokonaisuuden suojelu katsotaan tärkeäksi toteuttaa luonnonsuojelulain kautta luonnonsuojelualueeksi perustamalla, tulee siitä sopia erikseen.

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

Niiden arvot ovat seuraavat:

- luo-1, III:n luokan lepakoalue ja huomionarvoinen kasviesiintymä

- luo-2, liito-oravan elinpiiri
- luo-3, merkittävä linnustoalue, arvoluokan II (eli maakunnallisen tason) luontotyyppikohde sekä saukon potentiaalinen liikkumisreitti
- luo-4, merkittävä linnustoalue, huomionarvoinen kasviesiintymä sekä arvoluokan II (eli maakunnallisen tason) luontotyyppikohde
- luo-5, Soidensuon suokokonaisuus ja siihen liittyvät reunametsät
- luo-6, liito-oravan elinpiiri
- luo-7, liito-oravan elinpiiri
- luo-8, liito-oravan elinpiiri
- luo-9, liito-oravan elinpiiri
- luo-10, liito-oravan elinpiiri

SUOJELUALUEET

Suunnittelualueella sijaitsee osa Nuuksion Natura 2000 -alueesta (FI0100040) ja luonnonsuojelualueesta. Nuuksion Natura-alue sijaitsee Espoon, Kirkkonummen ja Vihdin kuntien alueella ja on pinta-alaltaan yhteensä 5643 hehtaaria, käsittäen emäalueen ja muutaman pienemmän osa-alueen.

Nuuksion luonto on havumetsävaltaista koostuen pääasiassa kuivista kalliomänniköistä ja tuoreista kuusimetsistä. Kallioperä on rikkonaista, jonka takia myös kasvillisuus on pienipiirteistä ja mosaiikki-maista. Maisemia hallitsevat kallioiden jyrkkä topografia sekä laajat mutta pienipiirteiset ja vaikeakulkuiset metsät sekä lukuisat pienet järvet. Nuuksiossa elää kaikkiaan viitisenkymmentä Suomessa uhanalaista eläin- ja kasvilajia ja yli kolmekymmentä EU:n luonto- ja lintudirektiivien lajia. Lajisto on painottunut metsälajistoon.

Nuuksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelman päivitys on meneillään. Keskeisiä kysymyksiä olivat suunnittelun käynnistyessä vuonna 2019 Metsähallituksen mukaan mm.:

- alueen kytkeytyminen osaksi pääkaupunkiseudun viherkehää,
- kävijämäärien jatkuva kasvu,
- saavutettavuus ja kytkeytyminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen,
- ympäröivien alueiden maankäytön muutokset kaavoituksen ja kasvavien väestömäärien muodossa
- vyöhykkeistäminen ja puiston "portit"
- virkistyskäytön, luontomatkailun ja retkeilypalvelujen kehittäminen ja sijainnit
- eri käyttötapojen yhteensovittaminen, jotta luontoarvot turvataan
- lajien ja luontotyyppien suojelun tason turvaaminen ja parantaminen

Vierailijamäärien kehitys on ollut kahdenkymmenen vuoden aikajaksolla lähes yhtäjaksoisesti kasvavaa, ja onkin nelinkertaistunut 2000-luvun alun 100 000 kävijän määrästä. 2000-luvun alkupuolella laaditussa hoito- ja käyttösuunnitelmassa oli määritelty kansallispuiston vyöhykejako seuraavasti: Syrjäosa, nähtävyysoisa ja nähtävyysoisa, jossa on käytön keskittymä. Tämän jälkeen kansallispuistoa on laajennettu. Hoito- ja käyttösuunnitelmaa ollaan päivittämässä ja sen luonnos on ollut lausunnoilla vuonna 2022-23.

Nuuksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelman luonnoksessa on osayleiskaavaan sisältyvä kansallispuiston osa osoitettu kuuluvaksi nyt retkeily- ja luontomatkailuvyöhykkeeseen.

Osayleiskaavan laajennusalueella Hauklammen eteläpuolella sijaitsee yksityismaalle vuonna 2015 perustettu luonnonsuojelualue, jonka luontoarvot perustuvan METSO-suojeluohjelman kriteereihin.

3.1.3. RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

LIIKENNE

Suunnittelualue sijaitsee liikenteellisesti hyvien yhteyksien keskellä. Julkisen liikenteen yhteytenä toimii bussiliikenne erityisesti Espoon ja Helsingin suuntiin. Suunnittelualueen eteläreunassa kulkee Turunväylä (valtatie 1) ja kaava-alueen rajausmuutoksen jälkeen vuonna 2021 sen itäosassa myös Turuntie, eli Mt 110. Hauklammen alueelle johtava Hauklamentie on yksityistie. Turuntien varteen on valmistunut vuonna 2022 tiesuunnitelma jalankulun ja pyöräilyn yhteyden toteuttamista varten välille Veikkola-

Kolmiranta. Tiesuunnitelma liittyy Espoon kaupungin puolelle vuonna 2020 laaditun jalankulku- ja pyöräilyväylän rakennussuunnitelman ratkaisuihin.

Turunväylälle on valmistunut vuonna 2022 aluevaraussuunnitelma (Valtatie 1 Tuomarila - vt 2 Aluevaraussuunnitelma), jonka suunnittelualue (noin 20 km) rajautuu idässä Tuomarilan eritasoliittymään itäpuolelle ja lännessä Palojärven eritasoliittymään. Aluevaraussuunnitelman tavoitteena on varmistaa valtatie 1 sujuvuus ja toimintavarmuus rakentamalla lisäkaistat valtatie 2 ja Tuomarilan väliselle osuudelle. Lisäksi parannetaan liikenneturvallisuutta ja tiejakson meluntorjuntaa.

RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Veikkolan rakennetun kulttuuriympäristön osalta ei ole tehty varsinaista inventointia. Osayleiskaavan ehdotusvaiheessa oli tarkoitus selvittää vanhan rakennuskannan arvokohteet, mutta selvityksen ei katsottu olevan osayleiskaavan välittömien tavoitteiden kannalta (joita ovat ESA-radan ratayhteyden ja Veikkolan asemanseudun osoittaminen) ehdottoman tarpeellinen. Kaavan yleismääräyksiin sisältyy kuitenkin määräys, jonka mukaan ”Laadittaessa uutta tai muutettaessa voimassa olevaa asemakaavaa, on selvittävä alueella olevan rakennuskannan ja kulttuuriympäristön suojeluarvot.”

Käytännössä mahdolliset kohteet sijaitsevat Perälänjärveä ympäröivällä alueella ja kaava-alueen länsiosassa, sillä rakennuskanta keskittyy näille alueille. Myös kaava-alueen kaakkoisosassa on vähäisessä määrin vanhaa rakennuskantaa.

MUINAISMUISTOT

Alueen muinaismuistot ovat hyvin tiedossa aikaisempien kaavahankkeiden ja tehtyjen inventointien pohjalta. Alueella on kaksi kiinteää muinaisjäännöstä, Kovermäki ja Rintelä, jotka molemmat on osoitettu osayleiskaavassa muinaismuistokohteena (sm 1 ja sm 2).

3.1.4. VÄESTÖ, PALVELUT JA TYÖPAIKAT

Suunnittelualueella asuu vuonna 2023 noin 550 asukasta pääasiassa asemakaavoitetuilla alueilla. Näiden ulkopuolinen asutus on vain joitain kymmeniä asukkaita. Valtaosa suunnittelualueesta on rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa. Koko Veikkolan taajama-alueen asukasluku on noin 5150 asukasta (kohta 2.2.1.).

Asukas- ja työpaikkamäärän tarkastelussa on käytetty Helsingin seudun liikenteen (HSL) määrittelemiä tavoitteellisia ohjelukuja asukas- ja työpaikkamäärän sijoittamisesta yhden kilometrin sekä kahden ja puolen kilometrin etäisyyksille asemista. Ne perustuvat Helsingin seudun lähiliikenteen asemien maankäyttö- ja matkustajakäytösarviointiin ja mitoituslukuja on testattu HLJ 2011 sekä HLJ 2015 -työssä ja todettu ne oikeansuuntaisiksi. HSL:n mukaan pääkaupunkiseudun ulkopuolella tavoiteltavana ohjelukena voidaan pitää vähintään 5000 asukkaan tai työpaikan sijoittamista yhden kilometrin etäisyydelle asemasta ja 2,5 kilometrin etäisyydellä vastaava tavoiteltava asukas- ja työpaikkamäärä on 10 000.

Yhden kilometrin etäisyydellä suunnitellun Veikkolan seisakkeen sijaintipaikasta asuu laskennallisen säteen mukaan tällä hetkellä noin 1150 asukasta. Asukkaita on kuitenkin noin 1500 luonnollisten etäisyyksien ja saavutettavuuksien mukaan tarkistettujen vyöhykerajausten mukaan. Asukkaista suurin osa, eli lähes 1000 asuu osayleiskaava-alueen rajauksen ulkopuolella Veikkolan keskustan ja Turunväylän välisellä asuntoalueella. Vastaavasti kahden ja puolen kilometrin etäisyydellä asuu lähes 5000 asukasta. Osayleiskaavarajauksen ulkopuolelle jää Veikkolan nykyinen keskusta-alue ja eritasoliittymän eteläpuolinen nykyään työpaikkakäytössä oleva alue. Katso kuvat 2 ja 4.

Työpaikat liittyvät pääasiassa yritys- ja pienyritystoimintaan erityisesti Perälänjärven asemakaava-alueella. Merkittävimmät kunnalliset palvelut sijoittuvat Veikkolan keskustaan, joka jää suunnittelualueen eteläpuolelle. Laajempi kaupallinen palvelutarjonta löytyy niin ikään Veikkolan keskustasta ja alueen asukkaat käyttävät myös naapurikuntien kaupallisia palveluja. Osayleiskaava-alueella on myös vähäisessä määrin maatalouden harjoittamiseen liittyvää rakentamista. Veikkolan keskustan alueella on noin 7500 k-m² edestä kaupallisten palveluiden käytössä olevaa rakennusoikeutta, joka muodostuu käytän-

nössä kokonaan liike- ja tavaratalot, kauppakeskukset sekä muut myymälärakennukset -luokkien alle määritellyistä rakennusten käyttötarkoituksista.

Asemakaavoissa on kaikkiaan toteutumattomia rakennusoikeutta, eli käytännössä toteutumattomia erillispientalojen rakennuspaikkoja noin 850 kpl. Näistä noin 270 kpl on luonteeltaan sellaisia, että lisärakentaminen voi niiden osalta tapahtua käytännössä vasta muun rakennuskannan uudistamisen yhteydessä. Kyse on siis pääsääntöisesti tonteista, joilla olemassa oleva rakennuskanta sijoittuu tällä hetkellä siten, että kaavan mahdollistamaa lisärakentamista ei voida sovittaa ja mahduttaa olevan rakennuskannan yhteyteen. Erillispientalojen rakennuspaikkojen lisäksi on käyttämätöntä rakennusoikeutta asema-kaavojen AP- ja AR- kortteleissa noin 27 000 k-m².

Yhteensä käyttämättömän rakennusoikeuden hyödyntäminen mahdollistaisi jopa noin 3000 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle pitkällä aikavälillä. Lyhyellä aikavälillä asukasmäärä voisi kasvaa käyttämättömät rakennusoikeudet hyödyntämällä noin 2300 asukkaalla.

