

Lausunto Espoon yleiskaavasta 2060, luonnos

Maakuntahallitus 23.09.2024 § 129
430/06.02.00/2022

Tiivistelmä

Yleiskaavalla tavoitellaan Espoon tasapainoista kasvua ja kehitystä vuoteen 2060. Kaavaratkaisulla kytketään Espoon viisi kaupunkikeskusta rai-deyhteyksillä toisiinsa vahvaksi verkostokaupungiksi pyrkien samalla säilyttämään laajat yhtenäiset viheralueet ja näiden väliset viherkäytävät. Uudenmaan liitto pitää kaavan tavoitteita ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen periaatteita maakuntakaavan tavoitteiden mukaisina. Kaavaluonnokseen sisältyy kuitenkin ratkaisuja, jotka poikkeavat voimassa olevasta maakuntakaavasta tai jotka voivat vaarantaa maakuntakaavan tavoitteiden toteutumisen. Uudenmaan liitto korostaa, että siltä osin kuin yleiskaava poikkeaa maakuntakaavasta tai sillä on seudullisia vaikutuksia, tulee kaavan perustua riittäviin maakunnallisen tason selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Espoon kaupunki pyytää lausuntoa Espoon yleiskaava 2060 luonnoksesta 3.9.2024 mennessä. Lausuntopyyntö on saapunut 30.5.2024. Uudenmaan liitto on saanut lausunnonle lisäaikaan 25.9.2024 asti.

Nähtävillä oleva aineisto on esillä osoitteessa: <https://espoo.fi/yleis-kaava2060>

Asian tausta

Kaavan tavoitteet ja vaiheet

Espooseen laaditaan koko kaupungin kattava yleiskaava, joka tähtää vuoteen 2060. Kaava on tullut vireille 7.9.2022 ja sen tavoitteet hyväksyttiin 13.3.2023. Käynnissä on kaavan valmisteluvaihe.

Yleiskaavalla tavoitellaan Espoon tasapainoista kehitystä säilyttäen kaupungin pientalovaltaiset ja vehreät ominaispiirteet sekä varautuen kasvuun ja tiivistymiseen kestävästi viihtyisänä, luonnonläheisenä ja ilmastoviisaana verkostokaupunkina.

Kaavatilanne

Espoossa on voimassa useita yleis- ja osayleiskaavoja. Yleiskaava 2060 laaditaan koko kaupungin alueelle ja sen laadinnassa otetaan huomioon voimaan jäävien, ajantasaisten osayleiskaavojen maankäyttö osana kokonaisuutta. Yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena ja se korvaa voimassa olevat yleiskaavat ja osayleiskaavat lukuun ottamatta seuraavia voimaan jääviä osayleiskaavoja: Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, Blominmäki, Kera, Finnoo, Kaitaa-livisniemi, Kiviruukki ja Skataholmen-Svartholmen-Braskarna. Uusi yleiskaava ei korvaa myöskään Saariston ja Stora Bodö - Lilla Bodö osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen sitä. Niillä alueilla, joilla Espoon yleiskaava 2060 ei ole oikeusvaikutteinen, se toimii ohjeellisena ja selvitysluonteisena suunnitelmana.

Maakuntakaava

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa (MRL 32§).

Suunnittelualuetta koskee Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Kaavakokonaisuus korvaa aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa ja 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua. Kun vallitsevaa kaavatilannetta tulkitaan, on kaikki voimassa olevat maakuntakaavat ja maakuntakaavamerkinnot huomioitava samanaikaisesti.

Yleisten suunnittelumääräysten lisäksi yleiskaava-alueeseen kohdistuvat muun muassa seuraavat maakuntakaavamerkinnot määräyksineen

- Keskustatoimintojen alue
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Valtakunnallisesti / Maakunnallisesti / Seudullisesti merkittävä tie
- Päärata
- Metro
- Raskaan raideliikenteen varikko
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Liityntäpysäköintialue
- Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelualue
- Virkistysalue / Virkistyskäytön kohdealue
- Viheryhteystarve
- Suojelualue
- Natura 2000 -alue
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
- Pohjavesialue
- Voimajohto
- Maakaasun runkoputki
- Kiertotalouden ja jätehuollon alue
- Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue
- Yhdyskuntateknisen huollon alue
- Jätevesitunneli

Uudenmaan liitto on käynnistänyt uuden vaihemaakuntakaavan valmistelun erityisesti vihreän siirtymän teemoista. Näillä näkymin esimerkiksi taajamat ja seudullinen liikennejärjestelmä eivät ole mukana kaavan teemoissa. Tulevan maakuntakaavan tavoitteet ja teemat tarkentuvat kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

Uudenmaan liiton aiemmat lausunnot

Uudenmaan liitto on antanut 29.1.2024 lausunnon voimassa olevan maakuntakaavan ja sen täydentämisen yhteensovittamisesta Espoon yleiskaavatyön kanssa. Lausunnossaan Uudenmaan liitto toi esille että Espoon yleiskaavaa ja uutta vaihemaakuntakaavaa on mahdollista ja tarkoituksenmukaista laatia rinnakkain. Ohjausvaikutus määräytyy kullakin hetkellä voimassa olevan kaavatilanteen mukaisesti. Vireillä olevaa maakuntakaavaa selvityksineen voidaan kuntakaavoituksessa hyödyntää selvitysaineistona, mikäli asiaa on maakuntakaavatyössä tarkoituksenmukaisella tavalla selvitetty.

Espoon yleiskaavassa osoitetaan maankäytön kehittämisen periaatteet ja painopistealueet vuoteen 2060 siten, että Espoon ennakoitu kasvu olisi kestävä ja tasapainoista kaupungin eri osissa. Kaavaratkaisussa käsitellään maankäytön ja liikkumisen teemat kokonaisvaltaisesti eri näkökulmia yhteen sovittaen.

Uudenmaan liitto pitää yleiskaavatyötä tarpeellisena, jotta Espoo pysyy maankäytön suunnittelussaan varautumaan ennakoituun kasvuun. Yleiskaavatyö mahdollistaa myös voimassa olevien yleis- ja osayleiskaavojen yhteensovittamisen.

Kaavaselostuksessa tuodaan esille maakuntakaavan keskeiset ratkaisut Espoon alueella, mutta niiden suhdetta yleiskaavaan ei tarkemmin avata. Uudenmaan liitto edellyttää, että kaavaselostusta täydennetään kuvauksella siitä miten yleiskaavaratkaisu edistää maakuntakaavan toteuttamista.

Voimassa olevan maakuntakaavan tavoitevuosi on 2050 kun se Espoon yleiskaavassa ulottuu 10 vuotta pidemmälle. **Yleiskaavan tavoitteet ovat yhdenmukaiset Uusimaa-ohjelman ja maakuntakaavan tavoitteiden kanssa.**

Esitystapa

Espoon yleiskaavaluonnoksessa havainnollistetaan koko Espoon maankäytön tavoitetilanne vuonna 2060. Tämä tarkoittaa, että yleiskaavassa oikeusvaikutteiseksi suunniteltavien alueiden lisäksi kaavakartalla on esitetty jo voimaan tulneiden ja ajantasaisten yleis- ja osayleiskaavojen alueet. Nämä alueet ovat yleiskaavaluonnoksessa oikeusvaikutuksettomia, joten niille esitetyt kaavamerkinnot ovat luonteeltaan ohjeellisia tai selvitysluonteisia. Näiden alueiden maankäyttö noudattelee voimaan jäävien yleiskaavojen sisältöä, mutta kaavamerkintöjä on yhdenmukaistettu ja yleispiirteistetty vastaamaan yleiskaava 2060 esitystapaa. Myös kaavaselostuksessa, teemakartoilla ja selvityksissä käsitellään yleiskaavan suunnitteluteemat koko Espoon alueella. Ratkaisu nivoo yhteen koko kaupungin suunnitellut kehityslinjat, mutta tekee kaavan vaikutusten arvioinnista haasteellista ja näyttäytyy eri kaavojen oikeusvaikutusten kannalta sekavana.

Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota kaavassa osoitettuihin merkintöihin, joiden tulkinta voi aiheuttaa epäselvyyttä. Yleiskaavaluonnoksessa on esimerkiksi uusia suojelualueita (S) osoitettu voimassa olevan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava-alueelle, vaikka niitä ei ole osoitettu kyseisessä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Vastaavasti Viiskorpeen on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu virkistysaluetta voimassa olevan yleiskaava-alueen asuntovaltaisille alueille A1 ja A2 ja Myntinmäen asemaseudun itäpuolelle asumisen aluetta A, joka voimassa olevassa yleiskaavassa on virkistysaluetta. Yleiskaavaluonnoksen ekologisen runkoyhteyden verkoston kehittämiskohta -merkintöjä sijoittuu myös yleiskaavaluonnoksen ulkopuolelle. Tarkempaan suunnitteluun nämä merkinnät tulevat siis ohjeellisina huomioitaviksi, mutta ne eivät kuitenkaan oikeudellisesti sido tarkempia ratkaisuja.

Uudenmaan liitto esittää, että kaava-aineistoa täydennetään asian selvittämiseksi yleiskaavojen yhdistelmällä, joka sisältää voimassa olevat oikeusvaikutteiset yleiskaavamerkinnot sekä nyt laadittavana olevan yleiskaavan oikeusvaikutteiset merkinnät.

Mitoitus

Espoon yleiskaavassa luodaan edellytykset vähintään 500 000 asukkaan ja 210 000 työpaikan sijoittumiselle. Ennakoidusta kasvusta noin 80 000 uutta asukasta sijoittuu viime vuosina hyväksytyjen ja oikeusvaikutteisina säilyvien yleiskaavojen ja osayleiskaavojen alueille. Espoon yleiskaavaluonnos mahdollistaa lisäksi noin 70 000 uutta asukasta ja nykyinen käyttämätön asemakaavavaranto noin 40 000 uutta asukasta. Uudenmaan liitto on julkaissut vuonna 2021 selvityksen Uudenmaan väestön ja työpaikkojen kasvun vaihtoehdoista. Selvityksessä Espooseen ennakoidaan maksimivaihtoehdossa 471 000 asukasta ja 180 000 työpaikkaa vuoteen 2060 mennessä.

Uudenmaan liitto pitää yleiskaavojen kokonaismitoitusta kunnianhimoisena, mutta perusteltuna ottaen huomioon myös kaavallisen joustavuuden tarve. Uudenmaan liitto tuo myös esille, että Uudenmaan väestö- ja työpaikkaprojektiot tullaan päivittämään vuoden 2024 loppuun mennessä. Projektiot tuotetaan vaihtoehtoisilla aluetalouden skenaarioilla kunnittain vuoteen 2060 asti.

Yhdyskuntarakenne

Yleiskaavaluonnoksessa yhdyskuntarakenteen kehittämisen painopiste kohdistuu Espoon kaupunkikeskustoja yhteenkytkevien raideyhteyksien ja asemanseutujen lähelle. Uusien poikittaisten joukkoliikennekäytävien (Kivenlahti-Kauklahti, Jorvi-Matinkylä, Matinkylä-Leppävaara) arvioidaan vastaanottavan noin puolet Espoon kokonaiskasvusta vuoteen 2060 mennessä. Merkittävimpiä uusia asumisen alueita on osoitettu Länsiradan asemansseudulle Myntinmäkeen, uusien raideyhteyksien asemansseuduille sekä Suurpeltoon, Niittykumpuun ja Otaniemeen. **Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavaratkaisussa varmistetaan joukkoliikenteen hankkeiden toteutuminen etupainotteisesti uusille ja voimakkaasti kehittyville asumisen alueille.**

Voimassa oleva maakuntakaava mahdollistaa Espoon kasvun ohjaamisen kestävästi nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Oikeusvaikutteiseksi tarkoitettu osa Espoon yleiskaavasta on maakuntakaavassa suurelta osin osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykkeellä *yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Helsingin seudulla vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.*

Maakuntakaavassa pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on osoitettu Espoon viiden kaupunkikeskuksen ympärille, raskaan raideliikenteen vyöhykkeille sekä Kehä II vyöhykkeelle. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.*

Uudet Länsiradan asemansseudut Hista ja Myntinmäki ovat maakuntakaavassa osoitettu uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnällä. Vyöhykettä koskee taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräys muutoin kuin kaupan osalta. Lisäksi merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *vyöhykkeen maankäyttö sekä uuden tai olevan raideliikenneyhteyden ja uuden aseman suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa.*

Vyöhykkeelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa kehittämistä tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alueeksi. Vyöhykkeellä tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin. Vyöhykkeen toteuttaminen voi alkaa jo ennen, kuin alueella on asema. Poikkeuksena ovat Histan ja Lempolan alueet, joiden toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Vyöhykkeen toteuttamisen aikana ennen aseman rakentamista on huolehdittava riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisestä alueelle. Vyöhykkeen tarkempi sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty yhdyskuntarakenteen kehittäminen keskuksiin ja kestäväan liikennejärjestelmään tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Uudenmaan liitto näkee, että kasvun ohjaaminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään ja joukkoliikenteeseen tukeutuen on välttämätöntä, jotta suunnitellut investoinnit joukkoliikennejärjestelmään saadaan yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi.

Uudet pikaraitiotie ja/tai metrolinjat edellyttävät huomattavaa väestön ja työpaikkamäärän kasvua erityisesti raideliikenteen pysäkkien ja asemien läheisyydessä. **Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee varmistua, että uusilla raideliikennevyöhykkeillä on edellytykset maankäytön riittäväälle tehostamiselle ympäristön reunaehdot huomioiden. Uudenmaan liitto pitää tarpeellisena, että joukkoliikenteen poikittaisyhteyden tukeutuvien alueiden maankäytön kehittäminen kytketään raideyhteyden tarkempaan suunnitteluun.**

Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota pientalovaltaisten alueiden suureen pinta-alaan. Kaavaselostuksen mukaan yli 60 % kaikkien asumisen alueiden pinta-alasta Espoossa on osoitettu pientaloalueina AP, mutta niiden osuus väestönkasvusta on vain 15 %. Maankäytön tehostaminen olemassa olevilla pientaloalueilla voi paikoin olla perusteltua. Sen sijaan uusien tai merkittävästi laajentuvien pientaloalueiden kasvu aiheuttaa yhdyskuntarakenteen hajautumista sekä henkilöautoilun ja liikkumistarpeen lisääntymistä. Uudet ja laajenevat pientaloalueet Histan, Myntinmäen ja Mankin alueella sijoittuvat metsäisille alueille, mikä vähentää hiilinieluja ja -varastoja ja heikentää ekologisten yhteyksien toimivuutta. **Näiden uusien ja laajenevien pientaloalueiden tarve sekä vaikutukset maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida ja perustella kaavaselostuksessa.**

Kaavan yleismääräyksen mukaan yleiskaavaa toteuttavassa asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi. Uudenmaan liitto edellyttää perusteluja määräyksen tarkoituksenmukaisuudelle, minkä lisäksi sen vaikutukset yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida. Jatkosuunnittelussa määräyksen ohjausvaikutusta tulee täsmentää kuvaamalla, mitä yleiskaavan alueita se koskee ja millaista osuutta tavoitellaan.

