

Lausunto Kirkkonummen Pohjoisen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksesta

Maakuntahallitus 28.08.2023 § 104
320/06.02.00/2023

Tiivistelmä

Kirkkonummen kunta pyytää lausuntoa Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksesta. Valmisteluvaiheen jälkeen niin kaava-alueen rajaukseen kuin maakuntakaavatilanteeseen on tullut muutoksia.

Lausunnossa todetaan, että osayleiskaavaehdotus on Espoo-Salo -ratalinjauksen mahdollistamisen osalta maakuntakaavan mukainen. Tarkistamis- ja lisäselvitystarpeita on seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijoittamisessa kaava-alueelle, toiminnallisen keskustan kokonaistarkastelussa ja maakunnallisesti merkittävien ekologisten yhteyksien toteuttamisessa. Myöskään uusi asumista ja loma-asumista mahdollistava kaakkoinen alue ei tue kestäväen alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä Veikkolan alueella. Ennen kaavan hyväksymistä on tarpeen huomioida lausunnossa esitetyt muutostarpeet sekä järjestää viranomaisneuvottelu. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Kirkkonummen kunta on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksesta. Lausuntopyyntö on saapunut 1.6.2023 ja lausunnot on pyydetty 18.8.2023 mennessä. Uudenmaan liitolle on myönnetty lisäaikaa 28.8.2023 saakka.

Asian tausta

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava on kuulutettu vireille 11.7.2019.

Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Kirkkonummen pohjoisosassa, Veikkolassa, pääosin Turunväylän (Vt 1) pohjoispuolella. Suunnittelualue on kaavaehdotusvaiheessa kooltaan noin 680 hehtaaria ja se on valtaosin rakentamatonta maa- ja metsätalousvaltaista aluetta tai Nuuksion kansallispuistoa. Suunnittelualueella asuu vuoden 2023 alun tietojen mukaan noin 500 asukasta pääasiassa jo asemakaavoitetuilla alueilla. Koko Veikkolan taajama-alueen asukasluku on noin 5150. Kirkkonummen kunnalla on maanomistusta alueella Veikkolan eritasoliittymän ympäristössä. Valtion maanomistus keskittyy Nuuksion kansallispuiston alueeseen. Yli puolet suunnittelualueesta on yksityisessä omistuksessa.

Kaavan tavoite

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

Kunnan tavoitteena on tämän lisäksi osoittaa osayleiskaavassa samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö. Seisakkeen vaikutusalueen

maankäytön (asuminen ja työpaikat) lisäämisellä ja tiivistämisellä mahdollistetaan riittävä käyttäjäpotentiaali lähijunaliiikenteelle. Lisäksi tavoitteena on turvata alueella kulkevien ekologisten yhteyksien toimivuus.

Kaavalle asetettuihin tavoitteisiin vaikuttavat MAL 2019 -suunnitelma, jossa Veikkola on ensisijaisesti kehitettävä vyöhyke sekä joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke, Kirkkonummen kuntastrategia sekä Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040 ja 2060. Kehityskuvan vision mukaan Veikkola rakentuu asemanseuduksi ja edelleen kyläkaupungiksi vuoteen 2060. Visio ei esitä rakenne- tai viitesuunnitelmaa eikä seudullista väestömääräennusteiden tarkastelua. Liikkumisen osalta todetaan, että vuoteen 2060 mennessä kaikkiin keskuksiin on toteutettu turvalliset ja toimivat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet niin, että kokonaisuus muodostaa jatkuvien reittien verkoston.

Yleiskaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa Kirkkonummen yleiskaava 2020, joka on tullut lainvoimaiseksi vuonna 2000. Yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu pääasiassa maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on ulkoilun ohjaustarvetta ja/tai ympäristöarvoja (MU), maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi (M-1), pientalovaltaiseksi alueeksi (AP), luonnonsuojelualueeksi (SL-1) josta osa on varattu kokoaan tai osittain valtion käyttöön (SL/v). Lisäksi siihen kuuluu yritystoiminnan alue (PT) Veikkolan eritasoliittymän pohjoispuolella sekä vähäisesti maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M) suunnittelualueen luoteiskulmassa. Vesistöt on osoitettu vesialueina (W). Perälänjärven asemakaava-alue sisältyy pientalovaltaisen alueen merkinnän sisään (AP). Lisäksi suunnittelualueen länsiosassa sijaitseva kivikautinen asuinpaikka Kalljärvi, Rintelä, on osoitettu kiinteänä muinaisjäännöksenä. Yleiskaavassa ei ole osoitettu ratalinjausta eikä Nuuksion Natura 2000 -aluetta.

Maakuntakaava

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa. Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan tullessa vireille vuonna 2019 kaavan laadintaa ovat ohjanneet sittemmin kumoutuneet maakuntakaavat (Uudenmaan maakuntakaava sekä Uudenmaan 2. ja 4. vaihemaakuntakaava).

Osayleiskaavan ollessa ehdotusvaiheessa suunnittelualueutta koskee Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuutta. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa on hyväksytty maakuntavaltuustossa 25.8.2020 ja ne ovat saaneet lainvoiman 13.3.2022 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä.

