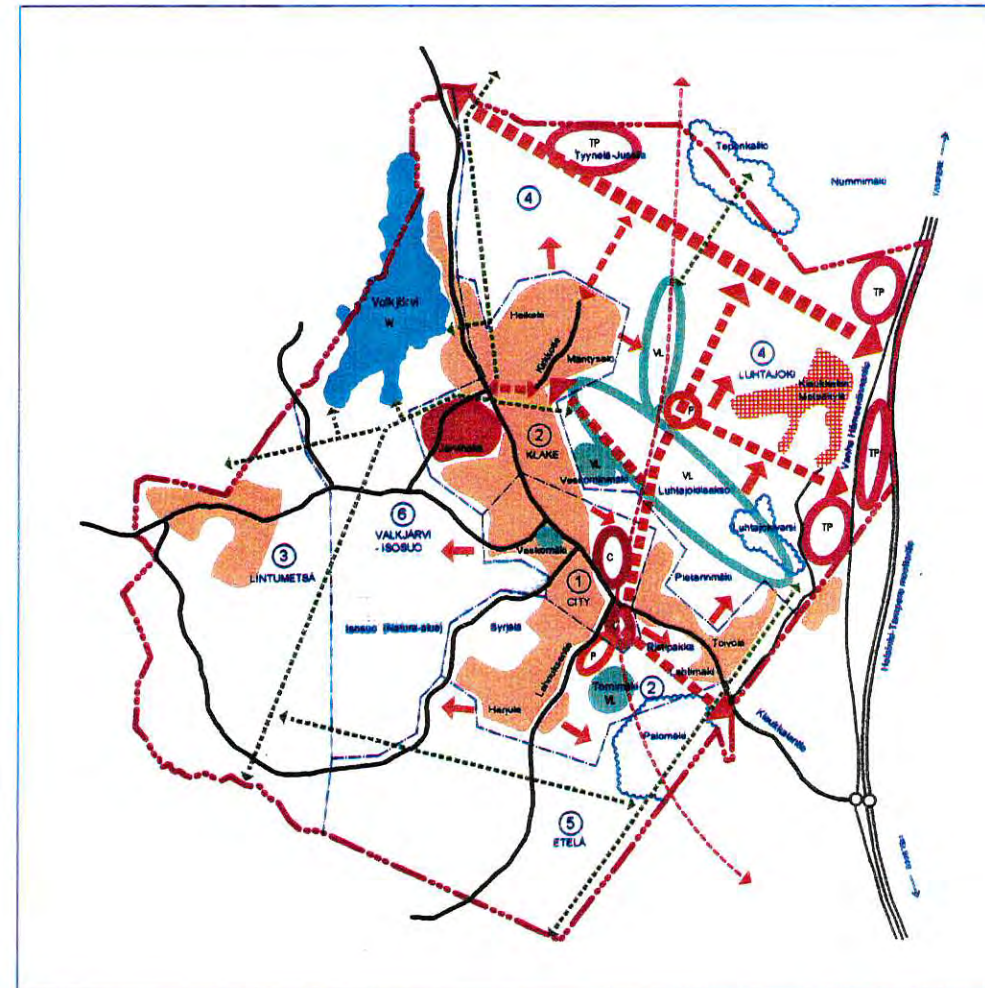


KLAUKKALAN OSAYLEISKAAVA 2020 KEHITYSKUVA



Kehityskuvareportti – osa 2
Nurmijärven kunta – Ympäristöpalvelualue – Maankäyttö
Kh 3.12.2001 – Kv 23.1.2002

Raportin taitto: Nina Välkepinta

KLAUKKALAN OSAYLEISKAAVA KEHITYSKUVA

JOHDANTO	4
SUUNNITTELUN JOHTOAJATUS	5
Maankäytön strategiat	5
Kehityskuvan ja osayleiskaavan lähtökohdat	6
Osayleiskaavan tarkoitus ja ohjaustarve	7
TAVOITELTU KEHITYS	9
Yleiset periaatteet	9
Yhdyskuntarakenne	10
Kehityspaneumat toiminnoittain	11
Kaavamerkinntät ja -määräykset	15
TAVOITELTU KEHITYS OSA-ALUEITTAIN	17
Alue 1 (City)	17
Alue 2 (Klake)	17
Alue 3 (Lintumetsä)	18
Alue 4 (Luhtajoki)	18
Alue 5 (Etelä)	19
Alue 6 (Valkjärvi – Isosuo)	19
LIITTEET	21
LIITE 1: KEHITYSKUVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI	21
Ympäristövaikutukset	21
Vaikutukset yhdyskuntarakentäeseen ja maankäyttöön	23
Vaikutukset liikentäeseen	24
LIITE 2: KLAUKKALAN KEHITYSKUVA 2020 – KARTTA	26

KLAUKKALAN OSAYLEISKAAVA KEHITYSKUVA

JOHDANTO

Helmikuussa 2001 valmistuneeseen Klaukkalan Kehityskuvaraporttiin (osa 1) on koottu vuoden 2000 keväällä käynnistyneestä Klaukkalan osayleiskaavatyöstä keskeinen osa. Siinä on esitetty Klaukkalan taajaman maankäytön rakennemalli- ja liikenneverkkovaihtoehdot (seitsemän rakennemallia). Suunnittelua ja siihen liittyviä osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyjä jatkettiin kaikkien vaihtoehtojen pohjalta. Osayleiskaavoitukseen kohdistuva mielenkiinto sekä siihen liittyvä vuorovaikutus on ollut varsin laajaa. Esitettyjen mielipiteiden ja lausuntojen pohjalta on kaavoituslautakunta käynyt syyskuussa 2001 asiasta periaatteellisen lähetekeskustelun. Sen pohjalta kaavan valmistelijat ovat koonneet esityksen Klaukkalan Kehityskuvaksi 2020.