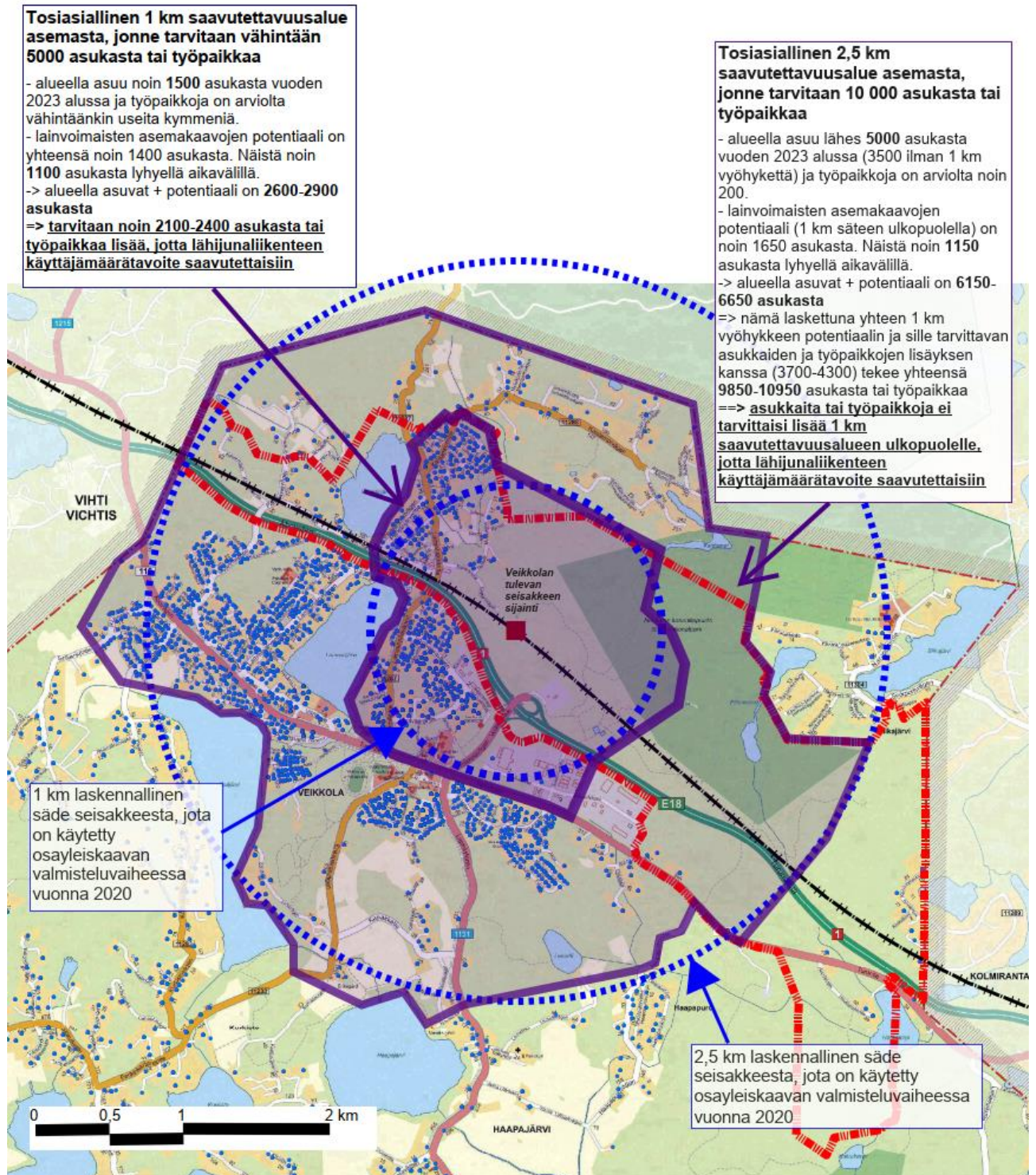
Rakentamattomat rakennuspaikat ja käyttämätön rakennusoikeus jakautuu yhden (1) ja kahden ja puolen (2,5) kilometrin vyöhykkeittäin seuraavasti:

- yhden (1) kilometrin etäisyydellä suunnitellusta seisakkeesta 230 rakennuspaikkaa, jonka lisäksi käyttämätöntä rakennusoikeutta AP-kortteleissa on noin 25 900 k-m². Yhteensä käyttämättömän rakennusoikeuden hyödyntäminen mahdollistaisi noin 1160 uuden asukkaan sijoittumisen vyöhykkeelle.

Tämän lisäksi erillispientalojen tonteilla (AO) on noin 90 sellaista ylimääräistä rakennuspaikkaa, joiden hyödyntäminen on mahdollista vasta siinä vaiheessa, kun tontinkäyttö suunnitellaan kokonaisuudessaan uudestaan. Olemassa oleva rakennuskanta sijoittuu siis tällä hetkellä ko. tonteilla siten, että kaavan mahdollistamaa lisärakentamista ei voida sovittaa niiden yhteyteen. Näiden hyödyntäminen mahdollistaisi edellisen lisäksi noin 260 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle,

- kahden ja puolen (2,5) kilometrin etäisyydellä suunnitellusta seisakkeesta 350 rakennuspaikkaa, jonka lisäksi käyttämätöntä rakennusoikeutta AP- ja AR- kortteleissa on noin 1200 k-m². Yhteensä käyttämättömän rakennusoikeuden hyödyntäminen mahdollistaisi noin 1150 uuden asukkaan sijoittumisen vyöhykkeelle.

Tämän lisäksi erillispientalojen tonteilla (AO) on noin 180 sellaista ylimääräistä rakennuspaikkaa, joiden hyödyntäminen on mahdollista vasta siinä vaiheessa, kun tontinkäyttö suunnitellaan kokonaisuudessaan uudestaan. Olemassa oleva rakennuskanta sijoittuu siis tällä hetkellä ko. tonteilla siten, että kaavan mahdollistamaa lisärakentamista ei voida sovittaa niiden yhteyteen. Lisäksi 65 erillispientalotontilla on rakennusoikeus 65 k-m² suuruisen ns. sivuasunnon toteuttamista varten. Näiden hyödyntäminen mahdollistaisi edellisen lisäksi noin 500 uuden asukkaan sijoittumisen alueelle, kun otetaan huomioon, että sivuasuntojen laskennallinen asukasmäärä olisi kaksi henkeä.



Kuva 6. Yhden ja 2,5 kilometrin säteellä seisakkeen sijainnista olevat vyöhykkeet, olemassa olevan väestön sijoittuminen (siniset pisteet) sekä lainvoimaisten asemakaavojen rakentamis- ja asukasmääräpotentiaali. Kuvassa ei ole otettu huomioon vireillä olevien ja käynnistyvien asemakaavahankkeiden asukasmääräisyydestä.

ETÄISYYS	1 kilometri suunnitelusta Veikkolan seisakkeesta	2,5 kilometriä suunnittelusta Veikkolan seisakkeesta (ei sisällä 1 kilometrin säteen sisällä jo olemassa olevaa asukasmäärää)	YHTEENSÄ
ASUKASMÄÄRÄ JA SEN POTENTIAALI			
Nykyinen asukasmäärä (v. 2023)	noin 1500 asukasta , joista osayleiskaava-alueella noin 150	noin 3500 asukasta	noin 5000 asukasta
Voimassa olevat asemakaavat; rakennusoikeuden ja asukasmäärän potentiaali lyhyellä aikavälillä (10 vuotta)	230 erillispientalon rakennuspaikkaa ja AP-kortteleiden kerrosala n. 26 000 k-m2 (noin 1160 asukasta)	350 erillispientalon rakennuspaikkaa ja AP- sekä AR- kortteleiden kerrosala noin 1200 k-m2 (noin 1150 asukasta)	580 erillispientalon rakennuspaikkaa ja AP- sekä AR- kortteleiden kerrosala noin 28 200 k-m2 (noin 2300 asukasta)
Voimassa olevat asemakaavat; rakennusoikeuden ja asukasmäärän potentiaali pitkällä aikavälillä (20-30 vuotta)	90 erillispientalon rakennuspaikkaa (noin 260 asukasta)	180 erillispientalon rakennuspaikkaa ja 65 sivuasuntoa (noin 500 asukasta)	270 erillispientalon rakennuspaikkaa ja 65 sivuasuntoa (noin 760 asukasta)
Asukasmäärä ja asukasmäärän potentiaali asemakaavoissa YHTEENSÄ	noin 2900 asukasta	noin 5150 asukasta	noin 8000 asukasta
Tarvittava lisäasukas- ja työpaikkamäärä	noin 2100 asukasta tai työpaikkaa	noin 5000 asukasta tai työpaikkaa	noin 2000 asukasta tai työpaikkaa
Lopullinen asukas- ja työpaikkamäärä	5000	10 000	10 000

3.2. SUUNNITTELUTILANNE

3.2.1. MAAKUNTAKAAVAT

Aluetta koskee Uusimaa-kaavan 2050 kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavakokonaisuuden kokouksessaan 25.8.2020 ja maakuntahallitus päätti kaavojen voimaantulosta 7.12.2020, mutta kaavakokonaisuudesta valitettiin.

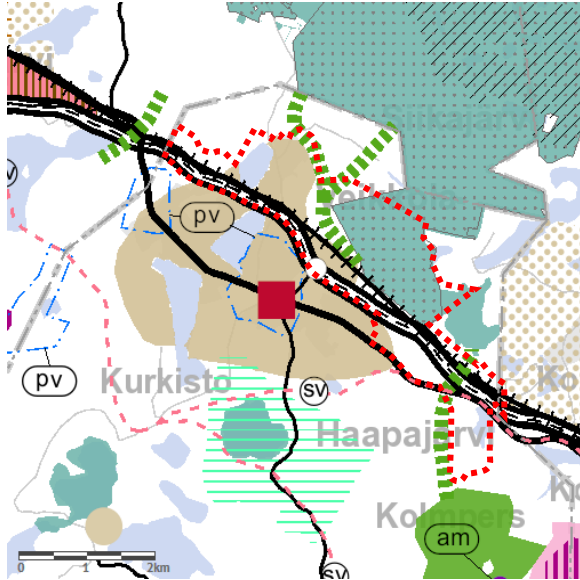
Uusimaa-kaavan 2050 kokonaisuus on tullut voimaan korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023, joten edelliset maakuntakaavat eivät ole siten enää voimassa, vaan Kirkkonummen osalta ne on korvannut siis Uusimaa-kaavaan 2050 kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

UUSIMAA-KAAVA 2050

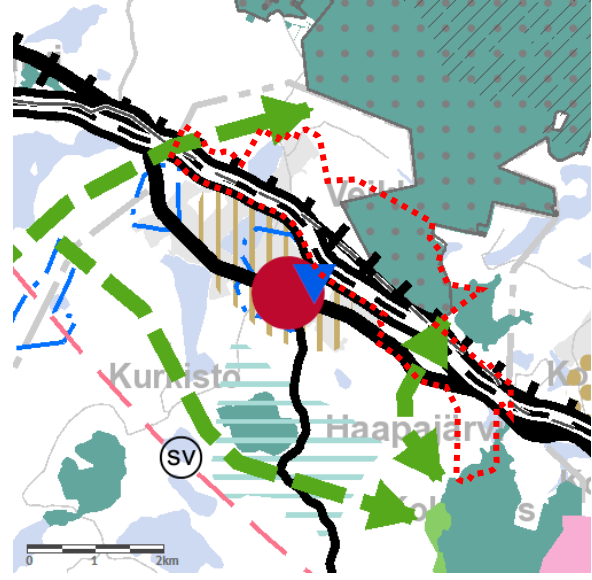
Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan alueelle osoitettu keskustatoimintojen alueen keskus -merkintä Veikkolan nykyisen keskustan tuntumassa sekä sen ympärille sijoittuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemarkintä. Aluevarausmerkintänä on osoitettu Nuuksion sekä Soidensuon suojelualueet. Nuuksion rajaukseen liittyy myös Natura 2000 -alueen ominaisuusmerkintä.

Lisäksi alueen kautta kulkee myös valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie, maakunnallisesti merkittävä tie, viheryhteystarpeen kehittämisperiaatemarkinnat sekä pääradan merkintä ja maakunnallisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen kohdemerkintä.

Osaa suunnittelualueesta koskee maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset, joissa on annettu kasvun kestävä ohjaamista sekä liikkumista ja logistiikkaa, kauppaa ja elinkeinoja, ympäristön voimavaroja ja vetovoimaa, energiaa ja teknistä huoltoa sekä ympäristöhäiriöitä koskevia määräyksiä.



Kuva 7. Ote Uudenmaan kumottujen maakuntakaavojen yhdistelmäkartasta sekä osayleiskaavan raja-
us (punainen katkoviiva)



Kuva 8. Ote voimassa olevasta Uusimaa-kaavan 2050 Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta sekä osayleiskaavan raja-
us (punainen katkoviiva)