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat maakuntakaavamerkinnot määräyksineen:

- Natura 2000 -alue (Nuuksio)
- Suojelualue (Nuuksion suojelualue)
- Viheryhteystarve (Meiko-Nuuskio läntinen, Kauhalan metsä-Nuuskio)
- Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie (Vt1)
- Maakunnallisesti merkittävä tie (mt110)
- Päärata (ESA-rata).

Suunnittelualueen eteläpuoleisella vaikutusalueella on osoitettu Keskusta-toimintojen alue, keskus -merkinnällä Veikkolan keskusta sekä valtatiehen (Vt1 eli "Turunväylä") rajoittuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen

kehittämisperiaatemerkintä. Valtakunnallisesti merkittävän tien sekä keskus- ja taajamatoimintojen kehittämisperiaate-merkintöjen yhteyteen on osoitettu myös maakunnallisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen kohdemerkintä.

Lisäksi alueella on voimassa yleiset suunnittelumääräykset, joista nyt kyseessä olevan osayleiskaavan kannalta keskeisimpiä ovat erityisesti seuraavat:

- Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä täydentäen ja tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistuen. Taajama-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Lisäksi on turvattava riittävät virkistysmahdollisuudet sekä virkistysyhteydet maakunnallisille virkistysalueille.
- Laajat yhtenäiset luonnon- ja kulttuurimaisema-alueet tulee ottaa huomioon ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen, maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien elinkeinojen kehittämisen sekä luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön kannalta. Laajojen, yhtenäisten rakentamattomien alueiden pirstomista ja pinta-alan pienentämisestä on vältettävä erityisesti taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen.
- Maakuntakaavassa osoitettujen keskustien, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikunnan edellytykset.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, tärinä- ja päästöhaittoja.
- Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on 4000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta ja ellei näissä suunnittelumääräyksissä muuta määrätä. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Kaavan valmisteluvaiheessa annettu lausunto

Kaavan valmisteluaineisto on ollut nähtävillä 25.6.-11.9.2020. Osayleiskaavan valmisteluvaiheessa kaavaratkaisussa osoitettu laaja keskustatoimintojen alue perustui ESA-radon yleissuunnitelmassa osoitettuun Veikkolan asemapaikkaan ja sen sijaintiin Vt1 pohjoispuolella. Uudenmaan liitto korosti valmisteluaineistosta 23.9.2020 jättämässään lausunnossaan sitä, että *Veikkolan keskusta-alue ei tule laajentaa Veikkolan asemapaikkaan asti.*

Uudenmaan liiton mukaan tavoite tukea Veikkolan *nykyisen* keskustan palveluita ja niiden kehittymismahdollisuuksia on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Liiton lausunnossa edelleen tarkennettiin, että *Veikkolan nykyinen keskusta sijaitsee Turunväylän toisella puolella selkeästi irrallaan tavoitellusta asemapaikasta.* Olemassa olevan Veikkolan keskustan ja Veikkolan asemapaikan välillä olevat moottoritie ja uusi ESA-rata muodostavat keskustatoimintojen alueelle *suuria estevaikutuksia toiminnallisesti yhtenäisen keskustan alueen muodostamiselle.*

Liitto kiinnitti lausunnossaan huomiota myös muun muassa liityntä-pysäköinnin riittävyyteen, myös huomioiden Nuuksion virkistyskäyttäjät, sekä osayleiskaavassa osoitettujen viheryhteyksien toimivuuteen ja siltä osin kaava-aineistojen riittävyyteen.

Kaavaehdotus

Kaava-alueen rajausta on muutettu valmisteluvaiheen jälkeen. Kaava-alueeseen on lisätty Veikkolan teollisuusalueen itäpuolinen alue Turuntien ja Turunväylän välillä, Hauklammen eteläpuolinen metsämaasto sekä Hauklammentien tienvarsi (kaavan kaakkoisosaa). Lisäksi suunnittelualueesta on rajattu pois itäistä osaa, joka kattaa Soidensuon Kirkkonummen puoleisen alueen. Alueen suojelu tullaan kaavaselostuksen mukaan osoittamaan myöhemmin laadittavassa laajemmassa yleiskaavassa (osayleiskaavan selostus 21.4.2023, s.4).

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotuksella mahdollistetaan tulevasta seisakkeesta yhden kilometrin säteelle noin 2000–2500 asukkaan ja työpaikan lisäys. Kaavaehdotuksen lähtökohtana on Veikkolan junaseisaketta ympäröivän lähimmän maankäytön osoittaminen keskustatoimintojen alueena (C), jolle *saa sijoittaa pääasiassa toimintoja, jotka ovat palvelut ja hallinto, keskustaan soveltuva asuminen, keskustaan soveltuvat ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat työpaikkatoiminnot sekä näihin liittyvät liikenne-, virkistys- ja yhdyskuntateknisen huollon alueet.*

Kaavaselostuksen mukaan merkittävä osa kaupallisista sekä julkisista palveluista sijoittuu osayleiskaavassa osoitetulle keskustatoimintojen alueelle (C) sekä asuntoalueelle (A). Selostuksen mukaan tavoitteena on, että Veikkolan nykyinen keskusta palveluineen säilyy ja vahvistuu. Samalla tavoitteena on keskittää riittävän suuri osa alueen palveluista Veikkolan seisakkeen lähituntumaan, jotta ne muodostaisivat yhdessä toimivan asemanseudun ja houkuttelisivat siten riittävän asiakaskunnan palvelutason mahdollistamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä tarjoaisivat ennen kaikkea riittävän käyttäjäpotentiaalin lähijunaliikenteen järjestämiseksi seisakkeelle.