Klaukkalan Kehityskuva 2020 pohjautuu rakennemallivaihtoehtoon D (Ohikulkutie-Nyt). Kehityskuva on kuitenkin huomattavasti yleispiirteisempi ja siinä esitetään Klaukkalan maankäytön ja liikenneverkon tulevan kehityksen pääperiaatteet. Maankäytössä on kuitenkin tehty muutoksia D-vaihtoehtoon nähden. Mm. ohikulkutien varrelle esitetyt työpaikka-alueet Metsäkylän eteläpuolella on poistettu. Kehityskuvassa on myös arvioitu ratkaisun ympäristö-, liikenne- ym. vaikutuksia. Hyväksyttyyn kehityskuvaan pohjautuen laaditaan osayleiskaavaluonnos ja siitä saatava palaute huomioon ottaen varsinainen osayleiskaavaehdotus. Kehityskuvatyöstä on vastannut kaavoitusinsinööri Pekka Normo. Työryhmään on lisäksi kuulunut kaavoituspäällikkö Aarno Kononen ja kaavoitusarkkitehti Timo Lehtinen. Ympäristösihteeri Seppo Takalo on osallistunut ympäristövaikutusten arviointiin.

"Osayleiskaavoitukseen kohdistuva mielenkiinto sekä siihen liittyvä vuorovaikutus on ollut varsin laajaa."



SUUNNITTELUN JOHTOAJATUS

Maankäytön strategiat

Osayleiskaavan johtoajatuksena on keskittyä Klaukkalan maankäytön kehittämisen strategioihin ja periaatteisiin. Kunnanvaltuuston hyväksymät kunnan toiminta-ajatus, arvot ja visio 2010 sekä strategiset linjaukset otetaan huomioon Klaukkalan osayleiskaavan laadinnassa. Kunnan visio Nurmijärvestä vuonna 2010 ohjaa osayleiskaavan laadintaa seuraavasti:

"Taajamat ja kylät ovat tiivistyneet ja maalaismaisema säilynyt."

- Kuntayhteisö on hyödyntänyt suotuisaa sijaintiaan ja omaleimaista ympäristöään menestyksellisesti.
- Työpaikkaomavaraisuus on uusien työpaikka-alueiden avaamisen ja olemassa olevien alueiden täyttymisen myötä sekä elinkeinoelämän monipuolistumisen myötä parantunut.
- Taajamat ja kylät ovat tiivistyneet ja maalaismaisema säilynyt.
- Kunnan taajama- ja kylärakenteen kannalta keskeinen tieverkko on toteutunut.
- Asukkaat ja yritykset tuntevat Nurmijärven turvalliseksi kotiseudukseen ja arvostavat sen monipuolista kulttuuriperintöä.
- Nurmijärvi on imagoltaan houkutteleva kansallisesti ja kansainvälisesti tunnettu ja arvostettu kunta.

Kehityskuvan ja osayleiskaavan lähtökohdat

- Osayleiskaavakartta selostuksineen tulee laatia valtuuston hyväksymää Klaukkalan kehityskuvaa noudattaen. Osa-aluekohtaiset kehityskuvat eivät saa olla ristiriidassa koko Klaukkalaa koskevien tavoitteiden kanssa. Asemakaavaa laittaessa on otettava huomioon valtuuston hyväksymä kehityskuva ja osayleiskaava.
- Kehityskuvan sisältö on yleispiirteinen, tavoitteellinen ja kehittämistoimenpiteitä esittävä. Kehityskuva esitetään pääosin sanallisessa muodossa siten, että siihen liittyy myös karttaesitys.
- Toimintojen ja aluevarausten sijainti ja laajuus sekä uusien väylien ym. linjaus ratkaistaan ja osoitetaan lopullisesti vasta varsinaisessa osayleiskaavakartassa.
- Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Osayleiskaavan tarkistamistarve arvioidaan valtuustokausittain. Osayleiskaavan tarkistaminen tulee perustua tämän kehityskuvan uudelleen arviointiin, sen mahdolliseen tarkistamiseen ja suunniteltujen muutosten ympäristövaikutusten selvittämiseen.
- Klaukkalan osayleiskaavan ohjevuosi on 2020. Vuoden 2001 alussa oli Klaukkalan asukasmäärä noin 13 000. Osayleiskaavoituksessa varaudutaan joustavasti väestömäärään, joka voi vaihdella välillä 20 000 – 25 000 asukasta v. 2020.

"Osayleiskaavoituksessa varaudutaan joustavasti väestömäärään, joka voi vaihdella välillä 20 000 – 25 000 asukasta v. 2020."

"Osayleiskaava laaditaan aiempaa 90-luvun alussa laadittua osayleiskaavaehdotusta selvästi yleispiirteisempänä."

- Osayleiskaavan tarkoituksena on Klaukkalan yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen sekä toimintojen yhteen sovittaminen osana kehittyvää pääkaupunkiseudun aluerakennetta. Kirkonkylä pysyy kunnan hallinnollisena keskuksena.
- Osayleiskaava on luonteeltaan maankäyttöä ohjaava strateginen suunnitelma. Kaavan tarkoituksena on osoittaa Klaukkalan tavoitellun kehityksen ja alueiden käytön periaatteet sekä ohjata asemakaavojen laadintaa. Osayleiskaavassa osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi. Osayleiskaavalla yhteensovitetään erilaisia toimintoja kuten asuminen, kauppa, työpaikat, julkiset palvelut, virkistys, suojelu ja liikenne.
- Osayleiskaava laaditaan aiempaa 90-luvun alussa laadittua osayleiskaavaehdotusta selvästi yleispiirteisempänä. Osayleiskaava-vaarausten tulee perustua väestötavoitteeseen.
- Ympäristö- ja muut selvitykset sekä osayleiskaavan vaikutusten arviointi laaditaan ja raportoidaan siten, että ne ottavat huomioon osayleiskaavan strategisen ohjaustavoitteen ja yleispiirteisyyden.
- Keskustan aluetta tutkitaan osana osayleiskaavatyötä muita alueita yksityiskohtaisemmin.

Osayleiskaavan tarkoitus ja ohjaustarve

"Klaukkalantien ympäristöä voidaan kehityskuvan mukaan kehittää paikallisen asiointiliikenteen ja kevyen liikenteen ehdoilla."



Klaukkalan keskusta v.2001.

TAVOITELTU KEHITYS

"Klaukkalaa kehitetään pientalovaltaisena taajamana."