Histaan suunnitellaan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ja ratasuunnitelmien mukainen asemanseutu noin 15 000 uudelle asukkaalle. Yleiskaavaluonnoksessa Histan lähialueelle osoitetaan useita laajoja pientalovaltaisia alueita, joista kaavaselostuksen mukaan osa voidaan toteuttaa jo ennen Länsiradan liikennöintiä bussiliikenteeseen tukeutuen. Maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan *maakuntakaavan keskusten, 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. Uudenmaan liitto toteaa, että Histan alueella pientaloaluiden laajuutta, toteuttamisen ajoittamista ja soveltuvuutta suhteessa maakuntakaavaan tulee vielä tarkastella yleiskaavan jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavaluonnoksessa Myntinmäkeen suunnitellaan uusi asemanseutu noin 10 000 uudelle asukkaalle. Kaavassa on osoitettu raideliikenteen aseman ympärille C3, AK ja A -aluevaraukset, joiden toteuttaminen on sidottu määräyksellä aseman toteuttamiseen. Lisäksi alueelle on osoitettu pientalovaltaisia alueita A, AP ja AT, joiden toteuttamista ei ole sidottu aseman toteuttamiseen. Kaavaselostuksen mukaan uusia pientalovaltaisia asuinalueita osoitetaan asemanseudun ympäristöön siten, että kaupunkirakenne kytkeytyy Espoon muihin asuinalueisiin.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että Myntinmäen suunnittelussa varmistetaan maankäytön riittävä tehokkuus, jotta alue voi kehittyä maakuntakaavassa tarkoitetulla tavalla tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alueeksi. Jatkosuunnittelussa tulee vielä tarkastella miten varmistetaan Myntinmäen pientalovaltaisten alueiden kytkeytyminen Myntinmäen asemansseudulle ja muihin lähialueen keskuksiin. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Myntinmäen toteuttamista koskeva ajoitusmääräys tulee ulottaa myös aseman itäpuolen A-alueelle. Lisäksi pohjoisosan A- ja AP-alueiden laajuus, kestävä liikunnan yhteydet sekä soveltuvuus maakuntakaavassa osoitettuun uuteen raideliikenteeseen tukeutuvaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen tulee arvioida ja kuvata jatkosuunnittelussa. Myntinmäen asemansseudulle osoitetuilla asumisen alueilla on vaikutuksia Forsbackan luontoselvityksessä (Keiron 2023) tunnistettuihin luontoarvoihin ja maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen, mikä tulee ottaa huomioon maankäyttöpotentiaalin riittävyttä arvioitaessa.

Joukkoliikenne

Yleiskaavassa esitetään koko Espoon laajuisen joukkoliikennejärjestelmän päälinjat tavoitevuonna 2060. Kaavaratkaisun pohjaksi on tarkasteltu erilaisia maankäytön ratkaisuihin tiiviisti kytkeytyviä joukkoliikennevaihtoehtoja osana luonnosvaiheen liikenneselvitystä. Tavoitteena on, että uusi rakentaminen painottuu raiteiden ja merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle ja poikittaiset joukkoliikenneyhteydet paranevat.

Yleiskaavassa on esitetty uusia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joiden toteuttamistapaa, linjausta sekä asemien tai pysäkkien sijaintia tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Kaavaselostuksen mukaan raideyhteyttä Matinkylä-Leppävaara välillä tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä, Kivenlahti-Kauklahti välillä tutkitaan ensisijaisesti metrona ja Jorvi-Espoon keskus-Matinkylä välillä tutkitaan ensisijaisesti metrona tai pikaraitiotienä.

Maakuntakaavassa on osoitettu yleiskaava-alueelle pääratana ESA-rata (Länsirata) ja Rantarata. Lisäksi on osoitettu metrolinja Helsingin suunnasta Kivenlahteen. Maakuntakaavassa ei osoiteta pikaraitiotieitä, raideliikenteen asemia tai pysäkkejä.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty raideliikenteen ratkaisu poikkeaa maakuntakaavasta siltä osin kuin uuden yhteyden toteuttamistapa perustuu metron, koska maakuntakaavassa ei ole osoitettu nykyisen metroyhteyden jatkamista Kivenlahden ja Kaukalahden välillä eikä Matinkylän ja Espoon keskuksen/Jorvin välillä. Uudenmaan liitto tuo esille, että maakuntakaavan ohjausvaikutus kuntakaavoitukseen pitää sisällään joustoa ja mahdollistaa tietyin edellytyksin maakuntakaavasta poikkeamisen. Hyväksyttävän poikkeamisen edellytyksenä on kuitenkin, että ratkaisu ei ole ristiriidassa maakuntakaavan tavoitteiden kanssa ja että maakuntakaavan tavoitteet turvataan samassa kaavassa, jossa maakuntakaavan ratkaisusta poiketaan. Lisäksi tulee varmistua, ettei poikkeamisella vaikeuteta maakuntakaavan muuta toteuttamista.

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan uusien metroyhteyksien tarkoituksenmukaisuutta Espoon kasvun kestäväälle ohjaamiselle sekä maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämiseksi ei voida sulkea pois. Mahdolliset uudet metrolinjat asemanseutuineen edellyttävät kuitenkin hyvin voimakasta tiivistämistä jo olemassa olevilla asuinalueilla. Lisäksi Matinkylä-Espoon keskus välillä Keskuspuisto asettaa erityisiä reunaehtoja riittävän tehokkaan maankäytön kehittämiseksi.

Uudenmaan liitto korostaa, että mahdollinen metroverkoston laajentaminen ei ole vain yhden kunnan kysymys, vaan sillä olisi vaikutuksia myös maakunnalliseen liikennejärjestelmään. Yleiskaavaluonnoksen liikenneselvitys jäsentää ja hahmottaa maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutusta Espoon alueella, mutta maakuntakaavatasoiset selvitykset puuttuvat koskien metron laajentamista. Uudenmaan liitto huomauttaa, etteivät metroverkoston laajentamisen selvitystarpeet liity vain maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutukseen, vaan niihin liittyy myös muita toteutettavuuteen liittyviä selvitystarpeita. Maakuntakaavassa on osoitettu raskaan raideliikenteen varikkomerkillä metron varikot Myllypurossa sekä Espoon Sammalvuoressa. **Yleiskaavaluonnoksen aineistossa ei ole esitetty yleiskaavan raideliikenneratkaisun vaikutuksia metron varikoihin tai maakunnalliseen liikennejärjestelmään. Yleiskaavaratkaisun perustuessa metron laajentamiseen yleiskaava-aineistoa tulee täydentää myös metron varikon lisäselvityksin.**

Kaavaselistusta tulee täydentää kaavan suhteella voimassa olevaan maakuntakaavaan ja maakuntakaavaratkaisun mukaisuuteen sekä perusteluilla maakuntakaavasta poikkeamiseen yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi maakuntakaavatasoisilla selvityksillä. Lisäksi kaava-aineistoa tulee täydentää kaavataloudellisilla selvityksillä sekä selvityksillä metron ja/tai pikaraitioteiden maankäytön tehostamisen mahdollisuuksista ja riskeistä.

Raskaan raideliikenteen varikko

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Espoon kaupunkiradan edellyttämää lähijunavarikkoa varten selvitystarvemerkintä Näkinmetsään (kalliovarikko) ja Mankkiin. Maakuntakaavassa on osoitettu raskaan raideliikenteen varikko Espoon ja Kirkkonummen rajalle (Luoma/Mankki) perustuen Väyläviraston selvitykseen. Lisäksi maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräys mahdollistaa myös joukkoliikenteen varikkoalueen sijoittamisen. Vyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan *vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon ja turvattava raide- ja joukkoliikenteen kehittämisen vaatimat riittävät varikkoalueet. Suunniteltaessa muuta maankäyttöä olemassa olevien varikoiden alueille on varmistettava, että korvaava varikkokapasiteetti on toteutettu ennen olemassa olevan varikon toiminnan päättymistä.*

Uudenmaan liitto huomauttaa, että Näkinmetsään sijoittuvan varikon toteuttamisedellytyksiä ei ole tarkemmin selvitetty. Lisäksi se on kalliovarikkona maanpäällistä ratkaisua selvästi kalliimpi toteuttaa. Varikolle soveltuvan alueen osoittaminen tulee perustua riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin ottaen huomioon mm. liikenteelliset, tekniset ja taloudelliset reunaehdot. Maakuntakaavasta poikkeava vaihtoehtoinen sijainti tulee selvittää yhdenmukaisin vertailutiedoin, sekä kattavin maakunnallisin selvityksin ja vaikutusten arvioinnein, huomioiden myös käytönaikaiset vaikutukset ja kustannukset.