Kaavaratkaisu mahdollistaa monipuolisesti eri asumistyyppejä: keskustamaisen rakentamisen (C) lisäksi asuntoalueita (A), joilla kaavamääräyksellä mahdollistetaan kerrostaloja, rivitaloja, kytkettyjä asuinrakennuksia ja erillispientaloja, sekä pientaloalueita (AP), joille saa sijoittaa rivitaloja, kytkettyjä asuinrakennuksia ja erillispientaloja.

Työpaikka-alueet on osoitettu merkinnällä (TP), ja määräyksen mukaan alueelle saa sijoittaa työ- ja yritystiloja sekä toimisto- ja palvelutiloja, jotka eivät aiheuta ympäristöhäiriöitä. Lisäksi alueelle saa sijoittaa em. toimintaan liittyvät myymälä-, huolto- ja varastotilat.

Kaupallisten palvelujen kohdemerkintä (KM), joka kaavamääräyksen mukaan mahdollistaisi merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittamisen alueelle.

Palveluiden ja hallinnon kohdemerkinnällä (P) kaavaratkaisussa sallitaan sijoittaa alueelle julkisen tai yksityisen palvelun ja hallinnon rakennuksia enintään 2500 k-m².

Ehdotus lausunnoksi

Uudenmaan liitto toteaa kaavaehdotuksen edistävän maakuntakaavan toteutumista sikäli, että kaavaratkaisu mahdollistaa ESA-radan toteuttamista.

Kaavaratkaisu ei kuitenkaan monilta muilta osin ole maakuntakaavan mukainen.

Liikenne

Uusimaa-kaava 2050 osoittaa ESA-radanjauksen. Liikenneväylien osalta esitetty kaavaratkaisu on maakuntakaavan mukainen ja mahdollistaa Espoon ja Salon välille suunnitteilla olevan radan toteuttamisen. On hyvä, että kunta on varautunut mahdolliseen Veikkolan seisakkeen toteuttamiseen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on kaava-alueen eteläpuolelle valtakunnallisesti merkittävän tien sekä keskus- ja taajamatoimintojen kehittämisperiaattemerkintöjen yhteyteen osoitettu maakunnallisesti merkittävän liityntäpysäköintialueen kohdemerkintä. Uudenmaan liitto kuitenkin katsoo, että Veikkolan asemalla on syytä varautua liityntäpysäköintiin, kuten kaavaehdotuksessa on tehty. Liityntäpysäköinnin kaavamääräyksessä on syytä tuoda esille, että liityntäpysäköinnin tarve on maakunnallinen.

Kaavaratkaisusta tulee ilmetä kuinka kaavaratkaisu edistää Veikkolan taajama-alueen kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Kaavassa esitetyt **uudet asuin- ja työpaikka-alueet tulee suunnitella niin, että ne täyttävät kestävän ympäristön kriteerit**: alueiden sijainnin alue- ja yhdyskuntarakenteessa sekä rakentamisen määrän ja tehokkuuden tulee olla sellaista, että monipuolisille toiminnoille, lähipalveluille ja joukkoliikenneyhteyksille sekä lyhyille asiointimatkoille kävelen ja pyöräillen syntyy edellytykset, niin uusille kuin nykyisille asukkaille. **Tältä osin kaava-aineistosta puuttuvat selvitykset. Nämä tulisi täydentää kaavaratkaisuun mukaan.**

On myös huomattava, että HSL:n arviot paikallisen raideliikenteen toteuttamisen edellyttämistä asukas- ja työpaikkamäärästä ovat suuntaa antavia. On tarpeellista arvioida **Nuuskion kansallispuiston kävijämäärät ja tämän osalta joukkoliikenteen käyttäjämäärät ja palvelutarpeet**. Käyttäjämäärä on mahdollista huomioida osana lähiliikenteen toteuttamisperusteita, mikä myös voi vähentää mitoituspainetta esimerkiksi uuden asumisen osalta.

Yhdyskuntarakenne

Helsingin seudun ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa *uudet asemaseudut* on osoitettu kehittämisperiaattemerkinnällä "Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke" (Espoon Hista ja Lohjan Lohjansolmu). Veikkolan mahdollisen aseman osalta tätä periaattemerkintää ei ole.

Sen sijaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaava korostaa Veikkolan alueen suunnittelussa olemassa olevan keskustan kehittämistä ja kehittämistä kohdemerkinnällä "Keskustatoimintojen alue, keskus" sekä kohdemerkintään liittyvällä kehittämisperiaattemerkinnällä "Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke". Keskustatoimintojen kaavamääräyksen mukaan *Alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että keskustatoimintojen alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden*.

