

Kaavoitusjärjestelmä ja yhdyskuntien muuttuvat tarpeet – toimiiko hierarkia

Leena Iso-Markku

Vihdin kunta, tekninen ja ympäristökeskus
Asemantie 30, PL 85 03101 Nummela
leena.iso-markku@vihti.fi

1 Suunnittelun lähtötilanne

Vihdin kunta sijaitsee Keski-Uudellamaalla. Se kuuluu pääkaupunkiseudun ns. kehyskuntiin yhdessä mm. Kirkkonummen, Lohjan, Nurmijärven ja Tuusulan kanssa. Kunnan suurimmasta taajamasta Nummelasta on noin 50 km Helsingin keskustaan. Vihdissä on yli 25 000 asukasta. Vuonna 2004 väestönkasvu oli 2,2 % eli Vihti on yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista.

Vihti on muuttunut 1960-1970-luvuilta lähtien maatalousvaltaisesta pitäjämäisestä kirkonkylästä ja rautatieasemien ympärille syntyneine pienine taajamineen osaksi Helsingin työssäkäyntialuetta. Noin puolet asukkaista käy työssä pääkaupunkiseudulla. Kunnanvaltuusto hyväksyi marraskuussa 2004 kunnan kehityskuvan, jossa päätaajamaa Nummelaa kehitetään etelään pääkaupunkiseudun suuntaan. Uudenmaan maakuntakaavassa on osoitettu ohjeellisesti paikallisliikenteen rautatieyhteys välillä Espoo – Vihti – Lohja sekä kaukoliikenteen yhteystarve Turun suuntaan läänien rajalle.

Nummelan taajama on syntynyt ensimmäiseen Salpausselkään kuuluvan Nummelanharjun etelärinteelle aluksi Hanko – Hyvinkää -radan aseman ympärille ja laajentunut vähitellen nauhamaisesti harjun reunaan noudatellen. 1980-luvulla asutus on kaavoituksella ulotettu myös harjun luoteispuolelle. Koska Nummelanharju on tärkeä pohjaveden muodostumisalue, varsinkin vanhojen työpaikka-alueiden sijainti harjulla rajoittaa elinkeinoelämän kehittämistä. Valtatie 25 Hangon ja Mäntsälän välillä on Salpausselän kupeeseen syntynyt vanha kulkuyhteys, joka on yhdistänyt harjualueelle nauhamaisesti syntyneet eri kuntien taajamat. Myöhemmin rakennettu valtatie E18 eli Turku – Pietari -tieyhteys sivuaa Nummelaa etelässä ja valtatie 2 eli ns. Porintie idässä. Näin Nummela sijoittuu liikenteellisesti merkittävään kolmen valtatieen solmukohtaan.

Voimakas väestönkasvu, elinkeinoelämän kehittämistarve ja työpaikka-alueiden ohjaaminen muualle kuin harjun pohjavesialueelle sekä rautatielinjauksen sijoittaminen Vihdin alueella mahdollisimman optimaalisesti kunnan kehitystä ajatellen käynnistivät Vihdissä suunnittelukokonaisuuden, jossa Nummelan kehittämisen linjat haluttiin määritellä sekä koko taajaman kehityskuvan ja tieverkon, rautatien ja aseman sijoittamisen että eteläosien kasvusuunnan maankäytön rakenteen kannalta.

Suunnittelukokonaisuudeksi määriteltiin: Nummelan kehityskuva ja tieverkko, Espoo – Vihti – Lohja -rautatielinjauksen tarkentaminen Vihdin alueella ja Nummelan eteläosien rakennesuunnitelma. Alueella, jolla on ratkaistava laajoja kuntarakenteeseen ja ylikunnallisiin

hankkeisiin liittyviä kysymyksiä, katsottiin siis, että ennen osayleiskaavaprosessia ongelma-
kenttää on tarkasteltava laajemmin ja epämuodollisemmin yhteisen tahtotilan löytymiseksi
kehitystyön pohjaksi.

2 Suunnitteluprosessi

Kunta päätti teettää suunnittelukokonaisuuden konsulttityönä. Työ aloitettiin keväällä 2003.
Kunta hyväksyi tarjouskilpailun jälkeen Sito-yhtiöiden tarjouksen, johon sisältyi arkkitehti-
toimisto A-Konsultit Oy:n toimiminen alikonsulttina maankäyttöön liittyvissä suunnitteluky-
symyksissä.