Yleiskaavassa tulee ratkaista rantaradan varikon sijainti viimeistään ehdotusvaiheessa, jotta sen toteuttamista voidaan lähteä edistämään jo ennen kuin yleiskaava tulee voimaan. Useampi vaihtoehtoinen sijainti lisää varikon toteuttamiseen liittyvää epävarmuutta ja voi hidastaa tarvittavien kustannus- ja rahoitusmallien syntymistä. Varikon toteuttamisella on kiire, sillä se vaikuttaa suoraan jo rakenteilla olevan Espoon kaupunkiradan liikennöintiin ja palvelutasoon. Tiheämpi liikennetarjonta edellyttää lisää junakalustoa, mikä vastaavasti edellyttää junakalustolle soveltuvaa varikkoa.

Uudenmaan liiton mukaan lähijunaliikenteen osalta yleiskaavaratkaisun tulee sovittaa rantaradan raskaan liikenteen varikko Mankin/Luoman alueelle, jonne se on maakuntakaavassa kohdemerkinnällä osoitettu. Mikäli yleiskaavaan jäisi Näkinmetsän kalliovarikko, edellyttäisi se maakuntakaavasta poikkeamista siinä osoitettuun Mankin/Luoman varikkoon nähden ja varikon osalta yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi maakuntakaavatasoisilla selvityksillä poikkeamiselle perusteet.

Tallinna-tunneli

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty Otaniemen kautta raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus liittyen Tallinna-tunneliin. Yleiskaavaluonnoksen merkintä perustuu Fin Est Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn (YVA) vaihtoehtoisiin linjauksiin. Yleiskaavaluonnoksessa merkintään liittyvän määräyksen mukaisesti linjauksen tarkentaminen edellyttää seudullisen maankäytön ja liikenteen selvityksiä.

Maakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen merkinnällä radan valtakunnalliseen ja kansainväliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Tallinna-tunnelin linjaus kulkee maakuntakaavassa liikenteen valtakunnallisten solmukohtien kautta ja kytkee näin tunnelin riittävän hyvin osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmää. Myös Helsingin ja Vantaan yleiskaavoissa on varauduttu maakuntakaavan mukaiseen linjauksen Tallinna-tunnelista.

Tallinna-tunneli on yhteytenä kansainvälinen, eikä maakuntakaavan mukaisesta linjauksesta voi poiketa seutu- eikä kuntatasoisin selvityksin. Uudenmaan liitto edellyttää, että Suomen ja Viron välistä rai-deyhteyttä edistetään maakuntakaavan ratkaisun mukaisesti eikä Espoon yleiskaavassa osoiteta maakuntakaavasta poikkeavaa linjausta Tallinna-tunnelille.

Autoliikenne

Kaavaluonnoksen valmistelussa on pyritty tunnistamaan kaavaratkaisun maankäytön ja siihen kytkeytyvien liikennejärjestelmän kehittämistoimien keskeiset liikenteelliset vaikutukset. Vaikutusten kohdentumista on luonnosvaiheessa arvioitu erityisesti Espoon osalta.

Luonnosvaiheessa tehdyssä liikenneselvityksessä todetaan, että alustavan yleiskaavaluonnoksen maankäytöllä ja joukkoliikennejärjestelmällä vuoden 2060 perusennusteessa henkilöautoliikenteen määrä ajokilometrisuoritteella mitattuna kasvaa 46 % nykytilaan nähden, mikä johtaa tieverkon parannustarpeisiin. Maksimiverkon sisältämät tie- ja katuhankkeet lisäävät autoliikenteen suoritetta 1–3 % riippuen maankäyttökenaariosta. Kaavaluonnoksella ja erityisesti sen sisältämällä maankäytön kasvulla on myös seudullisia vaikutuksia, koska runsaasta 20 % Espoon ulkopuolelle suuntautuvista matkoista lähes kaksi kolmasosaa tehdään henkilöautolla. Kaavaehdotusvaiheessa on tarpeen laajentaa vaikutusarviointia seudulliseksi ja tarkasteluihin tulee sisältyä myös aamun ruuhkahuippuennusteet.

Autoliikenteen kuormittumista ja ruuhkaisuutta on tutkittu luonnosvaiheessa tehdyssä liikenneselvityksessä ja sen mukaisesti liikenneverkon kehittäminen muuttaa reittejä ja luo uutta autoliikenteen kysyntää, mikä voi synnyttää uusia välityskykyhaasteita mm. Turunväylälle ja Kehä II:lle.

Uudenmaan liitto toteaa, että autoliikenteen osalta kaavaratkaisussa tulee ensisijaisesti hakea autoliikenteen suoritetta vähentäviä ratkaisuja ja vasta sen jälkeen autoliikenteen kehittämistoimia. Luonnosvaiheessa tehdyt selvitykset osoittavat kaavaratkaisun olevan ilmastotavoitteiden ja autoliikenteen suoritteiden hillitsemisen osalta kunnianhimoton sen tuottaessa autoliikenteen voimakasta kasvua 1,5 -kertaiseksi, jolla olisi myös seudullisia vaikutuksia mm. autoliikenteen ruuhkautumiseen. Positiivista kuitenkin on, että luonnosvaiheen selvitysten mukaan autoliikenteen suorite vähenee asukasta kohti 12–15 % vuodesta 2018 vuoteen 2060. Uudenmaan liiton mukaan autoliikennesuoritteiden yhteys erityisesti laajoihin pientalovaltaisiiin alueisiin sekä joukkoliikennekäytävien riittävään maankäyttöön tulee tarkastella ja huomioida kaavaratkaisussa autoliikennesuoritteiden hillitsemiseksi.

Kaavaluonnos sisältää maakuntakaavan mukaisia valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittäviä teitä. Maakuntakaava edellyttää näille teille vaatimuksia, joiden tulee välittyä myös yleiskaavaan, kaavan merkintöihin, määräyksiin sekä kaavaratkaisuun. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavaratkaisussa on esitetty autoliikenteen mahdollisia kehittämistoimia, joista osa kohdistuu maakuntakaavan mukaisille teille. Uudenmaan liitto muistuttaa, että tieverkolle suunnitellut toimenpiteet tulee suunnitella yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ja maankäytön muutosten lisäksi osayleiskaavan liikenneselvityksissä ja ratkaisussa tulee huomioida liikenneverkon kehittämisen aiheuttama kysyntä ja reitin muutokset.

Uudenmaan liitto huomauttaa, että kaava-aineiston selvitysten mukaan välityskyvyltään haasteelliseksi todetut osuudet Turunväylällä ja Kehä II:lla ovat maakuntakaavassa **maakunnallisesti merkittäviä teitä, joiden osalta väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta.** Sujuvuutta arvioidessa voidaan ottaa huomioon liittymän keskeinen sijainti alue- ja yhdyskuntarakenteessa.

Kauppa

Yleiskaavassa tavoitteena on ohjata kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille. Tämä toteuttaa maakuntakaavan tavoitteita keskustojen elinvoiman tukemisesta.

