

KIRKKONUMMEN KUNTA

KESKINEN KIRKKONUMMI

HANKE 14200

TOLSANPORTTI POHJOINEN

ASEMAKAAVAN SELOSTUS



KIRKKONUMMI
KYRKLÄTT

ASEMAKAAVAN SELOSTUS



Kunta

Kirkkonummi

Kaavan nimi

TOLSANPORTTI POHJOINEN

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAN MUUTOS

Korttelit 814 ja 842 sekä niihin liittyviä liikenne-, katu- ja suojaviheralueita.

Tolsan asemanseudun asemakaavan ja asemakaavan muutos, rautatiealueen ja maantien alueen osat

Laatija

Kaavoitusarkkitehti Anniina Lehtonen

Vireilletulo

25.4.2024 kuulutus

Käsittely

osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS)

yhdyskuntatekniikan lautakunta 25.4.2024 (§ 34)

valmisteluaineisto

yhdyskuntatekniikan lautakunta 25.4.2024 (§ 34)

asemakaavaehdotus

yhdyskuntatekniikan lautakunta 18.6.2024 ja kunnanhallitus 24.6.2024

tarkistettu asemakaavaehdotus

yhdyskuntatekniikan lautakunta 27.2.2025 ja kunnanhallitus 10.3.2025

asemakaavan hyväksyminen

yhdyskuntatekniikan lautakunta x, kunnanhallitus x ja kunnanvaltuusto x

Hankenumero

14200

Piirustusnumero

asemakaava (piir.nro 3506)

Päivämäärä

27.2.2025

Asianumero

933/10.02.03/2022

1. TUNNISTETIEDOT

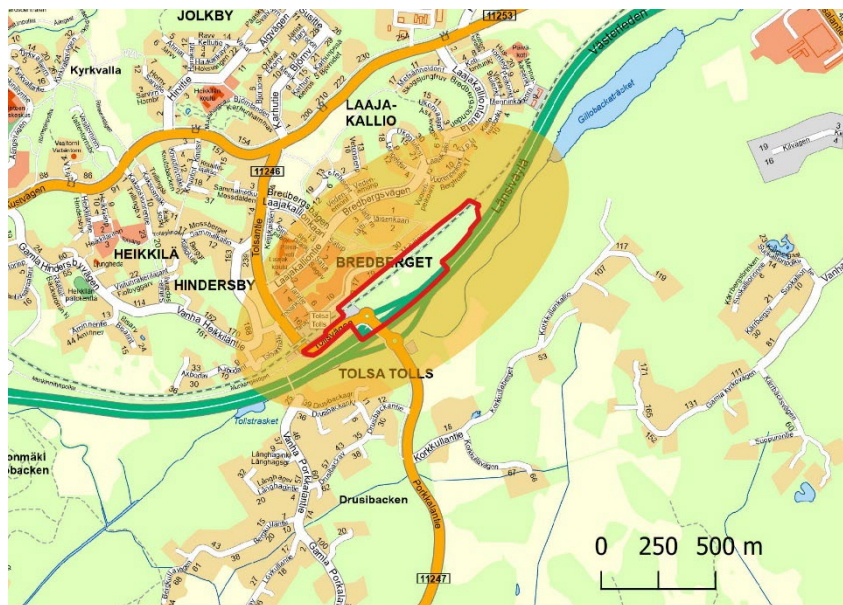
1.1 Tunnistetiedot

Tunnistetiedot ilmenevät kansilehdeltä.

1.2 Kaava-alueen sijainti

Tolsanportin pohjoinen asemakaava ja asemakaavan muutosalue sijaitsee välittömästi Tolsan asemaseudun itäpuolella ja Länsiväylän pohjoispuolella. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa rantaradan rautatiealueen pohjoisreunaan ja etelässä Länsiväylän keskiosaan. Suunnittelualue on kooltaan noin 13 ha. Suunnittelualue on tie- ja rautatiealuetta ja niiden välistä metsä- ja katualuetta.

Alueen läheisyydessä sijaitsevat mm. päiväkoti, koulu ja päivittäistavarakauppa. Tolsan rautatieasema sijaitsee suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä ja alueella on hyvä joukkoliikennetarjonta. Kuntakeskuksen ja pääkaupunkiseudun suuntaan kulkevat bussit pysähtyvät Tolsantiellä ja Tolsanportissa. Lisäksi Porkkalantiellä on linja-autoliikennettä. Kuntakeskuksen kattavat palvelut sijaitsevat noin kahden kilometrin päässä.



Kuva 1. Sijaintikartta.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavasta käytetään nimeä Tolsanportin pohjoinen asemakaava ja asemakaavan muutos. Kaavahanke on saanut nimensä siitä, että se toimii sisääntulon porttina Tolsan pohjoiselle alueelle saavuttaessa.

Tavoitteena on toteuttaa alueelle olemassa oleviin hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuen laadukas liike- ja toimistorakennusten sekä teollisuus- ja varastorakennusten alue. Nykyinen rautatiealue säilytetään asemakaavassa rautatiealueena ja huomioidaan radan kehittämisedellytykset. Alueen suunnittelussa huomioidaan alueen näkyminen Länsiväylälle ja Tolsan asuinalueelle.

Kaava kytkeytyy samanaikaisesti laadittavaan Tolsanportin eteläiseen asemakaavaan, joka sijaitsee suunnittelualueen eteläpuolella.

1.4 Selostuksen sisällysluettelo

1 PERUS- JA TUNNUSTETIEDOT	
1.1 Tunnistetiedot	2
1.2 Kaava-alueen sijainti	2
1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus	3
1.4 Selostuksen sisällysluettelo	4
1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	5
1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	5
2 TIIVISTELMÄ	
2.1 Kaavaprosessin vaiheet	6
2.2 Asemakaava	6
2.3 Asemaakaavan toteuttaminen	7
3 LÄHTÖKOHDAT	
3.1 Selvitys suunnittelualan oloista	7
3.1.1 Alueen yleiskuvaus	7
3.1.2 Maisema ja luonnonympäristö	7
3.1.3 Rakennettu ympäristö	13
3.1.4 Maanomistus	15
3.2 Suunnittelutilanne	15
3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset	15
3.2.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	19
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	
4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve	19
4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	20
4.3 Osallistuminen ja yhteistyö	20
4.3.1 Osalliset	20
4.3.2 Vireilletulo	20
4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettely	20
4.3.4 Viranomaisyhteistyö	21
4.4 Asemakaavan tavoitteet	22
4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	26
5 ASEMAKAAVAN KUVAUS	
5.1 Kaavan rakenne	26
5.1.1 Mitoitus	27
5.1.2 Palvelut	25
5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	28
5.3 Aluevaraukset	28
5.3.1 Korttelialueet	28
5.3.2 Muut alueet	29
5.4 Kaavan vaikutukset	30
5.4.1 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön	30
5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön	36
5.4.3 Taloudelliset ja kaupalliset vaikutukset	40
5.4.4 Yleiskaavallinen tarkastelu	42
5.5 Ympäristön häiriötekijät	45
5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset	45
5.7 Nimistö	48
6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	
6.1 Toteuttamista ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	49
6.2 Toteuttaminen ja ajoitus	49

1.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

1. Asemakaavan seurantalomake (laaditaan hyväksymisvaiheessa)
2. Tolsanportin pohjoinen asemakaava määräyksineen
3. Tolsanportin pohjoisen asemakaavan havainnekuva
4. Ote Kirkkonummen ajantasa-asemakaavasta
5. Kunnan maanomistus
6. Tolsanportin asemakaava, luontoselvitys (Ramboll Oy, 2023)
7. Tolsanportin asemakaava, noroselvitys (Ramboll Oy, 2024)
8. Tolsanportin asemakaava, liito-oravaselvitys (Ramboll Oy, 2023)
9. Tolsanportin kaupallinen selvitys (Ramboll Oy, 2024)
10. Kunnallistekninen yleissuunnitelma (Ramboll Oy 2025)
11. Liikenneselvitys (Ramboll Oy 2025)
12. Tolsanportin asemakaavat, louhinnan ja murskauksen yleiskuvaus ja louhintasuunnitelma (Ramboll Oy, 2025)
13. Tolsanportin asemakaavat, meluilmoituksen meluselvitys (Ramboll, 2024)
14. Tolsanportin asemakaavat, meluselvitys (Ramboll Oy, 2024)
15. Tolsanportin asemakaava-alueen hulevesiselvitys ja -suunnitelma (Ramboll Oy, 2024)
16. Museoviraston lausunto Tolsanportin muinaisjäännösten Storåkern, Storåkern 2 ja Tolsa Övergård arkeologisten tutkimusten riittävydestä 16.10.2024
17. Kaavan ilmastovaikutusten arviointi (KILVA) -raportti
18. Louhinnan ja murskauksen kustannukset (Ramboll Oy, 2025)

1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

1. Kirkkonummen kuntastrategia 2024–2030 (Kirkkonummen kunta, 2024)
2. Kurkistus tulevaisuuteen. Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060 (Demos Helsinki/ Sweco, 2020)
3. Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma (MAL 2023)
4. Kirkkonummen ilmastotiekartta (Gaia Consulting Oy, 2019)
5. Kirkkonummen kevytliikenneverkoston ja luontopoluston kehittämiselvitys (Linea Konsultit Oy, 2009)
6. Tieverkko- ja liikenneturvallisuusselvitys (Kirkkonummen kunta, Tiehallinto ja Strafica Oy, 2008)
7. Kirkkonummen kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma (SITO, 2017)
8. Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema (Sigbritt Backman, 1992)
9. Kirkkonummen historialliset tiet (Maunu Häyrynen, 1987)
10. Kt 51 parantaminen välillä Kirkkonummi-Kivenlahti, meluselvitys Munkinmäki-Jorvas (Ramboll 2004)
11. Kt 51 parantaminen välillä Kivenlahti-Kirkkonummi, melumittaukset moottoritien valmistuttua (FCG Oy 2014)
12. Maanteiden EU-meluselvitys, täydennys Kt 51 Kirkkonummi (SITO 2017)
13. Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 (Sito Oy, 2017)

2. TIIVISTELMÄ

2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kirkkonummen kaavoitusohjelman 2023–2027 mukaan Tolsanportin asemakaavan laatiminen aloitetaan vuonna 2023. Kaava on sittemmin päätetty toteuttaa kahdessa osassa, jotka ovat nimeltään Tolsanportin pohjoinen asemakaava ja asemakaavan muutos sekä Tolsanportin eteläinen asemakaava.

Asemakaavan valmisteluaineisto sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 25.4.2024 (§ 34) ja asemakaava kuulutettiin vireille 30.4.2024. Kaavan valmisteluaineisto oli julkisesti nähtävillä 2.-31.5.2024. Asemakaavan ehdotusaineistoa käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 18.6.2024 (§ 59) ja kunnanhallituksessa 24.6.2024 (§ 225). Kaavan ehdotusaineisto oli julkisesti nähtävillä 7.8.-9.9.2024.

2.2 Asemakaava

Suunnittelualue

Tolsanportin pohjoinen asemakaava ja asemakaavan muutosalue sijaitsee välittömästi Tolsan asemanseudun itäpuolella ja Länsiväylän pohjoispuolella. Suunnittelualue rajautuu pohjoisessa rantaradan rautatiealueen pohjoisreunaan etelässä pääosin Länsiväylän keski-osaan. Alue rajautuu idässä Tolsantien alikulkuun ja lännessä maanomistusten mukaan. Suunnittelualue on kooltaan noin 13 ha.

Suunnittelutilanne

Suunnittelualueen pohjoisosassa on voimassa Tolsan asemanseudun asemakaava nro 13700/3100 (lainvoimainen 17.8.2012), jossa radan alue on osoitettu rautatiealueeksi (LR). Länsiväylän alue on osoitettu maantien alueeksi (LT) ja sinne on osoitettu ohjeellinen pysäköimispaikka. Muuten suunnittelualue on asemakaavoittamatonta.

Suunnittelualueella on voimassa Kirkkonummen yleiskaava 2020 (lainvoimainen 13.9.2000). Yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääosin maa- ja metsätalousvaltaisena alueena (M). Alueen lounaisosa on pieneltä osin osoitettu kyläkeskuksen alueena (AT). Alueelle on osoitettu myös seudullinen pääväylä (valta -tai kantatie), eritasoristeys ja rautatie. Länsiväylän välittömään läheisyyteen on osoitettu suojeltava kohde. Museoviraston rekisterin perusteella kohde on poistettu kiinteä muinaisjäänös Tolsa Nedergård.

Asemakaavan sisältö

Asemakaava sijaitsee Tolsan seisakkeen lähialueella maankäytön kehityksen painopistealueella. Kaavaratkaisu tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta asemanseudun tuntumassa hyvin saavutettavalla alueella.

Tavoitteena on toteuttaa alueelle olemassa oleviin hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuen. laadukas liike- ja toimistorakennusten sekä teollisuus- ja varastorakennusten alue. Alueen suunnittelussa huomioidaan alueen näkyminen Länsiväylälle.

Rakennusoikeutta on kaavaratkaisussa esitetty yhteensä noin 17 000 k-m², joka jakautuu seuraavasti:

- KTY-1 kortteliin 841 yhteensä noin 5 800 k-m².
- KM-2 kortteliin 842 tonteille 1 ja 2 yhteensä noin 11 200 k-m².

Kaavaratkaisussa tonttijako on ohjeellinen. Alueelle voisi sijoittua yhteensä arviolta noin 60–140 työpaikkaa.

Rautatiealuetta (LR) on levennetty nykyisestä, sillä asemakaavalla varaudutaan Rantaradan kehittämiseen neliraiteiseksi ja asemakaava mahdollistaa lisäraiteiden sijoittumisen nykyisten raiteiden eteläpuolelle. Kaavassa on osoitettu myös rautatien suoja-alue, joka rajoittaa rakentamista sen alueella.

Asemakaavalla muodostetaan uusi katu nimeltä Tolsansuora. Länsiväylän alue on osoitettu maantien alueena (LT) ja sen alueelle on osoitettu liikennealueen ylittävä katu (y). Tolsantien kohdalla voimassa olevan asemakaavan mukaista maantien aluetta muutetaan kaduksi. Nykyiset liityntäpysäköintialueet on osoitettu kaavassa ohjeellisena pysäköintipaikkana (p).

Kaava-alueella sijaitsee kolme suojaviheraluetta (EV, EV-1), joille on osoitettu kullekin ohjeellinen hulevesien viivytykseen ja esipuhdistukseen varattu alueen osa. Kaavassa on huomioitu myös hulevesien hallintaan liittyvä ojien tilantarve Tolsansuoran tilavarauksessa.

Asemakaavassa on annettu useita yleismääräyksiä mm. rakentamisen laatuun ja tapaan, meluun, pysäköintiin, luontoarvoihin ja hulevesien hallintaan liittyen.

2.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen toteuttamisen aikataulusta ei ole tehty yksityiskohtaisia päätöksiä. Kaavan toteutuminen ja rakentuminen on osittain riippuvainen alueen yksityisistä maanomistajista, sillä kaavaratkaisu muodostaa merkittävän määrän uusia rakennuspaikkoja yksityisten maanomistajien kiinteistöille. Asemakaavan toteutuminen edellyttää maankäyttösopimuksia.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on tie- ja rautatiealuetta ja niiden välistä metsä- ja katualuetta. Alueen korkein kohta sijaitsee kallioisella kumpareella noin 20 metrissä. Länsiväylä taas on alueen matalinta osaa kulkien noin 5 metrissä. Metsäaluetta halkoo pohjois–eteläsuuntainen uoma, joka virtaa Länsiväylän ali sen eteläpuolelle ja se johtaa pinta- ja hulevedet sekä suunnittelualueelta että sen pohjoispuolelta.

Kaava-alue ulottuu etelässä Länsiväylän rakennetulle maantien alueelle ja lännessä rakennetulle katu- ja liityntäpysäköintialueelle. Kaava-alueen ympärillä on mm. asutusta ja Tolsan seisakeasema. Rautatien pohjoispuolella on kerrostalokortteleita ja asuinkortteleita. Suunnittelualueelle ei sijoitu rakentamista.

3.1.2 Maisema ja luonnonympäristö

Suunnittelualue sijaitsee lounais-koillisuuntaisen kallioselänteen reunamalla vaihettumisvyöhykkeellä. Pohjoisesta alue rajautuu rantaradan pohjoispuoleen ja taajamarakenteen reunaan. Etelästä alue rajautuu Länsiväylään kattaen länsiväylän pohjoisen väylän ja Tolsanportin liittymän.

Esihistoriallisella ajalla suunnittelualueen ja koko keskusta-alueen on peittänyt Litonia-meri yli 40 metriä merenpinnasta ulottuvia lakialueita lukuun ottamatta. Vielä kivikauden loppuvaiheessa meri on ympäröinyt aluetta. Sen muinainen rantaviiva on nykyään noin 20 metriä merenpinnan yläpuolella. Vanhin asutus on sijainnut näillä selänteillä ja niiden rinnealueilla. Entisestä merenpohjasta, jokiuomista tai järvistä muodostuneet savikkolaaksot on otettu viljelyyn 1600- ja 1700-luvuilla.

Suunnittelualueella Länsiväylä asettuu osaksi suurta lounais-koillissuuntaista kallioperän murroslaaksoa, joka ulottuu Kirkkonummelta Espoon, Vantaan, Tuusulan ja Mäntsälän kautta aina Lahteen saakka. Maaperältään alue on lännestä pääosin savea ja idästä kalliomaata. Kallio on paikoitellen pinnassa ja Länsiväylän varrella on kallioleikkauksia.

Maastonmuodoiltaan radan ja Länsiväylän väliin jäävä alue muodostaa kumpuja, jotka rajavat näkymiä Länsiväylän ja taajaman välillä. Alueen korkein kohta sijaitsee kallioisella kumpareella noin 20 metrissä. Länsiväylä taas on alueen matalinta osaa kulkien noin 5 metrissä.

Ympäröivä kulttuurimaisema

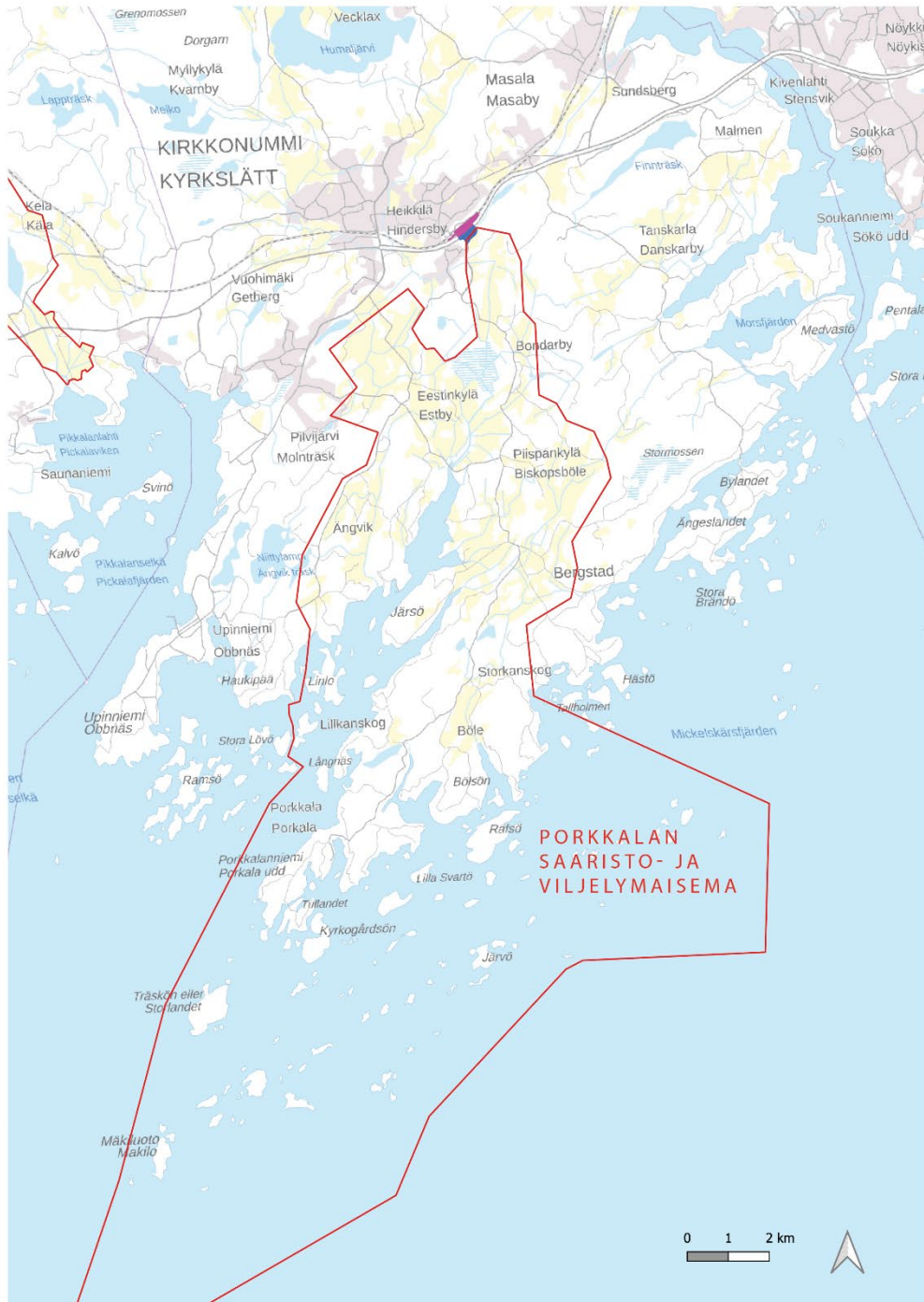
Keskiajalta 1800-luvun puoliväliin saakka seutu oli perinteistä maanviljelysyhteiskuntaa, jossa asutus muodostui kantatiloista, torpista ja mäkituvista.