Em. kaavamääräyksen tulkinnassa korostuu keskusta-alueen toiminnallinen kokonaisuus. Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavassa ei kuitenkaan ole tutkittu asemaseudun asukas- ja käyttäjämäärän lisäyksen kaupunkirakenteellisia edellytyksiä ja suunnitteluvaihtoehtoja, eli esimerkiksi rakennemallivaihtoehtoja, joilla voitaisiin osoittaa toiminnallisesti yhtenäinen keskusta-alue ja sen periaatteet. Sen sijaan

kaavaselostuksessa (21.4.2023, s.10) todetaan seuraavaa: *Veikkolan keskusta-alueelle syntyy kaksi toiminnallista palvelukeskittymää: nykyinen keskusta ja uusi asemanseutu. Nykyisen keskustan painoarvo on kuitenkin hyvin pitkään palvelukeskittymänä merkittävämpi, sillä se palvelee sijaintinsa perusteella laajempaa asukaskuntaa ja palveluiden käyttäjäkuntaa. Tulevaisuudessa laadittavassa Veikkolan osayleiskaavassa edellä mainittujen palvelukeskittymien yhdistäminen toimivaksi kokonaisuudeksi on keskeinen suunnittelutavoite ja -haaste.*

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että **Veikkolan alueen keskusta- ja taajamatoimintojen ratkaisut suunnitellaan kokonaisvaltaisesti** ja myös, että **Veikkolan alueen kehitys arvioidaan suhteessa Kirkkonummen muihin kehitettäviin alueisiin sekä laajemmin seudulliseen kehitykseen ja kehitystavoitteisiin**. Vain siten voidaan arvioida ja osoittaa Veikkolan keskusalueiden kehittämisen periaatteet ja toiminnallinen kokonaisuus, sekä maakuntakaavan mukaisuus.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että keskustatoimintojen alue on supistunut valmisteluvaiheessa esitetystä. Keskusta-alueen esitystavaksi valittu symbolinen keskustamerkintä (punainen neliö) korostaa seisakkeen merkitystä ja sen välittömän vaikutusalueen monimuotoista maankäyttöä. Asumisratkaisujen monipuolisuus toteutuu asuntoalue-merkinnällä (A), joka mahdollistaa tiivistä, kävelypainotteista rakennetta.

Onkin tärkeää, että seisakkeen mahdollistama potentiaali hyödynnetään. Tiivis yhdyskuntarakenne rakennuksineen ja muine rakenteineen voi toimia osana melu- ja värinävaikutusten minimointia. Tämä **edellyttää asemakaavavaiheessa riittäviä selvityksiä ja huolellista suunnittelua, minkä olisi hyvä välittyä jo osayleiskaavavaiheen kaavamääräyksistä.**

Kun mahdollistetaan asemaan tukeutuvaa asumista, on tärkeää varmistaa joukkoliikenteen toimintaedellytykset riittävän tiiviillä kaupunkirakenteella. Riittävä tiiveys ei tällä hetkellä välity A-alueen kaavamääräyksestä, joka mahdollistaa myös esimerkiksi alueen toteutumisen erillispientalojen alueena **ilman aluetehokkuusvaatimusta. Näin väljä ohjaus ei riittävällä tavalla varmista tiiviin yhdyskuntarakenteen kehittymistä aseman välittömään lähiympäristöön.**

On hyvä, että yleismääräyksissä on määrätty toteutusjärjestyksestä: *Asemakaavoitettavia alueita palvelevat liikennejärjestelyt on toteutettava ennen alueen pääkäyttötarkoituksen mukaisten toimintojen käyttöönottoa. Keskustatoimintojen aluetta (C) ja asuntoaluetta (A) koskeviin asemakaavoihin on laitettava ajoitusmääräys, jonka mukaan niissä osoitettua asuin-, työpaikka- tai palvelurakentamista voidaan lähteä toteuttamaan vasta sen jälkeen, kun raideliikennenyhteyden ja liikennepaikan / seisakkeen toteuttamisesta on tehty sitova päätös. Määräys ei koske niitä asemakaavoja, jotka ovat vireillä osayleiskaava hyväksymishetkellä. Jää kuitenkin epäselväksi, miksi asema-alueen läheisiä työpaikka-alueita (TP) ei ole sisällytetty toteutusjärjestyksen yleismääräykseen, sillä niiden saavutettavuus on yhtä lailla liikennejärjestelyjen toteutusaikataulusta riippuva. **Näin ollen toteutusjärjestysmääräyksiä on hyvä täsmentää.***