Yleiskaavan kaupunkikeskuksiin eli C1-alueille (Matinkylä, Espoonlahti, Espoon keskus, Tapiola, Leppävaara, Hista) voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yleiskaavassa osoitetut C1-kaupunkikeskukset ja niiden kaupan ohjauksen periaatteet ovat maakuntakaavan mukaisia.

Yleiskaavan lähikeskuksiin eli C2-alueille (Kauklahti, Kera, Suurpelto, Kivenlahti, Otaniemi, Keilaniemi, Kalajärvi, Viiskorpi) voidaan määräysten mukaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yleiskaavan lähikeskukset sijoittuvat pääosin maakuntakaavan taajamatoimintojen vyöhykkeelle. Kyseisellä vyöhykkeellä pääkaupunkiseudulla merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat maakuntakaavassa seuraavat, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta: keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m² sekä paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 30 000 k-m². Kuitenkin yleiskaavaselostuksen mukaan lähikeskuksissa yli 10 000 k-m² kaupan kokonaisuudetkin ovat merkitykseltään paikallisia yksiköitä. Rajaa sille, mikä katsotaan seudullisesti merkittäväksi vähittäiskaupan suuryksiköksi, ei kaavamääräyksessä tai selostuksessa esitetä.

Lähipalvelukeskittymiin eli C3-alueille voidaan yleiskaavan määräysten mukaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ja enintään 3000 kerrosneliömetrin suuruisia päivittäistavarakaupan yksiköitä. Kaavaselostuksessa todetaan paikallisten suuryksiköiden olevan alle 10 000 k-m² yksiköitä. Selostuksen mukaan useamman alle 3000 kerrosneliömetrin päivittäistavarakaupan myymälän sijoittaminen alueelle on kuitenkin mahdollista. Liitto muistuttaa, että kaupan seudullisuuden määrittelyyn lasketaan kaikki toiminnallisen kokonaisuuden muodostamalla alueella oleva kaupan pinta-ala.

Yleiskaavassa seudullisesti merkittävä tilaa vaativa kauppa ohjataan erityisesti kaupallisten palveluiden alueille KM (Kulloonsilta, Lommila, Suomenoja ja Nihtisilta-Turvesolmu). KM-alueiden sijainnit ja enimmäismitoitukset vastaavat maakuntakaavassa osoitettuja kaupan alueita. Myös työpaikka-alueille (TP) voidaan sijainnista riippuen osoittaa joko merkitykseltään paikallista tilaa vaativaa kauppaa tai merkitykseltään paikallista kauppaa.

Uudenmaan liitto toteaa, ettei kaavaselostuksessa eikä merkintöjä koskevissa määräyksissä tuoda kaikilta osin riittävän selkeästi esiin, mitä paikallisella ja seudullisella kaupalla yleiskaavan yhteydessä milloinkin tarkoitetaan. **Seudullisuuden alarajat vähittäiskaupan suuryksiköille tulee esittää lähikeskuksia ja lähipalvelukeskittymiä koskevissa kaavamääräyksissä sekä myös työpaikka-alueita koskevissa kaavamääräyksissä selvityksiin perustuen.**

Kulttuuriympäristöt

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu yhtenäisellä merkinnällä ja määräyksellä valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY) perustuen Museoviraston inventointiin ja maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö perustuen Uudenmaan liiton selvitykseen. Kaavan

yleismääräykset sekä merkintäkohtaiset määräykset huomioivat riittävällä tavalla maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymisen.

Yleiskaavan teemakartalla 'Merkittävät kulttuuriympäristöt' viitataan Uudenmaan liiton selvitykseen vuodelta 2012. Uudenmaan liitto toteaa, että kyseinen selvitys on päivitetty ja julkaistu viimeksi vuonna 2022.

Virkistys

Yleiskaavassa osoitetaan koko Espoon mittakaavassa keskeinen virkistysalueiden ja -yhteyksien kokonaisuus, joka koostuu lähivirkistysalueista, laajemmista ulkoilualueista, viheryhteyksistä ja ulkoilureiteistä. Keskuspuisto ja Rantaraitti on osoitettu omana merkintänään, samoin Espoonjokilaakson ja Mankinjoen-Gumbölenjoen kehittämisvyöhykkeet monipuolisine arvoineen. Yleisillä suunnittelumääräyksillä ohjataan muun muassa virkistysalueiden tasapuolista saavutettavuutta ja rantojen virkistyskäyttöedellytysten säilymistä. Yleiskaavassa on osoitettu aluevarauksia myös seudullisesti vetovoimaisten virkistys- ja matkailupalveluiden kehittämiseen.

Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitu maakuntakaavan virkistysalueverkosto ja sen kehittämistavoitteet. Tiivistyvät ja uudet rakentamisalueet kuitenkin lisäävät olemassa olevien virkistysalueiden käyttöä ja paikoin pirstovat ja supistavat virkistykseen soveltuvien alueiden määrää. Uudenmaan liitto näkee, että kaupunkirakenteen tiivistyessä virkistysalueiden ja kaupunkivihreän merkitys muun muassa asuinviihtyvyyden, hyvinvoinnin ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta korostuu entisestään. Yleiskaavan C1, C2, AK, A ja AP -alueiden määräykset edellyttävät turvaamaan riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että määräys lisätään myös C3-alueille. Yleiskaavan selostuksen mukaan uusilla ja keskeisesti kasvavilla alueilla tullaan tarkemman suunnittelun yhteydessä laatimaan laaja-alainen virkistysalueverkoston kokonaissuunnitelma turvaamaan riittävät virkistysalueet. Uudenmaan liitto pitää toimintatapaa kannatettavana, jotta voidaan varmistaa, mitä riittävyys erilaisilla alueilla tarkoittaa.

Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Yleiskaavan laadintaan liittyen on tuotettu useita luontoselvityksiä: Länsi-Espoon uhanalaisten luontotyyppien kartoitus, Histan, Forsbackan ja Mankin luontoselvitykset, virtavesiselvitys sekä lahopuu- ja lahokaviosammalselvitys. Näissä on tarkasteltu luontokohteiden arvoa ottaen huomioon soveltuvin osin myös Uudenmaan luonnonympäristöjen arvottamisen kriteerit (LAKU, Uudenmaan liitto 2012).

Yleiskaavaluonnoksessa ekologinen verkosto on osoitettu suojelu-, virkistys- ja keskuspuiston merkinnöin sekä niitä yhdistävillä ekologisilla runkoyhteyksillä. Ekologinen verkosto tukeutuu myös maa- ja metsätalousalueisiin sekä avoimen maiseman elinkeinoalueisiin. Paikoin yhteys on merkitty rakentamisalueen poikki silloin, kun virkistysalueet ovat yleiskaavan mittakaavaan nähden pieniä ja vaativat tarkempaa suunnittelua. Lisäksi verkoston keskeisiä kehittämiskohtia ohjataan erillisellä merkintätavalla.

Yleiskaavaluonnoksen oikeusvaikutteisella alueella on useita maakuntakaavassa osoitettuja viheryhteystarpeita. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa viheryhteyksiä osoitetaan pitkinä suojelu- ja virkistysalueita yhdistävinä yhteyksinä siten, että ratkaisu tukee Helsingin seudun viherkehän kehittämistä ja yhtenäisyyttä. Merkinnällä on

maakuntakaavassa osoitettu paitsi olemassa olevia ja hyvin toimivia yhteyksiä, myös uusia tarpeellisia tai kehitettäviä yhteyksiä, joissa yhteys on nykytilassa heikko. Lisäksi maakuntakaava ohjaa viheryhteyksien turvaamista kaavamääräysten kautta.

Maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet on otettu huomioon yleiskaavaluonnoksessa osoittamalla ne yleiskaavassa pääosin virkistysalueina ja paikoin suojelualueina, avoimen maiseman elinkeinoalueina tai maa- ja metsätalousalueina sekä ekologisina runkoyhteyksinä ja viheryhteyksinä. **Helsingin seudun viherkehän ja rantojen käytön kestävyysnäkökulmasta on tärkeää, että yleiskaavaluonnokseen on otettu mukaan Keskuspuiston, Rantaraitin, Espoonjokilaakson, Mankinjoen ja Gumbölenjoen alueiden kehittäminen omina kokonaisuuksinaan, luonnon monimuotoisuus huomioon ottaen, ja lisäksi kehitetty luonnonarvopuistojen tarkastelua.**

Tavoitteena maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinneissä on, että jos nykytilassa on jäljellä mahdollisuus maakunnallisena toimivaan, leveään yhteyden merkinnän yleispiirteisesti osoittamalla alueella, pitää se säilyttää rakentamattomana. Samalla periaatteella tulkitaan niitä kaavamääräyksiä, jotka koskevat kaavakartalle osoitettujen verkoston ytiminä toimivien alueiden yhdistämistä. Jos on mahdollista vahvistaa yhteyttä muuta kautta, kuin maakuntakaavassa yleispiirteisesti merkityssä kohdassa, on vahvimpaan yhteyden kohtaan aiheutettu heikentyminen korvattava mieluummin useamman kohdan kautta. Useampi kuin yksi kohta on tarpeen, koska yhteyden siirtymiseen ja nykytilassa tavoitetta heikompien kohtien toimivuuteen sisältyy epävarmuutta.

Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa on kuvattu, että ”Taajama-alueiden reunoilla ja ulkopuolella runkoyhteyksien tulisi olla leveydeltään vähintään 300–500 metriä (Väre & Rekola 2007).” Osa yleiskaavan runkoyhteyksistä sijoittuu maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinnealueille, ja osa sisältyy maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen, jonka määräys ohjaa yhteyksien tarkempaa toteuttamista.

Maakunnallisten yhteyksien osalta tavoitteena nykytilassa rakentamattomilla alueilla on 500–1000 metriä leveä yhteys, jotta lajisto voi hyötyä siitä monipuolisesti. Ekologisesti tarkasteltuna suositeltavaa on tätäkin leveämpi yhteys (Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella 2018). Jotta yhteys toimisi monipuolisesti, sillä tulee lisäksi olla suojaavaa kasvillisuutta ja latvuspeittoa. Mikäli leveys on jostain kohdasta alle 500 metriä, ei tällainen kapeikko saisi olla leveyttään pidempi. Myöskään kapeikkoja ei saisi olla peräkkäin lähellä toisiaan. Leveysvaatimuksen perusteena yleisesti on se, että ihmisen läsnäolon ja liikkumisen on todettu vaikuttavan luonnoneläinten käyttäytymiseen noin 250 m vyöhykkeellä viheralueen reunasta (Kestävät kaupunkiseudut – Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi, Söderman & Saarela, Suomen ympäristö 25/2011). Kestävät kaupunkiseudut (2011) -raportissa on maakunnallisen ekologisen yhteyden minimileveydeksi esitetty 300 metriä, mutta tämä koskee jo olemassa olevia taajamia.

Osa yleiskaavaluonnoksen runkoyhteyksistä sijaitsee kohdissa, joissa ei ole vielä nykyistä rakennetta rajoittamassa yhteyden leveyttä. Niitä on paikoin (esimerkiksi Mankki, Olari, Sepänmetsä, Taavinkylä) esitetty kuitenkin niin pitkänä kapeikkoina rakentamisaluemerkintöjen väleissä, että ne eivät voisi siinä laajuudessa tarjota lajistolle monipuolista yhteyttä. Lisäksi merkinnän määräys ei varmista toteutumista riittävästi muotoilulla ”mahdollisimman leveä” sekä ohjeellisella sijainnilla. **Uudenmaan liitto esittää, että maakunnallisia yhteyksiä turvaavien runkoyhteyksien**

toteutuminen varmistetaan osoittamalla rakentamattomaksi tarkoitettut osuudet aluevarauksina yleiskaavassa riittävän leveinä ja vahvistamalla yleiskaavan ekologisen runkoyhteyden merkintää koskevan määräyksen ohjausvaikutusta.

Forsbackan luontoselvityksen (Keiron 2023) mukaan alueen metsät ovat pääosin talousmetsiä, joiden luontoarvot ovat vähäisiä. Myntinmäen alueen kaakkoisosaan Hemängsbergetin ympäristöön on kuitenkin muodostunut arvokkaiden luontotyyppien kokonaisuus, joka liittyy kiinteästi Högabergetin luontoarvokokonaisuuteen. Hemängsbergetin alueella sijaitsee kaksi liito-oravan ydinaluetta sekä niihin yhteydessä oleva elinalue. Kaakkoon on rajattu myös laaja lepakoiden saalistusalue, jolta tehtiin noin kolmasosa koko selvitysalueen lepakkohavainnoista. Yleiskaavaluonnoksessa selvitysalueen kaakkoisosaan on osoitettu Myntinmäen asemansseudun rakentamisalueet C3, AK ja A-merkinnöin. Luontoselvityksen tulokset huomioon ottaen **kaavaselostuksesta ei käy riittävästi ilmi, miten esitetty tiivis rakentaminen ja luontoarvot on tarkoitus Myntinmäen alueella yhteensovittaa.**

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavan yleismääräyksessä on mukana periaate, jonka mukaisesti luonnon monimuotoisuudelle aiheutuvia haittoja tulee ensisijaisesti välttää tai lieventää. Uudenmaan liitto kannustaa ekologisen kompensaation periaatteiden ja mahdollisuuksien selvittämiseen suunnittelun edetessä. Esimerkiksi Högabergetin osalta yleiskaavaselostuksessa (s. 85) todetaan, että se on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Kuitenkin vain osa tunnistetuista luontoarvokohteista kyseisellä metsäalueella on yleiskaavan ratkaisussa osoitettu virkistysalueeksi, ja muita osia tiiviiksi asemansseuduksi.

Laajalahden pohjoisreunalla Uudenmaan liitto suosittelee harkitsemaan kuntarajan ylittävän ekologisen yhteyden merkitsemistä runkoyhteytenä ja mahdollisesti kehittämiskohtana. Maakunnallisen selvityksen (2018) tiedoissa on tunnistettu luonnon ydinalueet kuntarajan molemmiin puolin, mutta niiden yhteyksiä ei ole enää ollut maakunnallisina jäljellä. Näistä ydinalueista osia on osoitettu maakuntakaavassa suojelualueina ja virkistysalueina. Maakuntakaavassa ekologisten yhteyksien osalta tässä kohtaa ohjaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräys *Vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää ekologisen verkoston kytkeytymistä vyöhykkeen ulkopuoliseen viherrakenteeseen sekä Erityistä huomiota on kiinnitettävä kaavassa osoitettuja viherrakenteen osia yhdistäviin, Helsingin seudun viherkehälle ja ranta-alueille suuntautuviin sekä merenrannan suuntaisiin yhteyksiin.*

SL-alueiden osalta yleiskaavaluonnoksessa on käytetty lähteenä osin voimassa olevien ja hyväksytyjen yleiskaavojen rajauksia. Osa suojeluun liittyvistä merkinnöistä poikkeaa maakuntakaavassa esitetyistä tai toteutuneista suojelualue-rajauksista (esimerkiksi maakuntakaavan suojelu-aluemerkintä Pirttimäki-Mullskärret, toteutunut, on merkitty V-alueena ja Natura-alueena). **Uudenmaan liitto pyytää tarkistamaan rajaukset ja perustelemaan mahdolliset poikkeukset maakuntakaavan rajauksista,** myös oikeusvaikutuksettomilla alueilla, joiden merkintöjen on tarkoitus toimia ohjeellisena/selvitysluonteisena tarkemmassa suunnittelussa.

Maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuvien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella on erityisesti kaksi metsäistä aluetta, joille rakentaminen aiheuttaisi sekä hiilensidonnan vähenemistä että heikentäisi maakunnallisesti tärkeitä ekologisia yhteyksiä: Myntinmäen kautta Nuuksiin suuntautuva yhteys

sekä Espoonlahdelta Mankkiin suuntautuva yhteys. Näissä on maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarvemerkinnot. Kyseiset ekologiset yhteydet on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu ekologisina runkoyhteyksinä. Nämä alueet vaikuttavat rakentamisen suhteen irrallisilta yhdyskuntarakenteen kehittämisen kokonaisuudessa ja sijaitsevat kaukana juna-asemista ja muusta julkisesta liikenteestä sekä palveluista. **Kyse on maakunnallisten tavoitteiden toteuttamista vaikeuttavista ratkaisuista, jolloin yhteyksiä heikentävien ratkaisujen perustelujen tulee liittyä maakunnallisiin asioihin, vaikutukset maakuntakaavan tavoitteisiin tulee esittää ja heikennykset perustella.**

Myntinmäestä Histan ja Nuuksion Pitkäjärven väliselle alueelle ulottuu ekologisen yhteyden vaikutusalue, johon yleiskaavassa esitetään uusia asuin-alueita nykyisille metsäalueille. Tähän Halujärvi-Nuuksion viheryhteystarvemerkinnot toteutettavaan leveyteen ja laatuun vaikuttavat heikentävästi yleiskaavaluonnoksessa osoitetut, maakuntakaavan muita ratkaisuja tukevat Länsiradan, Histan ja Myntinmäen tiiviimmän rakentamisen alueet. **Näiden rakentamisalueiden ulkopuolisilla alueilla tulee sitäkin paremmin ottaa huomioon maakunnallisen yhteyden toimivuuden edellytykset.**

Toinen vastaava, mutta pienempi alue on Mankin metsäalue, johon esitetään uutta AP-aluetta ja jonka kautta kulkee maakunnallinen ekologinen yhteys selvityksen Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella (2018) mukaan. Viheryhteystarve on osoitettu maakuntakaavassa kuntien raja-alueelle ja sen toteuttamiseen vaikuttaa myös mahdollisen varikon sijoittaminen yhteyden läheisyyteen. **Tämän Mankin alueen kokonaisuus tulee ratkaista yleiskaavassa maakuntakaavan viheryhteystarpeen tavoitteita tukevalla tavalla.**

Uudenmaan liitto suosittelee kuntakaavoituksessa varautumaan EU:n ennallistamisasetuksen kansalliseen toimeenpanoon, mm. kaupunkiympäristöjen osalta. Tämä tukee myös maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden määräysten huomioon ottamista viheralueiden erilaisten arvojen osalta. On hyvä, että yleiskaavaluonnoksessa on useita määräyksiä aiheeseen liittyen mm. kaupunkivihreän runsaudesta, säilymisestä ja lisäämisestä erityyppisillä alueilla. Kaavaselostuksessa on kuitenkin vielä syytä täsmentää kyseisten määräysten tulkintaa. Asetuksen tavoitteiden toteutumista auttaa laadukkaasti kaupunkivihreän ja latvuspeiton määrän ohjaaminen vuoden 2031 jälkeen toteutettavilla rakentamisalueilla, ottaen huomioon ilmastonmuutokseen sopeutumisen, luonnon hyvinvointivaikutukset ja ekologisten verkostojen vahvistamisen.

Hulevedet ja maa-aineshuolto

Yleiskaavan yleiset määräykset edellyttävät laatimaan asemakaavoituksen yhteydessä hulevesien hallintasuunnitelman, jossa tulee ottaa huomioon sekä laadulliset että määrälliset hallinnan tarpeet, sekä turvata riittävät aluevaraukset hulevesien luonnonmukaiseen hallintaan. Uudenmaan liitto pitää kyseistä määräystä kannatettavana myös ilmastonmuutoksen sopeutumisen näkökulmasta.

Yleismääräyksissä todetaan myös, että hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään. Tavoite on hyvä, ottaen huomioon, että vaikutusten arvioinnin mukaan kaava lisää läpäisemättömän pinnan määrää. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavaselostuksessa voisi kuvata tarkemmin mahdollisia keinoja hulevesien muodostumisen ehkäisemiseksi.

Yleiskaava mahdollistaa paljon uutta rakentamista (mm. asumisen alueita ja raideliikenneyhteyksiä), mitkä paitsi lisäävät tarvittavien kivi- ja maa-

ainesten tarvetta, myös tuottavat huomattavan määrän maa-aineksia. Kaavan yleismääräyksissä todetaan, että maankäytön jatkosuunnittelussa tulee edistää massojen suunnitelmallista kierrätystä ja hyödyntämistä. Tavoite on hyvä, mutta jättää avoimeksi keinot ja tavat, joilla maamassojen kierrätystä ja hyödyntämistä on tarkoitus edistää. Uudenmaan liitto toteaa, että maa-ainesten kierrätys vaatii sekä paikallisia rakentamisen tukialueita että isompia maa-aineshuollon alueita, joilla on mahdollista käsitellä, jalostaa ja varastoida maa-aineksia. Maamassojen osalta haasteena on se, että massojen käsittelyssä korostuvat yleensä pienialaiset ja usein myös väliaikaiset alueet, joiden tulisi sijaita mahdollisimman lähellä synty- tai käyttöpaikkaa. Tällaisia alueita ei välttämättä ole mahdollista osoittaa yleiskaavassa kaavamerkintöinä, mutta yleismääräysten kautta ohjausmahdollisuudet ovat paremmat. **Uudenmaan liitto kannustaakin tarkastamaan yleismääräystä, sekä täydentämään selostusta siten, että yleiskaava tarjoaisi jatkosuunnittelulle selkeämmät keinot maa-ainesten hallintaan ja kierrätykseen.**

Vesihuolto

Yleiskaavassa on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon merkinnällä Blominmäen jätevedenpuhdistamo, sekä Blominmäen jätevesitunnelit: meripurkutunneli sekä uusi jäteveden tuloviemäritunneli Lansasta Söderskokiin. Muut jätevesien johtamisen seudulliset yhteystarpeet on esitetty teemakartalla, kuten Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitettu siirtoviemäriin yhteystarve Blominmäestä Vihdin suuntaan.

Uudenmaan liitto toteaa, että Espoosta Vihdin suuntaan osoitetulla siirtoviemäriin ohjeellisella linjauksella on seudullista merkittävyyttä vesihuollon toimintavarmuudelle ja huoltovarmuudelle pitkällä aikavälillä. **Siirtoviemäriin seudullisen merkittävyyden vuoksi yhteystarve on tarpeellista osoittaa liitekartan ohella yleiskaavakartalla.**

Uudenmaan liitto myös toteaa, että parhaillaan laaditaan Uudenmaan vesihuollon alueellista yleissuunnitelmaa, joka valmistuu loppuvuodesta 2024. Liitto suosittelee huomioimaan kaavatyössä mahdollisuuksien mukaan yleissuunnitelmassa määriteltävät tulevaisuuden vesihuollon tarpeet.

Ilmastovaikutukset ja hiilensidonta

Espoon tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Yleiskaavan toteuttamisesta aiheutuvat ilmastovaikutukset realisoituvat suurelta osin vasta tämän tavoitevuoden jälkeen. Yleiskaavatyön yhteydessä on kuitenkin syytä tarkastella, miten yleiskaava vaikuttaa kaupungin ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja päästökehitykseen kaavan tavoitevuoteen mennessä.