1300-luvulta peräisin oleva Suuri rantatie 700 metriä kaava-alueesta pohjoiseen ja 1600-luvulta peräisin oleva Porkkalan postitie ovat olleet merkittäviä tekijöitä alueen kehityksen kannalta. Teiden varsille sijoittuu alueen vanhin rakennuskanta, minkä lisäksi teiden varsilla on toiminut muun muassa kestikievareita. Ruotsin valtakunnan postilaitoksen perustamisen myötä posti kulki 1600-luvulta lähtien Suomen lävitse Viipuriin ja Balttiaan. Posti kulki Tukholmasta Turun ja Helsingin kautta Viipuriin Suurta Rantatietä pitkin ja Balttiaan Porkkalan postitietä pitkin.

Suunnittelualueesta etelään, Länsiväylän toiselta puolelta, alkaa valtakunnallisesti arvokas Porkkalan saaristo- ja viljelymaisema, jossa sijaitsee paljon kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennuskantaa (Kuva 2). Pienipiirteisessä viljelymaisemassa on useita vanhoja kyläkeskittyä historiallisine asuinpaikkoineen.

Suunnittelualueesta länteen, Länsiväylän pohjoispuolella, sijaitsee Vanha Heikkiläntien ympäristö, joka on maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö. Alue koostuu Hindersbyn ja Jolkbyn kylien vanhasta asutuksesta. Alueella sijaitsee myös vanha kunnansairaala, Eliel Saarisen suunnittelema seurantalokirkko Ljungheda sekä 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta peräisin olevaa mökkiasutusta puutarhamaisine tontteineen.

Länsiväylää edeltäneen 1970-luvulta peräisin olevan maantien rakentaminen ja Kirkkonummen keskustaajaman kasvu ovat pilkkoneet yhtenäistä viljelymaisemaa entisestään.



Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: SYKE
 Taustakartta: MML/Taustakarttarasteri, 06/2024

- Pohjoinen asemakaava-alue
- Eteläinen asemakaava-alue
- Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue

Kuva 2. Porkkalan saaristo- ja viljelymaiseman rajaus sekä viireillä olevien asemakaava-alueiden rajaukset.

Luonnonympäristö

Suunnittelualue muodostuu valtaosin eri-ikäisestä taimikosta, niitystä ja kalliometsästä (Ramboll Finland Oy 2023, liite 3). Alueen metsiä on käsitelty voimakkaasti, mutta metsäkuvioiden väleissä on paremmin säilyneitä kuvioita.

Alueelta ei pesimälinnustokartoituksen perusteella ollut rajattavissa linnustollisesti tärkeitä alueita. Alueella ei myöskään esiinny lepakoille hyvin soveltuvia elinympäristöjä tai EU:n luontodirektiivin IV liitteessä mainittuja, luonnonsuojelulailla erityisesti suojeltavia, uhanalaisia tai silmälläpidettäviä lajeja.

Kaava-alueen luontoselvityksessä (liite 6) havaitut luontotyypit on rajattu ja niiden luontoarvot luokiteltu Kirkkonummen kunnan ohjeistuksen mukaisesti luokkiin 1–5, jossa korkein luokka on 5. Tolsanportin luontoselvityksen (liite 6) perusteella suunnittelualueella esiintyy korkeintaan uhanalaisuutensa takia paikallisesti arvokkaita luontotyyppisiä (arvoluokka 2, paikallisesti arvokas kuvio). Näitä luontoselvityksessä arvokkaiksi luokiteltuja alueita suositellaan mahdollisuuksien mukaan huomioimaan osana kaava-alueen viheralueita.

Yksi luokkaan 2 kuuluvista alueista on pitkänomainen niittyvaltainen alue liittymän pohjoispuolella sijaitsevan tienpätkän varrella. Alue on laskettu paikallisesti arvokkaaksi sen varrella esiintyvien ketoneilikoiden vuoksi; tosin sen arvoa laskee kuviolta löytyneet haitalliset vieraslajit. Ketoneilikka on luokiteltu uhanalaisluokituksessa silmälläpidettäväksi (NT) lajiksi. Ketoneilikan esiintymä suositellaan huomioitavaksi mahdollisuuksien mukaan. Pohjoisella osalla alueella esiintyvää ketoneilikkaa voi tarpeen mukaan siirtoistuttaa eteläisen osa-alueen säilyville arvokuvioille.

Alueen läpi virtaa uoma, mahdollisesti entinen puro, joka on ajan mittaan suoristettu ojaksi. Osin uoma on alkanut luonnontilaistua puuaineksen kertymisen ja mutkittelun vuoksi. Kartatarkastelun ja vanhojen ilmakuvien perusteella oja on todennäköisesti kaivettu jo ennen vuotta 1944. Ojan ympärillä kasvaa joutomaan kasvillisuutta, esim. vuohenputkea ja kastikoita, mutta paikoin myös kohtuullisen edustavaa tuoreen lehdon kasvillisuutta, mesiangervoja ja saniaisia. Alueelle tehtiin erillinen maastoselvitys (Ramboll Finland Oy 2024, liite 7) jolloin varmistuttiin siitä, että kyseessä ei ole vesilain (3 §) määritelmän mukainen noro.

Suunnittelualueella esiintyy runsaasti haitallisia vieraskasvilajeja (lupiini, kanadanpiisku), jotka tulee huomioida alueen rakentamisen yhteydessä. Selvitysalueen pohjoisosassa länsiväylän pohjoispuolella on muutama hakkuuaukealla makaava kelomänty ja palanut kanto, joita olisi suositeltavaa hyödyntää joko asemakaavan suunnittelualueella tai jossakin sen ulkopuolella maisemallisina lahopuuelementteinä.

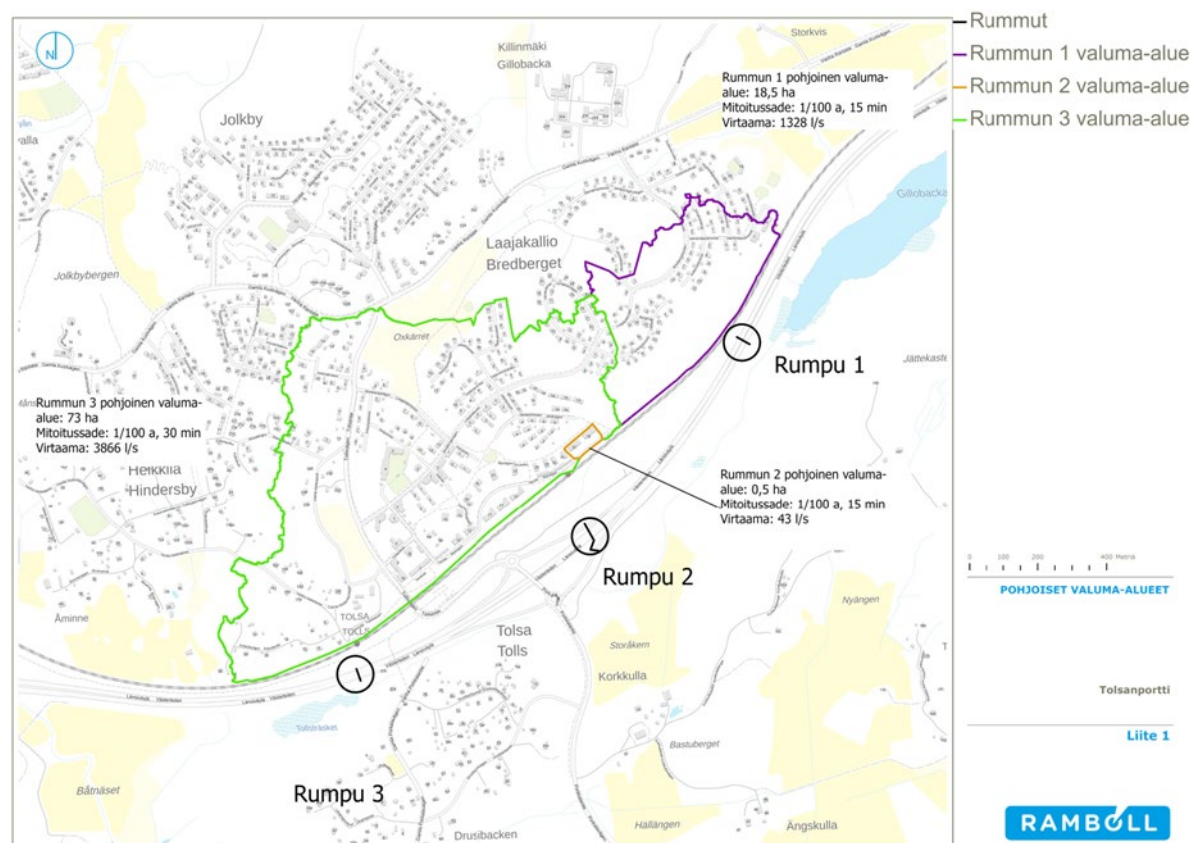
Pinta- ja hulevedet

Suunnittelualue on nykytilassa lähes rakentamatonta aluetta, lukuun ottamatta muutamaa tietä tai väylää. Suunnittelualue jakautuu kolmeen osavaluma-alueeseen. Alueelta vesi virtaa itään Gillobackaträsket-järveen ja lounaaseen Tollsträsket-järveen. Osa Gillobackaträsket-järveä on luonnonsuojelualuetta ja herkkä veden laadun heikentämiseen.

Alueelle on laadittu hulevesiselvitys ja hulevesien hallintasuunnitelma, jossa on osoitettu hulevesien viivytys- ja käsittelyalueita (liite 15). Lähtökohtaisesti hulevedet tulee käsitellä syntypaikalla, eli tonttialueilla käsitellään tonttialueilla syntyneet hulevedet ja kunnan suojaviheralueilla käsitellään mm. katualueella syntyneet hulevedet. Tonttien hulevesien hallintarakenneiden viivytetty ja esipuhdistettu vesi voidaan ohjata EV-alueilla hulevesien hallintaan varattuihin alueisiin tai ojaverkostoon. Suojaviheralueilla sadevedet pyritään imeyttämään maaperään kasvillisuuden käytettäväksi, mikäli maaperäolosuhteet sen sallivat.

Alue rajautuu pohjoisessa Helsinki-Turku junarataan, jonka ali virtaa alueelle verraten pieni hulevesimäärä radan pohjoispuolelta.

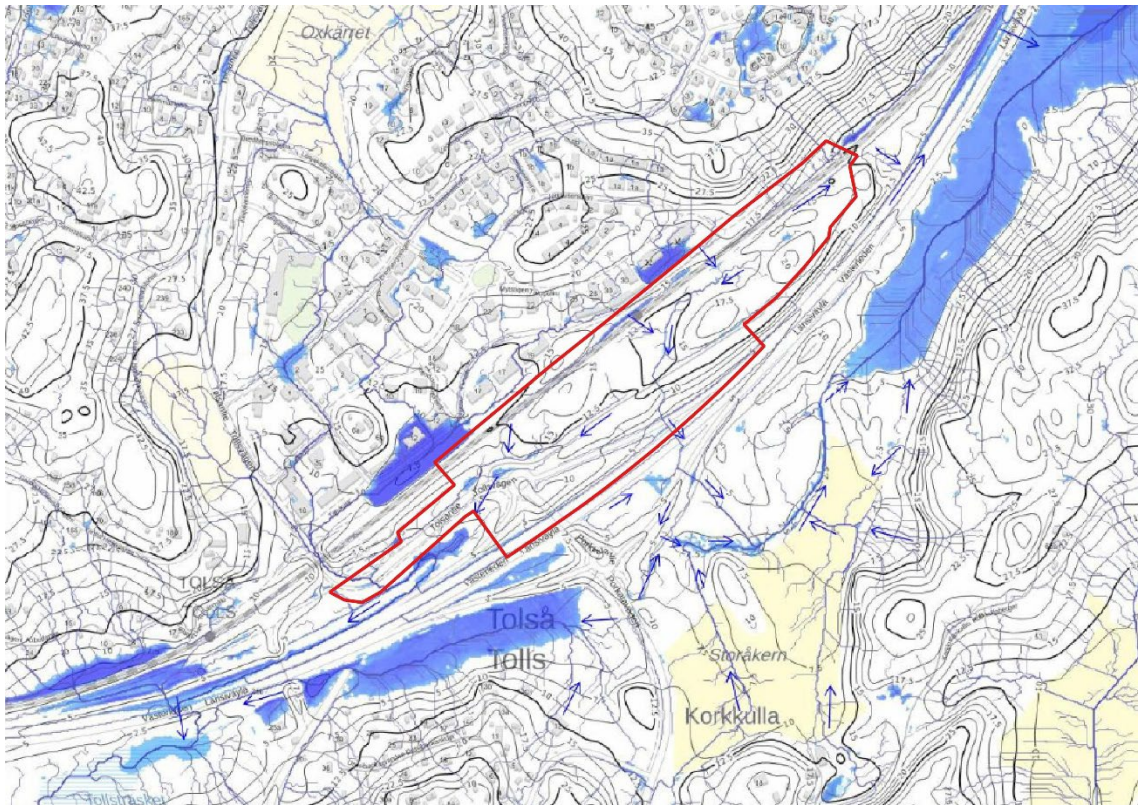
Etelässä alue rajautuu Länsiväylä-moottoritiehen ramppeineen, joiden hulevesien virtausreitit ja rumpuja on myös huomioitava suunnittelussa. Radan alitusten purkupisteet ja niiden korkoasemat on huomioitava hulevesien johtamisen suunnittelussa. Moottoritietä alittavien hulevesien virtausreitit ja rumpuja ei saa yliuormittaa. Radan pohjoispuolella sijaitsevien valuma-alueiden rajausta ja purkupisteitä on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3. Radan pohjoispuoleiset osavaluma-alueet Länsiväylää alittavien rumpujen yläpuolella ja rumpujen sijainti. (Lähde: Kirkkonummen karttapalvelu).

Hulevesien mitoitus

Hulevesien mitoituksen lähtökohtana ovat pääosin Kirkkonummen hulevesiohjelman sekä ELY:n ohjeistuksen periaatteet, mm. seuraava: ”Rautatien ja moottoritien alitukset ovat kohteita, joissa maanpäällisiä tulvareittejä ei sallita. Näiden kohteiden yläpuolisen hulevesijärjestelmän kokonaisuus tulee mitoittaa siten että hulevesiä viivytämällä näiden alitusten välityskyky riittää kerran sadassa vuodessa esiintyvän virtaamatilanteen”. Alueelta on laadittu erillinen hulevesiselvitys (Tolsanportin asemakaava-alueen hulevesiselvitys ja –suunnitelma, Ramboll, 2024, liite 15), jossa on kattavammin määritelty aluetta koskevia määräyksiä ja viivytystarpeita.



Kuva 4. Alueen valumissuunnat ja tulvareitti. Punaisella viivalla rajattu suunnittelualue.

Lähde: Scalgo.

Hulevesien hallintasuunnittelua varten on määritelty valuma-alueet ja osavaluma-alueet (katso kuva 3 ja 5), ja tutkittu niiltä kertyvä hulevesimäärä sekä nykytilanteessa että kaavan toteutuksen jälkeisessä tilanteessa. Yhteenvedo on esitetty taulukossa 1 ja tarkemmin on tuloksia esitetty erillisessä hulevesiselityksessä (Tolsanportin asemakaava-alueen hulevesiselitys ja –suunnitelma, Ramboll, 2024, liite 15).



Kuva 5. Alueen osavaluma-aluejako.

Taulukko 1. Valuma-aluekohtaiset hulevesimäärät, nykytilanne sekä ennuste.

Valuma-alue	Valuma-alue pinta-ala (ha)	Nykyinen valuma-kerroin	Tuleva valuma-kerroin	Vaadittava viivytystilavuus (m ³)	Viivytetty purkuvirtaama (l/s)
VA1	2,60	38 %	53 %	332,50	369
VA2	5,13	41 %	51 %	380,22	422
VA3	2,22	43 %	53 %	299,17	332
VA4	3,51	34 %	46 %	227,47	253
VA5	2,32	35 %	55 %	188,05	209
VA6	1,45	44 %	44 %	93,16	104

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Suunnittelualueella ei ole rakennuskantaa. Suunnittelualueella sijaitseva Tolsanportin liittymä johtaa pohjoisen suuntaan Tolsantietä pitkin kohti Kirkkonummen keskustaa. Radan toisella puolella sijaitsee Laajakallion asuinalue. Tolsan asema sijaitsee aluerajauksen välittömässä läheisyydessä Tolsanportin liittymästä länteen. Etelän suuntaan Tolsanportin liittymä johtaa Porkkalantietä pitkin kohti maaseutumaisesta ympäristöstä peltoaukeineen, metsäsaarekkeineen ja kyläkeskittymineen.

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 rakennuslainsäädännön nojalla on määritelty suojelluiksi useita kohteita Vanhan Heikkiläntien ympäristöstä kaava-alueen länsipuolella.

Muinaisjäännökset

Alueella sijaitsee yksi kiinteä muinaisjäännös (Tolsa Övergård, tunnus: 257010017). Noin 16 x 15 m kokoinen rökkiö sijaitsee kallioleikkauksen päällä aluerajauksen länsipuolella. Tien rakentaminen on tuhonnut pahoin rökkiön luontaisen ympäristön. Rökkiölle on laadittu hoitosuunnitelma, joka kattaa myös ylärinteen. Hoidon ensisijaisena tavoitteena on ollut rökkiön säilymisen vahvistaminen ja lisätuhoutumisen estäminen.

Rökkiö sijaitsee rakentamisen kannalta keskeisellä paikalla ja sen luontainen ympäristö on pahasti tuhoutunut. Kaavan toteuttaminen edellyttää muinaisjäännökseen kajoamista.

Valmisteluvaiheen lausunnossaan Uudenmaan museo toteaa, että kaavahankkeessa tulee sovellettavaksi Muinaismuistolain 13 §:n mukainen neuvottelumenettely, mikäli kaavassa osoitetaan muuttuvaa maankäyttöä kiinteän muinaisjäännöksen alueelle. Neuvottelussa selvitetään, onko muinaisjäännökseen kajoaminen mahdollista, määritetään kajoamista edellyttävän hankkeen toteuttamisen ehdot kuten kohteella tehtävien arkeologisten tutkimusten laajuus ja sovitaan tutkimusten toteuttamisesta.

Alueella sijaitsevaan kiinteään muinaisjäännökseen liittyen on pidetty Muinaismuistolain 13 §:n mukainen viranomaisneuvottelu 18.6.2024. Neuvottelun tuloksena todettiin, että alueella sijaitseva kiinteä muinaisjäännös (Tolsa Övergård) voidaan poistaa riittävien tutkimusten jälkeen muinaismuistolain rauhoituksesta.

Mikroliitti Oy toteutti edellytetyt tutkimukset 10.9-3.10.2024 ja laati kenttäraportin. Tutkimuksissa kiinteässä muinaisjäännöksessä (Tolsan Övergård) todettiin muutamassa kohtaa säilynyttä reunakiveystä, ja mahdollisesti muutama muu pienialainen rakennedetalji, mutta mitään muuta selvää rakennetta – kuten paasiarkkia rökkiössä ei ollut. Kaava-alueelta ei löydetty mitään mainittavaa ennestään tunnetun rökkiön lisäksi.

Museovirasto on lausunnossaan 16.10.2024 (liite 16) todennut tutkimukset laaditun kenttäraportin perusteella riittäviksi. Muinaismuistolaki ei enää rajoita alueen maankäyttöä ja muinaisjäännös poistetaan muinaisjäännösrekisteristä rauhoitettuna kohteena. Alueella voidaan Museoviraston lausunnon mukaan näin ollen aloittaa rakennustyöt.