- Klaukkalassa hyödynnetään monipuolisesti taajaman hyvää sijaintia pääkaupunkiseudulla sekä Helsinki – Tampere -moottoritien kehityskäytävässä.
- Klaukkala on Nurmijärven eteläinen päätaajama, jonka julkisia ja yksityisiä palveluja, infrastruktuuria ja liikenneverkkoa kehitetään sen nykyväestön ja tulevan kasvun tarpeisiin.
- Suunnittelulla luodaan edellytykset Klaukkalan jatkuvalle kehitymiselle. Klaukkalan maankäyttöä ja liikenneverkkoa suunnitellaan kokonaisuutena siten, että eri liikennemuotojen tulevaisuuden tarpeet on otettu huomioon.
- Klaukkalaa kehitetään pientalovaltaisena taajamana.
- Klaukkalan työpaikkaomavaraisuuden kasvun edellytyksiä parannetaan varaamalla kaavoituksessa riittävät työpaikka-alueet.
- Klaukkalan kehittämisessä ja rakentamisessa kunnioitetaan ympäristöarvoja. Tavoitteena on taajaman ympäristökuvan laadullinen parantaminen.
- Uusien asuntoalueiden kaavoituksessa varataan tarpeelliset alueet julkisia palveluja, kuten kouluja ja päiväkoteja, varten.

Yleiset periaatteet

Yhdyskuntarakenne

- Klaukkalan rakennetta kehitetään nauhamaisesta verkkomaiseksi. Klaukkalan väestönkasvu aiheuttaa tarpeen jakaa moottoritiele suuntautuvia liikennevirtoja kahden moottoritie liittymän kautta. Tavoiteltava yhdyskuntarakenne ja liikenteen toimivuus edellyttävät uutta liittymää Helsinki-Tampere moottoritiele taajaman pohjoispuolelle. Uudesta liittymästä osoitetaan uusi ohikulkutie Lopen tielle Klaukkalan taajaman pohjoispäähän. Taajaman nykyistä rakennetta eheytetään sekä laajennetaan Haikalan, Mäntysalon ja Vanhan Hämeenlinnantien väliselle vyöhykkeelle koilliseen ja pohjoiseen uuden ohikulkutien eteläpuolelle. Taajaman laajennusosat liittyvät moottoritiehen uuden moottoritie liittymän kautta. Asuntoaluevyöhyke liitetään keskustaan uusilla kokoojakadulla/-kaduilla. Rakentamisvyöhykkeen ja nykyisen keskustan välialue Luhtajoen ympäristössä osoitetaan virkistysalueeksi, Klaukkalan keskuspuistoksi.
- Moottoritien länsipuolelle, uuden liittymän, ohikulkutien ja Vanhan Hämeenlinnantien läheisyyteen varataan alueita työpaikkatoiminnoille.
- Maankäytössä varataan maastokäytävä Klaukkalan raideyhteyttä varten. Rataa on suunniteltu alustavasti Martinlaakson radan jatkeena ja Marja-radon liittymäraiteena. Klaukkalan radan toteuttamisedellytykset tutkitaan jatkossa osana seudullisen raide-liikenneverkon kehittämistä.
- Taajamaa laajennetaan länteen Harjulan ja Keskustan alueilta. Lisäksi Lintumetsän aluetta voidaan kehittää nykyiseen rakennettuun kunnallistekniikkaan ja kunnan maanomistukseen tukeutuen.

"Klaukkalan rakennetta kehitetään nauhamaisesta verkkomaiseksi."

"Asukkaille tarjotaan pientalovaltaisia, viihtyisiä asuntoalueita luonnon ja perinteisen maaseudun lähellä."

Klaukkalan keskustan laajenemisalueena on Klaukkalan- ja Lahnuksentien ympäristö (osa-alue 1, City).

Asumisen suunnittelussa korostuu luonnonympäristö. Asukkaille tarjotaan pientalovaltaisia, viihtyisiä asuntoalueita luonnon ja perinteisen maaseudun lähellä. Asuinalueiden väliin tulee jättää riittävät vapaa-alueet. Asutusta ei sijoiteta meluvyöhykkeelle, jyrkkiin rinteisiin, kallioselänteille tai mäkien lakialueille. Taajamarakennetta eheytetään, uuden rakentamisen tulee ensisijaisesti liittyä nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja kunnallistekniikan verkostoon. Asuntorakentamisessa suositetaan kerrostalorakentamisen sijaan ns. tiiviistä ja matalaa rakentamista (kerrosluku II – III). Kerrostalorakentamista osoitetaan vain keskustaan ja Klaukkalantien läheisyyteen.

Uusi asuntorakentaminen toteutetaan (pääosin) osa-alueilla:

- keskusta-asuminen ja kerrostalot osa-alueella 1, (City)
- tiivis ja matala pientaloasuminen osa-alueilla 4 (Luhtajoki), 2 (Klake) ja 6 (Valkjärvi - Isosuo)
- pientaloasuminen (omakoti- ja rivitalot) osa-alueilla 4 (Luhtajoki) ja 2 (Klake) ja 5 (Etelä)

Klaukkalasta käytetään paljon Helsingin palveluja ja myös työssäkäynnin suunta on pääkaupunkiseudulle. Kun Nurmijärven kunnan työpaikkaomavaraisuus koko kunnan alueella oli vuoden 1998 lopussa 63 %, oli se oli Klaukkalan alueella 42 %.

Kehityseriaatteet toiminnoittain Keskustatoiminnot

Asuminen

Työpaikat ja elinkeinoelämän kehittäminen

Pullonkaulana työpaikkaomavaraisuuden kasvulle on kuitenkin työpaikkatonttien vähyys. Merkittävimäksi työpaikkatoimintojen uudisalueeksi osoitetaan Jussilan-Tyynelän alue, jonka toteuttaminen kuitenkin edellyttää ohitustien rakentamista.

Klaukkalantien eteläpuolella Ristipakassa on sekoittuneen yhdyskuntarakenteen alue. Sinne on lähivuosien aikana toteutumassa uusi yrittäjäasuinalue. Samanlaisen alueen toteuttamista muualla Klaukkalassa selvitetään saatavien kokemusten perusteella.

Klaukkalasta puuttuu kaupallinen/kaupallisteollinen alue sellaisille tilaa vaativille toiminnoille kuten autokauppa, huonekalukauppa ja rautakauppa. Lahnuksentien varsi-alueita tutkitaan jatkosuunnittelussa yhtenä vaihtoehtona. Toimintaan mahdollisesti myös sopivana alueena selvitetään taajaman pohjoispuolelle esitetyn ohitustien moottoriteliittymän seutua.

Uusia työpaikkatoimintojen alueita osoitetaan uuden ja vanhan Helsinki-Tampere tien varteen sekä ohitustien liittymän seutuville.