Työn ohjelmointivaiheessa päätettiin lisätä prosessiin enemmän osallistumista. Koska
suunnittelualue on kunnan kehitykselle strategisesti tärkeä, päädyttiin yleisötilaisuuksien li-
säksi kolmen asiantuntijaseminaarin järjestämiseen keskeisille luottamushenkilöille ja sidos-
ryhmille. Sidosryhmiksi katsottiin sekä viranomaisia että paikallisia yhdistyksiä. Seminaarien
tarkoituksena oli saada aikaan keskustelua eri näkökulmien välillä. Työskentelytapana oli
mm. tarkastella alueen kehitystä ja eri vaihtoehtoja teemoittain asumisen, elinkeinoelämän
kehittämisen, liikenteen, luonnon ja virkistyskäytön sekä palvelujen kannalta. Prosessia voi
sanoa "oppivaksi" prosessiksi siinä, että suunnittelun aikana reagoitiin palautteeseen ja korjat-
tiin vaihtoehtoja tai laadittiin jopa uusia vaihtoehtoja saatujen kommenttien perusteella. Osa
vaihtoehtojen karsinnoista tehtiin myös seminaarityöskentelyssä.

Prosessin aikana ilmeni, että julkisten palvelujen lisäksi kaupallisten palvelujen mitoitus
ja sijoittaminen vaikuttaa oleellisesti alueen maankäytön rakenteeseen. Kaupallisten palvelu-
jen tarkasteluun otettiin konsultiksi tarjouskilpailun jälkeen Tuomas Santasalo Ky.

Ennen Nummelan eteläosien rakennemallin laatimista hyväksyttiin kunnanvaltuustolla
Nummelan kehityskuva. Kehityskuvassa määriteltiin maankäytön peruspiirteet, ratalinjaus ja
tieverkko. Ratalinjauksessa päädyttiin useiden erilaisten vaihtoehtojen jälkeen Nummelan
nykyisen keskustan eteläpuolella kulkevaan linjaukseen, joka mahdollistaa taajaman kehittä-
misen riippumatta radan toteutumisaikataulusta, mutta varmistaa toisaalta ratalinjauksen toi-
mivuuden myös kaukoliikenteen vaatimilla suurilla nopeuksilla. Ratageometriassa otettiin
huomioon suuret nopeudet, koska realistisimmaksi vaihtoehdoksi radan toteutumiselle oletet-
tiin, että taajamajunayhteys on ensimmäinen vaihe Turun suunnan kaukoliikenteen radan ra-
kentamisessa.

Hyväksytyyn kehityskuvan pohjalta laadittiin rakennemalli, joka sisältää Nummelan ete-
läosien tieverkon, Espoo – Vihti – Lohja -rautatien linjauksen Vihdin kohdalla, maankäytön
rakenteen, palveluverkon sekä toteuttamisjärjestyksen. Nummelaa kehitetään edelleen tukeu-
tuen olevaan perinteiseen keskustaan, jonne pääosa palveluista sijoittuu. Väestönkasvussa
varaudutaan 15 000 uuteen asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Alueiden toteutuminen on
jaettu kolmeen vaiheeseen, joissa kussakin varaudutaan noin 5000 asukkaan kasvuun.

3 Jatkosuunnittelun vaiheistaminen

Rakennesuunnitelma on luonteeltaan strateginen siten, että Nummelaa voidaan vaiheittain
kehittää taloudellisesti järkevästi. Näin voidaan olevaa kunnallistekniikkaa hyödyntää mah-
dollisimman paljon.

Ensimmäisessä toteuttamisvaiheessa täydennetään Nummelan taajamaan välittömästi
liittyvät alueet. Liikenteellisesti nämä alueet tukeutuvat olevan verkon lisäksi ns. uuteen si-
säntulotiehen Vanhan Turuntien suunnasta ja valtatie 2 rinnakkaisyyhteyteen. Lähinnä kes-
kustaa voidaan sijoittaa kerrostalojen ja pienkerrostalojen korttelialueita ja reuna-alueet vara-
taan tiiviiseen erillispientaloasumiseen, kuten Linnanniittuun suunniteltu ekokylä. Alueelle
voi kehittyä kaksi lähipalvelukeskusta keskeisten kulkuyhteyksien varteen. Maanomistus- ja
sopimustilanteen mukaan voidaan vuosittain kaavoitusohjelman yhteydessä myös arvioida,
otetaanko joitain työpaikka-alueita asemakaavoituksen piiriin jo ensimmäisessä vaiheessa.

Toisessa vaiheessa edetään Nummelan keskustasta kaakkoon sijaitsevan pienen asutuskeskittymän Huhmarin suuntaan. Huhmarin alueen asutus tukeutuu valtatie 2 rinnakkaistiehen ja on pientalovaltaista, pääasiassa erillispientalojen aluetta. Huhmarin aluetta kehitetään hyvän sijaintinsa takia myös työpaikka-alueena, joka on merkittävä reservi pohjavesialueiden ulkopuolella. Etäisyydestä Nummelan keskustaan johtuen Huhmarin arvioidaan palvelujen osalta kehittyvän omaksi pieneksi alakeskustakseen.