UUDENMAAN KUMOTUT MAAKUNTAKAAVAT

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

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

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

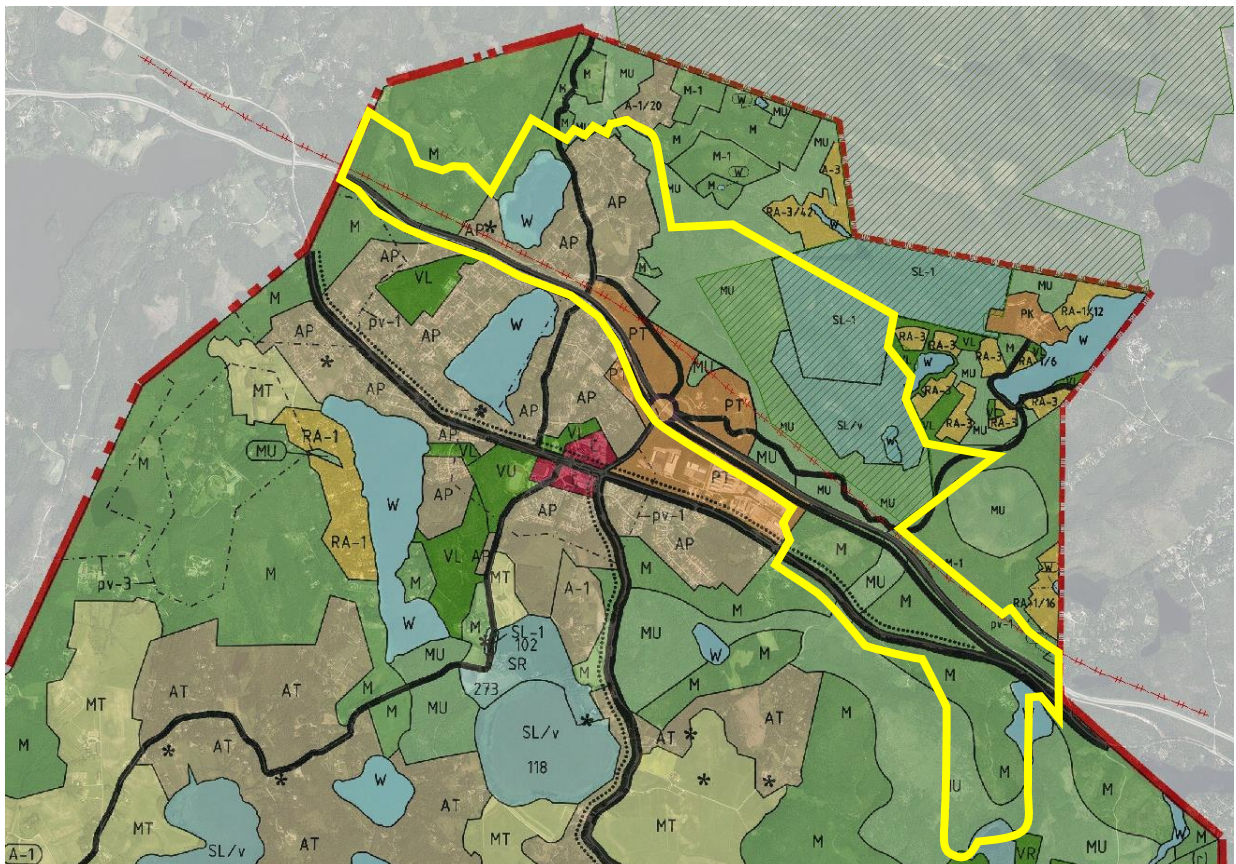
Uudenmaan maakuntakaavat eivät ole enää voimassa korkeimman hallinto-oikeuden 13.3.2023 Uusimaa-kaavan 2023 lainvoimaiseksi tuloa koskevan päätöksen johdosta.

3.2.2. YLEISKAAVA

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

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

Yleiskaavassa ei ole osoitettu ratalinjausta eikä Nuuksion Natura 2000 -aluetta, sillä yleiskaavan ratkaisut ovat peräisin 1990-luvun suunnittelutilanteesta, jolloin ratalinjauksen sijoittuminen Turunväylän liikennekäytävään ei ollut vielä tiedossa. Natura 2000 -verkostoon kuuluvien alueiden osalta prosessi oli myös ko. ajankohtana vielä kesken. Yleiskaavassa alueelle osoitettu maankäyttö ei ole kyseisestä syystä luonteeltaan rataa ja seisakkeeseen tukeutuvaa.



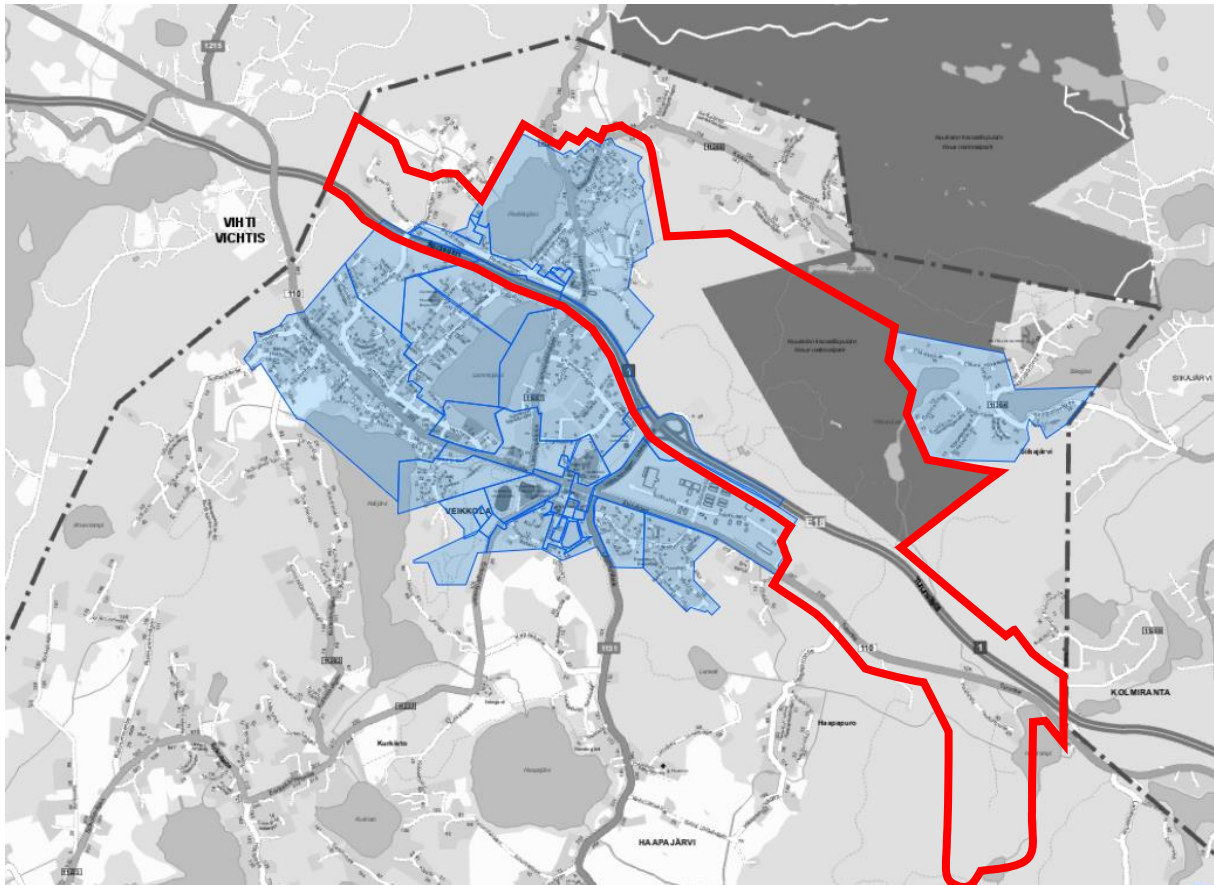
Kuva 9. Ote Kirkkonummen yleiskaavasta 2020.

3.2.3. ASEMAKAAVAT

Suunnittelualueella on voimassa kokonaan tai osittain kuusi asemakaavaa, joiden alueilla asuu noin 4700 asukasta (elokuu 2022). Kyseessä on Perälänjärven, Perälänkannaksen, Suonsyrjän, Metsäkallion ja sekä osia Veikkolan asemakaavasta sekä sen muutoksesta (korttelit 102-105, 107-120 ja 122). Li-

säksi vireillä on Veikkolanportin asemakaavan laatiminen nykyiseen Veikkolan eritasoliittymään ja sen pohjoispuoleiselle alueelle.

Suunnittelualueen ulkopuolelle jäävällä Veikkolan alueella on voimassa edellisten asemakaavojen lisäksi osia Veikkolan asemakaavasta sekä sen muutoksesta (korttelit 51-187), Veikkolan keskustan, Veikkolan keskeisten alueiden ja sen muutosten asemakaavat, Veikkolan teollisuusalueen, Veikkolan teollisuusalueen korttelin 125, Veikkolan koulutontin, Laguksenpuiston, Kaskimäen, Vuorenmäen koulun, Veikkolanpuron, Tuulensuun ja Mäntytien asemakaavat. Lisäksi idässä Espoon puoleiseen kuntarajaan rajautuen sijaitsee Siikajärvet-Pikkarainen ranta-asemakaava.



Kuva 10. Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä voimassa olevat asemakaavat (sinisellä värillä).

3.2.4. HELSINGIN SEUDUN MAANKÄYTTÖSUUNNITELMA (MAL 2019)

Helsingin seudun kunnat, Helsingin seudun liikenne HSL ja valtio laativat maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL 2019) suunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin. Se on hyväksytty keväällä 2019 Helsingin seudun päätöksenteossa. MAL 2019 -suunnitelma ilmentää seudun yhteistä tahtotilaa seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisessä ja sisältää asiantuntijoiden yhteistyön sekä mittavan vuorovaikutuksen tuottaman näkemyksen siitä, miten seutua tulisi kehittää vuosina 2019–2050. Suunnitelman konkreettiset toimet tähtäävät vuoteen 2030.

4. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET JA VUORO- VAIKUTUS

4.1. OSAYLEISKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE

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

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

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

4.2. OSAYLEISKAAVAN KÄYNNISTÄMINEN JA SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET

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

4.3. OSALLISTAMINEN JA YHTEISTYÖ

4.3.1. OSALLISET

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

4.3.2. OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

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

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty suunnittelualueen laajentuneen rajauksen vuoksi. Se on käsitelty yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 22.4.2021 (§ 61) ja 20.5.2021 (§ 68).

4.3.3. VIRANOMAISNEUVOTTELU

Kaavasta on pidetty aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 12.3.2019. Neuvottelussa nostettiin esiin mm. seuraavia teemoja:

- Uudenmaan liitto: maakunnalliset viheryhteystarpeet, seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

- HSL: riittävän tiiviin rakenteen osoittaminen asemansseudulle, joustava reittien suunnittelu liityntäliikennettä varten
- Museovirasto: alueen arkeologiset kohteet ovat hyvin tiedossa.
- Uudenmaan ELY-keskus: yleissuunnitelman ja kaavoituksen välillä on aikatauluhaaste, maankäytön ajoitus ja sen sitominen raideliikenteen toteuttamisaikatauluun, vesilain mukaisten kohteiden huomioonottaminen, meluntorjunnan haasteet kaavatyössä ja sen selvityspohja, pilaantuneiden maiden tilanne (ainakin Veikkolan vanha kaatopaikka), katu- ja liikenneverkon yhteydet, liityntäpysäköintipaikkojen tarve, Veikkolan eritasoliittymän suunnittelutilanne, valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen kaavahankkeessa, hulevedet ja tulvat ei liene erityisiä haasteita alueella, alueen rakennuskannan selvitystä toivottiin myös maakuntamuseon puolelta (nykyään Länsi-Uudenmaan museo)
- Väylävirasto: liityntäpysäköinnin mitoitus, ilmastovaikutusten selvittäminen.

4.4. KAAVAN VALMISTELUAINEISTO

Yhdyskuntatekniikan lautakunta käsitteli osayleiskaavan valmisteluaineistoa kokouksissaan 19.3.2020, § 34 ja 23.4.2020, § 48. Kokouksessa 19.3.2020 päätettiin evästyksestä, jonka mukaan tutkitaan, että ajoneuvoliikenne ja alueen kokoojakaadut sijoitettaisiin radan viereen tai läheisyyteen siten, että tätä kautta mahdollistetaan yhteys Siikajärvelle. Ennen uudelleen käsittelyä yhdyskuntatekniikan lautakunnassa osayleiskaavasta poistettiin keskustatoimintojen alueeseen (C) sisältyvä kaavamääräys, jonka mukaan alueelle ei saa sijoittaa vähittäis- tai päivittäistavarakaupan suuryksikköä.

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti 23.4.2020 kokouksessaan muuttaa asuntoalue (A) merkinnän pientalovaltaiseksi asuntoalueeksi (AP), jolloin alue voidaan toteuttaa ennen kuin uudesta raideliikenneyhteydestä ja seisakkeen toteuttamisesta on sitova päätös. Vastaava merkintämuutos tehtiin Yleiset määräykset -kohtaan.

Lisäksi lautakunta evästi jatkosuunnittelua seuraavasti:

- jatkosuunnittelussa tutkitaan osayleiskaavan Natura-arvioinnin yhteydessä Siikajärven suunnan tieyhteyden mahdollisuutta siten, että ajoneuvoliikenne sijoitettaisiin radan viereen tai läheisyyteen ja tätä kautta mahdollistettaisiin yhteys Siikajärvelle.