Toinen kiinteä muinaisjäännös (Tolls) sijaitsee aivan suunnittelualueen reunalla sen pohjoispuolella. Muinaisjäännös on tyypiltään kivirakenne.

Palvelut ja työpaikat

Tolsanportti sijaitsee kuntakeskuksen vaikutusalueella ja Tolsan seisakkeen välittömässä läheisyydessä. Alueen rooli on paikallinen ja painottuu asumiseen. Alueella ei ole merkittävässä määrin työpaikkoja; kilometrin säteellä kaava-alueesta sijaitsee yhteensä noin 150 työpaikkaa (tilanne vuoden 2021 lopulla).

Valtaosa Kirkkonummen kaupallisista palveluista sijaitsee noin kahden kilometrin päässä Kirkkonummen kuntakeskuksessa, jossa sijaitsee monipuolisesti mm. päivittäistavarakaupan palveluita (mm. hypermarket-kokoluokan yksiköitä), keskustahakuista erikoiskauppaa sekä tilaa vaativaa erikoiskauppaa ja kaupallisia palveluita. Kuntakeskuksessa sijaitsee myös terveyskeskus, kirjasto, musiikkiopisto ja kirkko. Urheilupuiston virkistys- ja liikuntapalvelut sijaitsevat myös noin puolentoista kilometrin etäisyydellä suunnittelualueesta. Tolsan seisakkeen välittömässä läheisyydessä toimii valintamyymälä-kokoluokan päivittäistavara-kauppa.

Kunnan tarjoamista palveluista suunnittelualueella lähimmät päiväkodit ovat suomenkielinen Laajakallion päiväkotikoti sekä kuntakeskuksessa sijaitseva ruotsinkielinen Prästgårdsbackens daghem. Lähimmät suomenkieliset alakoulut sijaitsevat Jolkbyssä ja Laajakalliossa. Lähin ruotsinkielinen alakoulu on Winellska skolan. Suomen- ja ruotsinkieliset yläkoulut ja lukiot sijaitsevat kuntakeskuksessa.

Palveluiden ja vähittäiskaupan kehittämisen näkökulmasta Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa alue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Kirkkonummen keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueena C ja noin 3,5 kilometrin etäisyydellä sijaitsee kaupan alueena osoitettu Inkilänportin alue, jonka enimmäismitoitus on 75 000 k-m².

Maakuntakaavassa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on 4 000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta. Seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Kirkkonummen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä seudullisuuden alaraja on:

- Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m²
- Paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m²

Virkistys

Suunnittelualueella sijaitsee metsäisiä kallioalueita, joiden virkistysarvo on kuitenkin vähäinen liikennemelun vuoksi. Lähin leikkipaikka eli Satupuiston leikkipaikka sijaitsee Laajakalliossa noin 200 metrin päässä kaava-alueen pohjoispuolella. Lähin koirapuisto on Laajakalliossa radan pohjoispuolella. Lähin pallokenttä on Tolsantien itäpuolella sijaitsevan Laajakallion koulun kenttä, jonka etäisyys kaavan länsinurkkaan on noin 350 m.

Liikenne

Tolsantie toimii alueen sisääntuloväylänä ja sen eteläpuolelle sijoittuu jalankulun ja pyöräilyn yhteys. Kaava-alueen lounaspuolelle sijoittuu Tolsan juna-aseman liityntäpysäköintialue. Joukkoliikenteen linja-autopysäkit sijoittuvat Tolsantien varteen, liityntäpysäköintialueen

eteläpuolelle. Kaava-alueeseen kuuluu rautatie ja Länsiväylä, jotka yhdistävät Tolsan alueen pääkaupunkiseutuun.

Tolsanportin liikenneselvityksessä 2025 (liite 11) on rautatielle esitetty n. 15 m leveä lisäraildevaraustarve, uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys sekä liittymäalue Tolsan aseman liityntäpysäköintialueen koillispuolelle. Tolsanportin liikenneselvityksessä 2025 pohjoiselle kaava-alueelle arvioidut matkatuotokset ovat yhteensä 1010 ajoneuvoa vuorokaudessa olettaen uuden rakentamisen kerrosalan olevan noin 16 750 k-m².

Tekninen huolto

Suunnittelualueen lähialueella, radan pohjoispuolella, on laaja kunnallistekninen verkosto. Kaava-alueelle on laadittu kaavoituksen yhteydessä kunnallistekninen yleissuunnitelma (liite 10).

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Ajoneuvo- ja raideliikenteen aiheuttamia häiriöitä lukuun ottamatta muita ympäristöhäiriöitä alueella ei ole. Kaava-alueen suurin melunaiheuttaja on Länsiväylän liikennemelu. Rautatien aiheuttama melu on huomattavasti vähäisempi. Kaavaprosessin aikana alueelle on laadittu meluselvitykset (liitteet 13 ja 14). Länsiväylän vilkas liikenne vaikuttaa myös alueen ilmanlaatuun.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueella sijaitsevat liikennealueet ovat valtion omistuksessa. Muut suunnittelualueen kiinteistöt ovat yksityisessä omistuksessa. Kunnalla ei ole maanomistusta alueella (liite 5).

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

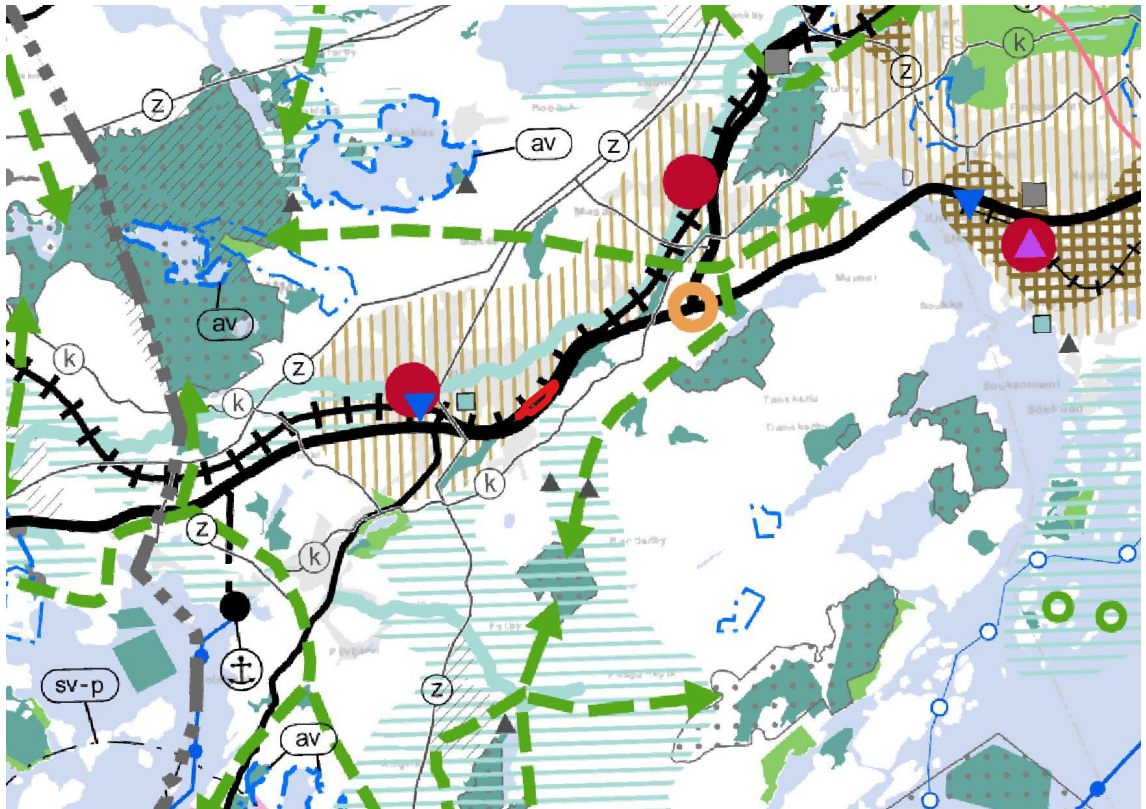
Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka kuuluu Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuuteen. Maakuntakaavassa alue on osoitettu Kirkkonummen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Alueen pohjoispuolella kulkee päärata (Rantarata) ja eteläpuolella maakunnallisesti merkittävä tie (Kantatie 51). Lisäksi ovat voimassa yleiset suunnittelumääräykset.

Maakuntakaavan yleisten määräyksien mukaan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on 4 000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta tai suunnittelumääräyksissä muuta määrätä. Seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Kirkkonummen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä seudullisuuden alaraja on:

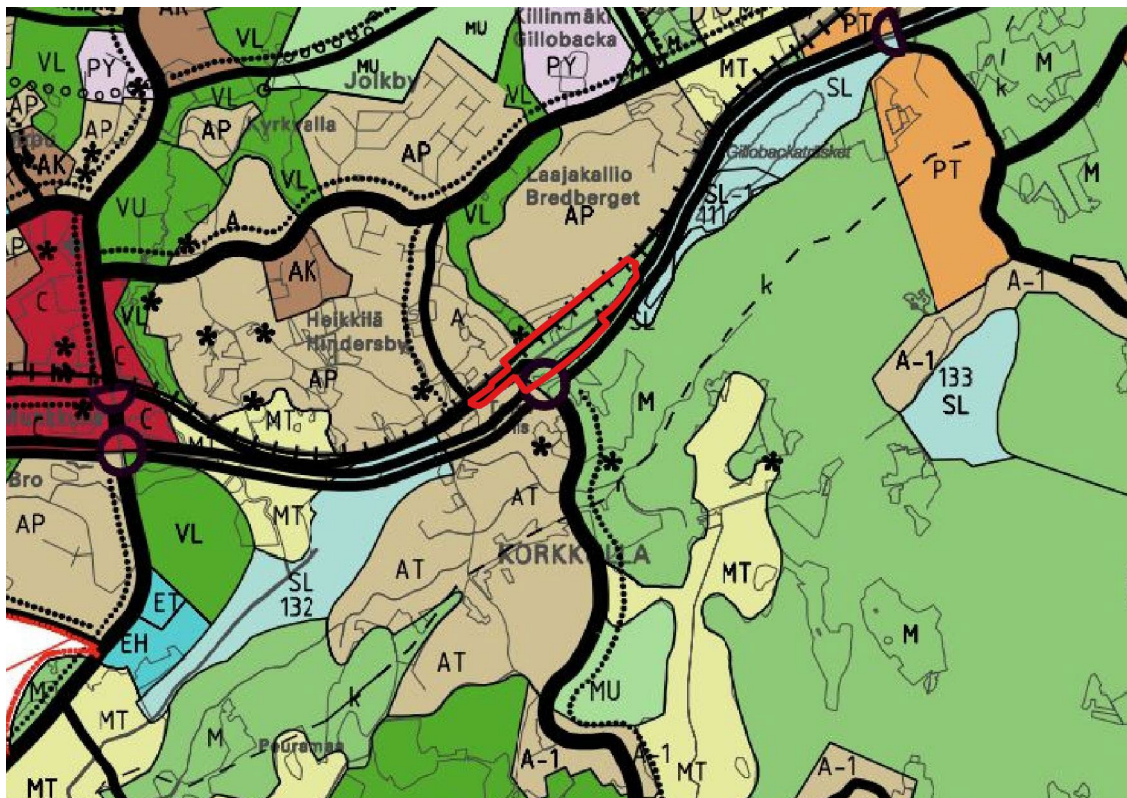
- Keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m²
- Paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 10 000 k-m²



Kuva 6. Ote Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmästä

Kirkkonummen yleiskaava 2020

Suunnittelualueella on voimassa Kirkkonummen yleiskaava 2020 (lainv. 2000). Yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääosin maa- ja metsätalousvaltaisena alueena (M). Länsväylän välittömään läheisyyteen on osoitettu suojeltava kohde. Museoviraston rekisterin perusteella kohde on poistettu kiinteä muinaisjäännös Tolsa Nedegård.



Kuva 7. Ote Kirkkonummen yleiskaava 2020:stä.

Maakäytön kehityskuva

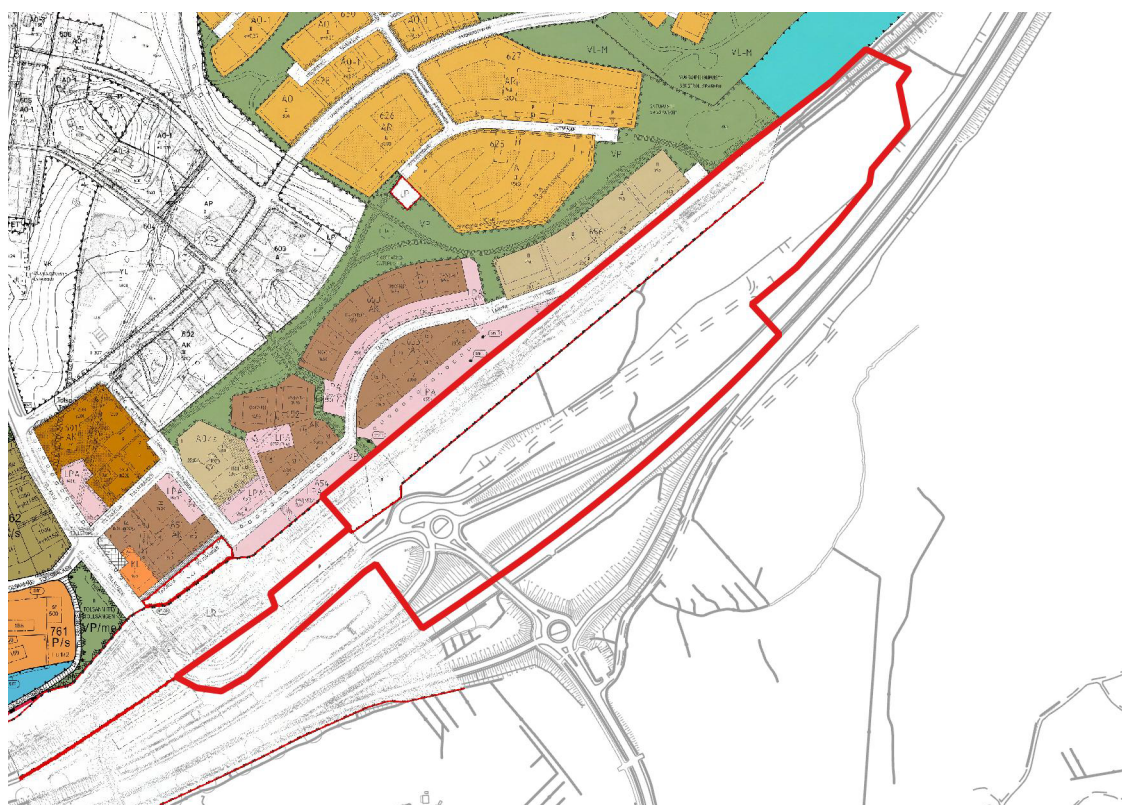
Kunta on teettänyt koko Kirkkonummen kunnan maankäyttöä koskevan kehityskuvan 2040 (Demos Helsinki ja Sweco), joka hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 25.5.2020. Maankäytön kehityskuva on kunnan kehittämistavoitteet sisältävä strateginen suunnitelma, jolla ei ole maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja oikeusvaikutuksia. Kehityskuvalla pyritään pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekemiseen yhdyskunnan rakenteellisissa kysymyksissä.

Kehityskuvassa on mainittu muun muassa seuraavia tavoitteita ja toimenpiteitä:

- Tolsan alueelle on osoitettu pienikokoinen keskus 2040
- kunta tavoittelee työpaikkaomavaraisuuden kasvua mahdollistaen elinkeinotoiminnalle kilpailukykyisen kasvualustan
- Keskuksiin ja asemanseduille kaavoitetaan alueita kaupalle, palveluille ja työpaikoille
- Työpaikka-alueita kaavoitetaan Länsiväylän ja Turunväylän vyöhykkeelle

Asemakaava

Suunnittelualueen pohjoisosassa on voimassa Tolsan asemansedun asemakaava nro 13700/3100 (lainvoimainen 17.8.2012), jossa radan alue on osoitettu rautatiealueeksi (LR). Länsiväylän ja osin myös Tolsantien alue on osoitettu maantien alueeksi (LT) ja Tolsantien varteen on osoitettu ohjeellinen pysäköimispaikka. Muuten suunnittelualue on asemakaavoittamatonta.



Kuva 8. Ote Kirkkonummen asemakaavayhdistelmästä, johon asemakaavan ja asemakaavan muutoksen alue on merkitty punaisella rajauksella.

Rakennusjärjestys

Kunnanvaltuusto on 7.10.2019 (§ 85) hyväksynyt Kirkkonummen rakennusjärjestyksen ja se on tullut voimaan kuulutuksen jälkeen 1.1.2020.

Pohjakartta

Pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen vaatimukset.

Rakennuskielto

Suunnittelualueella ei ole rakennuskieltoa.

Ilmastotavoitteet

Kirkkonummen ilmastotyö perustuu kuntastrategiaan, jonka myötä kunnassa tehdään ratkaisuja ja valintoja, jotka ovat ympäristön, talouden ja toiminnan kannalta kestäviä. Kunnan ilmastotyön tavoitteena on päästövähennysten toteuttaminen taloudellisesti ja sosiaalisesti kestäväällä tavalla. Ilmastotyöllä pyritään ilmastonmuutoksen hillintään ja sen seurauksiin sopeutumiseen samalla vahvistaen kunnan taloutta ja kuntalaisten hyvinvointia.

Kirkkonummi on osa Hiilineutraalit kunnat –verkostoa (HINKU), jonka myötä Kirkkonummi on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 80 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta.

Kirkkonummi on mukana myös kunta-alan energiatehokkuussopimuksessa, joka asettaa energiansäästötavoitteeksi 7,5 prosenttia vuoteen 2025 mennessä.

Kirkkonummen kunta on liittynyt Euroopan komission kaupunginjohtajien ilmastopöytäkirjaan (Covenant of Mayors for Climate and Energy), jonka myötä on laadittu kestävä energian ja ilmaston toimintasuunnitelma (Sustainable Energy and Climate Action Plan, SECAP). SECAP-suunnitelman myötä Kirkkonummi on sitoutunut 31 konkreettisen toimenpiteeseen,

joiden avulla kunta pyrkii saavuttamaan asetetun päästövähennystavoitteen vuoteen 2030 mennessä. Keskeisimpiä ilmastotavoitteita ja niitä edistäviä toimenpiteitä asemakaavan osalta ovat mm.:

- Lisäämme vähäpäästöisen energian, kuten aurinkosähkön, tuotantoa kunnan kiinteistöissä ja korvaamme sillä fossiilienergian käyttöä
- Edistämme kaavoituksella kestävästä yhdyskuntarakennetta esimerkiksi täydentämällä keskustoja ja asemaseutuja ja sijoittamalla uudet asuinalueet hyvän joukkoliikenteen ja palvelutason alueille
- Edistämme vähäpäästöistä liikkumista esimerkiksi hankkimalla kunnan käyttöön vähäpäästöisiä ajoneuvoja sekä parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia
- Ehkäisemme jätteen syntyä, minimoimme ruokahävikkiä ja nostamme kierrätysastetta sekä edistämme kiertotaloutta esimerkiksi suurissa rakennushankkeissa

3.2.2 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista vuonna 2017. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista kaava-alueita koskevat erityisesti kokonaisuudet:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
 - Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi
 - Luodaan edellytykset vähähiiliseen ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
 - Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.
 - Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
2. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö sekä
 - Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
3. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat.
 - Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.
 - Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Alue sijaitsee keskeisellä paikalla kuntakeskuksen vaikutusalueella ja Tolsan rautatieseisäkkeen välittömässä läheisyydessä.

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tarkoituksena on toteuttaa alueelle olemassa oleviin hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuen liike- ja toimistorakennusten sekä teollisuus- ja varastorakennusten alue. Elinkeinoelämän mahdollisuuksien parantaminen ja työpaikkojen lisääminen kuntakeskuksen lähialueella tukevat liikekeskustan ja Tolsan asemaseudun kehittämistä sekä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavaprosessin vaiheet ilmenevät kohdasta 2.1 ja kansilehdeltä.

Tolsanportin asemakaavahanke sisältyy Kirkkonummen kaavoitusohjelmaan 2023–2027, joka on hyväksytty kunnanvaltuustossa 24.10.2022 (§ 78).

Mikäli kaavahankkeen toteuttaminen tuo alueen maanomistajille merkittävää taloudellista hyötyä, kunta solmii heidän kanssaan maankäyttösopimukset asemakaavaehdotuksen valmistuttua.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

Osallistuminen, osalliset ja yhteistyö on kuvattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavan vireille tulosta kuulutettiin 25.4.2024 kunnan ilmoituslehdillä ja kotisivuilla sekä ilmoitettiin kirjeitse suunnittelualueen maanomistajille.