Kaava-alueen rajauksen muuttamisen myötä kaavaratkaisussa esitetään Hauklammen läheisyyteen pientalovaltainen asuinalue (AP) ja loma-asuntoalue (RM/me), jolle ei saa sijoittaa melulle herkkiä toimintoja. Maakuntakaavan yleismääräyksen mukaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuinrakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Kaavaratkaisusta puuttuu palvelu- ja liikenneverkko selvitys, joka perustelisi ratkaisun

maakuntakaavan mukaisuuden, vaikkakin kaavaselostuksessa viitataan lähivuosiin parantuviin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin Turuntien varteen toteutettavan jalankulku- ja pyöräilyväylän ja edelleen Histan aseman toteutuessa. Kokonaisuudessa jääkin epäselväksi, millä tavoin alue nivoutuu Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavan tavoitteisiin: ”Kunnan tavoitteena on (...) osoittaa osayleiskaavassa samassa kaukoliikenteen ratakäytävässä liikennöivää lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti, sinne johtavat liikenneyhteydet sekä *seisakkeen välittömän lähialueen maankäyttö*”. **Osayleiskaavan kaavaratkaisusta ei tältä osin, ilman riittäviä selvityksiä ja vaikutusten arviointeja ilmene, miten uusi asuinalue kytkeytyy Veikkolan keskuksen ja taajaman kehittämiseen ja miten se toteuttaa maakuntakaavan kestävään alue- ja yhdyskuntarakenteeseen liittyviä tavoitteita.**

Kauppa, palvelut ja elinkeinot

Uudenmaan liitto pitääyty aiemmassa lausunnossaan keskustatoimintojen osalta ja katsoo, että maakuntakaavan keskustojen tulkinnassa painottuu **keskusta-alueen toiminnallinen yhtenäisyys**. Näin ollen Uudenmaan liitto ei näe mahdolliseksi tulkita aseman ja siihen liittyvän maankäytön luovan sellaista *taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkin*nän mukaista tai *keskustan kohdemerkinnän* mukaista maankäyttöä, jolla mahdollistettaisiin edellä mainittujen merkintöjen kaavamääräysten mukaista seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijoittamista kaava-alueelle.

Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavassa **kaupan mitoitus määrittyy maakuntakaavan yleisen suunnittelumääräyksen mukaan**, jonka mukaan *Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on 4000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta ja ellei näissä suunnittelumääräyksissä muuta määrätä. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön*. Käytännössä alueen kaupan mitoitukseen on laskettava kaikkien yhdeksi toiminnalliseksi alueeksi tulkittavien käyttötarkoituksialueiden mahdollistamat kauppa- ja myymälätilat.

Mikäli kaavaratkaisussa tavoitteena on sijoittaa seudullisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö keskustatoimintojen alueen ulkopuolelle, **tulee osana kaavaratkaisua esittää riittävät selvitykset**. Tähän ohjeistusta antaa *Ympäristöhallinnon ohjeita 3/2013: Vähittäiskaupan suuryksiköiden kaavoitus*.

Kaavaehdotus mahdollistaa lisäksi erillisellä kohdemerkinnällä julkisen tai yksityisen palvelun ja julkisen hallinnon rakennuksia enintään 2500 k-m². Kohdemerkintöjä kartalla on kolme. Kohdemerkinnän periaatteita ei ole avattu kaavaselostuksessa.

Ottaen huomioon kaavaratkaisun ensisijaisen tavoitteen, ESA-radan mahdollistamisen, kannustaa Uudenmaan liitto tässä vaiheessa **poistamaan KM-kaavamerkin**nän kaavaehdotuksesta. **Vaihtoehtoisesti kaavaehdotusta tulee täydentää riittävin kaupallisin selvityksin ja vaikutusten arvioinnein. Vähintäänkin KM-merkinnän määräystä tulee muokata** siten, että se on linjassa maakuntakaavamääräysten kanssa; kaavamääräyksellä ei tule sallia seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden eli yli 4000 k-m² yksiköiden sijoittumista kohdemerkinnän osoittamalle alueelle.

Viherrakenne ja ekologiset yhteydet

Osayleiskaavassa osoitetaan lähivirkistysalue (VL) Nuuksion ja Veikkolan seisaketta tukevan keskustatoimintojen alueen (C) ja asuntoalueen (A) väliin. Kaavaselostuksen mukaan kyseinen lähivirkistysalue tarvitaan, jotta Nuuksioon kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta voidaan tasata ja johtaa sitä alueelle, jonka toteuttamisessa voidaan huomioida alueen kasvava käyttöpaine luontoarvoja säästävällä tavalla. Lisäksi keskustatoimintojen alueen ja asuntoalueen varauksiin sisältyy ko. alueita palvelevat lähivirkistysalueet. Koko kaava-alueen yleismääräyksissä on Hiilineutraalisuus -otsikon alla määrätty seuraavaa: ”Rakentamiseen ja virkistysalueiksi osoitetuilla alueilla on edistettävä viherrakenteen määrää ja vahvistumista esim. viherkerrointa käyttämällä.”

Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että kaavaratkaisussa korostetaan viherrakenteen määrää ja mahdollisuuksia eri aluevarauksissa. Suositeltavaa onkin **sisällyttää viherkertoimen määräys myöhempisiin asemakaavoihin. Tämä tavoite voisi ilmetä jo osayleiskaavan yleismääräyksestä.**

Suojelualueet ja luontoarvot

Suunnittelualueella sijaitsee osa Nuuksion Natura 2000 -alueesta ja luonnonsuojelualueesta, jotka kaavaehdotuksessa osoitetaan ko. merkinnöillä. Lisäksi Hauklammen eteläpuolella sijaitsee yksityismaalle vuonna 2015 perustettu luonnonsuojelualue, jonka luontoarvot perustuvat METSO-suojeluohjelman kriteereihin, ja lisäksi se on osa maakunnallisesti arvokasta Kauhalan metsät ja suot -kokonaisuutta. Luonnonsuojelualueiden lisäksi kaavakartalla on osoitettu osayleiskaavan lähtötiedoksi laadittujen luontoselvitysten tunnistamat luontokokonaisuudet, jotka sisältävät mm. maakunnallisia ja paikallisesti erittäin arvokkaita luontokohteita (luo-aluemerkintä).