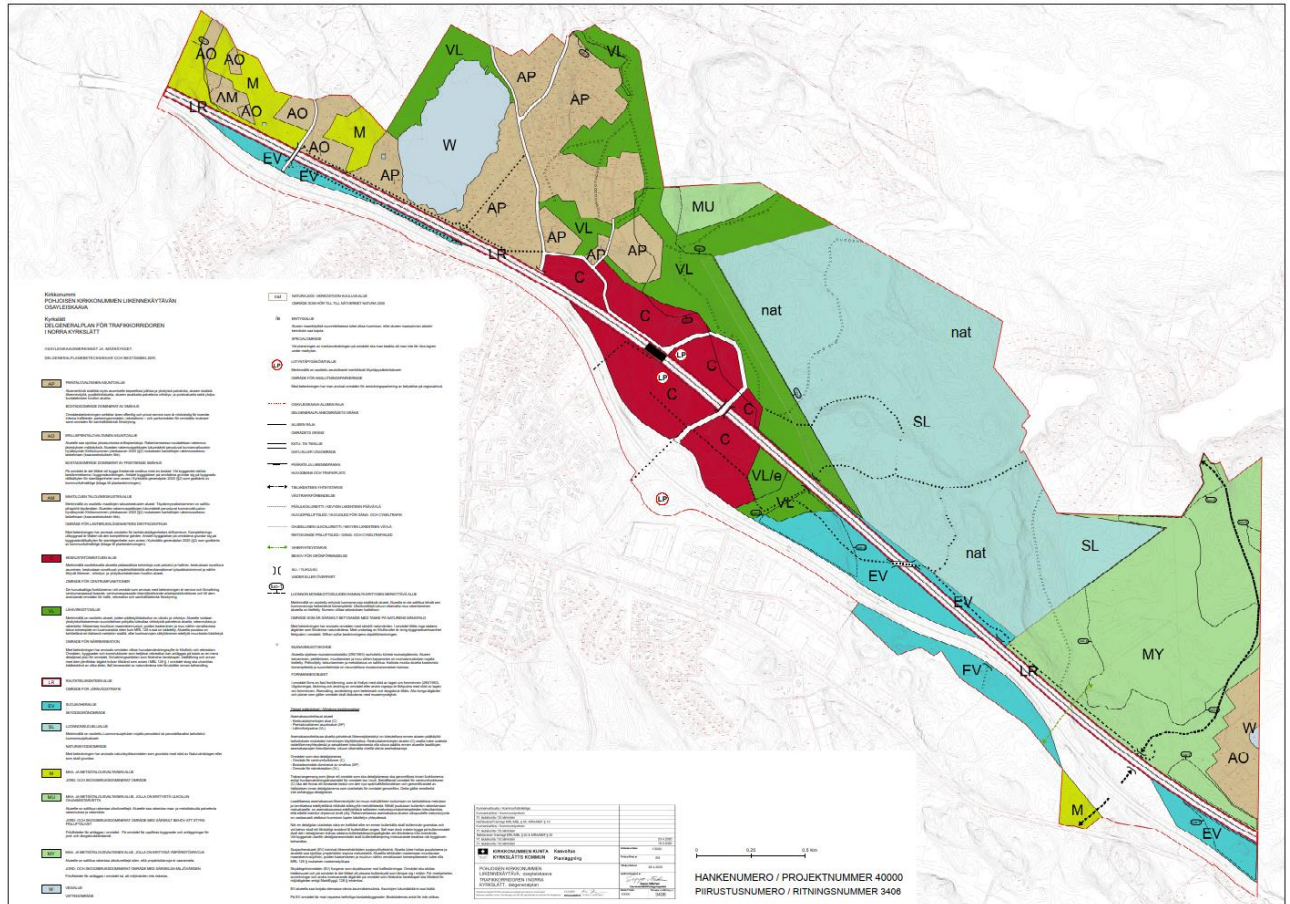
- jatkosuunnittelussa tulee selvittää Veikkolan asemakaava-alueiden nyt vielä toteuttamatta jääneiden rakennusoikeuksien määrä. Ko. rakennusoikeus määrä tulee ottaa huomioon määritettäessä osayleiskaavan rakennusoikeustavoitteita.

Osayleiskaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 25.6.-11.9.2020. Siitä saatiin 26 lausuntoa ja 6 mielipidettä. Valmisteluaineistosta ei voitu pitää koronapandemiaan liittyvien rajoitusten vuoksi asukastilaisuutta, mutta kaava-aineistosta luotiin kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalveluiden kotisivuille linkitetty selostettu esitys, joka oli katsottavissa kaavan nähtävilläoloajan. Palautteessa nousi esiin erityisinä teemoina alueelle osoitettu merkittävä väestö- ja työpaikkatavoite, jota katsottiin voitavan vähentää. Alueen rakentamisen luonteen toivottiin olevan pienimittakaavainen kyläkaupunki. Myös maakuntakaavojen ohjausvaikutukseen kiinnitettiin huomiota. Joissain lausunnoissa kiinnitettiin huolta luontoarvojen säilymiseen, mutta myös metsäomaisuuden hyödyntämismahdollisuuksiin. Merkittävän viheryhteyden vahvistamiseksi toivottiin myös pikaisia toimenpiteitä.

Valmisteluaineistossa osoitettiin uuden rakentamisen alue keskustatoimintojen merkinnällä (C), joka olisi mahdollistanut monipuolisimman maankäytön, sekä asuntoalueen merkinnällä (A). Veikkolan seisakkeen ympäristöä kauempana olevilla alueilla osoitettiin maankäyttö pääosin nykyisen mukaisena. Siten esimerkiksi jo asemakaavoitetut alueet, kuten Perälänjärven ympäristö, osoitettiin erillispientalojen alueena (AO). Kaavamääräyksissä otettiin lisäksi huomioon luontoselvityksestä saadut tiedot luonnon arvoalueista sekä osoitettiin lähivirkistysalue (VL) kansallispuiston ja Natura 2000 -alueen väliin.

Yhden kilometrin säteelle seisakkeesta osoitettiin 3000-4000 asukkaan ja työpaikan lisäystä, nykyisen asutuksen lisäksi. Rakentamisen osalta se olisi merkinnyt esimerkiksi keskustamaisimmalla alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä tehokasta kerrostalovaltaista asumista. Rakennusoikeutta arviointiin tulevan yhteensä enimmillään noin 300 000 kerrosneliometriä, josta asumiselle noin 200 000 ker-

rosneliometriä ja työpaikoille noin 100 000 kerrosneliometriä. Alueelle toivottua pienimittakaavaista kyläkaupunkia olisi ollut hyvin haastava toteuttaa seisakkeen välittömän lähiympäristön kohdalle.



Kuva 11. Vuonna 2020 nähtävillä ollut Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan valmisteluaineiston kaavakartta

5. OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET

5.1. VALTAKUNNALLISET ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEET

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää maakunta-, yleis- ja asemakaavojen ohella. Tavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat otetaan huomioon maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat tulleet voimaan vuonna 2018. Tavoitteiden tarkoituksena on myös edistää kansainvälisten sopimusten ja sitoumusten täytäntönpäytä Suomessa sekä turvata valtakunnallisten alueidenkäyttöratkaisujen tarkoituksenmukaista toteuttamista.

Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017 ja päätös tuli voimaan 1.4.2018. Päätöksellä valtioneuvosto korvasi valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Tavoitteiden uudistamisella pyrittiin vastaamaan alueidenkäytön tulevaisuuden haasteisiin ja edistämään kansainvälisten sopimusten täytäntönpäytä Suomessa. Uudistetut tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen, jotka ovat:

- Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Tehokas liikennejärjestelmä

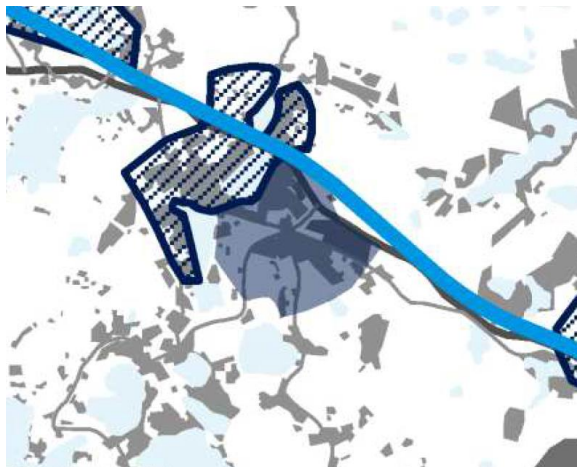
- Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat ja
- Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaa koskevat kaikki tavoitteet, paitsi uusiutumiskykyistä energiahuoltoa koskeva tavoitekokonaisuus. Kutakin tavoitekokonaisuutta ja sen toteutumista Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavassa on kuvattu tarkemmin kappaleessa 6.3.

5.2. SEUDULLISISTA STRATEGIOISTA JOHDETUT TAVOITTEET

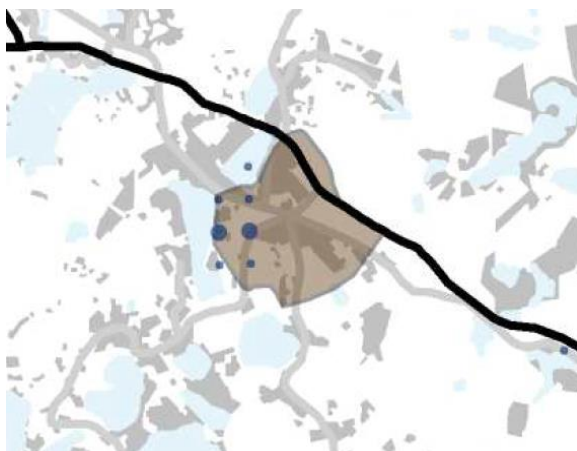
Helsingin seudun kunnat ovat hyväksyneet loppukevällä 2019 Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisen suunnitelman (MAL 2019 -suunnitelma), jonka aikatahtain on vuodessa 2050. Suunnitelman konkreettiset toimet tähtäävät vuoteen 2030. Tavoitteena on vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva seutu.

Suunnittelualan maankäyttöä on tarkoitus toteuttaa strategisten linjausten mukaisesti. MAL 2019 -suunnitelman mukaan keskeiset osat osayleiskaava-alueesta kuuluvat uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvään ensisijaiseen vyöhykkeeseen, jonka laajuus ja joukkoliikennetarkaisu laajuus määrittyvät tarkemman suunnittelun kautta, sekä maankäytön ensisijaiseen kehittämisvyöhykkeeseen.



- ensisijainen vyöhyke
- ▨ uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke*
- nykyinen asuinalue
- nykyinen teollisuusalue
- *Rajauksen laajuus ja joukkoliikennetarkaisu määrittyvät tarkemman suunnittelun kautta
- rautatie
- metrorata
- moottoritie
- pääväylä
- raskaan raideliikenteen hankkeita tai suunnitelmia

Kuva 12: Ote MAL 2019 -suunnitelman kartasta; MAL 2019 ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ja uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet.



- Asuntotuotantoennuste 2018-2029
- 3500 asuntoa
 - maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke
 - nykyinen taajamarakenne
 - päätetyt/rakenteilla olevat hankkeet
 - junaliikenteen hankkeet
 - pikaraitiotiehankkeet
 - tiehankkeet
 - rautatie
 - metrorata
 - valta- ja kantatiet
 - muu tieverkko

Kuva 13: Ote MAL 2019 -suunnitelman kartasta; Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet, asuntotuotanto-

toennuste sekä vuoteen 2030 mennessä aloitettavat liikenneinvestoinnit.

Kirkkonummen kunnanvaltuusto on hyväksynyt 5.10.2020 (§ 79) MAL 2019 -suunnitelman pohjalta laaditun MAL-sopimuksen.

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman mukaan osayleiskaava-alueen Veikkolan eritasoliittymän ja suunnitellun ratalinjauksen välinen alue on maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä.

5.3. KUNNAN YLEISTAVOITTEET

Osayleiskaavoituksen päätavoitteet ovat seuraavia:

1. Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden (Espoo-Salo oikorata eli ns. ESA-rata) yleissuunnittelun mukaisen ratalinjauksen osoittaminen ja näin radan jatkosuunnittelun ja toteuttamisen mahdollistaminen. Lisäksi osoitetaan samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö.
2. Osoittaa Veikkolan seisakkeen lähiympäristöön riittävä maankäytön tehokkuus, jotta muodostuu riittävästi käyttäjäpotentiaalia Veikkolan lähijunaliikennettä varten. Tämä tarkoittaa merkittävää asunto- ja myös työpaikkarakentamista alueelle.
3. Mahdollistaa monipuolinen rakentaminen ja asuminen sekä työpaikkatoimintojen kehittäminen. Suunnittelussa suositetaan ns. sekoittuneiden toimintojen muodostumista erityisesti Turunväylän ja tulevan ratalinjan välisellä alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä.
4. Turvata alueella kulkevien ekologisten yhteyksien toimivuus ja luoda uusia virkistysalueita ja -reittejä. Näin voidaan turvata Nuuksion alueen säilyminen riittävän luonnontilaisena lähialueen kasvavasta asukasmäärästä ja käyttöpaineesta huolimatta.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan tavoitevuosi on 2050.

5.3.1. KUNTASTRATEGIA

Vuoden 2022 alussa kunnanvaltuusto hyväksyi Kirkkonummen kuntastrategian 2022–2023 (kv 31.3.2022, § 10). Se tähtää siihen, että Kirkkonummi on

- Suomen halutuin ja pidetyin asuinkunta, jossa työ ja arki sujuvat.
- kansainvälistyvä, kaksikielinen ja kaikilta kanteiltaan kestävä sivistyskunta.

Strategiassa tavoitellaan parempaa elämänlaatua sitä hakeville. Toisin sanoen Kirkkonummi tarjoaa monipuoliset, turvalliset ja luonnonläheiset asumisen mahdollisuudet, painottaa pientalovaltaisuutta ja luonteikkaiden keskuksiemme kehittämistä. Lapsiystävällisenä kunta lasten ja nuorten asiat on otettu huomioon strategiassa.