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat alueen maanomistajat ja lähialueiden asukkaat ja kiinteistöyhtiöt, kunnan viranomaiset sekä ulkoiset viranomaiset, yhteisöt ja yhdistykset. Osalliset on lueteltu OAS:ssa.

4.3.2 Vireilletulo

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen vireilletulosta kuulutettiin 25.4.2024 kunnan ilmoituslehdessä ja kunnan kotisivuilla.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Kaavoituksen tavoiteaikataulu ja vuorovaikutustilaisuudet ilmenevät OAS:sta. Asemakaavan valmisteluaineiston nähtävilläolon aikana järjestettiin asukastilaisuus. Kuntalaisilla ja kaikilla, joiden elin- ja toimintaympäristöön kaavalla on vaikutusta, on ollut tuolloin mahdollisuus antaa palautetta nähtävillä olonaikana. Lisäksi kaavanlaatijaan on mahdollista olla suoraan yhteydessä. Yhdyskuntatekniikan lautakunta on hyväksynyt OAS:n 25.4.2024 (§ 34).

Yhdyskuntatekniikan lautakunta käsitteli Tolsanportin pohjoisen asemakaavan valmisteluaineiston 25.4.2024 (§ 34) ja päätti asettaa sen nähtäville MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti.

Kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä 2.-31.5.2024 välisenä aikana, jolloin valmisteluaineistosta pyydettiin lausuntoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainituilta tahoilta ja osallisilla oli mahdollisuus jättää aineistosta mielipide. Valmisteluaineistosta saatiin 7 lausuntoa ja 4 mielipidettä. Valmisteluaineistosta saadussa palautteessa tuotiin esille mm. seuraavia asioita:

- Kaavassa tulee sovellettavaksi Muinaismuistolain 13 §:n mukainen neuvottelumenettely, mikäli kaavassa osoitetaan muuttuvaa maankäyttöä kiinteän muinaisjäännöksen alueelle.
- Voimassa olevasta yleiskaavasta poikkeamista ei ole perusteltu MRL 42.4 §:n tarkoittamalla tavalla.
- Kaupan mitoitus tulee perustua riittäviin selvityksiin. Selvityksessä on arvioitava mm. Tolsanportin asemakaavojen vaikutuksia Inkilänportin kaupan alueen toteuttamisedellytyksiin.
- Tulee laatia liikenteen toimivuutta, hulevesien hallintaa, louhintaa ja murskausta koskevat selvitykset sekä lisäksi melumallinnus.
- Hulevesiä koskevat määräykset eivät ole riittävät.

- Kaavan ilmastovaikutukset on arvioitava.
- Alueelle on lisättävä varaukset kahdelle puistomuuntamolle.
- Vaikutukset mm. Laajakallion asuinalueeseen.

Valmisteluaineiston nähtävilläolon aikana järjestettiin Tolsanportin eteläisen asemakaavan kanssa yhteinen asukastilaisuus 8.5.2024 Kirkkonummen kunnantalolla, johon osallistui noin 10 henkeä. Asukastilaisuudessa kysymyksiä herätti mm. alueella sijaitseva muinaisjäännös, kaavaratkaisun vaikutus liikennemääriin sekä näkyvien muuttuminen Laajakallion suunnasta.

Kaavan ehdotusaineisto oli nähtävillä 7.8.–9.9.2024 välisenä aikana, jolloin ehdotusaineistosta pyydettiin lausuntoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainituilta tahoilta ja osallisilla oli mahdollisuus jättää aineistosta muistutus. Ehdotusaineistosta saatiin 14 lausuntoa ja 2 muistutusta. Ehdotusaineistosta saadussa palautteessa tuotiin esille mm. seuraavia asioita:

- Louhinnan ja murskauksen vaikutukset asutukseen, kaavasta tulee laatia louhintasuunnitelma ja meluselvitys.
- Huomioitava näkymät mm. Länsiväylälle.
- Kaupan ratkaisu vaikeuttaa maakuntakaavan toteuttamista Inkilänportin alueella.
- Hulevesiselvitystä ei ole ollut kaavaehdotuksen materiaaleissa.
- Länsiväylän rumpujen kapasiteetti on selvitettävä maastokäynnillä.
- Liikenteellinen selvitys osin puutteellinen. Tutkittava mm. huipputunnin liikennemäärät ja niistä aiheutuvat vaikutukset erityisesti Länsiväylään.
- Alueelle on lisättävä varaukset kahdelle puistomuuntamolle.

Ehdotusaineiston nähtävilläolon aikana järjestettiin Tolsanportin eteläisen asemakaavan kanssa yhteinen asukastilaisuus 20.8.2024 Kirkkonummen kunnantalolla, johon osallistui 6 henkeä. Asukastilaisuudessa keskustelua herätti mm. louhinnasta aiheutuva melu ja pöly, Tolsantien liikenteellinen kuormitus sekä mainosplyväät.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Viranomaisyhteistyössä on käytetty neuvottelu- ja lausuntomenettelyä. Asemakaava ei ole edellyttänyt laajan viranomaisneuvottelun järjestämistä. Uudenmaan ELY-keskusta ja Uudenmaan liittoa on tiedotettu kaavahankkeesta erikseen.

Työn aikana on järjestetty muun muassa seuraavia neuvotteluita:

- 3.12.2024, Tolsankaaren suunnittelu ja hulevesiselvitys ja -suunnitelma, osallistujat: ELY-keskus, Väylävirasto, Caruna, Kirkkonummen kunta, Ramboll
- 24.10.2024, työneuvottelu Kirkkonummen maanteiden hallinnollisista muutoksista sekä hulevesistä, osallistujat: ELY-keskus, Väylävirasto, Caruna, Kirkkonummen kunta, Ramboll
- 22.8.2024, työneuvottelu kaupan kysymyksistä, osallistujat: Uudenmaan liitto, ELY, Kirkkonummen kunta, Ramboll
- 19.8.2024, työneuvottelu maanteiden hallinnollisista muutoksista, osallistujat: ELY-keskus, Kirkkonummen kunta, Ramboll
- 18.6.2024, viranomaisneuvottelu muinaismuistoihin liittyen, osallistujat: Museovirasto, Länsi-Uudenmaan museo, Kirkkonummen kunta
- 20.3.2024, palaveri radan huomioimisesta suunnittelussa, osallistujat: Väylävirasto, Kirkkonummen kunta, Ramboll
- 1.2.2024, työneuvottelu liittyen liito-oravien ja luontoselvitysten huomioimiseen, osallistujat: ELY-keskus, Kirkkonummen kunta, Ramboll
- 18.9.2023, maastokokous liittyen liito-oravien ja luontoselvitysten huomioimiseen, osallistujat: ELY-keskus, Kirkkonummen kunta, Ramboll

- 28.6.2023, työneuvottelu liittyen liito-oravien huomioimiseen, osallistajat: ELY-keskus, Kirkkonummen kunta, Ramboll

Kaava-aineistoa on täydennetty kaavoituksen yhteydessä tehtyjen selvitysten ja täydennysten, saadun palautteen, sekä viranomaisten kanssa käytyjen neuvotteluiden perusteella. Kaavaprosessin aikana on tehty muun muassa seuraavia muutoksia kaava-aineistoon.

Kaavaehdotus

- Lisätty istutettava puurivi tonttien radan puoleiselle reunalle
- LT-alueita pienennetty (liikenneympyrä katualueeksi)
- Kaavakartalle lisätty muinaisjäännökset + lisätty yleinen määräys muinaisjäännöksiin kajoamisesta
- Länsiväylän ylittävälle sillalle lisätty eritasoristeys-merkintä
- Korttelialueiden rajauksia tarkistettu
- Katulinjauksia tarkistettu
- Lisätty pumpppaamo
- Lisätty useita yleisiä kaavamääräyksiä koskien mm. hulevesiä, melua, vähähiilisiä ja uusiutuvan energian ratkaisuita sekä korttelialueiden rakentamistapaa ja viihtyisyyttä
- Lisätty yleisiä kaavamääräyksiä liittyen rakentamisesta rautatien läheisyyteen sekä radan suoja-alueen huomioimisesta
- Kaavan liitteeksi lisätty mm. kaupallinen selvitys, liikenneselvitys sekä louhintojen vaikutusten arviointi
- Laadittu yleiskaavallinen tarkastelu osana kaavaselostusta

Tarkistettu kaavaehdotus

- Tolsansuoran päähän lisätty kääntöpaikka katualueelle
- Korttelialueiden rajauksia tarkistettu
- Poistettu muinaisjäännosmerkinnät + kaavamääräykset
- Lisätty paikat puistomuuntamoille
- Lisätty puilla ja pensailta istutettavaa alueen osaa kiertoliittymän läheisyyteen
- Lisätty korttelialueille hulevesien pääasialliset purkautumissuunnat ja täydennetty hulevesiä koskevia yleismääräyksiä
- Lisätty useita yleisiä kaavamääräyksiä koskien mm. korttelialueiden rakennustapaa, pysäköintiä, ulkovarastointia ja mainospylväitä
- Kaavan liitteeksi lisätty mm. melu-, louhinta- ja noroselvitys, hulevesiselvitys ja -suunnitelma, kunnallisteknisen yleissuunnitelma sekä KILVA-raportti. Päivitettiin kaupallista selvitystä ja liikenneselvitystä

4.4 Asemakaavan tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tarkoituksena on toteuttaa alueelle olemassa oleviin hyviin liikenneyhteyksiin tukeutuen liike- ja toimistorakennusten sekä teollisuus- ja varistorakennusten alue. Tarkoituksena on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen sekä työpaikkojen ja palvelujen sijoittaminen kestävän kehityksen ja kaavataloudellisten periaatteiden mukaisesti.

Tavoitteena on vahvistaa ja monipuolistaa kunnan elinkeinorakennetta, mikä tukee liikekeskustan ja Tolsan asemanseudun kehittämistä sekä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Liikenneverkoston osalta keskeisimmät tavoitteet ovat Rantaradan lisäraidetilavaruuden huomioon ottaminen, maantien alueen muuttaminen osittain kaduksi, liittymäalueen toimivuuden varmentaminen sekä toimivan katuyhteyden ja jalkakäytävän mahdollistaminen alueelle.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Vuonna 2017 voimaan tulleissa uudistetuissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa veloitetaan edistämään mm. vähähiiliseen yhteiskuntaan siirtymistä, toimivien yhdyskuntien ja kestävän liikkumisen, tehokkaan liikennejärjestelmän, terveellisen ja turvallisen elinympäristön sekä elinvoimaisen luonto- ja kulttuuriympäristön edellytyksiä.

Yhdyskuntakehityksen tulee tukeutua ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja suurilla kaupunkiseuduilla lisäksi vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Maankäytön suunnittelussa tulee edistää olemassa olevaan rakenteeseen ja joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Raideliikenteen asemien ja hyvän palvelutason linja-autoliikenteen läheisyydessä sijaitsevien alueiden eheyttäminen tukee näitä tavoitteita.

Tolsanportin pohjoisen asemakaavan ja asemakaavan muutoksen tavoiteasettelu on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen. Tavoiteltu maankäyttö eheyttää Tolsan asemanseudun vaikutusalueetta sijoittamalla sinne uutta toimitilarakentamista sekä työpaikkoja hyvien joukkoliikenneyhteyksien välittömään läheisyyteen. Sekä junien että linja-autojen vuorotiheys eli joukkoliikenteen palvelutaso Kirkkonummen kuntakeskukseen ja pääkaupunkiseudun suuntaan on hyvä. Näin alueen maankäyttö toteuttaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita esimerkillisesti.

Riittävin selvityksin sekä kaavamerkinnoin ja määräyksin on varmistettu arvokkaan kulttuuriympäristön sekä luonnonvarojen turvaaminen. Kaavaratkaisussa huomioidaan sään ääri-ilmiöt. Tulvariskien hallinta on varmistettu hulevesiä koskevin kaavamerkinnoin ja -määräyksin.

Suhde maakuntakaavan tavoitteisiin

Alue on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa *taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen, jossa yhdyskuntarakenteen tulee kokonaisuutena katsottuna olla riittävän tehokas, jotta kestävään yhdyskuntarakenteeseen liittyvät tavoitteet voidaan saavuttaa*. Suunnittelumääräyksen mukaan *taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen*. Vyöhykettä tulee kehittää *tiivinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen*. Kaavaratkaisu on tältä osin linjassa maakuntakaavan tavoitteiden kanssa.

Lisäksi suunnittelumääräyksissä edellytetään, että *vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen sekä edistää ekologisen verkoston kytkeytymistä vyöhykkeen ulkopuoliseen viherrakenteeseen*. Tiivistettäessä *yhdyskuntarakennetta on kiinnitettävä huomiota vyöhykkeen arvokkaiisiin ominaispiirteisiin ja elinympäristön laatuun*. Alueen luontoarvojen säilyminen on varmistettu kartoittamalla mahdolliset arvot luontoselvityksellä (liite 6) ja huomioiden havainnot asianmukaisin kaavamerkinnoin. Alueen läheisyys valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen on tunnistettu sekä alueella sijaitseva muinaisjäänös, jonka osalta kaavaprosessin aikana on järjestetty muinaismuistolain (295/1963) 13 §:n mukainen viranomaisneuvottelu. Elinympäristön laatua on tutkittu mm. kaavan liitteenä olevassa viitesuunnitelmassa ja riittävää laatua on varmistettu kaavamerkinnoin ja -määräyksin.

Lisäksi suunnittelumääräyksissä edellytetään *riittävien virkistysmahdollisuuksien sekä virkistysyhteyksien turvaaminen vyöhykkeen sisällä ja sen ulkopuolelle*. Virkistysmahdollisuudet ja -yhteydet säilyvät kaavan tarkastelualueella kokonaisuudessaan hyvinä, vaikka nykyisin rakentamatonta aluetta kaavoitetaan korttelialueeksi.

Asemakaavan osalta seuraava suunnittelumääräys on myös tärkeä: *Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.* Hulevesien osalta suunnitteluprosessin aikana tutkittiin pää- ja osavaluma-alueita, laadittiin mitoituslaskelmia sekä arvioitiin tarvittavia viivytystilavuuksia. Hulevesirakenteiden tilavaraukset kaavassa perustuvat näihin selvityksiin. Selvityksen pohjalta on esitetty hulevesien hallintaa koskevia määräyksiä- ja merkintöjä. Hulevesiselvitys valmistui loppuvuodesta 2024 (liite 15).

Maakuntakaavassa merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajaksi on muualla kuin pääkaupunkiseudulla asetettu 10 000 k-m² keskustahakuiselle kaupalle sekä paljon tilaa vaativalle erikoistavaran kaupalle, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta. Alueella on vireillä kaksi asemakaavaa, Tolsanportti pohjoinen ja Tolsanportti eteläinen, jotka muodostavat yhdessä Tolsanportin eritasoliittymän alueelle kokonaisuuden, jonka yhteisvaikutukset arvioidaan asemakaavan liitteenä olevassa kaupallisessa selvityksessä (liite 9). Vireillä olevissa Tolsanportin pohjoisen ja eteläisen asemakaavoissa mahdollistettu kaupan kerrosala on yhteenlaskettuna 19 000 k-m² (tilaa vaativa kauppa). Tämä on lähes kaksinkertainen suhteessa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen seudullisuuden alarajaan nähden. Tällä ei nähdä merkittäviä vaikutuksia MRL:n keskeisiin tavoitteisiin nähden, vaan sijainti hyvän saavutettavuuden alueella mahdollistaa lain hengen toteutumisen. Alue edistää Kirkkonummen kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja monipuolisen kaupan palveluverkon kehittymisen lähellä keskustaa ja hyvällä liikenteellisellä sijainnilla.

Maakuntakaavassa on osoitettu päärata eli Rantarata ja maakunnallisesti merkittävä Kantatie 51, joihin molempiin liittyy MRL 33§:n mukainen rakentamisrajoitus. Tämä on sisällytetty asemakaavan ratkaisuun maakuntakaavan tavoitteiden mukaisesti.

Maakuntakaavassa on annettu runsaasti yleisiä suunnittelumääräyksiä, jotka koskevat asemakaavaa. Asemakaavan ratkaisu ja prosessi on maakuntakaavan yleismääräysten mukainen.

Maakäytön kehityskuva

Kaava-alue kuuluu Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040 keskusalueelle. Asemakaavassa osoitetaan Tolsan keskuksen ja asemanseudun lähialueelle uutta kauppaa, palveluita ja työpaikkoja. Kaavalla mahdollistetaan uusia palveluita liikenteen solmukohtassa Länsiväylän vyöhykkeellä. Jalankulun yhteydet on huomioitu ehdotusvaiheessa. Asemakaava toteuttaa maankäytön kehityskuvan tavoitteita.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Luontotyyppien osalta Tolsanportin luontoselvityksessä (2023, liite 6) esitellyt arvoluokkiin 2 ja 3 kuuluvat kohteet suositellaan mahdollisuuksien mukaan huomioitavaksi osana kaava-alueen viheralueita. Alueella esiintyviä silmälläpidettävien, uhanalaisten ja rauhoitettujen kasvilajien esiintymiä suositellaan huomioitavaksi ja säilytettäväksi mahdollisuuksien mukaan. Alueen läpi kulkeva luonnontilaistumassa oleva vesiuoma suositellaan säilytettäväksi mahdollisuuksien mukaan.

Alueella esiintyy runsaasti haitallisia vieraskasvilajeja (komealupiini, kanadanpiisku), jotka tulee huomioida alueen rakentamisen yhteydessä siten, etteivät lajit pääse leviämään uusille alueille rakennustöissä mahdollisesti kaivettavien maamassojen mukana tai kulkeutumalla työkoneiden pyörien tai telaketjujen mukana (työkoneiden ja kuljetuskaluston puhdistus työskentelyn jälkeen.). Maamassoja ei tule levittää käsittelemättöminä uusille alueille.

Alueella esiintyviä luonnon monimuotoisuutta lisääviä luonnonelementtejä, kuten palaneita kantoja ja kelopuita, tulisi mahdollisuuksien mukaan säästää tai käyttää hyödyksi kaava-alueen viheralueiden maisemasuunnittelussa.

Kaava-alue muodostaa osaltaan portin Länsiväylän eteläpuolelta alkavalle valtakunnallisesti arvokkaalle Porkkalan saaristo- ja viljelymaisemalle, jossa sijaitsee paljon kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennuskantaa. Kaava-alueen suunnittelussa huomioidaan alueen keskeinen rooli Länsiväylän tiemaisemassa. Rakennusten julkisivujen tulee olla kaupunkikuvalisestisesti korkealaatuisia ja sopeutua ympäröivään alueeseen. Julkisivuja tulee jaksottaa värein, materiaalein, sisäänvedoin, katoksin ja/tai aukotuksin.

Liikenneverkoston osalta keskeisimmät tavoitteet ovat Rantaradan lisäraidetilavarausten huomioon ottaminen, maantien alueen muuttaminen osittain kaduksi, liittymäalueen toimivuuden varmentaminen sekä toimivan katuyhteyden ja jalankulku- ja pyöräilyväylän mahdollistaminen alueelle.

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan mitoituksessa noudatetaan pääosin Kirkkonummen kunnan sekä ELY:n ohjeistuksen periaatteita. Alueelta on laadittu erillinen hulevesiselvitys (Tolsanportin asemakaava-alueen hulevesiselvitys ja –suunnitelma, Ramboll, 2024, liite 15), jossa on huomioitu kattavammin aluetta koskevia määräyksiä ja tarpeita ja jatkossa on noudatettava tämän selvityksen tuloksia ja jatkotoimenpiteitä. Hulevesirakenteiden tulee tyhjentyä viivytystilavuuden osalta 24–36 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto. Mitoituksessa on otettava huomioon Länsiväylää alittavien rumpujen kapasiteetti (tarkemmin hulevesiselvityksessä). Tulvaretit mitoitetaan saman, kerran 100 vuodessa esiintyvän virtaaman mukaan.

Gillobackan luonnonsuojelualueen ja suunnittelualueen muiden luontoarvojen vuoksi on turvattava, että veden laatu Gillobackaträsket-järvessä ei heikennetä, jonka vuoksi järveen virtaavan huleveden laatu on pidettävä nykyisellä tasolla ja pidettävä silmällä, ettei ravinnepiitoisuus tai muiden saasteiden määrä kasvaisi.

Asemakaavamääräyksiä tarkoitus on turvata tonttialueen kestävä hulevesien hallintaa. Korttelialueiden hulevesien hallintaratkaisu tulee toteuttaa siten, että se on poikkeustilanteissa eristettävissä alueen hulevesiverkostosta ja ympäröivistä vesistöistä.