Kaupallisten palvelujen kehittymiseen tulee varautua myös jatkossa. Taajaman kasvun myötä sen itsenäisyys myös palvelujen tuottajana kasvaa ja tämä edellyttää riittäviä aluevarauksia myös keskustan alueelle.

Luonto ja virkistys

Klaukkalan imagon kehittämisessä korostetaan maaseudun ja pääkaupunkiseudun kumppanuutta ja tarjotaan luonnonläheiset puitteet (metsät, kalliot, joki, avoimet peltomaisemat) asumiselle.

"Uusia työpaikkatoimintojen alueita osoitetaan uuden ja vanhan Helsinki-Tampere tien varteen sekä ohitustien liittymän seutuville."

Klaukkalan "keskuspuistona" kehitetään Luhtajoen varsialueita osa-alueella 4 (Luhtajoki). Kaavoituksessa varataan esteettömät viheryhteudet sekä eri osa-alueiden välillä että ympäröivään luontoon. Tornimäkeä kehitetään monimuotoisena ulkoilu- ja virkistysalueena.

Natura 2000- verkostoon kuuluva Isosuon alue osoitetaan kaavassa Natura-alueena.

Suojelu

"Klaukkalan "keskuspuistona" kehitetään Luhtajoen varsialueita."

Osayleiskaavaa varten laaditussa Luontovaikutusselvityksessä (2001) esitetyt luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät luontokokonaisuudet säilytetään yhtenäisinä kokonaisuuksina. Selvityksessä on todettu myös alueita, joilla on säilytettäviä ympäristöarvoja. Alueet voidaan asemakaavoittaa rakentamiseen ottamalla havaitut ympäristöarvot huomioon.

Klaukkala on rakentunut suurelta osin 1970- luvulla tai sen jälkeen ja rakennuskanta on siis varsin uutta. Arvokasta vanhaa rakennettua ympäristöä on taajamassa varsin vähän. Suunnittelualueella olevat eri lähteissä todetut kulttuurihistoriallisesti arvokkaat kohteet otetaan huomioon jatkosuunnittelussa. Rakennettu ympäristö on yksi suunnittelun keskeinen lähtökohta. Keskustan ympäristökuvaa parannetaan.

Rakennettu ympäristö

Klaukkalan sijainnin ja taajamarakenteen johdosta henkilöauto on keskeinen kulkumuoto. Ajoneuvoliikenteen verkkoa kehitetään siten, että väylien kapasiteetti on riittävä ja asukasmäärän kasvusta huolimatta nykyisten asuinalueiden liikennetilanne pysyy ennallaan tai helpottuu. Joukkoliikenteelle turvataan peruspalvelutason lisäksi mahdollisuudet liityntäpysäköintiin. Kevyen liikenteen osalta painotetaan keskustan kehittämistä ja uusien yhteyksien viihtyisyyttä.

Liikenne

Liikenneverkon kehittäminen tukeutuu uuteen ohikulkutiehen ja Helsinki-Tampere moottoritiele toteutettavaan pohjoiseen eritasoliittymään. Ohikulkutie linjataan uudesta liittymästä Klaukkalantielle Hongisojan liittymän eteläpuolelle. Tämä väylä on jatkossa seututie (Lopen tie). Ohikulkutien ja Klaukkalantien välistä aluetta kehitetään Klaukkalan keskeisenä laajenemisalueena, jonka tueksi muodostetaan kokoojakatujen verkosto.

Seudullisena tieyhteystarpeena varaudutaan osayleiskaavaa laadittaessa kehä IV:n jatkamiseen Luhtaanmäen moottoritie liittymästä Lahnuksentien suuntaan.

Keskeisin kokoojakatu on uusi sisääntuloväylän luonteinen lenkki, joka alkaa Klaukkalantielta Lehtimäen alueelta ja jatkuu nykyisen tien eteläpuolitse Lahnuksentien liittymään ja siitä edelleen Luhtajoen laakson kautta Kirkkotielle ja ohikulkutielle. Uuden sisääntuloväylän sekä Klaukkalan- ja Lahnuksentien liittymästä muodostuu liikenteellinen solmukohta, jolle laaditaan erikseen yksityiskohtainen liittymäjärjestelyt ratkaiseva suunnitelma. Liittymäalueen toteutuksessa on syytä varautua tavanomaista suurempiin kustannuksiin. Uudelta sisääntuloväylältä osoitetaan kokoojakatutasoinen yhteys Vanhalle Hämeenlinnantielle. Kirkkotien liittymä Klaukkalantielle siirretään Järvihaan liittymän kohdalle. Kirkkotietä oikaistaan tien pohjoispäässä ja liitetään uuteen ohikulkutiehen.

Ratalinja osoitetaan raideliikenteen yhteystarpeena. Ratavarauksena linjataan v. 1991 laaditun yleissuunnitelman mukaiselle paikalle.



Klaukkalan kehittäminen vuoteen 2020 mennessä edellyttää teknisen huollon osalta seuraavia toimenpiteitä:

- nykyistä jätevedenpuhdistamo laajennetaan ja sinne johdetaan jatkossa myös Rajamäen ja Rökän jätevedet
- rakennetaan uusi vesitorni turvaamaan väestönkasvun aiheuttama vedentarve
- rakennetaan uusi lämpövoimala

Osayleiskaavassa käytetään yleispiirteistä kaavamerkintä- ja määräys- tekniikkaa, jonka tavoitteena on tukea kaavan strategista luonnetta. Kaavamerkinnöillä ja –määräyksillä korostetaan erityisesti suunniteltavia ympäristömuutoksia sekä säilytetään kaavallisoin keinoin havaittuja ympäristöarvoja.

Osayleiskaavassa osoitetaan erikseen :

- nykyisellään säilyvät alueet ja kohteet sekä nykyiset tiet
- pienin toimenpitein kehitettävät alueet ja kohteet sekä merkittävästi parannettavat tieosuudet
- uudet ja olennaisesti muuttuvat alueet ja kohteet sekä uudet tiet ja linjat

Muut kuin asemakaavoitetut tai –kaavoitettavaksi tarkoitetut alueet osoitetaan suunnittelutarvealueiksi. Uuteen asutorakentamiseen asemakaava-alueiden ulkopuolella tulee olla erityisen painavia perusteita.

Tekninen huolto

Kaavamerkinnät
ja –määräykset





Marketin ympäristöä.