Seuraavassa poimintoja strategian tavoiteasettelusta koskien yhdyskuntasuunnittelua ja maankäyttöä:

- kunta tähtää vahvaan ja suunnitelmalliseen väestökasvuun
- kunta huolehtii keskuksien, asuntoalueiden ja työpaikka-alueiden saavutettavuudesta myös kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä kehittäen
- kunta kansainvälistyy aktiivisesti
- kunta edistää kestävää elämäntapaa, hyvinvointia, terveyttä ja osallisuutta yhteistyössä kuntalaisten, yritysten, yhteisöjen ja hyvinvointialueen kanssa
- kunta luo edellytyksiä monipaikkaisuudelle ja uudelleenlaiselle etätyöskentelylle
- kunta houkuttelee asiantuntijatyöpaikkoja ja kehitämme nykyisiä työpaikkoja
- kunta tähtää korkeampaan tuottavuuteen
- kunnassa kehitetään keskuksia kaupan ja palvelujen työpaikkojen sekä etätyöläisten palvelujen

keskittyminä

- kunta edistää innovatiivisten ja kehittyvien yritysten sijoittumista kuntaan.

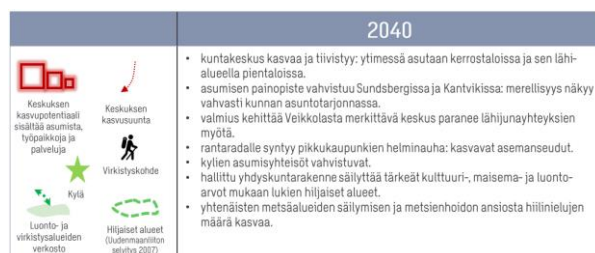
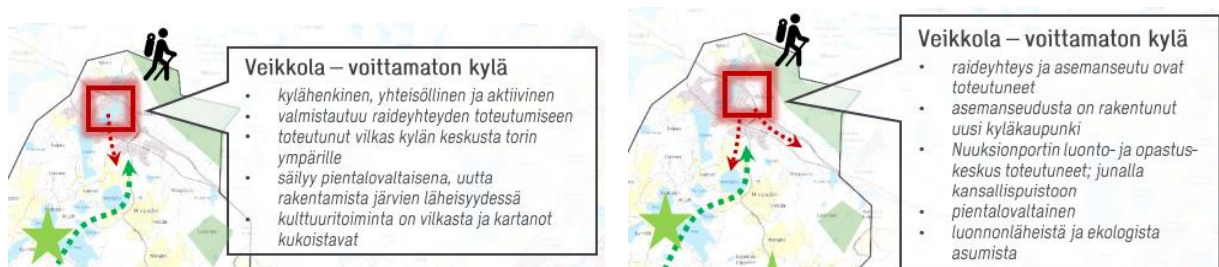
Edellä lueteltujen tavoitteiden lisäksi monimuotoinen luonto on Kirkkonummen suurin voimavara. Luonnonläheisyys, metsät ja vesistöt ovat yhä vahvempia asukkaisiin vetoavia tekijöitä. Virkistäytymiseen on tarjolla enenevässä määrin rantoja. Näin kannustetaan myös virkistys- ja lähimatkailua kehittämään, niin ikään maaseutuelinkeinot ovat edelleen voimissaan ja lähiruuan tuottamisen edellytykset halutaan turvata kunnassa.

Pohjoisen Kirkkonummen osayleiskaavaa koskee väestönkasvun lisäksi kuntastrategiassa osoitetut elinvoimaiseen ja erottuvaan Kirkkonummeen liittyvät tavoitteet, joita ovat muun muassa maankäytön suunnittelun ja rakentamisen pääpainon suuntaaminen kunnan keskuksiin. Tältä osin uuden Veikkolan asemanseudun voidaan nähdä olevan Veikkolan nykyistä keskustaa tukeva ja täydentävä asumisen, palvelujen, työpaikkojen ja virkistyspalveluidenkin alue. Tavoitteena on mahdollistaa alueella monipuolinen asuntotuotanto. Myös Nuuksion kansallispuiston läheisyys ja sen hyödyntäminen virkistykseen on yksi Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan tavoitteista.

5.3.2. KIRKKONUMMEN MAANKÄYTÖN KEHITYSKUVA 2040 JA 2060

Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060 - Kurkistus tulevaisuuteen - on hyväksytty kunnanvaltuustossa 25.5.2020 ja se on korvannut Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040. Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060 on kunnan strategisen suunnittelun työväline, jonka pohjalta kunta on muodostanut näkymän maankäytön ja kaavoituksen kehittämislinoista tulevaisuudessa.

Suunnittelualue sijoittuu kehityskuvassa Veikkolan keskuksen koillispuolelle, sen vaikutusalueelle. Veikkolan vahvuksina on nähty sen kylähenkisyys, yhteisöllisyys ja aktiivisuus sekä vilkas kulttuuritoiminta. Se valmistautuu raideyhteyden ja lähijunaliikenteen toteutumiseen, mutta säilyy pientalovaltaisena. Uusi asemanseutu on kyläkaupunkimainen ja sen tuntumassa on Nuuksionportin luonto- ja opastuskeskus, joka toteuttaa omalta osaltaan ajatusta ”junalla kansallispuistoon”. Asuminen on luonnonläheistä ja ekologista ja Nuuksion kansallispuisto nähdään matkailun ja elämyspalveluiden voimavarana. Työpaikka- ja yritysalueita, sekä myös logistiikan työpaikkoja kehitetään Espoon suuntaan liikenneväylien varteen. Työmatkaliikenne Espooseen, Helsinkiin ja Tallinnaan on myös alueen kehityksen osalta keskeisessä roolissa, samoin kuin alueen toimiminen eri liikennemuotojen laadukkaana vaihtopaikkana ja älyliikenteen solmuna. Nämä edellyttävät mm. liikenteen kapasiteetin lisäämistä Turunväylällä.



Kuva 14. Ote Kirkkonummen maankäytön kehityskuvasta 2040 ja 2060 (kunnanvaltuuston hyväksymä 25.5.2020).

Asuminen ja virkistys Kirkkonummella 2040: Valmius kehittää Veikkolasta merkittävä keskus paranee lähijunayhteyksien myötä. Hallittu yhdyskuntarakenne säilyttää tärkeät kulttuuri-, maisema- ja luontoarvot mukaan lukien hii-jaiset alueet. Yhtenäisten metsäalueiden säilymisen ja metsienhoidon ansiosta hiilinielujen määrä kasvaa.

Asuminen ja virkistys Kirkkonummella 2060: Veikkola kehittyy voimakkaasti lähijunaliikenteen ja Nuuksiin tuke-tuvan ekologisen asumisen kautta. Tärkeät luonto-, maisema- ja kulttuuriarvot ovat tunnistettavissa – kirkkonumme-laisen rakkaus kotiseutuun säilyy vahvana!



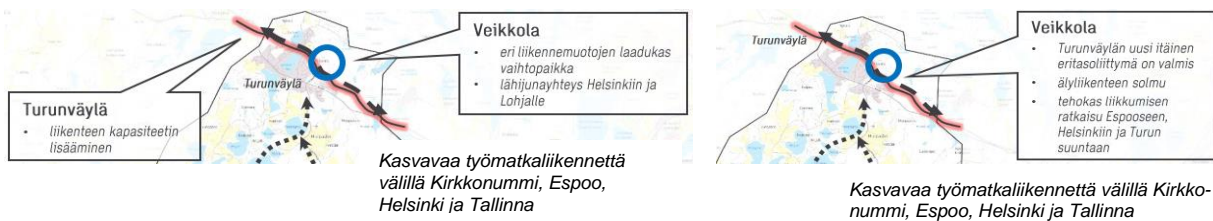
	2040
	<ul style="list-style-type: none"> keskuksiin ja asemanseduille kaavoitetaan alueita kaupalle, palveluille ja työpaikoille. työpaikka-alueita kaavoitetaan Länsiväylän ja Turunväylän vyöhykkeille. Jorvas tietotyön ja uusien digitaalisten palvelujen keskittymänä. Kantvik-Pikkalanlahti-Vuohimäki: alueesta kehitetään uudenlainen työnteon, asumisen ja virkistykseen laadukas yhdistelmä. kyliin syntyy uusia lähityöpaikkoja uudistuvaan maatalouteen (mm. lähiruoka ja -energia). maaseudun elinvoimaisuus turvataan samalla kun metsien merkitys hiilinieluna kasvavat. Hvitträskä ja Längvik kehittyvät tuotteistettuina ja palveluja sisältävinä matkailuympäristöinä. saaristo on matkailukokonaisuus, jossa uudistuneet satama- ja veneilypalvelut. Espoon ja Helsingin suuntaan säännöllinen, virkistystä ja matkailua palveleva vesiliikenne-yhteys matkailu- ja muiden keskuksen välille rakennetaan saavutettavuutta parantavia älyliikenteen ratkaisuja.

	2060
	<ul style="list-style-type: none"> kunta vastaa kehittyvän elinkeinoelämän tarpeisiin. keskuksiin ja asemanseduille luodaan moderneja työtekemisen uusia kokeiluja. kunta tarjoaa alustan kansainvälisille megainvestoinneille: pääväylien varsilta ja hyvän saavutettavuuden alueita laadukkaat työtilat, lisäksi turvallisuutta, koulutettua väestöä sekä palveluja arvokkaat luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöt vahvistavat maatalouden ohella muita elinkeinotoiminnan mahdollisuuksia: meri- ja maaseutumaisemat ovat säilyneet tärkeänä osana Kirkkonummen kulttuuri-identiteettiä. osuskuntatoimintaa ja uusia työnteon muotoja vahvistetaan. Kyläyhteisöihin kehitetään paikalliseen tuotantoon perustuvia lähityöpaikkoja. luonto- ja lähimatkailu kasvaa palveluna – luodaan uusia, kansainvälisestikin kiinnostavia tuotteita: <ul style="list-style-type: none"> tuotteistettuina hiljaisuus ja pimeys uniikki luonto on helposti saavutettavissa ja koettavissa. luodaan matkailun kansainvälinen koulutusympäristö. edistetään ympärivuotista risteilyliikennettä. tuotteistetaan elävää kulttuuri- ja sotahistoriaa. luodaan kokemusräjästäjä ja luontokonferensseja.

Kuva 15. Ote Kirkkonummen maankäytön kehityskuvasta 2040 ja 2060 (kunnanvaltuuston hyväksymä 25.5.2020).

Elinkeinoelämä Kirkkonummella 2040: Keskuksiin ja asemanseduille kaavoitetaan alueita kaupalle, palveluille ja työpaikoille. Työpaikka-alueita kaavoitetaan Länsiväylän ja Turunväylän vyöhykkeille.

Elinkeinoelämä Kirkkonummella 2060: Keskuksiin ja asemanseduille luodaan moderneja työtekemisen uusia kokeiluja. Arvokkaat luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöt vahvistavat maatalouden ohella muita elinkeinotoiminnan mahdollisuuksia. Luonto- ja lähimatkailu kasvaa palveluna – luodaan uusia, kansainvälisestikin kiinnostavia tuotteita.



	2040
	<ul style="list-style-type: none"> keskustoja ja asemaseutuja kehitetään ja niiden yhteyteen luodaan uusia liikenne-palveluja: joukkoliikenteen solmukohtiin kehitetään laadukkaat vaihtopaikat kuntakeskuksessa, Jorvaksessa, Masalassa ja Veikkolassa rantaradalle suunnataan kehittämistoimenpiteitä: kunta selvittää mm. uuden aseman toteuttamisedellytykset Vuohimäessä ja Luomassa paikallisliikenne viikastuu ESA-radan ja lentokenttäradan myötä. lähijunaliikenne Veikkolaan on toteutunut: Veikkolan asemaa kehitetään Nuuskion lounaisena porttina - junalia kansallispuistoon keskeiset pääliikenneväylät (Länsiväylä, Kehä III ja Turunväylä) on toteutettu, parannettuina ja laadukkaina nelikaistaisina väylinä. sähköajoneuvot ovat yleistyneet: kuntaan on rakennettu laaja latausverkosto ja sen älykkään informaatiojärjestelmä. sähköbusiliikenne toteutetaan Kirkkonummen, Espoon ja Helsingin välillä. matkailun vesiliikenne toteutetaan Kirkkonummen ja Helsingin välillä.

	2060
	<ul style="list-style-type: none"> keskuksiin ja asemanseduille on rakennettu lentoliikenteen telakoita: uutta akkuteknologiaa hyödyntävä lentoliikenne on nopea ja vähän tilaa vievä liikkumismuoto henkilö- ja tavarakuljetukseen. sähköinen ja älykäs liikkuminen keskuksen välillä ja haja-asutusalueella on toteutettu hyvän arjen palveluna. kaikkiin keskuksiin on toteutettu turvalliset ja toimivat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet niin että kokonaisuus muodostaa jatkuvien reittien verkoston. rantaradalle uusi Vuohimäen asema. Kantvik veneilyn ja vesiliikenteen logistisena solmuna: matkailun ja virkistykseen vesiliikennettä ympäri vuoden.