Hulevesiä tulee käsitellä laadullisesti koko alueella. Tontilta ei saa valua vesistöön sameaa vettä, roskia tai muuta irtoainetta ja vesi on viivytettävä riittävän pitkään kosteikoissa tai painanteissa, joissa kasvaa kasvillisuutta, jotta kasvit ehtisivät kuluttaa osan ravinteista. Mikäli puhdistus kasveilla ei ole riittävä, lisätään järjestelmiin suodatusrakenteita.

Liikennöidyillä alueilla syntyvät hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden laatua parantavalla menetelmällä. Pysäköintialueiden hulevedet tulee johtaa viivytykseen öljynerotuskaivojen ja kaivoihin asennettujen hulevesisuodattimien kautta. Pihalta valuva irtoaines ja mahdolliset roskat kerätään esim. kaivoihin asennettavilla suodattimilla.

Sammutusjätevedet tulee ohjata alueelta erillisiin säiliöihin, altaisiin tai hulevesien hallintarakenteisiin. Jos sammutusvedet ohjataan hulevesien viivytykseen tarkoitettuihin painanteisiin, altaisiin tai säiliöihin, ne tulee suunnitella suljettavana rakenteena. Vahingon sattuessa rakenteita pitää tyhjentää ja puhdistaa kunnolla ennen uutta käyttöönottoa. Sammutusvedet sekä puhdistamiseen käytetty vesi pitää johtaa/kuljettaa puhdistamoon.

Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee viivyttaa ja käsitellä korttelialueella siten, että tontilta purettava vesi ei heikennä vastaanottavan vesistön vedenlaatua. Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa alueella siten, että hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee vastata alueen rakentamisen myötä syntyneitä viivytystarvetta. Hulevesirakenteiden tulee tyhjentyä viivytystilavuuden osalta 24–36 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto.

Mahdolliset sulfidisaviesiintymät tulee tunnistaa ja huomioida ennen rakentamisen aloittamista. Maamassat tulee käsitellä niin, ettei happamia valumavesiä joudu vesistöihin. Lisätietoja on saatavilla valvovalta ympäristöviranomaiselta.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Suunnitteluprosessin aikana ei laadittu vaihtoehtoisia kaavasuunnitelmia. Suunnittelun aikana on kuitenkin tutkittu erilaisia vaihtoehtoisia ratkaisuja alueen toteuttamiseksi.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Kaavan tavoitteena on eheyttää Tolsan asemanseudun yhdyskuntarakennetta samalla elävöittäen sitä lisäämällä työpaikkojen ja palveluiden määrää. Kaava-alue on asemanseutuna sekä seudullisena että kunnan tasolla strategisesti tärkeä, tiivistettävä alue. Kaava-alueelle on suunniteltu liike- ja toimistorakennuksia sekä teollisuus- ja varastorakennuksia.

Kaavalla mahdollistetaan myös liikenteen ratkaisujen muutoksia alueella, mm. tulevaisuudessa mahdollisesti tarpeellinen junaraiteen lisäraide on huomioitu alueen suunnittelussa. Rautatien suoja-alue (su) rajoittaa rakentamista radan läheisyydessä.

Välittömästi nykyisen kiertoliittymän koillispuolelle on osoitettu toimitilarakennusten korttelialue (KTY-1). Korttelialueella tontin kerrosalasta enintään 3 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi. Alueelle ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa tai muunlaista paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa.

Kaavassa osoitetun KTY-1 -korttelialueen koillispuolelle on osoitettu liikerakennusten korttelialue (KM-2). Kortteli on jaettu kahteen tonttiin. Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia. Korttelialueen tontilla 1 tontin kerrosalasta enintään 2 000 k-m² ja tontilla 2 tontin kerrosalasta enintään 4 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi. Alueelle ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa tai muunlaista paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa.

Kaikilla korttelialueilla suurin sallittu kerrosluku on kaksi (II) ja tehokkuusluku $e = 0,40-0,42$. Tehokkuusluku kuvaa kerrosalan suhdetta tontin tai rakennuspaikan pinta-alaan. Kaavassa on esitetty ohjeellinen tonttijako. Kortteleille on osoitettu maanpinnan likimääräinen korkeusasema, joka on korttelin KM-2 tontilla 2 +14,0 ja muilla tonteilla +13,0. Maanpinnan alin louhintakorko on 1,5 m suunniteltua maanpinnan korkeusasemaa alempana. Kaikille kortteleille on osoitettu laaja rakennusala, jolle rakennuksia voi sijoittaa joustavasti, huomioiden kuitenkin tonttiluiskien edellyttämä tilatarve ja muut ympäröivät rajoitteet. Kortteleiden luoteissivulle on määrätty istutettavaksi puurivi. Puuriviin tulee istuttaa havu- ja lehtipuita, jotka muodostavat korttelialueen maisemallisen reunavyöhykkeen. Puut tulee istuttaa 5–7 metrin etäisyydelle toisistaan ja puiden istuttamisessa sekä hoidossa tulee huomioida rataturvallisuus. Puille tulee varata lisäksi riittävä kasvualusta.

Suunnittelualueella on merkitty suojaviheralueiksi (EV, EV-1) kolme aluetta, joihin on osoitettu kuhunkin ohjeellinen hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan varattu alueen osa. Suojaviheralueita tulee hoitaa puistomaisesti. EV-1-alueella tulee turvata radanpidonhuollon toimivuus ja siihen liittyvät ajojohdeytet.

Asemakaavalla muodostetaan uusi katu, Tolsansuora, kortteleiden pohjoispuolelle, johon on huomioitu tilavaraus myös jalankulun ja pyöräilyn väylälle. Rautatiealuetta (LR) on levennetty

nykyisestä, sillä asemakaavalla varaudutaan Rantaradan kehittämiseen neliraitiseksi. Asemakaava mahdollistaa lisäraiteiden sijoittumisen nykyisten raiteiden eteläpuolelle. Kaavassa on osoitettu myös rautatien suoja-alue, joka rajoittaa rakentamista sen alueella.

Länsiväylän alue on osoitettu asemakaavassa maantien alueena (LT). Tolsantien kohdalla maantien alue muutetaan kaduksi. Kaavassa on osoitettu liikennealueen ylittävä katu (y) maantiealueen kaakkoisosaan ja ajoneuvoliittymien likimääräiset sijainnit (nuoli). Nykyiset liityntäpysäköintialueet on osoitettu kaavassa ohjeellisena pysäköintipaikkana (p). Tolsantien varteen on osoitettu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten kohdemerkintä, joka mahdollistaa enintään 20 k-m² suuruisen pumppaamon sekä sitä palvelevien laitteiden ja rakenteiden rakentamisen. Kaavassa on myös osoitettu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten kohdemerkintä muuntamoja varten liikenneympyrän luoteispuolella sijaitsevalle EV-alueelle ja KTY-1 alueen koillisnurkkaan. Merkintä sallii enintään 20 k-m² suuruisen muuntamon rakentamisen.

5.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 13 ha.

Asemakaavan kokonaisrakennusoikeus on noin 17 000 k-m², joka jakautuu seuraavasti:

- Toimitilarakennusten korttelialue (KTY-1) noin 5 800 k-m²
- Liikerakennusten korttelialue (KM-2) noin 11 200 k-m²

Aluetehtokkuus kaava-alueella on noin $e_a = 0,13$. Toimitilarakennusten (KTY-1) -korttelialueella korttelitehtokkuus on $e_k = 0,40$ ja liikerakennusten korttelialueella korttelitehtokkuus on $0,41-0,42$.

Asemakaavan toteutuessa alueelle tulisi arviolta noin 60–140 uutta työpaikkaa.

Kaavassa on käytetty seuraavaa mitoittua pysäköinnin järjestämisen osalta:

- toimisto, liike- ja myymälätilat 1 ap / 40 k-m²
- teollisuustilat 1 ap / 85 k-m²
- varastotilat 1 ap / 150 k-m²

Lisäksi rakennuksen myymälätilojen sisäänkäyntien yhteyteen on varattava riittävästi polku-
pyöräpaikkoja ja liikuntaesteisille tarkoitettuja autopaikkoja.

5.1.2 Palvelut

Korttelialueen KM-2 tontilla 1 tontin kerrosalasta enintään 2 000 k-m² ja tontilla 2 tontin kerrosalasta enintään 4 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi.

Korttelialueella KTY-1 tontin kerrosalasta enintään 3 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi.

Korttelialueille ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa tai keskustahakuista erikoistavarakauppaa. Paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan toimialoja on rajoitettu kaavamääräyksiin.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Alueelle suunnitellut rakennukset sijoittuvat kaupunkikuvallisesti keskeiselle paikalle, lähiympäristöään korkeammalle sijainnille muodostaen portin Tolsan rautatiesaisakkeen alueelle.

Rakennetun ympäristön laatua ja ominaispiirteitä koskevia määräyksiä on annettu kaavan yleisissä määräyksissä. Yleisissä määräyksissä määrätään uuden rakentamisen rakennustavasta ja värimaailmasta, räystäskorkeudet, huoneiston minimikoosta, ulkomainontarakenteista, kattopinnoista, vähähiilisten ratkaisujen suosimisesta, uusiutuvan energian tuotannon ja ylijäämälämmön hyödyntämisen tutkimisesta, passiiviselta yllämmöltä suojautumisesta, rakentamatta jäävistä tontinosista, rakentamisesta rautatien läheisyydessä, sisätilojen melun huomioimisesta rakentamisessa, autopaikoista ja pyöräpysäköinnistä, korttelien ulkoverasointialueiden aitaamisesta sekä luontoarvoihin ja hulevesien hallintaan liittyen.

Kaavaehdotusvaiheessa Tolsansuoran mitoitusta on muutettu siten, että kadun yhteyteen voidaan toteuttaa jalkakäytävä. Kaava edistää osaltaan jalankulun mahdollisuuksia alueella. Kävelytiet liittyvät olevaan verkostoon.

Hulevesien hallinta on erottamaton osa ympäristön laatua ja turvallisuutta. Kaavoitusta varten on laadittu ennuste hulevesien hallinnan tarpeesta. Määrällinen hallinta perustuu mitoitustennusteeseen, joka on laadittu Kirkkonummen hulevesiohjelman periaatteita ja vaatimuksia käyttäen. Lisäksi on huomioitu ELY:n ohjeistusta ja vaatimuksia. Laskelman mukaan pohjoisen kaava-alueen viivytysvelvollisuus on yhteensä 1 013 m³.

Jakauma osavaluma-alueittain, jos tasauksissa noudatetaan nykyistä topografiaa, on seuraava:

- osavaluma-alueen VA 1 viivytysvelvollisuus on 333 m³
- osavaluma-alueen VA 2 viivytysvelvollisuus on 380 m³
- osavaluma-alueen VA 3 viivytysvelvollisuus on 300 m³.

Osa VA1 alueen pinta- ja hulevesivalunnasta virtaa Tollsträsket-järveen ja VA 2 sekä VA 3 alueiden pinta- ja hulevesi virtaa Gillobackaträsket-järveen. Määrällisen hallinnan lisäksi on tärkeä myös laadullinen hallinta, koska vastaanottavat vesistöt, varsinkin Gillobackaträsket, ovat herkkiä vedenlaadun muutokselle.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Liikerakennusten korttelialue (KM-2)

Asemakaavalla mahdollistetaan liikerakennusten korttelialueen muodostuminen kortteliin 842. Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia. Korttelialueen tontilla 1 tontin kerrosalasta enintään 2 000 k-m² ja tontilla 2 tontin kerrosalasta enintään 4 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi. Alueelle ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa tai muunlaista paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa. Suurin sallittu kerros-luku on kaksi. Rakennusluvan yhteydessä tontilla 2 tulee turvata radanpidonhuollon toimivuus ja siihen liittyvät ajoyhteydet.

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema on tontilla 1 + 13,0 ja tontilla 2 + 14,0. Maanpinnan alin loughintakorko on 1,5 m suunniteltua maanpinnan korkeusasemaa alempana.

Toimitilarakennusten korttelialue (KTY-1)

Asemakaavalla mahdollistetaan toimitilarakennusten korttelialueen muodostuminen kortteliin 841. Korttelialueella tontin kerrosalasta enintään 3 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi. Alueelle ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa tai muunlaista paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa. Suurin sallittu kerros-luku on kaksi. Maanpinnan likimääräinen korkeusasema on + 13,0. Maanpinnan alin loughintakorko on 1,5 m suunniteltua maanpinnan korkeusasemaa alempana.

Korttelialueille on suunniteltu Tolsantieltä uusi katu, Tolsansuora. Tonttien tehokkuusluku on $e=0,40-0,42$. Kaavakartalle merkityt tontit on mahdollista jakaa MRA:n 37 §:stä ilmenevän oikeusohjeen mukaisesti. Korttelialueita koskee useita yleismääräyksiä.

5.3.2 Muut alueet

Suojaviheralueet (EV, EV-1)

Länsiväylän varrelle, rakennettavien kortteleiden väliin ja reunoille, on esitetty kolme suojaviheraluetta (EV, EV-1). Suojaviheralueita tulee hoitaa puistomaisesti. EV-1-alueella tulee lisäksi turvata radanpidonhuollon toimivuus ja siihen liittyvät ajoyhteydet. Suojaviheralueiden toteuttamis- ja ylläpitovastuu kuuluu MRL 91 §:n nojalla maanomistajalle tai -haltijalle.

Kullekin suojaviheralueelle on osoitettu ohjeellinen hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan varattu alueen osa.

Katualueet

Alueelle rakennetaan uusi katu, Tolsansuora, joka liittyy Tolsantiehen. Nykyinen maantie Tolsantie muutetaan kaavamuutoksessa kaduksi.

Kaavan ehdotusvaiheessa on laadittu alueen kunnallistekniikasta yleissuunnitelma, jossa on otettu huomioon mm. katujen tilatarpeet ja niiden rakennettavuus (liite 10).

Maantien alue (LT)

Tolsanportin liittymä sekä osa Länsiväylän liikennealueesta on osoitettu maantien alueena.

Rautatiealue (LR)

Rautatiealueena on osoitettu nykyinen Rantarata sekä nykyisen radan eteläpuolelle sijoittuvat Rantaradan mahdolliset lisäraiteet.

Rautatien suoja-alue (su)

Rantaradan varteen on osoitettu radan suoja-alue, joka rajoittaa rakentamista sen alueella.

Pysäköintialueet (p)

Nykyinen liityntäpysäköintialue on osoitettu ohjeellisena pysäköintipaikkana. Suunnittelualueelle ei tule uusia yleisiä pysäköintialueita.

Hulevedet

Hule-merkinnällä on osoitettu ohjeelliset alueen osat, joille saa rakentaa hulevesien viivyttämiseen ja puhdistamiseen varatun altaan, painanteen, kosteikon tai muun rakenteen. Alueet ovat tarkoitettu hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan ensisijaisesti maan päällä olevilla kasvipeitteisillä painanteilla, joiden eteen tulee sijoittaa laskeutusaltaita.

Kaava-alueelle on osoitettu kolme hulevesialuetta (hule-1 tai hule-2) korttelialueiden koillis- ja lounaispäätyihin.

Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet

Katualueet on mitoitettu siten, että katualueelle on mahdollista toteuttaa uusi jalankulun ja pyöräilyn yhteys, joka sijoittuisi Tolsantiellä liityntäpysäköintialueen pohjoispuolelle ja tämä liittyisi kaava-alueella Tolsansuoran rinnalle. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä parannettaisiin myös kaava-alueesta etelän suuntaan. Uudet jalankulun ja pyöräilyn yhteydet parantavat alueen liikenneturvallisuutta ja sekä edistävät alueen saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla.

5.4 Kaavan vaikutukset

5.4.1 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan ja rakennettuun ympäristöön

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön

Kaavamutoksen myötä alueen maisemakuva muuttuu merkittävästi, kun puustoinen, rakentamaton alue muuttuu rakennetuksi. Uuden rakentamisen vaikutukset kohdistuvat pääosin 2010-luvulla rakennettuun Laajakallion asuinalueen osaan sekä Länsiväylän tieympäristöön Tolsanportin liittymän kohdalla. Alueelle suunnitellut rakennukset sijoittuvat kaupunkikuvallisesti keskeiselle paikalle, lähiympäristöään korkeammalle sijainnille muodostaen portin Tolsan rautatieesiasakkeen alueelle. Uusien rakennusten pohjoispuolelle on määrätty kaavassa istutettava puurivi, johon tulee istuttaa havu- ja lehtipuita, jotka muodostavat korttelialueen maisemallisen reunavyöhykkeen. Lisäksi KTY-1-korttelin EV-alueella, liikenneympyrää ja Länsiväylän liittymää reunustaville sivuille on osoitettu n. 10 m leveä puilla ja pensaille istutettava alueen osa, joka muodostaa maisemallisen reunavyöhykkeen. Reunavyöhykkeen kasvillisuuden tulee olla kerroksellista ja monilajista. Kaavamerkintä ja -määräys tukevat osaltaan laadukkaana kaupunkikuvan muodostamista kaava-alueen ympäristössä.

Uusi rakentaminen muuttaa Laajakallion asuinalueelta avautuvia näkymiä. Maisema-analyysi (Kuva 11) osoittaa kaava-alueella kohti suuntautuvat näkymät. Asuinalueelta etelään päin katsottuna avautuu nykyisin näkymä, jossa vuorottelevat puustoiset ja avoimet niitty-mäiset alueet. Rakentamisen myötä nykyinen puusto tulee harvenemaan ja tilalle tulee pinta-alaltaan laajoja liike- ja toimitilarakennuksia. Kaavassa on osoitettu istutettava puurivi rakennettavien korttelialueiden pohjoisosaan. Lehti- ja havupuista koostuva puurivi lieventää maisemavaikutuksia pohjoisesta päin katsottuna, mutta rakennukset näkyvät tästä huolimatta myös asuinalueelle ja katkaisevat pitkät näkymät etelään. Muutosta on havainnollistettu kuvaopituksella (kuva 10).

Kohdealueen nykyisin rakentamattomalle alueelle rakennetaan korkeintaan kaksikerroksisia liike- (KM-2) ja toimitilarakennuksia (KTY-1). Uusi rakentaminen on matalaa, mutta pinta-alaltaan laajaa, minkä lisäksi pysäköinti vie osan kiinteistön pinta-alasta. Rakentaminen sijoittuu suunnittelualueen korkeimmalle vyöhykkeelle rautatiealueen (LR) myötäisesti. Rakennettavat korttelialueet sijoittuvat lähelle Länsiväylää ja sen kalliioleikkauksia. Kaava-alueen länsiosassa Länsiväylän ja rakennettavan alueen väliin jää laajempi rakentamaton kaistale loivemman kasvillisuuspeitteisen rinteiden myötä.

Rakennusten korkeus ja väritys on sovitettu ja suunniteltu alueen maisemallisiin arvoihin soveltuvaksi. Rakennusten harjakorkeus ei nouse puuston latvuskorkeuden yläpuolelle ja rakennusten julkisivujen päävärin tulee olla murrettu ja luonnonläheinen. Kaavan yleisellä määräyksellä kielletään mainospylvään sijoittaminen tonteille, jolla pyritään minimoimaan niiden haitallisia maisemavaikutuksia.

Rakennettavan alueen reunoille sekä liike- ja toimitilarakennusten välille sijoittuu suojaviheralueet. Näille alueille on myös osoitettu ohjeelliset alueet hulevesien viivyttämiseksi ja puhdistamiseksi.

Asemakaavan aikana on käyty Muinaismuistolain 13 §:n mukainen neuvottelumenettely, sillä kaavassa on osoitettu muuttuvaa maankäyttöä kiinteän muinaisjäännöksen (Tolsa Övergård) alueelle. Röykkiön luontainen ympäristö on vaurioitunut jo aiemmin tien rakentamisen yhteydessä ja se sijaitsee rakentamisen kannalta keskeisellä paikalla. Neuvottelun jälkeen alueella toteutettiin tutkimukset ja laadittiin kenttäraportti. Tutkimuksissa Tolsa Övergård -röykkiössä todettiin muutamassa kohtaa säilynyttä reunakiveystä, ja mahdollisesti muutama muu pienialainen rakennedetalji, mutta mitään muuta selvää rakennetta – kuten paasiarkkia röykkiössä ei ollut. Museovirasto totesi tutkimukset riittäviksi ja päätti lausunnossaan, ettei muinaismuistolaki enää rajoita alueen maankäyttöä ja muinaisjäännös poistetaan muinaisjäännösrekisteristä rauhoitettuna kohteena. Muinaisjäännöksen poistamisen

muinaisjäännösrekisteristä voidaan arvioida heikentävän osaltaan alueen kulttuuriperintöä, mutta tehtyjen tutkimusten perusteella heikennys ei ole merkittävä.