Vaikka arvokkaille alueille rakentamista pyrittäisiin muuten välttämään, jää luontoselvityksessä todettuja merkittäviä luontoarvoja ratalinjauksen alle, todetaan kaavaselostuksessa. Lisäksi todetaan, että joitain osia myös luontoarvoiltaan merkittävimmistä kokonaisuuksista saatetaan menettää välittömän ratalinjan ulkopuolella. Rakennettavien alueiden vuoksi luontoon kohdistuvan reunavaikutuksen on esitetty kaavaselostuksessa olevan leveydeltään 50-100 m. Kuitenkin esim. Suomen ympäristökeskuksen Kestävät kaupunkiseudut (2011) julkaisussa on todettu tämäntyyppisen häiriövaikutuksen olevan laajempi: ”Reunavyöhykkeen leveyden (250 m) perusteluna ovat useat tutkimukset, joissa ihmisen läsnäolon ja liikkumisen on todettu vaikuttavan luonnoneläinten käyttäytymiseen.” **Kaavaselostusta on syytä täydentää luontovaikutusten arvioinnin kannalta perustelluilla reunavaikutuksen määrittelystä ja sen käyttötavasta.**

Maakuntakaavan yleisten määräysten mukaan ”Laajojen, yhtenäisten rakentamattomien alueiden pirstomista ja pinta-alan pienentämistä on vältettävä erityisesti taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen.” Uudenmaan liitto toteaa, että jää osittain epäselväksi se, millä kaavallisilla keinoilla luontovoihin kohdentuvia haittavaikutuksia lievennetään.

Ekologiset yhteydet

Maakuntakaavassa osoitetaan suunnittelualueelle kaksi viheryhteystarvetta, Meiko–Nuuksio läntinen ja Kauhalan metsä–Nuuksio. Nuuksion ja sen eteläpuolisten alueiden muodostaman ylikunnallisen ekologisen verkoston kokonaisuuden välisten yhteyksien heikkeneminen entisestään on riski lajistolle laajalla alueella, etenkin ilmaston muuttuessa. Lisäksi virkistyskäytön kysyntä ja sen kulutus paine luonnonympäristöissä on etenkin

Helsingin seudulla edelleen kasvussa. Maakuntakaavan viheryhteystarve-merkintä suunnittelumääräyksineen edellyttää ekologisten yhteyksien turvaamisen lisäksi niiden parantamismahdollisuuksien tarkastelua. Käytävän leveys tulee olla riittävä, pääsääntöisesti vähintään 500–1000 m, jotta käytävään kohdistuvalle reunavaikutukselle, kuten erilaisille häiriöille, herkäät lajit pystyvät käyttämään yhteyttä. Jos yhteyden alueelle jää kapeikko, esimerkiksi ylikulun/alikulun vuoksi, niin yhteyden ekologisen toimivuuden kannalta niiden ei tule olla leveyttänsä pitempiä. Riittävä leveys on tärkeää myös, koska se osaltaan mahdollistaa lajiston sopeutumista ilmastonmuutokseen.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että ekologisten yhteyksien toteutuminen ja laatu varmistetaan osayleiskaavassa. Radan ja uuden rakentamisen aiheuttamaa merkittävää heikentymistä tai katkeamista tulee ensisijaisesti välttää ja toissijaisesti korvata uusilla yhteyksillä tai vahvistettavilla olemassa olevilla yhteyksillä. **Uudenmaan liitto toteaa, että haitallisia vaikutuksia lieventävät toimenpiteet on otettava riittävällä tavalla huomioon siten, että merkittävät kielteiset vaikutukset jäisivät mahdollisimman pieniksi.**

Seudullisesti merkittävää ekologista käytävää (/eko) varten on kaavaehdotuksessa selostuksen mukaan osoitettu oma erillinen varaus ja määräys. Maakunnallisten ekologisten yhteyksien kohdalle on kaavaehdotuksessa osoitettu /eko -merkinnällä ”Seudullisesti merkittävä ekologinen käytävä”. Kaavamääräyksen mukaan merkinnällä on osoitettu *ekologinen käytävä, jonka toimivuus on turvattava. Se on toteutettava tavalla, joka turvaa eläinten liikkumismahdollisuudet. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen ja muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.* Kaavoittajan valmisteluvaiheen vastineessa todetaan, että yhteydet on mahdollista toteuttaa riistasil-tana (vihersiltana) sekä radan, että Turunväylän yli. Tätä **asiaa on syytä tarkemmin avata myös kaavaselostuksessa.**