Kuva 16. Ote Kirkkonummen maankäytön kehityskuvasta 2040 ja 2060 (kunnanvaltuuston hyväksymä 25.5.2020).

Yhteydet Kirkkonummella 2040: Keskustoja ja asemaseutuja kehitetään ja niiden yhteyteen luodaan uusia liikenne-palveluja: joukkoliikenteen solmukohtiin kehitetään laadukkaat vaihtopaikat kuntakeskuksessa, Jorvaksessa, Masa-

lassa ja Veikkolassa. Paikallisliikenne vilkastaa ESA-radan ja lentokenttäradan myötä. Lähijunaliikenne Veikkolaan on toteutunut: Veikkolan asemaa kehitetään Nuuksion lounaisena porttina – junalla kansallispuistoon! Keskeiset pääliikenneväylät (Länsiväylä, Kehä III ja Turunväylä) on toteutettu parannettuina ja laadukkaina nelikaistaisina väylinä.

Yhteydet Kirkkonummella 2060: Keskuksiin ja asemanseduille on rakennettu lentoliikenteen telakoita: uutta akku-teknologiaa hyödyntävä lentoliikenne on nopea ja vähän tilaa vievä liikkumismuoto henkilö- ja tavarakuljetukseen. Sähköinen ja älykäs liikkuminen keskusten välillä ja haja-asutusalueella on toteutettu hyvän arjen palveluna. Kaikkiin keskuksiin on toteutettu turvalliset ja toimivat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet, niin että kokonaisuus muodostaa jatkuvien reittien verkoston.



VEIKKOLA






Junalla patikoimaan Nuuksion.

- ESA-radan rakentamispäätöksen myötä Veikkola siirtyy uuteen aikakauteen: lähijunaliikenteen lisää alueen kiinnostavuutta asuinpaikkana, minkä seurauksena syntyy myös uusia yrityksiä ja työpaikkoja.
- Veikkolan asemansedu on portti luontoon ja Nuuksion kansallispuistoon. Veikkolan nykyinen keskusta ja asemansedu muodostavat toisiaan täydentävän kokonaisuuden Turunväylän molemmin puolin.
- Veikkolaan toteutettava Nuuksionportti on kotimaisen ja kansainvälisen ekologisen matkailun hittituote.



Esimerkki luonnonläheisestä ja laadukkaasta rakentamisesta / Sweco Architects.



Ote pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan valmisteluaineistosta vuodelta 2020.



Lähijunalla Veikkolaan.




Esimerkit julkisen palvelun (päiväkoti) sekä omaisesta asuntorakentamisen laadukkaista toteuttamistavoista / Sweco Architects.

17

Kuva 17. Ote Kirkkonummen maankäytön kehityskuvasta 2040 ja 2060 (kunnanvaltuuston hyväksymä 25.5.2020). Kirkkonummen kehityskuvan toteutumisen esimerkkikohteissa: Veikkola - hyvien liikenneyhteyksien päässä oleva asemansedu, raideliikenteen portti Nuuksion kansallispuistoon.

6. OSAYLEISKAAVAN KUVAUS

6.1. OSAYLEISKAAVAN MITOITUS

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

Pääkaupunkiseudun ulkopuolella tavoiteltavana ohjelukuna voidaan pitää vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittamista 2,5 kilometrin etäisyydelle asemasta. Vastaavasti yhden kilometrin etäisyydellä tavoiteltava yhdistetty asukas- ja työpaikkamäärä on 5000. Rakentamisen osalta tämä merkitsisi esimerkiksi keskustamaisimmalla alueella seisakkeen välittömässä läheisyydessä tehokasta kerrostaloval-

taista asumista. Rakennusoikeutta on laskettu tarvittavan vähintään noin 100 000 kerrosneliometriä, jotta saavutetaan tarvittavat asukas- ja työpaikkamäärät, eli yhteensä vähän alle 2000 asukasta ja työpaikkaa. Toisaalta myös rakentamisen enimmäismäärää on syytä rajoittaa, kuten valmisteluaineistosta saadusta palautteesta nousi selkeästi esiin. Maankäytöstä aiheutuvat vaikutukset erityisesti Nuuksion Natura 2000 -alueen suuntaan ovat mitoituksen osalta kriittinen tekijä, joten kaavassa on asetettu kokonaisrakennusoikeuden enimmäismääräksi 150 000 k-m², joka vastaavasti mahdollistaisi noin 2500 asukasta ja työpaikkaa.

Seisakkeen välittömään lähiympäristöön tulee mahdollistaa riittävä tehokkuus lähijunaliikenteen haluttua palvelutasoa varten tarvittavalle asukasohjalle ja työpaikkamäärille. Rakentamiseen käytettävissä olevaa maa-alueita on seisakkeen ympäristössä kuitenkin varsin rajoitetusti, sillä sitä rajaa etelästä moottoritie ja koillisesta Nuuksion kansallispuisto ja Natura 2000 -alue. Lisäksi rakennettava alue on maaperäolosuhteiltaan ja myös topografialtaan haastavaa, jonka vuoksi rakentamista joudutaan sijoittamaan suhteellisen pienelle alueelle. Jotta tavoiteltuihin asukas- ja työpaikkamääriin päästään, muodostuu seisakkeen välittömään ympäristöön keskustamaisen asumisen vyöhyke (keskustatoimintojen alue). Loput alueesta olisi toiminnoiltaan monipuolista asuntoaluetta (A). Helsingin seudun liikenteen (HSL) mitoitustavoitteet huomioon ottaen mahdollistetaan osayleiskaavassa siis yhden kilometrin säteelle seisakkeesta noin 2000-2500 asukkaan ja työpaikan lisäys, nykyisen noin 1500 olemassa olevan asukkaan lisäksi (katso väestön, palvelujen ja työpaikkojen mitoitusterusteet kappaleessa 3.1.4.). Alueille ei ole laskettu tehokkuuslukuja.

Olemassaolevien pientalovaltaisten asuntoalueiden tehokkuusluvut vaihtelevat välillä 0.15 - 0.25, ollen yleisimmin 0.20. Kyseisten alueiden toteutusta ohjaavat siis jo voimassa olevat asemakaavat.

6.2. OSAYLEISKAAVAN ALUEVARAUKSET JA KAAVAMÄÄRÄYKSET

Osayleiskaavan aluevaraukset ja kaavamääräykset ilmenevät selostuksen liitteistä 1 ja 2.

6.2.1. ASUMINEN

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

Osayleiskaavaehdotuksessa mahdollistetaan yhden kilometrin säteelle tulevasta seisakkeesta noin 2000-2500 asukkaan ja työpaikan lisäystä. Nykyinen asukasmäärä kyseisellä vyöhykkeellä on noin 1500 asukasta. Osayleiskaavarajauksen ulkopuolelle jää Veikkolan nykyinen keskusta-alue ja eritasoliittymän eteläpuolinen nykyään työpaikkakäytössä oleva alue. Näiden tiivistäminen ja työpaikka-alueen länsiosan maankäytön muuttaminen esimerkiksi asuntotuotantoon mahdollistaisi lähivuosikymmeninä asukasmäärän kasvattamisen seisakkeesta yhden kilometrin etäisyydellä vähimmilläänkin useilla sadoilla osayleiskaavassa mahdollistetun lisäksi, mutta tehokkuudesta riippuen jopa suuremmallakin määrällä asukkaita.

Lisäksi em. mitoitustavoitteissa on asetettu kahden ja puolen kilometrin etäisyydelle seisakkeesta 10 000 asukkaan ja työpaikan tavoitteellinen määrä, joka on mahdollista saavuttaa toteuttamalla Veikkolan asemanseutu nyt esitetyillä väestö- ja työpaikkatavoitteilla (katso kohta 3.1.4.).

Hauklammen eteläpuolinen metsämaasto sekä Hauklammentien tienvarsi sisältyy myös osayleiskaavan rajaukseen. Kaava-alueen rajausta laajennettiin keväällä 2021 siten, että Veikkolan teollisuusalueen itäpuolinen alue Turuntien ja Turunväylän välillä sisällytettiin osayleiskaavaan samoin kuin em. Hauklammen eteläpuolinen metsämaasto sekä Hauklammentien tienvarsi. Osayleiskaava-alueeseen vuonna 2021 lisätty alue sijaitsee lähes viiden kilometrin etäisyydellä Veikkolan suunnitellusta seisakkeesta ja on hieman lähempänä tulevaa Histan seisaketta Espoon puolella (noin 4,5 kilometriä).

Hauklammen ympäristöön osoitetaan osayleiskaavassa pientalovaltaista asuntoaluetta (AP). Lähempänä Turunväylää sijaitsevalla alueen osalla, samoin kuin alueen keskellä sijaitsevalla korkeimmalla mäellä on kova melutaso tieliikenteestä johtuen, joka rajoittaa alueen osoittamista asumiselle. Erityisesti tämä on haaste olemassa olevien asuinkiinteistöjen kohdalla, joista suurin osa on loma-asumiskäytössä. Korkean melutason vuoksi ja koska sellaisia meluntorjuntaratkaisuja ei voida osoittaa, jotka täyttävät asetuksen vaatimukset, osoitetaan olemassa olevat asuinrakennukset niiden nykyisen käyttötarkoituksen mukaisella määrällä, eli loma-asuntoalueena (RA).

6.2.2. TYÖPAIKAT JA PALVELUT

Suurin osa kaupallisista ja julkisista palveluista sekä muista työpaikoista sijoittuu osayleiskaavassa osoitetuille keskustatoimintojen alueelle (C), asuinalueella (A) sekä työpaikka-alueella (TP). Tavoitteena on keskittää suuri osa alueen palveluista Veikkolan seisakkeen lähiympäristöön. Näin alueesta muodostuisi toimiva ja kaupallisesti kiinnostava asemanseutu, joka houkuttelisi riittävän asiakasmäärän palvelutason nostamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä lähijunaliikenteen järjestämiselle. Tavoitteena on sekoittunut yhdyskuntarakenne, jossa asuminen, palvelut ja työpaikat voivat sijoittua lomittain samoihin kortteleihin. Tällä pyritään mahdollistamaan palvelujen ja yritystoiminnan edellytyksiä alueella.

Keskustatoimintojen alueelle (C) ja asuntoalueelle (A) on mahdollista toteuttaa myös Nuuksion kansallispuistoa palveleva opastuskeskus. Sitä varten on osoitettu myös vaihtoehtoisesti palvelujen kohde-merkintä lähivirkistysalueelle kansallispuiston ja Natura 2000-alueen viereen. Opastuskeskuksen tarkemmassa sijoittumisessa tulee ottaa huomioon riittävä läheisyys seisakkeelle sekä sujuvat yhteydet kansallispuiston suuntaan.

Uutta työpaikka-aluetta osoitetaan Veikkolan nykyisen teollisuus- ja työpaikka-alueen jatkoksi siitä itään päin Turunväylän ja Turuntien väliselle alueelle.

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

6.2.3. LIIKENNE

Alueen liikenneverkoston pääyhteydeksi muodostuu Veikkolanportin eritasoliittymästä radan pohjoispuolelle linjautuva katu (Veikkolantien jatke), joka yhdistyy Napparintiehen. Veikkolan eritasoliittymä tullessaan uudistamaan lähivuosisikymmeninä, jolloin Turunväylän ylittävään Veikkolantiehen on mahdollista lisätä jalankulun ja pyöräilyn väylä, joka mahdollistaa kevyen liikenteen yhteyden Veikkolan junaseisakkeelle. Osayleiskaavan valmisteluaineistossa osoitettu tilavaraus Turunväylän uudelle eritasoliittymälle Veikkolan taajaman itäpuolelle on poistettu kaavaehdotuksesta. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa, VT 1 Tuomarila - Vt 2 aluevaraus suunnitelmassa sekä ESA-radon yleissuunnitelmassa että rata-suunnitelmissa on osoitettu Espoon Kolmperän kohdalle toteutettava Histan eritasoliittymä (moottoritien risteysilta), josta tulisi yhteys myös Turuntielle. Kyseisen liittymän etäisyys Veikkolan liittymästä olisi noin viisi kilometriä. Toteutuessaan liittymä palvelisi myös Veikkolan taajaman itäpuolisen uuden maankäytön kytkeytymistä Turunväylälle, joka oli keskeinen peruste osoittaa vastaava aluevaraus kaavan valmisteluvaiheessa. Tieyhteyttä Siikajärven suuntaan ei ole mahdollista järjestää siten enää tulevaisuudessa kyseisen liittymän kautta.