Kuva 9. Ilmakuvaupotus, jossa kuvattuna sekä Tolsanportti eteläinen että Tolsanportti Pohjoinen -asemakaavojen suunnitteluratkaisu.



Kuva 10: Kuvaupotus Tarutien suunnasta. Nykyinen rata-alue levenee ja uudisrakennusten ja radan väliin rakentuu uusi katualue, Tolsansuora, jonka varteen on suunniteltu puurivi tuomaan vehreyttä näkymään. Julkisivujen pääväri on murrettu ja luonnonläheinen ja sitä on kaavamääräysten mukaisesti jäsennelty osiin. Rästäskorkeus on korkeintaan 15 metriä.



Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: SYKE
 Taustakartta: MML/maastotietokanta, rinnevarjoste, 06/2024

0 250 500 m



TOLSANPORTIN MAISEMA-ANALYYSI

Avoin maisema	Vesialue	Länsiväylä
Puoliavoin maisema	Valtakunnallisesti arvokas maisema-alue	Rautatie
Sulkeutunut maisema	Kaava-alue	Näkymät kaava-alueelle

Kuva 11. Tolsanportin maisema-analyysi.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan

Kaavamuutoksen myötä rakennettu ympäristö levittäytyy Laajakallion asuinalueen suunnalta lähemmäksi Länsiväylää. Rakennettavat liike- ja toimitilarakennukset liittyvät osaksi Tolsanportin asemanseudun yhdyskuntarakennetta.

Kaavaratkaisu tiivistää alueen yhdyskuntarakennetta tavoitteiden mukaisesti. Uusi rakentaminen kytkeytyy osaksi nykyisen Laajakallion asuinalueen rakennuskantaa ja Tolsanportin asemanseutua tuoden asumispainotteiselle alueelle liike- ja toimitilaa. Uusi rakentaminen erottuu selkeästi pienipiirteisemmästä pientalo- ja kerrostalovaltaisesta alueesta. Uuden rakentamisen myötä rakentaminen näkyy selkeästi Länsiväylälle.

Asemakaavan yleisissä määräyksissä on otettu kantaa rakennustapaan ja värimaailmaan, jolla pyritään luomaan viihtyisää ja miellyttävää kaupunkikuvaa. Asemakaavassa on määrätty, että uusien rakennusten julkisivut on tehtävä yhtenäistä rakennustapaa ja värimaailmaa noudattaen ja että keskeisten lähestymissuuntien julkisivut tulee tehdä korkeatasoisista materiaaleista. Julkisivujen päävärin tulee olla murrettu ja luonnonläheinen. Lisäksi yhtäjaksoinen julkisivupinta tulee jäsentää ja jakaa selkeisiin osiin, rakennusten sisäänkäyntejä tulee korostaa ja niiden tulee olla selkeästi hahmottuvia. Rakennusten räystäskorkeus on rajoitettu enintään 15 metriin, jotta rakennukset eivät kohoaisi puuston yläpuolelle. Rakennusten ulko- muotoa ja julkisivuja koskevilla määräyksillä edistetään visuaalisesti tasapainoisen ja miellyttävän kaupunkikuvan rakentamista, joka sopeutuu ympäröivään kulttuurimaisemaan.

Suojaviheralueita tulee hoitaa puistomaisesti. Radan varteen osoitettiin istutettava puurivi, joka lieventää maisemavaikutuksia radan pohjoispuolen asuinalueelta. KTY-1 korttelialueelle on osoitettu puilla ja pensaille istutettava alueen osa liikenneympyrän ja rakennusalueen väliin sekä suojaviheralueen vastaiselle reunalle, joka osaltaan vaikuttaa laadukkaamman taa- jamakuvan muodostumiseen.

Kaavassa on esitetty yleisiä määräyksiä liittyen korttelialueiden pihojen laatuun ja kaupunkiku- vulliseen ilmeeseen. Asemakaavan korttelialueilla ulkovarastointi on kielletty lukuun otta- matta myytäviä autoja, veneitä tai vastaavia kulkuneuvoja. Ulkovarastointiin käytettävät alu- eet on aidattava näkösuojalla, joka on korkeintaan 2,5 m korkea (esim. Legi-aita) ja muodos- taa yhteneväisen ilmeen rakennuksen julkisivun kanssa. Rakennusten jätehuoltotilat on si- joitettava maantasokerrokseen ja ensisijaisesti lastauspihan yhteyteen. Mainoslaitteiden tu- lee vahvistaa rakennusten arkkitehtuuria. Mainospylväät on kuitenkin kaava-alueella kiellet- tyjä, sillä niiden näkyvyys läheisille asuinalueille olisi häiritsevää. Ulkomainossuunnitelmassa on pyrittävä vähentämään mainoslaitteiden maisemavaikutuksia asutuksen suuntaan esim. vähentämällä valotehoa sekä vaikuttamalla mainoslaitteen kokoon ja sijoitteluun.

Pysäköintialueita edellytetään kaavan yleisessä määräyksessä jäseneltävän enintään 20 autopaikan osiin matalin pensasistutuksin, jonka myötä pyritään kaupunkikuvallisesti miellyt- tävämpään ratkaisuun sekä vähentämään laajojen pysäköintikenttien muodostumista.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Alueen rakentaminen tiivistää yhdyskuntarakennetta Kirkkonummen kuntakeskuksen vaiku- tusalueella ja Tolsan asemanseudun välittömässä läheisyydessä. Alueen eheyttäminen on myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. Suunnittelualueen rakentami- nen on myös yhdyskuntataloudellisesti perusteltua, koska se sijaitsee olemassa olevien kun- nallisteknisten verkostojen läheisyydessä.

Asemakaavan yleismääräyksiin on ehdotusvaiheessa lisätty useita energiatalouteen liittyviä kaavamääräyksiä. Asemakaavalla pyritään edistämään uusiutuvan energian tuotannon sekä ylijäämäenergian hyödyntämistä määräyksellä, jonka mukaan niiden mahdollisuudet tulee selvittää rakennusluvan yhteydessä. Vähintään 50 % kattopinta-alasta tulee toteuttaa

viherkattona ja/tai aurinkovoimalana. Rakentamisessa tulee lisäksi huomioida mahdollisuuksien mukaan aurinkoenergian aktiivinen ja passiivinen hyödyntäminen sekä passiiviselta yllämmöltä suojautuminen.

Suunnittelualue sijaitsee hyvien joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteyksien äärellä, mikä edistää kestävien liikkumistapojen suosimista. Tolsan rautatieasema sijaitsee alueen välittömässä läheisyydessä. Etäisyyttä koko asemakaava-alueelta on asemalle enimmillään alle kilometri. Lähimmät kuntakeskuksen ja Helsingin suuntaan kulkevien bussivuorojen pysäkit sijaitsevat Tolsanportin moottoriteliittymässä. Asemakaavaratkaisulla varaudutaan Rantaradan suunniteltuun neliraiteistamiseen. Rantaradan kaksoisraideosuuksien lisäämisellä on paikallisten vaikutusten lisäksi myös laajempia seudullisia vaikutuksia Rantaradan varren kunnille.

Liike- ja toimitilarakennusten rakentamisen seurauksena ajoneuvoliikenteen määrä alueella kasvaa hieman nykyisestä. Liikenneturvallisuus on huomioitu asemakaavan yhteydessä. Läpiajoliikenteen määrän läheisillä asuinalueilla ei odoteta kasvavan merkittävästi, sillä suurin osa liikenteestä oletetaan tapahtuvan Länsiväylän ja uuden Tolsansuoran välillä. Tolsansuoran päähän on osoitettu katualueelle käänköpaikan tarvitsema tila, mikä edistää sujuvaa liikennettä molempiin suuntiin. Kaavamääräyksiin on varmistettu, että radanpidonhuollon toimivuus ja siihen liittyvät ajo-yhteydet turvataan.

Uudet esitetyt jalankulku- ja pyöräilyväylät täydentävät jossain määrin nykyistä jalankulun ja pyöräiliikenteen verkostoa ja muodostavat turvallisen ja sujuvan yhteyden kaava-alueelle. Merkittävää vaikutusta yhteyksillä ei ole koko jalankulku- ja pyöräiliikenteen verkoston kannalta, sillä yhteydet ovat päätyviä.

Asemakaavan mahdollistamien palvelujen luonne on sen tyyppistä, että asiakkaat liikkuvat pääosin autolla, ja lisäksi toiminta synnyttää jonkin verran raskasta huoltoliikennettä ja kuljetuksia. Kattavat jalankulku- ja polkupyöräiliikenteen yhteydet sekä sijainti rautatieaseman läheisyydessä ja bussipysäkkien tuntumassa mahdollistaa varsinkin henkilökunnalle myös kestävien liikennemuotojen käytön. Kantatien eritasoliittymää ajatellen asemakaavahanke tuottaa noin viidenneksen ennustetusta liikennemäärien kasvusta, taustaennuste noin puolet ja muut tiedossa olevat kaavahankkeet noin neljänneksen. Esitetyt liikennematkaisuudet tarjoavat riittävän kapasiteetin ennustetulle liikenteelle, eikä merkittävää jonoutumista ole odotettavissa.

Kaavan liike- sekä toimitilarakennusten korttelialueet monipuolistavat Tolsan alueen palvelutarjontaa. Kaava-alueelle suunnitellut kaupan toiminnot eivät uhkaa keskustan kaupallista elinvoimaa vaan tukevat ja täydentävät koko Kirkkonummen kaupallista palvelutarjontaa erityisesti tilaa vaativan erikoiskaupan osalta. Aluerakenteellisesti Tolsanportin pohjoinen ja eteläinen asemakaava ei muodosta sellaista kokonaisuutta, jolla olisi alue- tai keskusverkotason dynamiikkaan kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja ympäristöön

Asukasmäärä alueella ei muutu alueella asemakaavan myötä. Sosiaalisella tasolla ei myöskään oleteta tapahtuvan merkittäviä muutoksia lähialueiden olemassa oleville asuinalueille tai lähialueiden ihmisille.

Kaavoitettavat korttelit ovat osoitettu liikerakennusten ja toimitilarakennusten korttelialueiksi. Ne sijoittuvat lähelle asumisen alueita, joka voi edesauttaa toiminnoiltaan sekoittuneen yhdyskuntarakenteen muodostumisesta ja työpaikkojen saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin. Uusia työpaikkoja kaavan myötä syntyy arviolta noin 60–140, mikä parantaa alueen taloudellista elinvoimaisuutta. Kaavan yleisellä määräyksellä on poissuljettu varastohotellien sijoittaminen korttelialueille, mikä parantaa työpaikkavaltaiten toimintojen sijoittumismahdollisuuksia alueella ja Tolsan seisakkeen läheisyydessä.

Kaavan määräyksissä on huomioitu tasa-arvoisemman työskentelyn ja asioinnin mahdollisuuksien edistäminen yleisellä määräyksellä, joka edellyttää myymälätilojen sisäänkäyntien sijoittamisen asiakaspihan suuntaan sekä esteettömän ja turvallisen kulkuyhteyden järjestämistä sisäänkäynniltä asiakaspihalle ja yleisille kevytliikenneväylille.

Lastauspihojen melun ja hajun leviämistä ympäristöön on kaavan yleisissä määräyksissä määrätty estettäväksi rakenteilla ja muilla tarvittavilla toimenpiteillä.

Vaikutukset meluun

Kaavaprosessin aikana alueelle on laadittu meluselvitykset (liitteet 13 ja 14). Merkittävin meluvaikutus syntyy kaava-alueen esirakentamisvaiheessa, jossa louhitaan ja murskataan kiviainesta. Alustavassa louhintasuunnitelmassa on pyritty löytämään toimintatavat, joilla olisi mahdollisimman vähän vaikutuksia lähialueen asutukselle (liite 12). Kallion poraukset tehdään kallion päällä ja suojauksia porausmelun kantautumiselle en vaikeaa toteuttaa. Sen sijaan louheen murskauksessa murskauslaitos voidaan aina pyrkiä sijoittamaan kalliorintausten taakse häiriintyviin kohteisiin nähden. Näin ollen melun kantautumista asutuksen suuntaan saadaan vähennettyä. Murskauslaitos voi myös sijoittaa varastokasojen suojaan. Alustavan louhintasuunnitelman mukaan parhaat paikat murskauslaitoksen sijoittelulle on louhitavan alueen keski- ja koillisosissa. Täällä laitos saadaan ainakin pääosin sijoitettua kalliorintausten taakse.

Toimintojen sijoittumisesta ja samanaikaisista työvaiheista riippuen, melutasot kasvavat nykytilanteen tie- ja raideliikenteeseen nähden luokkaa 3...10 dB, mikäli toiminnassa on noudatettu esitettyjä suojaus- ja sijoitteluratkaisuja.

Kaavoitetun alueen rakentamisen jälkeen meluvaikutukset jäävät matkatuotoksen osalta pieneksi verrattuna alueen yleiseen melutasoon. Myöskään kaavoitettujen liike- ja toimistorakennuksista ei synny merkittävää heijastus- tai estevaikutusta ympäristön asuinrakennuksille.

Liike- ja toimistorakennuksia suunnitellessa on huomioitava julkisivuihin kohdistuva melu. Suurin melu kohdistuu Länsiväylän puoleisiin julkisivuihin, ollen luokkaa 72–73 dB, jolloin vaadittava ääneneristävyys olisi noin 27–28 dB, jotta sisämelutason Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) sekä asumisterveysasetuksen (545/2015) mukainen ohjearvo 45 dB täytyisi.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen ja ilmaan

Kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa otetaan huomioon lähiympäristö. Asemakaavan toteuttamisella ei ole oleellisia vaikutuksia maa- ja kallioperään eikä tärkeisiin pohjavesimuodostumiin. Alueen rakennukset liitetään kunnallisteknisiin verkostoihin. Maaperä on savi- maata ja kalliota. Kallion louhintaa koskien on vaikutusten arviointi kaavaselostuksen liitteenä 12.

Rakentaminen alueella vaikuttaa hulevesien muodostumiseen (määrään) ja laatuun. Kaavan toteutumisen myötä alueen hulevesien osuus kasvaa 1 012 m³ (lukuun sisältyy ilmastonmuutos). Kaavassa on osoitettu tarvittava määrä EV-alueita, joissa toteutetaan hulevesien hallintaa, lähinnä hulevesien viivytystä ja esipuhdistamista. Kaavassa on esitetty korttelialueilla hulevesien pääasialliset purkautumissuunnat. Hule- ja pintavesi virtaa alueelta nykyistä oja- verkostoa pitkin etelään alittaen Länsiväylää kolmessa kohdassa rummuissa. Rumpujen kapasiteettia on tutkittu ja varmistettu, ettei Länsiväylä tule tulvimaan kaavan toteutuksen seurauksena, mikäli suurin osa kaava-alueen hulevesistä ohjataan itään ja etelään. Laskennassa huomioitiin myös nykyinen pintavalunta kaava-alueen ulkopuolella. Kaavan hulevesien hallintamääräyksillä on ohjeistettu tonttien hulevesien hallintaa määrällisesti sekä laadullisesti hulevesiselvityksen (2024, liite 15) hulevesien hallintarakenteiden ohjeistuksen

mukaisesti, jotta turvattaisiin herkän luontoympäristön arvoja sekä Gillobackaträsket että Tolsträsket järvien alueilla.

Ilmastovaikutukset

Luonnonvarojen käytön minimoiminen

Resurssiviisaus

Asemakaava kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta raitiotien ja Länsiväylän väliseltä alueelta aivan Tolsan aseman äärellä. Tolsan seisakkeen ympäristön täydennysrakentaminen on seudullisesti perusteltua ja se toteuttaa myös valtakunnallisia alueidenkäyttövoitteita. Asemakaavan mukainen viitesuunnitelma ei edellytä nykyisen rakennuskannan tai infran purkamista, vaan mahdollistaa erityisesti liikenneväylien tehokkaamman hyödyntämisen.

Alueen rakentaminen edellyttää luonnonvarojen kuluttamista niin rakennusten, pysäköinnin ja piha-alueiden sekä kunnallistekniikan ja katujen rakentamisen osalta. Luonnonvaroja kuuluu sekä rakennusmateriaaleihin että rakentamisen ja käytönaikaiseen energiankulutukseen. Asemakaavassa on yleismääräyksissä esitetty suositus vähähiilisten ratkaisujen suosimisesta rakentamisessa.

Hulevesien käsittelyn osalta hyödynnetään kiertotalousperiaatteen mukaisesti osin nykyisiä viheralueita ja niiden kasvillisuutta rakenteellisten hulevesien viivytyks- tai käsittelyratkaisujen sijaan. Vettä läpäisemättömillä alueilla hulevesien osalta edellytetään paikallista hallintaa ja hallittu ylivuoto. Kiertotalouden periaatteiden mukaisesti kallioisilla alueilla pyritään välttämään tarpeetonta louhimista ja korkeuserot pyritään ratkaisemaan mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisin tavoin, kuten tukimuureilla. Alueelle on laadittu rakennettavuusselvitys ja louhintasuunnitelma (liite 12).

Alueen suunnittelun tasauksissa ja korkoasemissa on huomioitu alueen massatasapaino. Katujen ja tonttien tasauksissa on huomioitu täyttöjen ja tasauksien suhteet, jotta massat voitaisiin mahdollisimman pitkälle hyödyntää alueen rakentamisessa. Kortteli- ja rakennusalojen mitoituksessa sekä kortteleiden käyttötarkoitusten osalta on tavoiteltu mahdollisimman joustavaa kaavaratkaisua, joka edistää alueen myöhempää muuntojoustavuutta. Lisäksi rakennusoikeuden määrä mahdollistaa joustavasti laajan kirjon erilaisia ratkaisuja kaavan tullessa voimaan ja myöhemmin tulevaisuudessa.

Hiilinielut

Alueen nykyisestä puustosta säilyy osa suojaviheralueilla. Tonttien rakentamatta jäävät osat, joita ei käytetä kulkuväylinä, pysäköintinä tai muihin pääkäyttötarkoituksen mukaisiin toimintoihin, edellytetään säilyttämään luonnontilaisina tai istutettavana alueena, jolla pyritään edistämään alueen nykyisten hiilinielujen ja -varastojen säilymistä. Kortteleiden luoteisreunoille on esitetty istutettavat puurivit sekä KTY-1-korttelin lounaisosaan puilla ja pensaille istutettava alueen osa, jotka tulevat tulevaisuudessa toimimaan hiilinieluina ja -varastoina. Lisäksi kaavamääräyksissä edellytetään, että vähintään 50 % kattopinta-alasta tulee toteuttaa viherkattoja ja/tai aurinkovoimalana. Jos määräyksen myötä toteutuu viherkattoja, sitovat ne pienissä määrin hiiltä, vaikka hiilensidonnasta saatavaa hiilensidontahyötyä syö viherkaton rakentamisesta aiheutuvat päästöt. Uusien katu- ja korttelialueiden rakentaminen tulee kuitenkin vähentämään alueen nykyistä puustoa ja muokkaamaan maaperää, jolla on negatiivinen vaikutus alueen nykyisiin hiilinieluihin.

Hiilen säilyminen tulevassa rakenteessa

Alueen tulevassa rakenteessa puuston määrä tulee vähenemään nykytilanteeseen nähden, mutta uutta istutettavaa puustoa edellytetään kaavan ratkaisuisissa, joka edistää hiilen sidontaa. Nykyisiä siniviherverkostoja ja -käytäviä pyritään myös säilyttämään osin suojaviheralueilla ja rakentuvilla korttelialueilla. Keskeiset viheryhteydet turvataan. Tulevassa rakentamisessa ei edellytetä hiiltä varastoivia materiaaleja, kuten puun käyttöä, mutta suositellaan

vähähiilisten ratkaisujen suosimisesta rakentamisessa. Jos alueelle toteutuu kaavamääräyksen myötä viherkattoja, varastoituisi niihin pienissä määrin hiiltä.

Kestävän elämäntavan mahdollistaminen

Liikkumisen tarpeen vähentämien ja kulkumuotojen painottuminen kestäväksi

Asemakaava-alueella autoliikenne tulee lisääntymään erityisesti uuden tonttikadun ja kortteleiden alueella, mutta laajemmalla tarkastelualueella autoliikenteen määrän on mahdollista laskea kaavan mahdollistaminen uusien työpaikkojen ja palveluiden sijaitessa lähellä Tolsan asemaa ja nykyisiä asuinalueita.

Uuden liike- ja toimitilarakennusten toteuttaminen joukkoliikenneyhteyksien ja Tolsan rautatiesaisakkeen äärelle on ilmastollisten vaikutusten osalta perusteltua mahdollistaen mm. autottoman elämäntavan sitä haluaville. Alueelle laaditaan lisäksi uusi kävelyn ja pyöräilyn reitti, joka edistää toimintojen saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin erityisesti Tolsan aseman suunnalta. Kaiken kaikkiaan kaavan ratkaisu monipuolistaa palvelurakennetta ja edistää toimintoiltaan sekoittunutta yhdyskuntarakennetta kävelyetäisyydellä Tolsan asemasta. Kävelyn ja pyöräilyn reitti on mahdollisimman looginen, sujuva, lyhyt, katkeamaton ja viihtyisä.