TAVOITELTU KEHITYS OSA-ALUEITTAIN

Osa-alueitten rajaukset on esitetty liitteenä olevassa Kehityskuva 2020 - kartassa.

Keskustatoiminnoille varataan uusi alue Klaukkalantien, uuden sisään-tuloväylän sekä Lahnuksentien ympäristössä. Aluetta kehitetään Klaukkalan palvelukeskuksena. Aluetta kehitetään sekä kaupan että julkisten palvelujen keskuksena ja varataan niille tarpeelliset alueet. Näitä palvelualuevarauksia ovat esim. liike- ja toimistotoiminnot sekä opetus-, kulttuuri- ja liikuntatoiminnot. Aluevarausten tulee olla riittävät kilpailukykyisen palvelutason säilyttämiseksi.

"Alueella varaudutaan raideyhteyden ja aseman toteutumiseen tulevaisuudessa."

Alueella varaudutaan raideyhteyden ja aseman toteutumiseen tulevaisuudessa.

Alueelle osoitetaan uutta asuntorakentamista kerrostaloalueena sekä ns. tiiviin ja matalan rakentamisen alueena uuden keskustatoimintojen alueen länsipuolelle.

Keskustan liikennejärjestelyjä kehitetään paikallisen asiointiliikenteen ja kevyen liikenteen näkökulmasta. Vantaankoskelta/ Marja-radalta osoitetaan rataliikenteen varaus Klaukkalaan. Varaus kulkee v. 1991 laaditun yleissuunnitelman mukaisella paikalla. Keskustaan Klaukkalan- ja Lahnuksentien pohjoispuolelle esitetään varaus rautatie- ja linja-autoasemalle. Rautatievaraus osoitetaan keskustan läpi tunnelissa.

Alue 1 (City)
Palvelut

Asuminen

Liikenne

Alue 2 (Klake), palvelut	Lahnusentien itäpuolelle osoitetaan liike- ja toimistorakentamista.
Asuminen	Alueelle osoitetaan uutta tiivistä ja matalaa asuntorakentamista Klaukkalantien ja uuden sisääntuloväylän väliselle alueelle. Rata-alueen lähialueelle voidaan myös tarpeen mukaan sijoittaa kerrostaloja.
Alue 3 (Lintumetsä)	Lintumetsän aluetta voidaan kehittää nykyiseen rakennettuun kunnallistekniikkaan ja kunnan maanomistukseen tukeutuen. Myös olevan taajamarakenteen sisäosia voidaan eheyttää.
Alue 4 (Luhtajoki) Palvelut	Alueelle osoitetaan riittävät alueet koulujen, päiväkotien ja muiden julkisten palvelujen tarpeisiin. Uusien asuntoaleiden tarpeisiin osoitetaan julkisten ja yksityisten palvelujen alakeskus.
Asuminen	Merkittävimmät uudet asuntoalueet osoitetaan tälle osa-alueelle. Keskustan läheisyyteen varattavat alueet sopivat matalan ja tiiviin rakentamisen alueiksi ja kauempana olevat alueet perinteisiksi omakotija rivitaloalueiksi. Asuntoalueet sijoitetaan pääosin Luhtajoen pohjoispuolelle sekä Mäntysalon itä- ja Haikalan pohjoispuolelle. Nykyistä Metsäkylää kehitetään maaseutumaisena asuinympäristönä.
Työpaikat	Uudet työpaikka-alueet osoitetaan Tyynelä-Jussilan alueelle, uuden pohjoisen moottoriteliittymän läheisyyteen sekä Vanhan Hämeenlinnantien varteen.
Virkistys	Luhtajoen ympäristö varatetaan viheralueeksi, jota kehitetään Klaukkalan keskuspuistoksi. Viheralueelta osoitetaan viheryhteydet pohjoiseen sekä muihin taajaman osiin.

"Keskustan läheisyyteen varattavat alueet sopivat matalan ja tiiviin rakentamisen alueiksi."

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät Teponkallion ja Luh-tajokivarren alueet säilytetään yhtenäisinä luontokokonaisuuksina. Alueet osoitetaan osayleiskaavassa tämän varmistavilla kaavamerkinnoilla. Säilytettäviä ympäristöarvoja omaavien Sudentullinmäen, Palokallion ja Pietarinmäen-Mustamäen alueille voidaan rakentaa. Niiden asema-kaavoituksessa otetaan huomioon inventoidut ympäristöarvot.

Suojelu

Metsäkylän kulttuurimaisema-alueeseen kohdistuvia mahdollisia maan-käytön muutoksia suunniteltaessa on otettava huomioon alueen mai-sema-arvot.

Alueelle ei osoiteta ympäristövaikutuksiltaan merkittävää uutta maan-käyttöä lukuunottamatta Harjulan asuntoalueen laajennusta.

Alue 5 (Etelä)
Asuminen

"Palomäen alue säilyte-tään yhtenäisenä luonto-kokonaisuutena."

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä Palomäen alue säilytetään yhtenäisenä luontokokonaisuutena. Alue osoitetaan osayleiskaavassa tämän varmistavilla kaavamerkinnoilla.

Suojelu

Alueelle ei osoiteta ympäristövaikutuksiltaan merkittävää uutta maan-käyttöä lukuunottamatta Keskustan asuntoalueen laajennusta Lepsä-mäntien varrella. Valkjärven etelä- ja itärannan oleva loma- ja pysyvän asutuksen tarpeet osayleiskaavoituksen kannalta selvitetään osayleis-kaavaluonnoksen laatimisen yhteydessä.

Alue 6
(Valkjärvi - Isosuo)
Asuminen

Isosuo osoitetaan Natura 2000- verkostoon kuuluvana alueena.

Suojelu



Klaukkalan nykyistä pientaloasutusta.

LIITE 1: KEHITYSKUVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kehityskuvan esitystapa ja tarkkuus eivät anna mahdollisuutta arvioida kovin tarkasti erilaisia ympäristövaikutuksia ja koko suunnittelualueeseen sisältyvien luonto- ja virkistysalueiden mitoituksen riittävyttä. Osayleiskaavatyötä varten laadittu kaavan luontovaikutus selvitys antaa kuitenkin hyvän lähtökohdan ympäristön huomioon ottamiseen kaavan tarkemmassa valmistelussa. Ympäristötekijät on otettava painokkaasti huomioon kaavatyön jatkuessa. Hyvällä suunnittelulla voidaan estää tai lieventää haitallisia ympäristövaikutuksia ja turvata eri osa-alueiden luonto- ja virkistysarvojen säilyttäminen. Tämä edellyttää kuitenkin ympäristötietojen tarkentamista etenkin uusilla asunto- ja työpaikka-aluevarauksilla.