On huomattava, että /eko -merkinnän luvanvaraisuus ei koske maa- ja metsätalousvaltaista aluetta (M), eikä merkintä siten varmista ekologisen yhteyden toteutumista kaava-alueen länsiosassa. Kaava-alueen luoteisim-paan kulmaan on osoitettu luo(1)-merkinnällä noin 200 metriä leveä ”Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen merkittävä alue, jolla kaavamää-räyksen mukaan ei ole sallittua tehdä sen luonnon arvoja heikentäviä toi-menpiteitä. Ulkoilureittejä lukuun ottamatta muu rakentaminen alueella on kielletty”. Numero viittaa selostuksen luetteloon, jossa luo-1 on ”III:n luokan lepakkoalue ja huomionarvoinen kasviesiintymä”. Itäisen viheryhteyden osalta on osoitettu EV/eko-merkintä, jonka leveys on sekin vain noin 200 m. Se sijaitsee myös eri kohdassa kuin merkinnät väylien ali-/ylikuluille.

Aineistosta ei selviä riittävästi, millä keinoin turvataan maakunnalliset viheryhteydet suunnittelualueella ja sen vaikutusalueella, ja miltä osin yhteyksien toimivuus jää kaava-alueen ulkopuolisille alueille, osin myös Vihdin kunnan puolelle. Näin ollen Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaava-aineistoa täydennetään ekologisten yhteyksien toimivuustarkaste-lulla, jotta on mahdollista todeta, varmistaako kaavaratkaisu maakunnallis-ten viheryhteystarpeiden toteutumismahdollisuudet. Kaavaselostukseen tulee nyt esitettyä laajemmin avata, **millaisen kokonaisuuden** /eko-mer-kinnät ja muut asiaan liittyvät, mukaan lukien yhteyksiä heikentävät, **mer-kinnät muodostavat maakunnallisten yhteyksien toimivuuden näkö-kulmasta.** Tarkastelussa on myös hyvä esittää, millä tavoin ESA-radon yleissuunnitelmat aineistoineen on hyödynnetty ja millä tavoin suunnittelu on tarkentunut osayleiskaavassa. Keskeistä on, että yleiskaavaston

kaavamerkinnöillä ja -määräyksillä varmistetaan riittävällä tarkkuudella ja riittävällä leveydellä viheryhteyksien toteuttaminen.

Uudenmaan liitto on lausunnoissaan kuntien yleiskaavoista korostanut, että kaavaselostukseen on hyvä täsmentää yleiskaavan ekologisten ja viheryhteyksien kaavamääräysten tulkintaa. Yhteyksien suunnittelussa ja toteuttamisessa on eläinten liikkumisen lisäksi otettava huomioon yleisemminkin lajiston liikkuminen ja siirtyminen, entistä vahvemmin ilmastonmuutokseen sopeutumisen vuoksi.

Uudenmaan liiton aluesuunnittelun avoimet aineistot -sivustolla on saatavilla [Avoimet aineistot Uudenmaan ekologiset verkostot](#). Aineistoa on suositeltavaa käyttää yhtenä lähteenä ekologisten yhteyksien tarkasteluun ja esittämiseen.

Yhteenveto

Uudenmaan liitto korostaa kaavaratkaisun ensisijaisen tavoitteen merkitystä eli ESA-radan mahdollistamista. Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaavaehdotus on ratalinjauksen mahdollistamisen osalta maakuntakaavan mukainen.

Muilta osin kaavaehdotus vaatii tarkistamista. Kaavaratkaisussa ei ole arvioitu Nuuksion kansallispuiston vierailijoiden muodostamaa joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia, jonka merkitystä Uudenmaan liitto painotti jo valmisteluvaiheen lausunnossaan 2020 ja jolla on merkitystä koko osayleiskaavan mitoitustavoitteisiin.

Kaavaratkaisussa mahdollistettu seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan sijoittaminen kaava-alueelle ei ole maakuntakaavan mukainen ratkaisu. Kaavaehdotusta on tältä osin merkittävästi täydennettävä. Liiton suositus on poistaa KM-merkintä kaavaehdotuksesta ja tutkia seudullisesti merkittävät kaupalliset palvelut osana laajempaa ja riittävän kattavaa kunnallista ja seudullista tarkastelua. Vaihtoehtoisesti selvitykset on laadittava ja sisällytettävä kaavaehdotukseen. On tärkeää tunnistaa, että osayleiskaava-alueen kaupan ratkaisut kytkeytyvät koko Veikkolan keskus- ja taajama-alueen kehittämiseen kokonaisuutena, ja kuten lausunnossa todetaan, tätä ei vielä ole riittävällä tavalla kokonaisuutena tutkittu ja ratkaistu.

Maakunnallisesti merkittävien ekologisten yhteyksien toteutuminen on varmistettava ja ratkaisujen perustelut esittävä aineisto liitettävä osaksi kaavaa.

Kaavaehdotukseen valmisteluvaiheen jälkeen sisällytetty uusi asumisen alue ei Uudenmaan liiton tulkinnan mukaan edistä maakuntakaavan toteutumista tai ainakaan osayleiskaava-aineistosta ei löydy perusteluja sille, miten kyseinen alue tukee kestäväen alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä Veikkolan alueella.