Autopaikkojen osalta kaavassa edellytetään runsasta vähimmäispaikkamäärää, joka ei edistä kestävien kulkumuotojen painottumista ja yksityisautoilun vähentämistä. Polkupyörien säilyttämiselle on esitetty yleismääräys, joka edellyttää riittävien polkupyöräpaikkojen varaimista rakennusten myymälätilojen sisäänkäyntien yhteyteen. Paikkojen määrällistä riittävyyttä ei kuitenkaan tarkenneta eikä paikkojen lukittavuutta tai sääsuojausta edellytetä. Alueelle ei ole suunniteltu ajoneuvojen kestäviä käyttövoimia, kuten sähköä, biokaasua, etanolia, tukevia ratkaisuja, mutta on annettu kaavamääräys uusiutuvan energian tuotannon ja ylijäämäenergian hyödyntämisen selvittämisestä rakennusluvan yhteydessä.

Kestävät ratkaisut mahdollistavien toimintojen ja elävyyden edistäminen

Alueelta on mahdollista päästä helposti viheralueelle ilman autoa. Sen lähellä sijaitsee virkistymistä ja viihtymistä mahdollistavia toimintoja kuten koirapuisto, pelikenttä ja muita palveluita. Lisäksi kaavassa on useita viihtyvyyteen ja taajamakuvaan liittyviä määräyksiä. Kaavan ratkaisussa on huomioitu ympäristöhaittoja mm. lastauspihojen hajun ja melun sekä valtatien ja rautatien melun osalta. Mahdollisen rakennusaikaisen louhinnan melu, pöly ja tärinä on selvitetty (liitteet 12–14). Asemakaavan ratkaisussa hyödynnetään osin alueen ominaisia piirteitä, kuten suojaviheralueiden puustoa ja tonttien kasvillisuutta, mutta suurelta osin alueen luonne tulee muuttumaan. Alueella sijainneen muinaisjäännöksen (Tolsa Övergård) alueelle osoitetaan muuttuvaa maankäyttöä ja muinaisjäännös on kaavatyon aikana käytyjen neuvotteluiden ja tutkimusten tuloksena päätetty poistaa muinaismuistolain rauhoituksesta.

Kulutuksen päästöjen minimointi

Uusiutuva energia ja energiatehokkuus

Kaavan yleismääräyksessä edellytetään rakennusluvan yhteydessä selvittävän uusiutuvan energian tuotannon ja ylijäämäenergian hyödyntämisen mahdollisuudet rakentamisessa. Määräys edellyttää myös, että rakentamisessa tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida aurinkoenergian aktiivinen ja passiivinen hyödyntäminen sekä passiiviselta yllämmöltä suojautuminen. Kattopintojen osalta on edellytetty, että vähintään 50 % toteutetaan viherkattona ja/tai aurinkovoimalana, mikä edistää uusiutuvan energian tuotantoa. Aluevarauksissa ei ole huomioitu energian varastointimahdollisuuksia.

Infran ja teknisen huollon resurssitehokkuus

Yhdyskuntarakenne on jäsennetty siten, että katujen ja teknisen huollon verkostopituudet ovat mahdollisimman lyhyet. Hukkalämmön talteenoton mahdollisuuksia infraratkaisuihin ei ole tarkasteltu eikä sitä varten ole tehty aluevarauksia. Jätehuollon tehokkuutta on edistetty

yleisellä määräyksellä, joka edellyttää jätehuollon tilojen sijoittamista maantasokerrokseen ja ensisijaisesti lastauspisteen yhteyteen.

Ilmastonmuutoksen riskeihin varautuminen

Alueen ilmastoriskeille alttiiden ominaispiirteiden tunnistaminen

Asemakaavan yhteydessä ei ole tarkasteltu ilmastonmuutoksen mahdollisia pitkän ja lyhyen aikavälin muutoksia. Alueen tulvareitit on mitoitettu kerran sadassa vuodessa esiintyvän virtaaman mukaan. Alueella on tunnistettu jossain määrin ilmastonmuutokselle alttiita ominaispiirteitä, kuten vettä imemättömät pinnat ja läheiset vesistöt. Lisäksi on tunnistettu, että laajat pysäköintialueet sekä suuret toimisto-, teollisuus- ja myymälärakennukset voivat luoda paikallisesti merkittävän paahdeympäristön. Lämpösaarekeilmiön torjumista edistävät alueelle istutettavat puurivit sekä tonteilla säilytettävä kasvillisuus ja istutettavat alueet.

Alueen haavoittuvien arvojen ja toimintojen sekä äärevöityvien sääolojen vaaratekijöiden tunnistaminen

Asemakaava-alueen lähistöllä sijaitsevat asumisen toiminnot ovat tunnistettu erityisesti ilmastonmuutokselle haavoittuviksi toiminnoiksi, joihin esimerkiksi sään ääri-ilmiöt ja lämpösaarekeilmiö voi vaikuttaa negatiivisesti. Myös asemakaava-alueelle suunnitellut työpaikka- ja palvelukortteleissa rankkasateet sekä rakennusten ja ulkoalueiden kuumeneminen voivat aiheuttaa alueella oleskelevien ihmisten ja muunlajisten terveydelle ja turvallisuudelle riskejä. Yhteiskunnan perustoimintojen turvaamista esimerkiksi vesi- ja energiahuollon, terveydenhuollon ja logistiikan osalta on pyritty varmistamaan mm. Länsiväylän ja rautatien osalta.

Ilmastovaikutusten arvioinnin tukena on käytetty KILVA-työkalua. KILVA-raportti on lisätty kaavan liitteeksi 17.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Alueella on kaavoituksen myötä vaikutuksia vallitseviin luonnonolosuhteisiin, sillä kaava-alueen rakentamattomalle alueelle osoitetaan täydennysrakentamista. Näin ollen rakennettavilla tonteilla ja katualueilla sijaitsevaa puustoa joudutaan kaatamaan ja metsäympäristö muuttuu liike- ja toimitilarakennusten alueeksi pihoiheen. Alueen metsiä on käsitelty nykyisesti melko voimakkaasti (Ramboll Finland Oy 2023, liite 3), joten muutoksen ei arvioida olevan merkittävä paikallisesti, mutta alueellisesti se lisää metsien pirstoutumista ja vähentää jossain määrin kytkeytyneisyyttä. Toisaalta kaava-alue on liikenneväylien ympäröivä jo nykytilanteessa. Alueelle tulee rakentamisen myötä häirintävaikutuksia esim. lisääntyneenä liikenteenä sekä rakennusvaiheen meluna.

Suunnittelun yhteydessä laadituissa kasvillisuus- ja luontoselvityksissä (Ramboll Finland Oy 2023, liite 6 ja 8) ei tunnistettu linnustollisesti tärkeitä alueita, lepakoille hyvin soveltuvia elinympäristöjä tai EU:n luontodirektiivin IV liitteessä mainittuja, luonnonsuojelulaille erityisesti suojeltavia, uhanalaisia tai silmälläpidettäviä lajeja, muita kuin vaarantunut ketoneilikka.

Kohdealueen nykyisin rakentamattomalle alueelle rakennetaan korkeintaan kaksikerroksisia liike- (KM-2) ja toimitilarakennuksia (KTY-1). Liikerakennusten ja toimitilarakennusten korttelialueiden väliin jää hulevesi- ja suojaviheralue. Rakentaminen hävittää vanhan tien varteen muodostuneen niittykaistaleen. Kuviolla 33 esiintyy vaarantunutta ketoneilikkaa, jonka esiintymä häviää. Kuviolla esiintyy myös haitallisiin vieraslajeihin lukeutuvaa komealupiinia. Komealupiinin esiintyminen rakennettavilla alueilla aiheuttaa leviämiskin, ja se tulee huomioida rakentamisen yhteydessä, samoin kuin tien varrella kasvava kanadanniiska sekä viitapihlaja-angervo.

Kiinteistön omistajan tai haltijan on huolehdittava kohtuullisista toimenpiteistä kiinteistöllä esiintyvän unionin luetteloon kuuluvan tai kansallisesti merkityksellisen haitallisen

vieraslajin hävittämiseksi tai sen leviämisen rajoittamiseksi, jos haitallisen vieraslajin esiintymästä tai sen leviämisestä voi aiheutua merkittävää vahinkoa luonnon monimuotoisuudelle taikka vaaraa terveydelle tai turvallisuudelle (Laki vieraslajeista aiheutuvien riskien hallinnasta 4§).

Pohjoisella osa-alueella esiintyvää ketoneilikkaa voi tarpeen mukaan siirtoistuttaa eteläisen osa-alueen säilyville arvokuvioille, mutta koska samalla alueella esiintyy komealupiinia, olisi siirrossa oltava erityisen huolellinen, jottei samalla kuviolla kasvava komealupiini leviä siirron yhteydessä. Kaavan yleismääräyksissä edellytetään, että rakennusluvan yhteydessä tulee ketoneilikan esiintymälle esittää soveltuva siirtoistutuspaikka. Vaihtoehtoisesti voidaan myös kerätä siemeniä. Rakentamisen vuoksi häviää myös suuri osa tuoreen heinäniityn kuviosta (Kuvio 37), jonka keskiosiin sijoittuu myös hulevesi- ja suojaviheralue. Tuore heinäniitty on äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi, ja kuvion häviämisellä on paikallista merkitystä. Alueella on myös saranevakuvio (kuvio 42), jonka rakentaminen hävittää kokonaan. Saranevat ja korvet, joita kuvio edustaa, ovat uhanalaisia luontotyyppisiä, jotka rakentaminen pääosin hävittää.

Yksi kuvio (37) on osin huomioitu osana hulevesi/suojaviheraluetta, mutta koska alue on tuoretta heinäniittyä, tulee sen ominaispiirteet joka tapauksessa heikkenemään ja muuttumaan. Selvitysalueen pohjoisosassa Länsiväylän pohjoispuolella on muutama hakkuuaukealla makaava kelomänty ja palanut kanto, joita olisi suositeltavaa hyödyntää joko asemakaavan suunnittelualueella tai jossakin sen ulkopuolella maisemallisina lahopuuelementteinä.

Kaavamutoksen myötä alueelta häviää kokonaan tai osittain kolme uhanalaista luontotyyppikuviota rakentamisen alle. Yksi kuvioista on osin huomioitu osana hule/suojaviheraluetta.

Alueen läpi virtaava uoma jää rakentamisen alle, ja eteläosastaan tulee sijoittumaan hulevesialueelle (hule 2, ohjeellinen alueen osa, jolle saa rakentaa hulevesien viivyttämiseen ja puhdistamiseen varatun altaan, painanteen, kosteikon tai muun rakenteen). Uoma ei ole vesilain mukainen noro. Uoman häviäminen sekä ylipäätään läpäisemättömien pintojen lisääntyminen alueella vaikuttaa alueen pintavesien virtauksiin.

5.4.3

Taloudelliset ja kaupalliset vaikutukset

Täydennysrakentamisen yksi tärkeimmistä perusteista on maankäytön taloudellisuus. Eheyttävän rakentamisen määrän tulee olla riittävä, jotta alueelle on taloudellisesti järkevää rakentaa vesihuolto, jonka vaikutukset alueen talouksille ovat merkittävät. Alueen rakentaminen on yhdyskuntarakenteen näkökulmasta kannattavaa, koska se sijoittuu jo olevien palvelujen sekä verkostojen lähelle. Suunnittelualueen toteuttaminen kuitenkin edellyttää merkittävää taloudellista panostusta, koska alueelle on rakennettava vesihuolto, kadut ja muu kunnallistekniikka.

Alueella on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Yksityistalouksille joukkoliikenteen suhteen edullisesti sijaitseva uusi työpaikka-alue on taloudellisesti järkevä, koska riippuvuus henkilöautosta ei ole yhtä suuri kuin monilla muilla alueilla. Rakentamista voidaan näiltäkin osin pitää kestävästä kehityksen mukaisena.

Uusilla työpaikoilla on positiivisia vaikutuksia kunnan elinvoimaisuuteen. Uudet työpaikat lisäävät asukkaiden palvelutarjontaa ja kulutusmahdollisuuksia. Uudet työpaikat vahvistavat kunnan työpaikkaomavaraisuutta sekä mahdollistavat korkeampaa työllisyysastetta ja työntekijöiden kulutukseen käytettävissä olevan varallisuuden määrää. Yksityiselle maanomistajalle asemakaava tuo uuden rakennusoikeuden myötä merkittävää taloudellista etua, jonka myötä kunta ja maanomistaja laativat maankäyttösopimuksen.

Kaavaprosessin yhteydessä laaditussa erillisessä kaupallisten vaikutusten arvioinnissa (liite 9) on käsitelty Kirkkonummella sijaitsevan Tolsanportin eteläisen ja pohjoisen asemakaavaehdotuksen mukaista kaupan ratkaisua. Alueella on painotus asumiseen, ja se on pääosin merkitty Uusimaa 2050 -maakuntakaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Kaavan myötä tilaa vaativaan kauppaan keskittymän kaupalliseksi enimmäismitoitukseksi mahdollistettaisiin 19 000 k-m², mikä on lähes kaksi kertaa enemmän kuin maakuntakaavassa osoitettu seudullisuuden alaraja kyseisellä vyöhykkeellä tilaa vaativalle kaupalle.

Vaikutusten arvioinnin keskeisimmät havainnot ovat:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne: Tolsanportin asemakaava-alueet sijoittuvat yhdyskuntarakenteen näkökulmasta täydentävänä kokonaisuutena. Alue sijaitsee alle 3 km etäisyydellä Kirkkonummen keskustasta ja alue on hyvin saavutettavissa kaikilla liikkumisen muodoilla. Aluerakenteellisesti Tolsan kaavamuutos ei muodosta sellaista kokonaisuutta, jolla olisi alue- tai keskusverkkotason dynamiikkaan kohdistuvia merkittäviä vaikutuksia.
- Kaavat suhteessa ylempiin kaavatasoihin tai MRL:n sijainnin ohjaukseen: Tolsanportin alue sijoittuu maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (pohjoinen kaava-alue), jossa tilaa vaativan kaupan seudullisuuden alaraja on 10 000 k-m² ja erikoistavarakaupan 10 000 k-m². Alueen enimmäismitoitus (yhteensä 19 000 k-m²) ylittää maakuntakaavan seudullisuuden rajana olevan kaupan määrän. Riittäviin selvityksiin perustuen tätä voidaan kuitenkin tarkastella tapauskohtaisesti. Yleiskaava on alueelta vanhentunut eikä ota kantaa kaupan sijoittumiseen tai mitoitukseen. MRL:n sijainnin ohjauksen näkökulmasta korostuvat kohteen hyvä saavutettavuus kestäväillä liikkumisen muodoilla, vähäiset vaikutukset asiantiliikenteeseen – ja asiointiliikenteen kokonaistuotokseen kohdistuvat vähentymisvaikutukset – sekä keskustaan kohdistuvien vaikutusten vähäisyys johtuen kaupan luonteesta (tilaa vaativa kauppa).
- Palveluverkko ja keskusta: tilaa vaativan kaupan toiminnot täydentävät kaupan palveluverkkoa ja mahdollistavat erityisesti paremman tarjonnan muodostumisen Kirkkonummelle, jossa tilaa vaativan kaupan tarjonta on nykyisellään riittämätöntä suhteessa asukkaiden ostovoimaan ja tarpeisiin. Alue ei merkittävässä määrin kilpaile muiden kaupan alueiden kanssa, sillä lähimmät tiva-keskittymät sijaitsevat keskustassa ja Espoon puolella.
- Tilantarve ja markkina: Kaavan kaupallinen vaikutusalue kohdistuu Kirkkonummen kuntaan. Vuoteen 2045 mennessä tilaa vaativan kaupan (ml. autokauppa) Tilastokeskuksen tuoreeseen väestöennusteeseen perustuva laskennallinen tilantarve tulee asukasluvun kasvun myötä nousemaan noin 32 000 k-m²:een. Asemakaavan mahdollistama kerrosala mahtuu näin ollen markkinaan jättäen jonkin verran (n. 13 000 k-m²). kehittymismahdollisuuksia muille tilaa vaativan kaupan hankkeille. Lisäksi on huomioitava se, että Kirkkonummella on jo nykyisellään vähemmän tarjontaa kuin mitä asukkaiden tarve olisi, joten ostovoiman ulosvirtauksen pienentämisen näkökulmasta kauppaa tulisi sijoittaa laskennallista tarvetta enemmän; tällä hetkellä tilaa vaativan kaupan ostovoimaa virtaa tilantarpeeksi muutettuna karkeasti yli 20 000 k-m² muualle. Lisäksi on huomioitava, että Tolsanportin alueella osa kaupallisesta tilasta toteutunee muina kuin vähittäiskaupan toimintoina, joita eivät koske kaupan sijainnin sääntelyn vaatimukset (esim. B2B-kauppa, tukkukauppa, verkko-kaupan varastot).
- Inkilänportin KM-alueen kehittämisedellytykset: Inkilänportin alueelle on maakuntakaavassa osoitettu 75 000 k-m²:n enimmäismitoitus tilaa vaativalle kaupalle. Hankkeet eivät kuitenkaan ole toteutuneet ja kunnan tahtotila on kehittää aluetta muihin työpaikkatoimintoihin. Inkilänportin ja Tolsanportin kehittämisedellytyksiä arvioitaessa on huomioitava niiden erilainen verkostollinen status; Tolsanporttia kehitetään erityisesti hyvin saavutettavana ja Kirkkonummen asukkaiden tarpeisiin perustuvana tilaa vaativan kaupan alueena keskustan liepeillä kun taas Inkilänportti on maakuntakaavankin perusteella seudullinen kaupan alue, joka vaatii toimiakseen asiointeja Kirkkonummea merkittävästi laajemmalla alueella. Inkilänportin kehittämistä ei voida

näin ollen laskea kirkkonummelaisten ostovoiman varaan, vaikka se toteutuessaan palvelee myös paikallisia asukkaita ja heidän tarpeitaan. Kirkkonummen asukkaiden ostovoiman kasvusta jäisi Tolsanportin toteuduttua vielä noin 13 000 k-m² esim. Inkilänportin alueella toteutuvaksi, minkä lisäksi Inkilänportti vähentäisi omalta osaltaan tällä hetkellä merkittävää tilaa vaativan kaupan ostovoiman ulosvirtausta (tällä hetkellä yli 20 000 k-m² tilantarpeeksi muutettuna). Tolsan kehittyminen vaikuttaa Inkilänportin kehittymiseen, mutta ei estä sitä; Inkilänportin kaupallisen konseptin tulee joka tapauksessa olla riittävän erityislaatuinen, jotta se voisi lunastaa asemansa seudullisen kaupan paikkana. Tolsan kaupallinen rakenne ja toteutuminen sitä vastoin perustuu paikalliseen kysyntään ja parantaa alueen asukkaiden kaupan saavutettavuutta ja palvelutasoa.

- Liikenne ja saavutettavuus: Tolsan alueelle sijoittuva tilaa vaativa kauppa parantaa saavutettavuutta fyysisen ja koetun saavutettavuuden näkökulmasta. Alue sijoittuu yhdyskuntarakenteellisesti hyvin ja mahdollistaa kestävästi saavutettavuuden myös pyörällä ja joukkoliikenteellä. Alueen liikennejärjestelmän kapasiteetti on laaja, alue on hyvin saavutettava ja näkyvä ja toisaalta alueelle suunnitellut toiminnot eivät ole asiointifrekvenssiltään sellaisia, että alueen huipputunnit aiheuttaisivat merkittävää liikenteellistä haastetta.

Kokonaisuudessaan Tolsan asemakaavoihin (eteläinen ja pohjoinen) on osoitettu merkittävä määrä tilaa vaativan kaupan toimintoja, mutta näillä ei nähdä merkittäviä vaikutuksia MRL:n keskeisiin tavoitteisiin nähden, vaan sijainti hyvän saavutettavuuden alueella mahdollistaa lain hengen toteutumisen. Alue edistää Kirkkonummen kestävästi yhdyskuntarakenteen ja monipuolisen kaupan palveluverkon kehittymisen lähellä keskustaa ja hyvällä liikenteellisellä (ml. kestävästi liikkumisen tavat) sijainnilla.