Kehityskuvassa arvioitu väestömäärä (20 000 – 25 000) antaa mahdollisuuden ohjata taajaman maankäyttöä niin, että osayleiskaavaan voidaan vielä varata riittävästi yhtenäisiä, luonnontaloudellisesti kestävästi toimivia ympäristökokonaisuuksia ja käytäviä luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi, tarpeellisten virkistysalueiden varaamiseksi sekä terveellisen ja viihtyisän asuinympäristön aikaansaamiseksi.

Taajaman perusrakenteen ohjaaminen nauhamaisesta verkkomaiseksi mahdollistaa luonnontaloudellisesti kestävien ympäristökokonaisuuksien varaamisen. Taajamarakenteen tiivistäminen ja uuden rakentamisen liittäminen nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja kunnallistekniikan verkkoon on ympäristön kannalta oikea ratkaisu. Toisaalta pientalovaltaisuus heikentää mahdollisuuksia käyttää hyväksi esimerkiksi keskitettyjä, ympäristön kannalta edullisia lämmitysenergiaratkaisuja ellei niiden käyttämiseen panosteta erityisesti. Väljä pientalovaltaisuus lisää myös rakentamiseen tarvittavaa maapinta-alaa ja kasvattaa etäisyyksiä taajaman sisällä. Toisaalta esitetty tiivis- ja matala rakentaminen vähentää tarvittavien alueiden pinta-alaa ja supistaa taajaman sisäisiä etäisyyksiä tavanomaiseen pientalorakentamiseen verrattuna.

Uusien työpaikka-alueiden varaaminen moottoritien tuntumaan ja taajaman pohjoispuolelle uuden ohikulkutien vaikutuspiiriin on logistisesti perusteltu ratkaisu, joka kokonaisuutena vähentää ympäristökuormitusta ja liikenteen häiriöitä asuntoalueilla. Toisaalta työpaikkojen sijoittelu lisää sisäisen liikenteen tarvetta. Uudet työpaikka-alueet ohikulkutienvarauksen kanssa muokkaavat merkittävästi Klaukkalan Metsäkylää, jonka merkitys perinteisenä, maaseutumaisena kulttuurimaisemana vähenee. Palokallion-Sudentullinmäen sekä

Ympäristövaikutukset

Väestömäärä

Taajaman rakenne

Työpaikka-alueet

Teponkallion alueiden säilyttäminen ehjinä ympäristökokonaisuuksina edellyttää ympäristöarvojen erityistä huomioon ottamista jatkosuunnittelussa. Vantaan rajan tuntumassa olevien työpaikka-alueiden suunnittelussa on muistettava Vantaan puolella sijaitseva Lamminsuon luonnonsuojelualue. Työpaikka-alueen varaaaminen Lahnuksentien varteen sekä keskustatoimintojen laajentuminen Lahnuksentien risteykseen eristävät Syrjälän-Harjulan alueen Tornimäen-Palomäen liikunta- ja luontoalueista.

Tieliikenteen uudet yhteystarpeet

Tieliikenteen uudet yhteystarpeet ovat voimakkaimmin ympäristöön ja asumisen viihtyisyyteen häiritsevästi vaikuttavia tekijöitä. Tievarausten lopulliseen linjaukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Uudet tieyhteydet lisäävät ja laajentavat liikennemelun piiriin jääviä alueita. Uudet liikenneväylät ja kasvava asukasmäärä ja lisääntyvä liikenne lisäävät myös liikenteestä aiheutuvia ilman epäpuhtauspäästöjä. Liikenneverkon vahvemman hierarkian ansiosta kasvavat päästöt ja melu ovat kuitenkin nykyistä paremmin hallittavissa. Uusien yhteyksien toteuttamatta jättäminen aiheuttaisi vielä suurempia haittoja nykyisillä asuin-alueilla.

Vantaan rajalta Lahnuksentien risteykseen kulkeva yhteystarve sivuaa läheltä Palomäen itäreunassa olevaa lehtojensuojelualueita. Ellei tien ja suojelualueen väliin varata riittävää suojavyöhykettä, alueen luonnonsuojelu arvo vaarantuu.

Lahnuksentien risteyksestä ohikulkutielle johtava tieyhteys ja Vanhalta Hämeenlinnantieltä Kirkkotielle johtava tieyhteys sivuavat ja osin risteävät keskeistä viheraluevarausta. Uusien teiden linjaus edellyttää erityistä huomiota, jotta viheraluevarauksen merkitys taajaman keskeisenä virkistysalueena voidaan säilyttää ja liikenteen aiheuttamat melu- ja päästöhaitat minimoida.

Uusi ohitustie muuttaa työpaikka-alueiden kanssa Klaukkalan Metsäkylän kulttuurimaisemaa. Tie rajaa Klaukkalan taajaman Klaukkalan ja Kirkonkylän välisestä vielä melko harvaan rakennetusta luontoalueesta, jolle johtavien viherkäytävien toteuttamiseen on kiinnitettävä jatkosuunnittelussa erityistä huomiota.

Lähivirkistysalueet ja viheryhteydet

Kuten edellä on todettu, vaikuttavat uudet tieyhteydet liikenteen aiheuttamien melu- ja päästöhaittojen kanssa voimakkaasti Klaukkalan "keskuspuistoksi" tarkoitettuun Luhtajoen laakson maisemakuvaan, joka sinänsä tarjoaa hyvän lähtökohdan merkittävän lähivirkistysalueen toteuttamiseen. Pelkkä Toivolan kaak-

koispuolitse Palomäkeen, Tornimäkeen ja edelleen Vantaan ja Espoon luontoalueille johtavaa viheryhteyksvaraus ei riitä liittämään "keskuspuistoa" muihin luonto- ja virkistysalueisiin. Ellei tätä yhteyttä vahvisteta, katkeaa alueiden välinen ekologinen käytävä. Alueiden eristyminen toisistaan heikentää luonnon monimuotoisuuden säilymistä sekä virkistyskäyttöä.