Uudenmaan liitto suosittelee viranomaisneuvottelun järjestämistä ennen kaavaehdotuksen tarkistamista ja hyväksymiskäsittelyä.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Esittelijä:

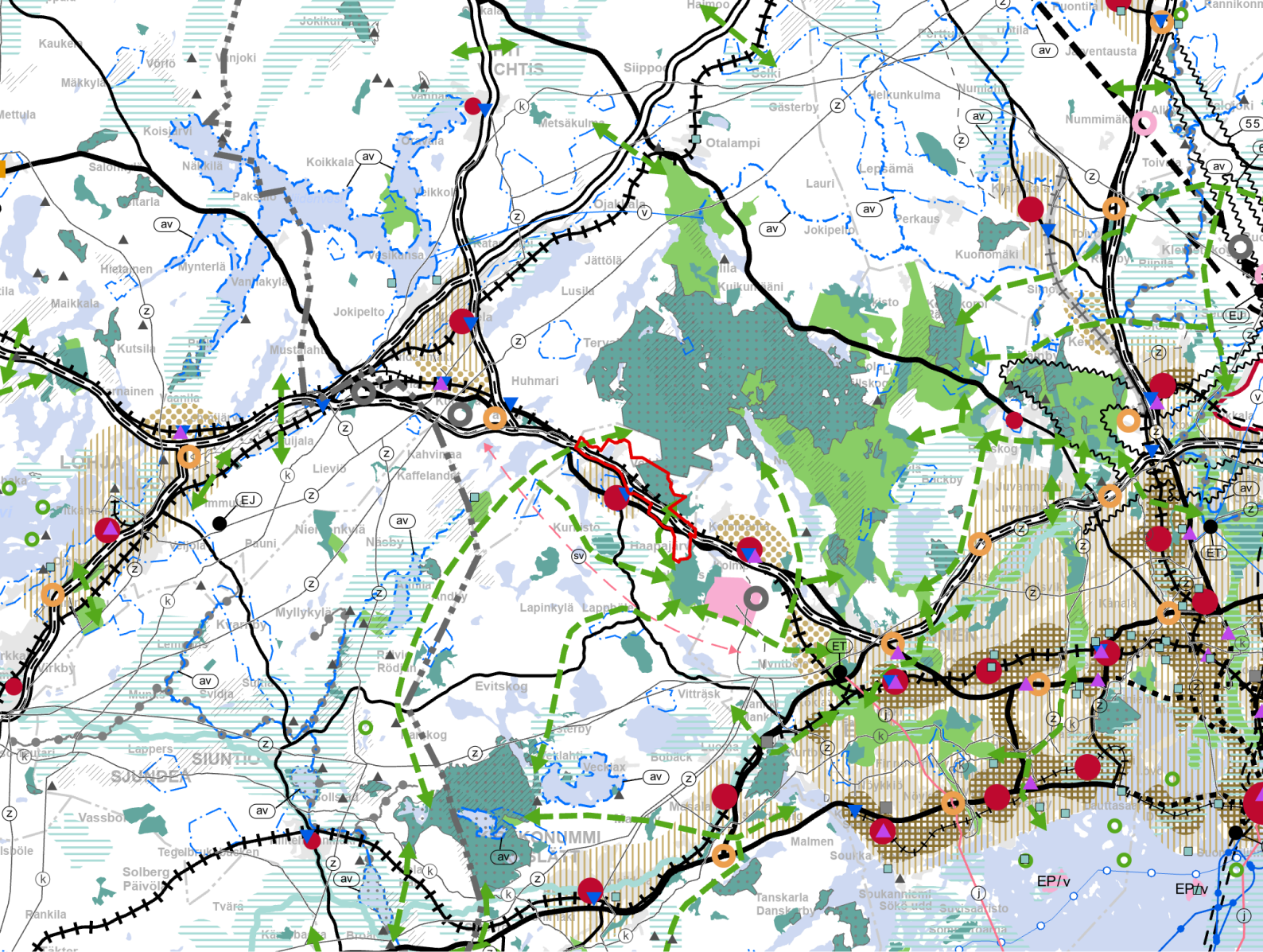
Maakuntajohtajan varahenkilö Juha Eskelinen

Lisätiedot:


Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Eija Hasu

Täytäntöönpano:

Kirkkonummen kunta





Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava,
ehdotus nähtävillä 7.6.-18.8.2023

 Suunnittelualue


Uudenmaan liitto
Lausunnon liite 1
320/00.00.00/2023


Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä


 Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
Utvecklingszon för tätortsfunktioner


 Suojelualue
Skyddsområde


 Natura 2000 alue
Natura 2000-område


 Viheryhteystarve
Behov av grönförbindelse

 Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie
Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå

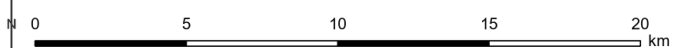
 Maakunnallisesti merkittävä tie
Väg av betydelse på landskapsnivå

 Päärata
Huvudbana

 Liityntäpysäköintialue
Område för anslutningsparkering

 Voimajohdon ohjeellinen linjaus
Riktgivande sträckning för kraftledning

Mittakaava 1:250 000



Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitoksen Maastokartta 1:250 000, 2018