5.4.4 Yleiskaavallinen tarkastelu

Tiivistelmä

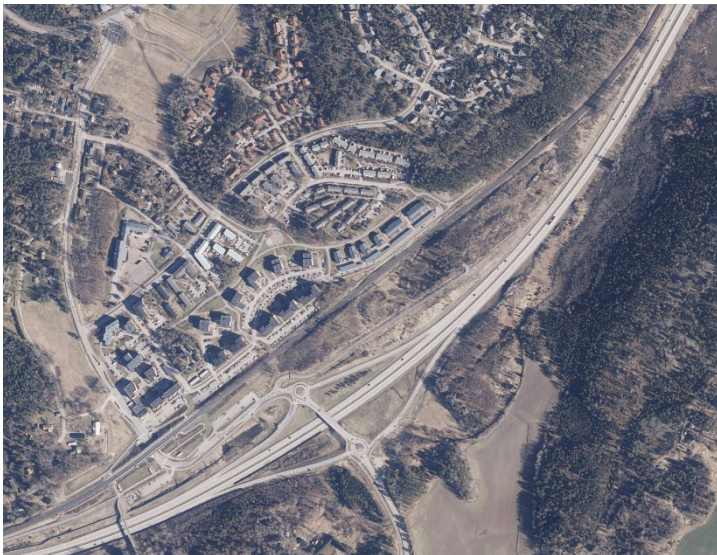
Yleiskaavallisella tarkastelulla tutkitaan asemakaavoitettavan alueen nykyistä maankäyttöä, suunnittelun tavoitteita sekä ylempiasteisia kaavoja ja ajankohtaisia suunnitelmia.

Voimassa olevaa yleiskaavaa voidaan pitää vanhentuneena, sillä Tolsan alue on muuttunut merkittävästi yleiskaavan laatimisen jälkeen ja alueella on kehittämispotentiaalia ja -painetta. Länsiväylä (kantatie 51) on parannettu moottoritieksi, radan pohjoispuoli on rakentunut ja lähialue on muuttunut taajama-alueeksi.

Asemakaavalla tehostetaan nykyistä taajamarakennetta Tolsan asemaseudulla, joka on hyvin saavutettavissa kestävästi liikkumisen tavoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily). Tavoitteena on luoda uutta tonttitarjontaa ja työpaikkoja liikenteellisesti keskeiselle sijainnille. Kaavaratkaisulla edistetään Kirkkonummen elinvoimaisuutta sekä työpaikkaomavaraisuutta.



Kuva 12. Alueen ilmakekuva vuodelta 1999, jolloin alue on ollut pääasiassa rakentumatonta (© Maanmittauslaitos).



Kuva 13. Alueen ilmakekuva vuodelta 2024. Alue on kehittynyt voimakkaasti vuodesta 1999 (© Maanmittauslaitos)

Nykyinen maankäyttö

Alueella on metsää ja vanha tiepohja. Alue on jäänyt jäsentymättömäksi ja luonnontilaiseksi.

Kaava-alueen vierestä kulkevat vilkas Länsiväylä ja Rantarata. Radan pohjoispuoli ja Porkkalantien länsipuoli ovat tiheää taajama-aluetta. Tolsan rautatiesaisakkeen läheisyydessä on kerrostaloja, mutta muuten lähialueen rakennuskanta koostuu pääasiassa pientaloista. Lähi-alueella on tällä hetkellä lähikauppa mutta ei muita liikerakennuksia. Alueen lähimpien Länsiväylän liittymien ympäristöön on toteutunut palveluita ja työpaikkoja.

Ajankohtaiset suunnitelmat ja tavoitteet

Asemakaavaratkaisu toteuttaa Kirkkonummen kuntastrategian 2024–2030 tavoitteita varmistamalla elinkeinojen elinvoimaisuutta sekä yritysten kasvu- ja toimintaedellytyksiä. Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan mukaisesti asemakaavalla kaavoitetaan työpaikka-alueita Länsiväylän vyöhykkeelle ja Tolsan rautatiesaisakkeen välittömään läheisyyteen.

Asemakaava luo yrityksille tonttitarjontaa liikenteellisesti keskeiselle sijainnille. Asemakaavan toteuttaminen luo alueelle uusia työpaikkoja sekä palveluita luoden samalla mahdollisuuksia uusille yrityksille ja vahvistaen Kirkkonummen työpaikkaomavaraisuutta.

Rantaradalla varaudutaan toisen raiteen rakentamiseen Kirkkonummelta Espooseen. Rantaradan kaksoisraide parantaisi Tolsanportin alueen palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta entisestään.

Kaavatilanne

Asemakaava rajautuu voimassa olevan Helsingin seudun maakuntakaavan mukaiseen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Kaava tukee maakuntakaavan tavoitteita tehostamalla taajamarakennetta Tolsan asemanseudulla. Asemakaava tukee taajamarakenteen tehostamista sekä palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuutta kestäväillä liikkumisen tavoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily). Uusi maankäyttö tukee junaliikenteen edellytyksiä.

Asemakaavaratkaisussa on huomioitu maakuntakaavan mukaiset vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat (keskustahakuinen kauppa 10 000 k-m² + paljon tilaa vaativa erikoistavarana kauppa 10 000 k-m²). Yhdessä Tolsanportin eteläisen asemakaavan sekä nykyisen rakennuskannan kanssa alueen kaupan kokonaismitoitus pysyy maakuntakaavan mukaisissa alarajoissa. Asemakaava-alueelle suunnitellut kaupan toiminnot eivät uhkaa keskustan kaupallista elinvoimaa, vaan tukevat ja täydentävät koko Kirkkonummen kaupallista palvelutarjontaa erityisesti tilaa vaativan erikoiskaupan osalta.

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 asemakaavoitettava alue on osoitettu pääasiassa maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M), mikä poikkeaa asemakaavaratkaisusta. Voimassa olevaa yleiskaavaa voidaan pitää vanhentuneena, sillä Tolsan alue on muuttunut merkittävästi yleiskaavan laatimisen jälkeen. Länsiväylä (kantatie 51) on parannettu moottoritieksi, radan pohjoispuoli on rakentunut ja lähialue on muuttunut taajama-alueeksi. Lähialueen kehittämisen myötä alueen potentiaali on muuttunut ja on syntynyt tarve kehittää alueelle tehokkaampaa maankäyttöä.

Suhde yleiskaavan sisältövaatimukseen (MRL 39 §)

1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys

Asemakaava tehostaa ja monipuolistaa alueen nykyistä yhdyskuntarakennetta. Kaavan mukainen rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta kestäväillä liikkumisen tavoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily).

2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö

Kaava-alue kytkeytyy hyvin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Alueella pystytään hyödyntämään tehokkaasti nykyistä infrastruktuuria.

3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

Kaavaratkaisu parantaa alueen palvelutarjontaa. Alue on hyvin saavutettavissa niin kävellen, pyöräillen kuin joukkoliikenteelläkin.

4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla

Kaavaratkaisu sijoittuu Tolsan rautatieesiasakkeen välittömään läheisyyteen ja tukee junan käyttöedellytyksiä tuomalla rautatieesiasakkeen lähelle uutta maankäyttöä. Kaavalla pyritään parantamaan alueen kevyen liikenteen reitistöä. Kaava-alue sijaitsee olemassa olevan infrastruktuurin läheisyydessä.

5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön

Kaavaratkaisulla ei ole merkittäviä vaikutuksia turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön.

6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Asemakaavan toteutumisen myötä alueelle syntyy merkittävä määrä uusia työpaikkoja hyvin saavutettavalla alueella. Tämä edistää Kirkkonummen työpaikkaomavaraisuutta ja elinvoimaisuutta.

7) ympäristöhaittojen vähentäminen

Kaavaratkaisussa on huomioitu ympäristöhaittojen vähentäminen. Kaavan korttelialueille saa rakentaa toimistorakennusten lisäksi ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia. Kaavan hulevesimääräyksissä on huomioitu myös hulevesien laadullinen käsittely.

8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen

Kaava-alueella on tehty luonto- ja lepakkoselvitys, joiden tulokset on huomioitu kaavaratkaisussa.

9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

Kaava-alue ei ole virkistykseen kannalta merkittävä alue eikä kaavalla ole siten merkittäviä vaikutuksia virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyyteen. Kaava-alueen läheisyydessä on runsaasti virkistykseen osoitettuja ja rakentamattomia maa-alueita.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualueen merkittävin ympäristöhäiriö on Länsiväylän ja rantaradan aiheuttama melu. Länsiväylän varrelle on rakennettu melusteitä.

Liike- ja toimistohuoneiden osalta tulee ottaa huomioon Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) sekä asumisterveysasetuksen (545/2015) mukainen sisätilojen melutason ohjearvo 45 dB.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset löytyvät kaavakartasta sekä liitteistä. Alla selostetaan joistain Tolsanportin Pohjoisessa asemakaavassa käytetyistä erityisistä kaavamääräyksistä.

Liikerakennusten korttelialue (KM-2)

Alueelle saa rakentaa toimistorakennuksia sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia teollisuus- ja varastorakennuksia. Korttelialueen tontilla 1 tontin kerrosalasta enintään 2 000 k-m² ja tontilla 2 tontin kerrosalasta enintään 4 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi. Alueelle ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa tai muunlaista paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa.

Toimitilarakennusten korttelialue (KTY-1)

Korttelialueella tontin kerrosalasta enintään 3 000 k-m² saa osoittaa moottoriajoneuvojen kaupan, rengaskaupan, venekaupan, veneilytarvikkeiden kaupan tai matkailuvaunujen kaupan tiloiksi. Alueelle ei saa rakentaa päivittäistavarakauppaa, keskustahakuista erikoistavarakauppaa tai muunlaista paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa.

KTY-1 korttelialueelle on osoitettu puilla ja pensailla istutettava alueen osa liikenneympyrän ja rakennusalueen väliin sekä suojaviheralueen vastaiselle reunalle. Alueen osa on osoitettu pieneltä matkalta myös Länsiväylän puoleiselle korttelialueen rajalle, Länsiväylältä nousevan rampin liikenneympyrän puoleiseen päähän, jossa rampi sijoittuu lähelle korttelialuetta.

Alueen osa muodostaa maisemallisen reunavyöhykkeen, jonka kasvillisuuden tulee olla kerroksellista ja monilajista. Alueen osan leveys on pääosin 10 metriä.

Rautatien suoja-alue (su)

Ratalain (110/2007) 37 §:n (998/2018) mukaan rautatien suoja-alueella ei saa pitää sellaista rakennusta, varastoa, aitaa taikka muuta rakennelmaa tai laitetta, josta tai jonka käytöstä voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Merkin-tää koskee myös ratalain (110/2007) 39 §:n (567/2016) mukaiset toimenpiderajoitukset, joi-den mukaan rautatien suoja-alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivuutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle.

Istutettava puurivi

Puuriviin tulee istuttaa havu- ja lehtipuita, jotka muodostavat korttelialueen maisemallisen reunavyöhykkeen. Puut tulee istuttaa 5–7 metrin etäisyydelle toisistaan ja puiden istuttami-ssa sekä hoidossa tulee huomioida rataturvallisuus. Puulle tulee varata riittävä kasvualusta.

Ohjeellinen alueen osa, jolle saa rakentaa hulevesien viivyttämiseen ja puhdistami-seen varatun altaan, painanteen, kosteikon tai muun rakenteen (hule-1)

Alue on tarkoitettu hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan ensisijaisesti maan päällä olevilla kasvipeitteisillä painanteilla, joiden eteen tulee sijoittaa laskeutusaltaita. Mitoi-tuksessa tulee noudattaa ELY:n sallimia virtaamia, jotta moottoritien rummut eivät tulvisi.

Ohjeellinen alueen osa, jolle saa rakentaa hulevesien viivyttämiseen ja puhdistami-seen varatun altaan, painanteen, kosteikon tai muun rakenteen (hule-2)

Alue on tarkoitettu hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan ensisijaisesti maan päällä olevilla kasvipeitteisillä painanteilla, joiden eteen tulee sijoittaa laskeutusaltaita. Mitoi-tuksessa noudatetaan ELY:n sallimia virtaamia, jotta moottoritien rummut eivät tulvisi. Lisäksi alueelle johdetaan radan pohjoispuolelta hulevesiä, joiden määrä tulee huomioida, jotta Län-siväylän ali johtavan rummun kapasiteetti ei ylittyisi.

Hulevesien pääasiallinen purkautumissuunta.

Kaavassa on osoitettu nuolimerkinnoin hulevesien johtamisen periaatteet alueelle laaditun hulevesiselvityksen ja -suunnitelman mukaisesti.

Yleiset määräykset

Kaikki korttelialueet

Korttelialueille ei saa sijoittaa varastohotellia. Rakennuksen huoneistoalan tulee olla vähin-tään 400 k-m² / huoneisto.

Rakennusten julkisivut on tehtävä yhtenäistä rakennustapaa ja värimaailmaa noudattaen. Julkisivujen päävärin tulee olla murrettu ja luonnonläheinen. Keskeisten lähestymissuuntien julkisivut tulee tehdä korkeatasoisista materiaaleista. Yhtäjaksoinen julkisivupinta tulee jä-sentää ja jakaa selkeisiin osiin. Rakennuksen sisäänkäyntejä tulee korostaa ja niiden tulee olla selkeästi hahmottuvia.

Rakennusten räystäskorkeus saa olla enintään 15 metriä.

Rakennusten myymälätilojen sisäänkäynnit on sijoitettava asiakaspihan suuntaan. Sisään-käynneiltä on järjestettävä esteettömät ja turvalliset kulkuyhteydet asiakaspihalle ja yleisille kevytliikenneväylille.

Tonteilla rakennusten ja asiakaspihan välisten kulkuyhteyksien pintamateriaali on luonnon-kivi ja/tai betonikivi. Korttelialueille kulkuyhteyksien pintamateriaali ja katerakenne on toteu-tettava yhtenäistä rakentamistapaa noudattaen.

Rakennusten jätehuoltotilat on sijoitettava maantasokerrokseen ja ensisijaisesti lastauspihan yhteyteen.

Rakennusten lastauspihat ja jätehuoltotilat on katettava ja näkösuojattava sekä niiltä syntyvän melun ja hajun leviäminen ympäristöön on estettävä rakenteilla ja muilla tarvittavilla toimenpiteillä.

Rakennusluvan yhteydessä tulee selvittää uusiutuvan energian tuotannon ja ylijäämäenergian hyödyntämisen mahdollisuudet rakentamisessa. Rakentamisessa tulee mahdollisuuksien mukaan huomioida aurinkoenergian aktiivinen ja passiivinen hyödyntäminen sekä passiiviselta ylijämmöltä suojautuminen.

Rakentamisessa tulee suosia vähähiilisiä ratkaisuja.

Vähintään 50 % kattopinta-alasta tulee toteuttaa viherkattona ja/tai aurinkovoimalana.

Rakentamatta jäävät tontinosat, joita ei käytetä kulkuväylinä, pysäköintiin tai vastaaviin pääkäyttötarkoituksen mukaisiin toimintoihin tulee säilyttää luonnontilaisina tai istutettava kasvuolosuhteisiin sopivaksi ja monipuoliseksi alueelle ominaisia paikallisia lajeja suosien.

Rakennusluvan yhteydessä tontilla 2 tulee turvata radanpidonhuollon toimivuus ja siihen liittyvät ajoyhteydet.

Rakentaminen rautatien läheisyyteen

Rautatien läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia maa-ainesten siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava alueen jatkosuunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. KM-2-korttelissa Tolsansuoran jatkeen on mahdollistettava radan ja EV-alueen huoltoajo tontin läpi.

Melu

Liike- ja toimistohuoneiden rakentamisessa tulee huomioida Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) sekä asumisterveysasetuksen (545/2015) mukainen sisätilojen melutason ohjearvo (45 dB).

Pysäköinti

Autopaikkojen vähimmäismäärät KM- ja KTY-korttelialueilla:

- toimisto, liike- ja myymälätilat 1 ap / 40 k-m²
- teollisuustilat 1 ap / 85 k-m²
- varastotilat 1 ap / 150 k-m²

Pysäköintialueet on jäsennitävä enintään 20 autopaikan osiin matalin pensasistutuksin.

Rakennuksen myymälätilojen sisäänkäyntien yhteyteen on varattava riittävästi polkupyöräpaikkoja ja liikuntaesteisille tarkoitettuja autopaikkoja.

Ulkovarastointi ja aitaaminen

Korttelialueilla ulkovarastointi on kielletty, lukuun ottamatta myytäviä autoja, veneitä tai vastaavia kulkuneuvoja.

Korttelialueilla ulkovarastointiin käytettävät alueet on aidattava näkösuojan muodostavalla korkealaatuisella, korkeintaan 2,5 m korkuisella aidalla (esim. Legi-aita), joka muodostaa yhteneväisen ilmeen rakennuksen julkisivun kanssa.

Mainoslaitteet

Tonteille ei ole sallittua sijoittaa mainospylvästä. Korttelikohtaisesti on laadittava ulkomainosuunnitelma rakennusluvan yhteydessä rakennusten arkkitehtuuria vahvistavina aiheina. Ulkomainosuunnitelmassa on pyrittävä vähentämään mainoslaitteiden maisemavaikutuksia asutuksen suuntaan esim. vähentämällä valotehoa sekä vaikuttamalla mainoslaitteen kokoon ja sijoitteluun.

Luontoarvot

Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää luontoselvityksen (liite 6) mukaiselle ketoneilikan esiintymälle soveltuva siirtoistutuspaikka.

Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan mitoituksessa noudatetaan Kirkkonummen kunnan ohjeistusta hulevesien hallinnan mitoituksesta. Vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttaa alueella laaditun hulevesiselvityksen (2024) hulevesien hallintarakenteiden ohjeistuksen mukaisesti. Hulevesirakenteiden tulee tyhjentyä viivytystilavuuden osalta 24–36 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto. Mitoituksessa tulee huomioida Länsiväylää alittavien rumpujen kapasiteetti. Alitusten välityskyky tulee mitoittaa kerran sadassa vuodessa esiintyvän virtaamatilanteen mukaan. Tulvareitit tulee mitoittaa saman, kerran 100 vuodessa esiintyvän virtaaman mukaan.

Hulevesien viivyttämiseen ja puhdistamiseen varatuille alueen osille (hule-1, hule-2) ei saa rakentaa, sijoittaa tai varastoida massoja tai tonttien luiskia. Alueille ei saa sijoittaa irtoaineita, kemikaaleja tai jätteitä.

Hulevedet tulee käsitellä laadullisesti. Irtoaineen kiinni ottaminen suoritetaan tonttialueilla suodattimilla varustetuilla kaivoilla. Pysäköintialueiden hulevedet tulee johtaa viivytykseen öljynerotuskaivojen ja kaivoihin asennettujen hulevesisuodattimien kautta. Tontilta ei saa valua vesistöön sameaa vettä, vaarallisia aineita, roskia tai muuta irtoainetta ja vesi on viivyttävä riittävän pitkään kosteikoissa tai painanteissa, joissa kasvaa kasvillisuutta. Liikennöidyillä alueilla syntyvät hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden laatua parantavalla menetelmällä.

Hulevesien hallintarakenteiden yhteyteen istutettavien kasvilajien tulee olla kasvupaikalle tyypillisiä.

Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee viivyttää ja käsitellä korttelialueella siten, ettei tontilta virtaava vesi heikennä vastaanottavan vesistön vedenlaatua.

5.7 Nimistö

Alueen olemassa oleva nimistö säilyy entisellään. Olemassa olevan nimistön lisäksi käytetään uutta nimistöä alueelle suunnitellulle uudelle kadulle. Alueen nimistössä on pyritty kunnioittamaan alueen vanhaa nimistöä ja johtamaan uudet nimet alueella käytetyistä nimistä.

Alla on luettelo alueella käytetystä nimistöstä. Uusi nimistö on merkitty tähdellä (*).

Suomeksi	Ruotsiksi
Kadut	
*Tolsansuora	*Tollsrakan
Tolsantie	Tollsvägen
Muut	
Länsiväylä	Västerleden

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaava-alueelle on laadittu asemakaavaehdotusvaiheessa katujen ja vesihuollon sekä hulevesien yleissuunnitelmat, jotka ohjaavat kunnallistekniikan rakentamista alueella (liite 10). Asemakaava-alueelle ei laadita erillistä lähiympäristö- ja rakentamistaohjetta. Tolsanportin pohjoista aluetta ilmentävä havainnekuva on kaavaselostuksen liitteenä (liite 3).

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttamisen aikataulusta ei ole tehty yksityiskohtaisia päätöksiä. Asemakaavan toteutuminen ja rakentuminen on osittain riippuvainen alueen yksityisistä maanomistajista, sillä asemakaava muodostaa merkittävän määrän uusia rakennuspaikkoja yksityisten maanomistajien kiinteistöille. Asemakaavan toteutuminen edellyttää maankäytösopimuksia.



KIRKKONUMMEN KUNTA
TOLSANPORTIN POHJOINEN ASEMAKAAVA

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