Yhdyskuntarakenne eheytyy ja muuttuu nauhamaisesta verkkomaiseksi sekä tukeutuu nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Uudet asunto- ja työpaikka-alueet tukeutuvat ulkoisen liikenteen osalta merkittävässä määrin uuteen moottoriteliittymään, mikä vähentää olennaisesti Klaukkalantien liikennemuutosten muodostumista esitetyllä 20 000 - 25 000 asukkaan mitoituksella. Klaukkalantien luonne muuttuu liikenteen pääväylästä keskustan pääkaduksi. Yhdyskuntarakennetta voidaan kehittää vaiheittain. Yhdyskuntarakenteen toimivuutta parantaa keskustaan ja nykyiseen taajamarakenteeseen tukeutuva tiivis ja matala pientalorakentaminen.

Muodostuva yhdyskuntarakenne poikkeaa voimassa olevasta seutukaavasta ilmeisesti niin olennaisesti, että kehityskuvaan perustuva osayleiskaava edellyttää ympäristöministeriön suostumusta ennen kaavan hyväksymistä.

Keskustatoimintojen ja palveluiden painopiste siirtyy Klaukkalantien- ja Lahnuksentien liittymän ympäristöön. Klaukkalantien pohjoispäässä ja muut taajamarakenteen reunoilla sijaitsevat palvelut hakeutuvat todennäköisesti uuteen keskustaan tai sen tuntumaan lähelle liikenteen valtavirtoja. Yhdyskuntarakenteen eheytyminen, samoin kuin uudelle asumisen pääkasvusuunnalle esitetty alueellinen palvelukeskus parantavat palveluiden saatavuutta. Keskustan palveluja voidaan kehittää paikallisten tarpeiden pohjalta, koska läpikululiikennettä poistuu suurelta osin.

Klaukkalaan asuinpaikakseen valitsevat ovat jatkossakin suuressa määrin lapsiperheitä, jotka kokevat veto-voimatekijänä pientalovaltaisuuden ja luonnonläheisyyden sekä pääkaupungin läheisyyden.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Yhdyskuntarakenteen toimivuus

Palveluiden saatavuus

Asumisen tarpeet ja sosiaaliset vaikutukset

Vaikutukset liikenteeseen

Liikenneverkon toimivuus

Suunniteltu liikenneverkko kestää hyvin esitetyn väestömäärän. Läpikulkuliikenne ja uusien asuinalueiden synnyttämä liikenne käyttävät ohikulkutietä ja uutta liittymää Helsinki–Tampere moottoritiele. Silti liikennemäärä moottoritien vanhassa liittymässä on ohjeluonna nykyistä suurempi. Liittymän kapasiteetti ei kuitenkaan ylitä, koska liikennevirrat hakeutuvat tasapainoon kahden liittymän välillä.

Liikennemäärät

Liikennemäärät keskustassa säilyvät väestön huomattavasta kasvusta huolimatta nykyisellään. Läpikulkuliikenteen osuus jää vähäiseksi, mikä mahdollistaa keskustan ajonopeuden laskemisen ja Klaukkalantien kehittämisen paikallisen asiointiliikenteen sekä kevyen liikenteen ehdoilla. Tieympäristöä voidaan muokata entistä katumaisempaan suuntaan.

Uusi sisääntuloväylä ja ohikulkutie helpottavat oleellisesti Toivolan ja Pietarinmäen alueen liikennetilannetta. Klaukkalantien liikenne vähenee tällä jaksolla noin kolmanneksella. Klaukkalantien pohjoisella jaksolla liikenne vähenee ohikulkutien vaikutuksesta jopa puoleen. Kirkkotien liikenne kuitenkin kasvaa, joten liikennemäärä uudessa Kirkkotien ja Järvihaantien liittymässä on vain hieman pienempi verrattuna nykyiseen Kirkkotien liittymään.

Uusilla kokoojakaduilla liikennemäärät tulevat ohjeluonna olemaan noin 4000–8000 ajon/vrk ja ohikulkutiellä noin 12000 ajon/vrk. Näin pitkän aikavälin ennusteet ovat kuitenkin varsin epävarmoja.

Joukkoliikenne

Ohikulkutie tarjoaa joukkoliikenteelle vaihtoehtoisen reitin, mikä tuo riskin joukkoliikenteen palvelutason heikentymisestä keskustassa. Klaukkalan kehittäminen pientalovaltaisena taajamana ei tue vahvaa joukkoliikennettä. Tilannetta voidaan kuitenkin helpottaa tarjoamalla hyvät yhteydet pysäkeille ja riittävät mahdollisuudet pyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköintiin. Joukkoliikenteen peruspalvelutason ylläpito edellyttänee sisäistä palvelulinjaa tai -linjoja.

Kevyt liikenne

Taajaman laajentuessa etäisyydet Klaukkalan sisällä muodostuvat kevyen liikenteen kannalta suhteellisen pitkiksi. Kevyen liikenteen verkon toteutuksessa on siten syytä varmistaa sen toimivuus ja turvallisuus erityisesti pyöräliikenteen kannalta. Toisaalta väljä pientalovaltaisuus ja luonnonläheisyys tarjoaa hyvät mahdollisuudet toteuttaa viihtyisiä ja houkuttelevia kevyen liikenteen väyliä, jotka palvelevat sekä virkistystä että arkikäyttöä.