Vuoden 2019 lopussa tehdyssä Veikkolanportin toimivuustarkastelussa (Sitowise) todettiin, että uudistettavan eritasoliittymän osalta ei ole erityisiä ongelmia esitetyillä asukas- ja työpaikkamäärillä. Ainoastaan ruuhkahuippuna saattaa olla ajoittaista jonoutumista pohjoisen puoleisessa kiertoliittymässä Helsingin tulosuunnasta, eli Veikkolantien jatkeelle pohjoiseen päin kääntyttäessä. Tämä on kuitenkin mahdollista ratkaista esimerkiksi tekemällä kiertoliittymään tarvittavia toimenpiteitä. Alueelle osoitettua rakentamisen tehokkuutta ja asukas- ja työpaikkatavoitetta on laskettu tämän jälkeen kaavaehdotusvaiheessa noin puoleen.

Uudenmaan ELY-keskus on laatinut yhdessä Kirkkonummen kunnan kanssa liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain LjMTL, (503/2005) mukaisen tiesuunnitelman "Mt 110 (Turuntie) parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Veikkola – Kolmiranta, Kirkkonummi. Suunnittelualue al-

kaa lännessä Veikkolan teollisuusalueelta Soidentaantien liittymästä ja päättyy idässä maantien 11289 Kolmirannantien liittymään. Kolmirannantien liittymässä tiesuunnitelma on liitetty Espoon kaupungin puolelle vuonna 2020 laaditun jalankulku- ja pyöräilyväylän rakennussuunnitelman ratkaisuihin. Suunnittelualueella maantiellä 110 nopeusrajoitus vaihtelee välillä 50–70 km/h.

KÄVELY JA PYÖRÄILY

Kaavakartalla on osoitettu keskustamaiset kävelyn ja pyöräilyn reitit, tavanomaiset kevyen liikenteen reitit sekä etupäässä virkistystä palvelevat ulkoilureitit. Reitit poikkeavat toisistaan hierarkisesti. Keskustamaiset reitit on tarkoitus rakentaa korkealuokkaisesti ja ne kulkevat keskustatoimintojen alueella, asuntoalueella ja työpaikka-alueiden palveluvaltaisilla osilla.

JULKINEN LIIKENNE

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

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

Veikkolan seisakkeen kohdalla on kiinnitettävä erityistä huomiota esteettömyyteen siten, että seisakkealue toteutetaan esteettömyyden erikoistason alueena. Täten seisakkeen laiturialueet, siirtyminen liikennevälineistä toiseen, pysäköinti sekä saattoliikenneyhteydet tulee toteuttaa esteettöminä.

6.2.4. VIRKISTYS- JA ULKOILUALUEET

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

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

6.2.5. MAA- JA METSÄTALOUSALUEET

Maatalouskäytössä olevia alueita on osayleiskaava-alueella vain hyvin vähäisesti.

Metsäalueiden kaavamerkintänä on osoitettu maa- ja metsätalousvaltainen alue (M).

6.2.6. SUOJELU

Suunnittelualueella sijaitsee osa Nuuksion Natura 2000 -alueesta ja luonnonsuojelualueesta, jotka osoitetaan ko. merkinnöillä. Lisäksi Hauklammen eteläpuolella sijaitsee yksityismaalle vuonna 2015 perustettu luonnonsuojelualue, jonka luontoarvot perustuvan METSO-suojeluohjelman kriteereihin.

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

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

6.2.7. TEKNINEN HUOLTO

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

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

6.2.8. ERITYISALUEET

Osayleiskaavassa osoitetaan suojaviheralueita (EV) Turunväylän varteen erityisesti Veikkolan eritasoliit-tymästä itään päin jäävälle alueelle. Suojaviheralueilla on merkitystä tieliikenteen suojavyöhykkeinä, mutta osalla niistä sijaitsee myös merkittäviä luontoarvoja ja ekologisen yhteyden tarve. Yhdessä luo -merkintöjen kanssa niillä pyritään varmistamaan luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeiden luonto-tyyppien ja toimivien ekologisten yhteyksien säilyminen.

6.3. VERTAILU VALTAKUNNALLISIIN ALUEIDENKÄYTTÖTAVOITTEISIIN

Osayleiskaava on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen.

Osayleiskaavassa osoitettu maankäyttö luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskun-takehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja hyödyntää myös suunniteltua, valtakunnallisen tason raideliikenneyhteyttä. Maankäyttöratkaisuilla vahvistetaan yhdyskuntara-kenteen eheyttä ja edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Maankäyttöratkaisulla edistetään myös kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliiken-nettä sekä viestintä-, liikumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä. Osayleiskaavassa osoitetut merkittä-vät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet on sijoitettu siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Osayleiskaavalla edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittä-mällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle. Osayleiskaava mahdollistaa ja edistää erityisesti myös valtakunnalliseen liikennejärjestelmään liittyvän raideliikenneyhteyden toteuttamisen ja lähijunaliiken-teen kehittämisen alueella ja alueen kytkemisen siten kehittyvän raideliikenteen kautta osaksi laajem-paa liikennejärjestelmää.

Osayleiskaavassa on varauduttu sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, sillä uusi rakentaminen on sijoitettu tulvavaara-alueiden ulkopuolelle. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien laitosten välittömään läheisyyteen ei ole osoitettu asuinalueita, yleisten toimintojen alueita eikä muita ns.

haavoittuvia toimintoja (yleisölle tarkoitettut kokoontumistilat ja -alueet, sairaalat, koulut, hoitolaitokset ja majoitusliikkeet).

Osayleiskaavassa on huolehdittu luonnonperinnön arvojen turvaamisesta (Nuuksion kansallispuisto ja Natura 2000 -alue) ja osoitettu ko. alueiden reunoille suojavyöhykkeinäkin toimivat lähivirkistysalueet. Valtakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä ei alueella esiinny. Myös luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä on edistetty, vaikkakaan kaikkia luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita ei voida säästää rakentamiselta. Virkistyskäyttöön soveltuvia alueita on osoitettu riittävästi, samoin on huolehdittu viheralueverkoston jatkuvuudesta. Bio- ja kiertotaloudelle ei ole osoitettu erityisiä edistämiskeinoja, mutta esimerkiksi alaan liittyviä yrityksiä voi sijoittaa kaavassa osoitetuille työpaikka-alueille.

Osayleiskaavassa ei osoiteta uusiutumiskykyisen energiahuollon osalta erityisiä aluevarauksia tai ratkaisuja. Tuulivoimaloita ei voi alueelle toteuttaa edes yksittäisinä rakenteina siihen liittyvien lukuisten reunaehtojen vuoksi. Aurinkovoiman hyödyntämistä suurempinakaan yksikköinä ei ole täysin suljettu pois, vaikkakaan siihen ei ole edellä mainitusti varauduttu.

6.4. VERTAILU MAAKUNTAKAAVAAN (UUSIMAA-KAAVA 2050)

Osayleiskaavassa osoitetut käyttötarkoituserkinnät maakuntakaavassa osoitetun ratalinjauksen ympärillä, sekä sen ja Turunväylän välissä perustuvat osayleiskaavan vireilletulohetken lähtökohtaan, jolloin nyt kumoutunut maakuntakaava ohjasi osayleiskaavan laadintaa. Tällöin ko. alueelle oli osoitettu taajamatoimintojen aluetta. Voimassa olevaa Uusimaa-kaavaa 2050 on yleispiirteistetty merkittävästi, mutta Turunväylän eteläpuolelle osoitetun taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ohjausvaikutuksen on tulkittu ulottuvan myös tien pohjoispuolelle, entisen taajamatoimintojen alueen kohdalle.

Suunnitelmääräyksen mukaan *”Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Helsingin seudulla vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.”*

Määräyksessä viitataan nykyiseen rakenteeseen, jonka asemanseutuihin sekä keskuksiin tukeutuen yhdyskuntarakenteen tulisi tehostua. Kun tässä tapauksessa on kyse täysin uudesta asemanseudusta, tulee vastaavaa määräystä voida soveltaa myös Veikkolan asemanseudun kohdalla. Osayleiskaavassa onkin kyseiselle alueelle osoitettu monipuolista maankäyttöä, keskustatoimintojen aluetta, asuntoaluetta sekä työpaikka-alueita, jotka toteuttavat osaltaan kehittämisperiaatemerkinän suunnitelmääräystä.

Kaupallisten palvelujen osalta alueelle mahdollistetaan keskustatoimintojen alueen (C) merkinnällä lähipalvelujen ja lähikaupan tyyppistä toimintaa. Työpaikka-alueen yhteyteen on osoitettu kaupallisten palvelujen kohdemerkintä (KM), jonne kaavamääräyksen mukaan saisi sijoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön.

Osayleiskaavan keskellä on Uusimaa-kaavan 2050 mukainen Natura 2000 -verkostoon kuuluva Nuuksion metsäalue ja kansallispuisto, joka on osoitettu Natura-2000 -ominaisuusmerkinnän lisäksi luonnonsojelualueena. Uusimaa-kaavan 2050 mukaiset seudulliset viheryhteystarpeet sijaitsevat osayleiskaavan länsi- ja itäosassa. Kyseisten ekologisten käytävien maankäyttö ja kaavamääräykset varmistavat niiden säilymisen.

Osayleiskaava-alueen kaakkoisosaan osoitetaan pientalovaltaisen asuntoalueen varaus. Se sijoittuu Uusimaa-kaavan ns. valkoiselle alueelle, jolloin aluetta koskee Uusimaa-kaava 2050 yleiset määräykset. Alueen sijaintia perustele mm. lähivuosina paranevat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet Turuntien varteen toteutettavan jalankulku- ja pyöräilyväylän myötä. Histan aseman toteutuessa ratahankkeen myötä, on myös sen saavutettavuus alueella kohtuullinen.

Osayleiskaavan voidaan edellä mainitun perusteella katsoa noudattavan sekä täsmentävän Uusimaa-kaavaa 2050.

6.5. VERTAILU VOIMASSA OLEVAAN YLEISKAAVAAN

Kaavaratkaisu poikkeaa osayleiskaavan osoittaman asemanseudun maankäytön osalta Kirkkonummen yleiskaavan 2020 osoittamasta maankäytöstä, jossa alue on osoitettu kokonaan yritystoiminnan alueeksi (PT). Muita keskeisiä eroavaisuuksia ovat erityisesti se, ettei yleiskaavassa ole osoitettu ratalinjaa eikä Nuuksion Natura 2000 -aluetta. Yleiskaavan ratkaisut ovat peräisin 1990-luvun suunnittelutilanteesta, jolloin Veikkolan kautta linjattava ratayhteys ei ollut noussut suunnitteluun. Myöskään Natura 2000-verkoston perustaminen oli vielä kesken. Yleiskaavassa alueelle osoitettu maankäyttö ei ole em. syistä johtuen luonteeltaan rataan ja seisakkeeseen tukeutuvaa. Kirkkonummen yleiskaavan 2020 selostuksessa ei ole myöskään asetettu väestötavoitteita.

Veikkolan nykyisen teollisuus- ja työpaikka-alueen jatkoksi siitä itään päin sijoittuvan uuden työpaikka-alueen maankäyttö on määritelty Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M) sekä osittain myös maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on ulkoilun ohjaustarvetta ja/tai ympäristöarvoja (MU).

Hauklammen alueelle osoitettu pientalovaltaisen asuntoalueen varaus sijoittuu pääosin Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M) osoitetulle alueelle, mutta myös vähäisessä määrin maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle, jolla on ulkoilun ohjaustarvetta ja/tai ympäristöarvoja (MU).

Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet (M) on määritelty Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 varatuksi ensisijaisesti maa- ja metsätaloukseen, mutta myös haja-asutusluonteiselle rakentamiselle silloin kun rakentaminen sijoittuu jo olevan asumisen läheisyyteen ja olevan tiestön varrelle mahdollisimman lähelle yleistä tietä.

Maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla, jolla on ulkoilun ohjaustarvetta ja/tai ympäristöarvoja (MU), on harakennusoikeus siirretty saman maanomistajan AP-, AT-, A-1, RA-, tai M-alueelle.

6.6. VERTAILU VOIMASSA OLEVIIN ASEMAKAAVOIHIN

Osayleiskaavan alueella sijaitsevien asemakaavojen maankäyttö ei muutu osayleiskaavan hyväksymisen myötä. Mikäli ESA-rata toteutuu, on oletettavaa, että asemakaavoissa mahdollistuva erillispientalontonttien lisärakentamisoikeus aktivoituu nykyistä voimakkaammin.

6.7. VALMISTELUVAIHEEN JÄLKEEN KAVAEHDOTUKSEEN TEHDYT MUUTOKSET

Osayleiskaavaan on tehty valmisteluvaiheen jälkeen seuraavia muutoksia.