Nummelan perinteisesti harjun kupeessa sijainnut asutus on jo alkanut laajentua harjun eteläpuolelle peltolaaksoon ja laajenee rakennemallissa edelleen myös etelään metsäselänteille. Valittujen osa-alueiden havainnekuvilla on hahmoteltu uusien asuntoalueiden ilmettä ja sijoittumista erilaisiin maastoihin. Koska Nummelan perinteinen keskusta on suhteellisen matlasi toteutettu ja pikkukaupunkimainen mittakaavaltaan, sopii uusien alueiden rakentamiseen hyvin ns. tiivis matala rakentaminen ja puutarhakaupunkimainen rakenne.

Rakennemallissa Vanhan Turuntien ja valtatie E18 väliselle alueelle syntyy selkeä työpaikka-alueiden kehittämiskäytävä. Työpaikka-alueet on karkeasti jaoteltu rakentamistavan perusteelle perinteiseen tuotantotoimintaan sekä teiden varsille näkyvämpiin paikkoihin sijoittuvaan toimitilarakentamiseen. Tilaa vievälle erikoiskaupalle on varattu alue lähinnä kunnan omaan ostovoimaan perustuen.

Kolmas toteuttamisvaihe on sidottu ns. Etelä-Nummelan uuden alakeskuksen rakentamiseen rautatieaseman ympärille. Tähän alueeseen liittyy yritysalue valtatie 18 uuden liittymän kohdalla. Alueen kehittäminen riippuu valtion päätöksistä Espoo – Vihti – Lohja - radan linjauksesta ja rakentamisesta sekä Tiehallinnon päätöksistä valtatie liittymän suhteen. Näiden epävarmuuksien takia alue on osoitettu reservialueeksi. Ilman reservialueen toteuttamista rakennemallin alueille mahtuu 10 000 uutta asukasta.

Kolmannessa vaiheessa Vihti on varautunut rautatie rakentamiseen siten, että syntyvä asemaseutu kytketään osaksi Nummelan taajamarakennetta ja liikenneverkkoa. Jos rautatietä ei jostain syystä rakennettaisi, suuntaa voi silloinkin kehittää tukeutuen maantiehen 110 ja mahdolliseen uuteen E18 moottoritien liittymään ja sisääntulotiehen. Kunnalle jää mahdollisuus eri vaiheissa asemakaavoituksella ja maapolitiikalla joko nopeuttaa tai hidastaa kehitystä.

Rakennemalli sisältää myös alakeskusten ja lähipalvelukeskusten varaukset. Koko suunnittelualueella lähipalvelut on mahdollista sijoittaa kävelyetäisyydelle korttelialueista.

4 Suunnittelun jatkuminen ja johtopäätöksiä

Työn lopputuloksena syntyvä rakennemalli ei ole maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) tarkoittama kaava. Rakennemallin pohjalta on tarkoitus laatia alueelle tarkempi osayleiskaava.

Nummelan suunnittelukokonaisuus oli työtehtävänä varsin laaja ja vaativa. Työn aikana jouduttiin tekemään monia oletuksia erityisesti ratalinjauksen osalta, koska ratahallintokeskuksella ei ole mitään virallisia päätöksiä radan tarpeesta tai linjauksesta, ainoastaan visiotarkastelu Etelä-Suomen raideliikenneyhteyksistä. Maakuntakaavan mukainen ratamahdollisuus on kuitenkin Nummelan maankäytön kannalta niin keskeinen asia, että kunnan on määriteltävä kantansa siihen, jotta alueiden suunnittelua ja rakentamista pystytään ylipäänsä jatkamaan. Alueen asukkaille yli kahdenkymmenen vuoden ajalle suunniteltava kehitys on vaikea hahmottaa. Suuri osa tulevista korttelialueista on tällä hetkellä varsin maaseutumaista ja väljää ympäristöä. Muutosta on vaikea hyväksyä. Luonnollisesti lähiasukkaat kokevat myös ratalinjauksen tulevaisuuden uhkana. Suunnitteluprosessissa eri näkökulmia onnistuttiin kuitenkin mielestäni tarkastelemaan varsin kattavasti ja pääasiassa rakentavalla tavalla.

Työtä ohjaamaan koottu moniammatillinen suunnitteluryhmä, johon kaikkien kolmen konsultin lisäksi kuului kunnan eri sektoriasiantuntijoita, piti kymmenen kokousta ja osallistui laajasti sekä yleisötilaisuuksiin että asiantuntijaseminaareihin. Työn kaikissa vaiheissa käytiin todellista keskustelua, joka vaikutti suunnitelmien sisältöön oleellisesti. Suunnitteluprosessia

voi pitää sekä sisältönsä että organisointinsa puolesta onnistuneena. Kunnanvaltuusto hyväksyi Nummelan eteläosien rakennemallin kokouksessaan maaliskuussa 2005 yksimielisesti jatkosuunnittelun pohjaksi.

Osayleiskaavoitus aloitetaan seuraavaksi rakennesuunnitelman mukaisten ensimmäisen ja toisen toteuttamisvaiheen alueilla. Samanaikaisesti voidaan alkaa laatia ensimmäisiä asemakaavoja lähinnä Nummelan taajamaa sijaitseville alueille.