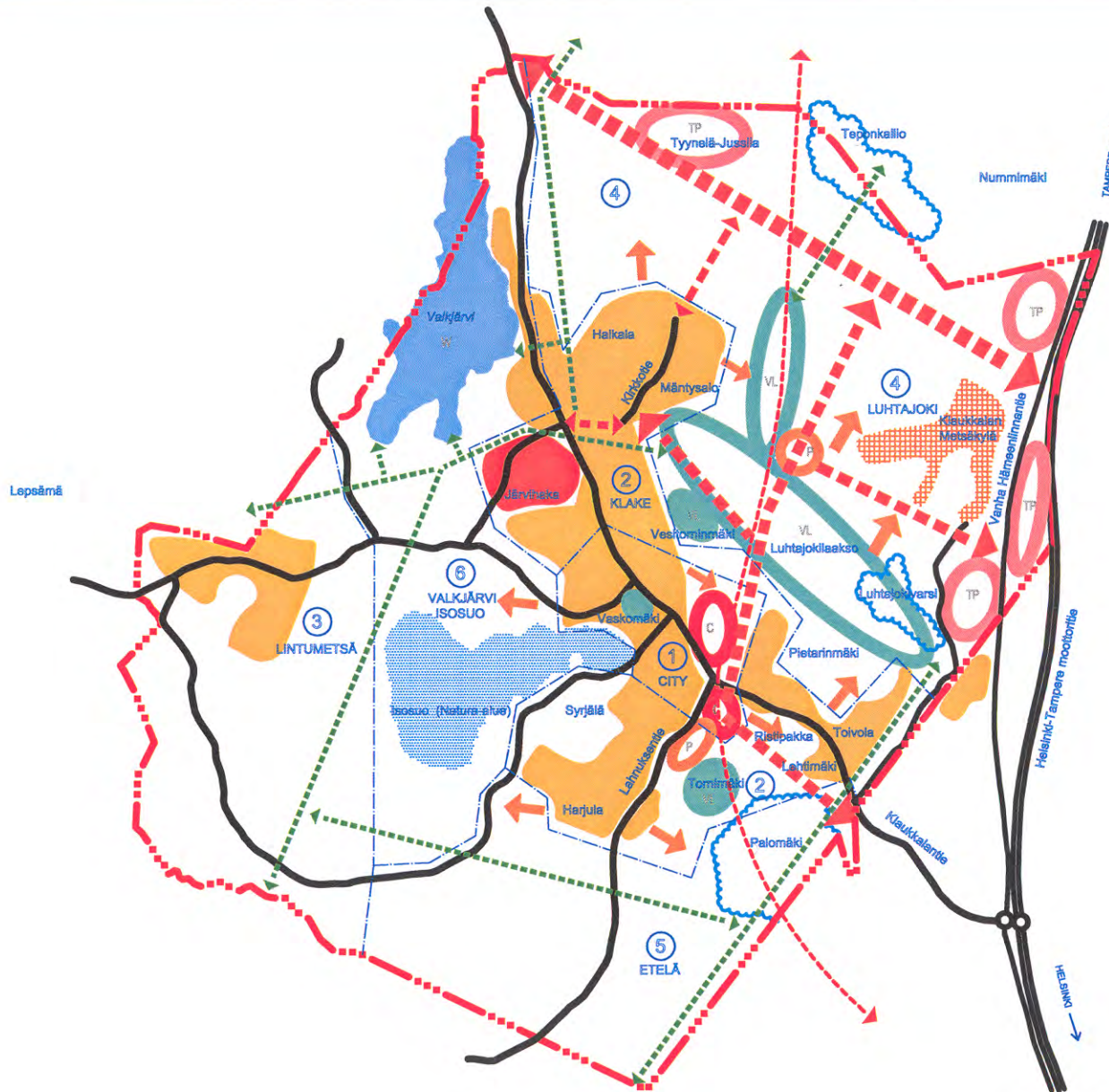
Vaikka Klaukkalan liikenneverkko toimii tällä hetkellä kapasiteettinsa ylärajoilla, on kehityskuvan mukaisten liikennejärjestelyjen toteutus mahdollista jakaa suhteellisen tasaisesti ohjeluoteen asti. Tämä kuitenkin edellyttää ohikulkutien ja moottoritien uuden liittymän toteuttamista riittävän aikaisessa vaiheessa.

Nykyisen rampin huipputunnin liikennemäärä on noin 1200 ajon/h ja palvelutaso siten tyydyttävä, mutta se laskee jo lähivuosina välttäväksi. Liittymän toimivuuden arviointi on vaikeampaa, mutta käytännössä sen kapasiteetti loppuu kuitenkin ennen rampin kapasiteettia. On mahdollista, että liittymän palvelutaso laskee välttävästä huonoksi jo alle viiden vuoden kuluttua. Liittymän ruuhkautuminen haittaisi myös moottoritien valtakunnallista liikennettä. Ottaen huomioon sekä Klaukkalantien keskustaosuuden että moottoritien liittymän liikennetilanteen, nykyinen liikenneverkko ei kestä enempää kuin 20–30 %:n väestönkasvun, mikä saavutettaneen vuosina 2007-2012.

Rakennettavan kokoojakatuverkon pituus on noin 10 kilometriä. Tyypillinen kustannus kokoojakadulle on 2–4 Mmk/km. Ohikulkutie toteutetaan yleisenä tienä, jonka rahoitus edellyttäneen myös kunnan osallistumisista. Ohikulkutien valmistumisen yhteydessä on todennäköistä, että Klaukkalantie lakkautetaan yleisenä tienä ja siirretään kunnan haltuun, mistä aiheutuu jatkossa ylläpitokustannuksia.

Nurmijärven kunta - Klaukkalan osayleiskaava 2020

KEHITYSKUVA



Merkinnt:

Kehittämistavoitteita:

- Yhdyskuntarakenteen laajenemissuunta.
- Rautatieliikenteen yhteystarve.
- Tieliikenteen yhteystarve.
- Viheryhteystarve.
- Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.

Alueiden käyttötarkoitukset:

- Teajamatoimintojen alue.
- Keskustatoimintojen alue.
- Palvelujen ja hallinnon alue.
- Työpalkka-alue.
- Lähivirkistysalue.
- Vesialue.

Kohde- ja viivamerkinnt:

- Liittymä.
- Eritasoliittymä.

Ympäristömuutoksia kuvaavat merkinnt:

Alueen käyttötarkoitus on esitetty kirjaintunnuksella ja värillä.

- Nykyisellään säilyvät alueet.
- Pienin toimenpitein kehitettävät alueet.
- Uudet ja olennaisesti muuttuvat alueet.
- Nykyiset tiet ja linjat.
- Uudet tiet ja linjat.

Piirtämistekniset merkinnt:

- Osayleiskaava-alueen raja.
- Osa-alueen raja ja numero.
- CITY Osa-alueen nimi.

100m 1km

Liite 2



Osayleiskaavatyössä laaditut
selvitykset ja osaraportit:

- Tulevaisuuskuvan arvio, MA-arkkitehdit ja Esisuunnittelijat Oy, 2000
- Kaavan luontovaikutusselvitys, Ympäristötutkimus Oy Metsätähti, 2001
- Klaukkalan liikennesuunnitelma, Linea konsultit Oy, 2001
- Kehityskuvareportti (Osa 1), Nurmijärven kunta, 2001