- Alueen rajaukseen on tehty sen itä- ja kaakkoisosassa muutoksia, jossa on sekä supistettu että laajennettu aluetta. Myös Turunväylän ja Turuntien välistä aluetta osoitetaan nyt laajemmin kaavassa kuin aikaisemmin. Soidensuon suokokonaisuus, joka osoitettiin kaavan valmisteluvaiheessa luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävänä alueena, on rajattu pois osayleiskaava-alueesta.
- Valmisteluaineistossa varauduttiin tilavaruuden myötä toiseen eritasoliittymään Turunväylälle Veikkolan itäpuolelle. Perusteluna tälle oli Veikkolan eteläpuolisten Eerikinkartanon maiden kaavoittaminen asumiseen ja tästä johtuvan liikenteen kanavoimiseen taajaman itäpuolelta Turunväylälle. Tilavaraus on poistettu kaavaehdotuksesta, sillä Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa, VT 1 Tuomarila - Vt 2 aluevarausuunnitelmassa sekä ESA-radan yleissuunnitelmassa että ratasuunnitelmissa on osoitettu Espoon Kolmperän kohdalle toteutettava Histan eritasoliittymä (moottoritien risteysilta), josta tulisi yhteys myös Turuntielle. Toteutuessaan liit-

tymä palvelisi myös Veikkolan taajaman itäpuolisen uuden maankäytön kytkeytymistä Turunväylälle, joka oli keskeinen peruste osoittaa vastaava aluevaraus kaavan valmisteluvaiheessa.

- Veikkolan asemanseudulla on tehty sinne osoitettuihin käyttötarkoituksimerkintöihin muutoksia, jotka pohjautuvat saatuun palautteeseen ja tarkempiin tietoihin alueen rakennettavuudesta. Keskustatoimintojen aluetta on pienennetty merkittävästi, ja osoitettu alueen pääkäyttötarkoituksimerkinnäksi asuntoalue (A).
- Veikkolan asemanseudun osalle on lisätty myös asemakaavoituksen ajoittamista ja sen minimi- sekä maksimiasukas- ja työpaikkamäärää ohjaava kaavamääräys.
- Suurempi osa Turunväylän teialueeseen rajautuvista alueista osoitetaan suojaviheralueena (EV), kuin aikaisemmin.
- Lukuisiin käyttötarkoituksimerkintöihin ja kaavamääräyksiin on tehty muutoksia ja tarkennuksia

7. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

Vaikutusten arviointi MRA 1 § mukaisesti:

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

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

7.1. VAIKUTUKSET IHMISTEN ELINOLOIHIN JA ELINYMPÄRISTÖÖN

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

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

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

Veikkolan alueen asukasluvun kasvun myötä myös joukkoliikenteen palvelutasoa tullaan parantamaan. Erityisesti lähijunaliikenne aiheuttaa palvelutason osalta merkittävän nousun. Osayleiskaavan maankäy-

tön toteuttaminen johtaa ennen pitkään tilanteeseen, jossa yhä useamman asukkaan lähelle voidaan järjestää myös bussivuoro, joka olisi käytännössä liityntäliikennettä Veikkolan seisakkeelle. Näin voidaan edistää mm. autottoman asumisen tavoitetta myös keskustan ulkopuolisilla asuntoalueilla. Niin ikä yhä useampi ikäihminen pääsee toimivan joukkoliikenteen piiriin. Lähijunaliikenteen yhteys pääkaupunkiseudun suuntaan mahdollistaa myös Nuuksion kansallispuiston potentiaalinen laajemman hyödyntämisen. Nuuksion saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee, kun lähijunalla on mahdollista päästä sen Veikkolan puoleiselle sisääntulolle.

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

Mikäli alueen asukkaiden työpaikat sijaitsevat Veikkolan alueella, vähentää se päivittäistä liikkumistarvetta merkittävästi. Osayleiskaavan ja etenkin sitä seuraavien asemakaavojen tavoitteena on, että monella eri tasolla kehittyvä Veikkola houkuttelee siellä toimivien yritysten työntekijöitä asumaan alueelle. Lisääntyvä asukasmäärä lisää luonnollisesti ajoneuvoliikennemääriä, minkä johdosta pääkatujen liikenne ja liikenteen aiheuttama melu kasvaa. Melun suojauksen tarve tutkitaan asemakaavoituksen yhteydessä. Turunväylän liikennemelun torjuntarakenteita on jo toteutettu ja kunta on edellyttänyt valtion suuntaan, että toimenpiteitä jatketaan. Osayleiskaavan myötä mahdollistuvan radan toteuttamisen kautta alueelle tulee kohdistumaan myös raideliikenteen melua uutena häiriötekijänä.

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

Osayleiskaavan toteutumisen vaikutukset maa- ja kallioperään ovat paikallisia, mutta yhdessä ratalinjan toteuttamisen kanssa ne ovat kuitenkin merkittäviä. Rakentamisen seurauksena maaperän rakenne voi muuttua paikallisesti maasto- ja kalliroleikkausten tai maantäyttöjen myötä. Uuden työpaikka-alueen toteuttaminen Turunväylän ja Turuntien välissä vaatii alueella olevan kallion tasaamista suurelta osin, josta seuraa kallioperään kohdistuvia vaikutuksia.

Osayleiskaavan maankäytöllä ei ole todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia suunnittelun pohja- tai hulevesiin, sillä Kirkkonummen kunnan omaksumien toimintatapojen mukaisesti asemakaavojen määräykset ovat riittävän tiukat turvaten hulevesien asianmukaisen käsittelyn. Suunnittelun pohjavesialueella ei sijaitse pohjavesialuetta. Veikkolan asemanseudun ja ratalinjan rakentaminen sijoittuu kuitenkin alueelle, jossa on syytä arvioida vaikutuksia pohjaveteen ainakin jollain tarkkuudella jo mahdollisesti ennen asemakaavoitusta.

Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon liittyvät osayleiskaavan alueella lähinnä liikenneväylien rakentamiseen, lisääntyvään liikenteeseen ja sen päästöihin. Kaikki uudisrakentaminen aiheuttaa ilmastopäästöjä, mutta pitkällä aikavälillä kaavaratkaisulla pyritään minimoimaan ilmastopäästöjä tiiviillä ja erityisesti julkiseen liikenteeseen nojaavalla yhdyskuntarakenteella. Kaavaan sisältyy myös määräys, joka edellyttää hiilineutraalisuuteen tähtäviä toimenpiteitä.

Ilmastonmuutoksen torjuntatoimenpiteet tulevat lähitulevaisuudessa näkymään myös Kirkkonummen maankäytössä. Se edellyttää, että kunta toteuttaa linjaukset niistä toimenpiteistä, joilla kunta voi pienentää hiilidioksidipäästöjään valtioneuvoston asettamien päästövähennysten mukaiseksi. Osayleiskaavan määräyksissä ei ole kuitenkaan osoitettu yksilöityjä aluekohtaisia toimenpiteitä ilmastonmuutoksen torjunnan osalta, mutta kaavaan sisältyy yleismääräys, joka edellyttää hiilineutraalisuuteen tähtäviä toimenpiteitä. Merkittävä ilmastomuutokseen vaikuttava toimenpide on se, että osayleiskaavan maankäyttö tukeutuu sekä tulevan Veikkolan seisakkeen tarjoamiin lähijunapalveluihin sekä muutoinkin taajama-alueella nostetaan joukkoliikenteen palvelutasoa.

7.3. VAIKUTUKSET KASVI- JA ELÄINLAJEIHIN, LUONNON MONIMUOTOISUUS- TEEN JA LUONNONVAROIHIN

Uusimaa-kaavassa 2050 ja ajankohtaisissa selvityksissä osoitetut ekologiset yhteystarpeet on otettu huomioon osayleiskaavan maankäytössä. Kaava-alueen keskelle osoitettu lähivirkistysalue toteuttaa osaltaan tätä yhteyttä. Luonnon arvokohteet kasvi- ja eläinlajeineen säilyvät pääosin sijoittuen osayleiskaavakartan maa- ja metsätalousalueille (M), luonnonsuojelualueille (SL), lähivirkistysalueille (VL) sekä suojaviheralueille (EV , EV/eko). Luonnon arvokohteet on osoitettu kaavakartassa luo- merkinnällä ja seudullisesti merkittävää ekologista käytävää (/eko) varten on osoitettu oma erillinen varaus ja määräys.

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

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

Osayleiskaavalla ei ole merkittäviä vaikutuksia luonnonvaroihin. Metsäkadon määrää ja sitä kautta hiilinielujen vähenemistä ei ole arvioitu, mutta toteutuessaan osayleiskaavan osoittaman maankäytön alta poistuu nykyään metsätaloudeksi käytössä tai metsäekosysteemin osana olevaa puustoa.

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

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

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

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

Mikäli Veikkolan asukasmäärä lisääntyy osayleiskaavan tavoitteiden mukaisesti, kasvavat myös liikennemäärät merkittävästi. Tosin väestö- ja liikennemäärän kasvu jakautuneen verraten tasaisesti hyvin pitkälle aikavälille (noin 15-20 vuotta). Tämä kuitenkin saattaa aiheuttaa tilanteen, jossa lisääntyvä ajoneuvoliikenne edellyttää uuden katuverkoston rakentamista. Samanaikaisena tavoitteena tulee kuitenkin olla julkisen liikenteen käytön mahdollistaminen yhä useammalle taajaman asukkaalle.

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

7.5. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN, MAISEMAAN, KULTTUURIPERINTÖÖN JA RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN

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

Veikkolan asemanseutua koskevaan kaavamääräykseen on sisällytetty kohta, jonka mukaan alueen jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota mm. asuntorakentamisen monimuotoisuuden suunnitteluun.

Muutokset tutussa maisemassa, uuden rakentamisen ulkopuolella, pysyvät pieninä, sillä osayleiskaava ei vaikuta niihin suoraan. Mikäli radan ja seisakkeen myötä alue rakennetaan, kohdistuvat muutokset tulevaisuudessa myös nyt osayleiskaavan ulkopuolelle jääviin alueisiin niiden kaavamuutosten yhteydessä. Veikkolan nykyinen keskusta säilyy jatkossakin kehittyvänä päätaajamana, vaikka muuttuvan maankäytön seurauksena Veikkolan keskusta-alueelle syntyykin kaksi toiminnallista palvelukeskittymää: nykyinen keskusta ja asemanseutu. Niiden toiminnallista kytkeytymistä toisiinsa parantaa kuitenkin mm. Veikkolan eritasoliittymän liittämällä parantaminen ja sen varustaminen kävelyn ja pyöräilyn yhteydellä. Lisäksi kaupallisten palveluiden toteuttaminen mahdollisimman lähelle eritasoliittymää edesauttaa myös niiden hyödynnettävyyttä Veikkolan keskustan suunnasta.

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

7.6. VAIKUTUKSET ELINKEINOELÄMÄN TOIMIVAN KILPAILUN KEHITTYMISEEN

Erityisesti Veikkolan asemanseudulle osoitettu maankäyttö mahdollistaa työpaikkojen ja kaupallisen toiminnan sijoittumisen alueelle.

8. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS JA OIKEUSVAIKUTUKSET

8.1. TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT

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

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

8.2. TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS

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

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

Merkittävällä osalla osayleiskaava-alueen rakennettavaksi osoitettavaa aluetta (C ja A) ei asemakaavoitusta ole järkevää kuitenkaan aloittaa, ennen kuin on olemassa sitovat päätökset Espoo-Salo -oikoradan jatkosuunnittelusta ja radan toteuttamisesta sekä siihen liittyvän lähijunaliikenteen toteutumisesta. Osayleiskaavaan on sisällytetty määräys, jonka mukaan asemanseudun C- ja A-alueelle laadittaviin asemakaavoihin on laitettava ajoitusmääräys, joka sitoo niiden asuin-, työpaikka- tai palvelurakentamisen toteuttamismahdollisuuden raideliikenneyhteyden ja seisakkeen toteuttamisesta tehtyyn sitovaan päätökseen.

8.3. OSAYLEISKAAVAN OIKEUSVAIKUTUKSET

Toimenpide- ja rakentamisrajoitukset

Lähivirkistysalueiksi sekä suojaviheralueiksi osoitetuilla alueilla on osayleiskaavassa käytetty toimenpiderajoitusta maankäyttö- ja rakennuslain 43 §:n momentin 2 perusteella. Kyseisillä alueilla ei saa suorittaa maisemaa muuttavaa toimenpidettä ilman maankäyttö- ja rakennuslain 128:ssä tarkoitettua lupaa. Lähivirkistysalueet ovat tärkeitä erityisesti Nuuksioon kohdistuvan virkistyskäyttöpaineen tasaamisessa ja kaakkoisosaan osoitettujen pientaloalueiden lähivirkistysalueina. Osalla niistä sijaitsee myös merkittäviä luontoarvoja. Suojaviheralueilla on merkitystä tieliikenteen suojavyöhykkeinä, niillä sijaitsee myös luontoarvoja ja ekologisen yhteyden tarve.

8.4. TOTEUTUKSEN SEURANTA

Toteutuksen seuranta tarkentuu jatkosuunnittelun aikana.



KIRKKONUMMEN KUNTA

POHJOISEN KIRKKONUMMEN LIIKENNEKÄYTTÄVÄN

OSAYLEISKAAVA

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