Yleiskaavan merkittävimmät ilmastovaikutukset aiheutuvat maankäytön muutoksista, rakentamisesta ja liikenteestä. Ilmastomuutoksen hillintää edistävät ratkaisut liittyvät ennen kaikkea toimintojen sijoittamiseen sekä kestävästi liikennejärjestelmän ja energiantuotannon mahdollistamiseen. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen ensisijaisesti nykyisten ja tulevien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varsille on ilmastovaikutusten näkökulmasta kannatettavaa. Toisaalta kaavaratkaisulla pyritään merkittävästi lisäämään pientalokaavoitusta, mikä aiheuttaa metsäkatoa ja lisää asukkaiden liikkumistarvetta ja henkilöautoliikennettä.

Yleiskaavan toteuttamisen merkittävin päästölähde vuoteen 2060 aiheutuu rakennusten rakentamisesta, mikäli rakennusmateriaalien päästöt eivät tulevaisuudessa merkittävästi laske. Uudenmaan liitto näkee, että jo yleiskaavoissa tulee pyrkiä huomioimaan keinoja hillitä rakentamisen ja

rakennusten energiankulutuksen päästöjä. Yleiskaavan yleiset suunnittelumääräykset antavat tähän hyvät lähtökohdat edistämällä maankäytön hiilineutraaleja energiaratkaisuja sekä toimintojen ja rakennusten energiatehokkuutta.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen on huomioitu yleiskaavassa toimintojen sijoittamisella pääosin vesistötulva-alueiden ulkopuolelle sekä määräyksillä, joilla ohjataan tulvariskien ja hulevesien hallintaa, ekosysteemipalveluiden turvaamista ja kaupunkivihreän säilymistä tai lisäämistä. Pohjaveden laatu ja antoisuus on turvattu ominaisuusmerkintää koskevalla määräyksellä.

Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa on kuvattu yleispiirteisellä tasolla kaavaratkaisun vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen. Vaikutusten arviointi perustuu kasvihuonekaasujen kehityksen osalta paikkatietopohjaiseen Yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arviointityökaluun ja asiantuntija-arviointiin. Lisäksi hiilinielujen ja -varastojen muutosta on arvioitu karkealla tasolla perustuen alueiden arvioituihin kerrosalamuutoksiin. **Uudenmaan liitto pitää ongelmallisena, että näiden ilmastovaikutusten arviointien tuloksia ei ole sisällytetty kaava-aineistoon. Kaavaratkaisun tarkentuessa arviointia on syytä edelleen tarkentaa ja esittää tulokset osana muuta ilmastovaikutusten arviointia.**

Uudenmaan liitto korostaa ilmastovaikutusten arvioinnin merkitystä nimenomaan kaavan valmisteluvaiheessa, jotta valintoihin ja niiden toteutukseen voidaan vielä vaikuttaa. Kaavan merkittävyyteen ja tavoitteisiin nähden tehty arviointi on suppea ja toteava. Skenaarioita tai vertailuja erilaisten suunnitteluratkaisujen vaikutuksista ei ole laadittu. **Yleiskaavan jatkosuunnittelussa onkin tarpeen tehdä kattava ilmastovaikutusten arviointi siten, että se mahdollistaa eri suunnitteluvaihtoehtojen vertailun ja edelleen haitallisten ilmastovaikutusten lieventämisen ja positiivisten vaikutusten vahvistamisen jatkosuunnittelussa. Lisäksi on tarpeen tuoda esille ilmastovaikutusten ajoittumista ja epävarmuuksia, joita kaavaratkaisun toteuttaminen tai toteutumatta jättäminen voivat saada aikaan.**

Kaavaselostuksen mukaan uudet rakentamisalueet on osoitettu pääosin kaikkein suurimpien hiilivarastojen ulkopuolelle. Merkittävimmät vaikutukset ilmenisivät Histan ja Nuuksion Pitkäjärven välisellä alueella, Myntinmäen alueella sekä Mankin alueella, joihin on osoitettu asumisen aluevarauksia. Laskennallisesti hiilinielut vähenevät maankäytön muutosten seurauksena noin 15 %. Yleismääräysten mukaan maankäytön jatkosuunnittelussa on edistettävä hiilinielujen ja -varastojen turvaamista. **Kaavaselostuksessa tulee kuvata, miten yleismääräyksen ohjausvaikutus ilmenee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Turvaamisen ohella kaavalla tulee pyrkiä myös vahvistamaan hiilensidontaa ja varastointia.**

Yhteenveto

Espoon yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on varautua kasvuun, koko kaupungin kehityslinjat yhteen nivoeen. Uudenmaan liitto pitää yleiskaavaluonnosta tavoitteiltaan kunnianhimoisena ja vaikutuksiltaan maakunnallisesti ja jopa valtakunnallisesti merkittävänä. Yleiskaavan tavoitteet ovat yhdenmukaiset Uusimaa-ohjelman ja maakuntakaavan tavoitteiden kanssa.

Uudenmaan liitto kiinnittää lausunnossaan huomiota etenkin kestävän yhdyskunta- ja viherrakenteen ohjaamisen tarkoituksenmukaisuuteen sekä liikenteen ratkaisuihin, jotka poikkeavat voimassa olevasta

maakuntakaavasta. Uudenmaan liitto korostaa, että siltä osin kuin yleiskaava poikkeaa maakuntakaavasta tai sillä on seudullisia vaikutuksia, tulee kaavan perustua riittäviin maakunnallisen tason selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty yhdyskuntarakenteen kehittäminen keskuksiin ja kestävään liikennejärjestelmään tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavaratkaisussa varmistetaan joukkoliikenteen hankkeiden toteutuminen etupainotteisesti uusille ja voimakkaasti kehittyville asumisen alueille. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee varmistua, että uusilla raideliikennevyöhykkeillä on edellytykset maankäytön riittävälle tehostamiselle ympäristön reunaehdot huomioiden. Joukkoliikenteeseen tukeutuvien alueiden maankäytön kehittäminen tulee kytkeä raideyhteyden tarkempaan suunnitteluun.

Yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan myös pientaloalueiden merkittävään tiivistämiseen ja laajentamiseen. Uudenmaan liitto pitää kasvuun varautumista ja tavoiteltua pientalorakentamisen osuuden merkittävää kasvattamista haasteellisena ottaen huomioon yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteet sekä kestävä yhdyskuntarakenteen periaatteet: liikkumistarpeen vähentäminen, kestävä liikenne, yhtenäisten luontoalueiden säilyminen ja infrastruktuurin resurssitehokkuus. Uusien ja laajentuvien pientaloalueiden vaikutukset maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida ja niiden tarve tulee perustella kaavaselostuksessa. Erityisesti tämä koskee Histan, Myntinmäen ja Mankin asumisen alueita, koska ne sijoittuvat maakuntakaavassa osoitetun viheryhteystarpeen alueille ja sijoittuvat irralleen muusta yhdyskuntarakenteesta.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty metroyhteyksiin perustuva raideliikenne poikkeaa voimassa olevasta maakuntakaavasta. Uudenmaan liitto korostaa, että mahdollisella metroverkoston laajentamisella on vaikutuksia myös maakunnalliseen liikennejärjestelmään, mutta yleiskaava-aineistosta puuttuvat maakuntakaavatasoiset selvitykset. Lisäksi tulee huomioida, että metroverkoston laajentamisen selvitykset eivät koske vain maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutusta, vaan siihen liittyy myös muita toteutettavuuteen liittyviä selvitystarpeita, kuten varikot. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kuvata yleiskaavan suhde maakuntakaavan liikennejärjestelmään ja perustella maakuntakaavasta poikkeaminen maakuntakaavatasoisilla selvityksillä. Lisäksi kaava-aineistoa tulee täydentää kaavataloudellisilla selvityksillä sekä metron ja/tai pikaraitioteiden maankäytön tehostamisen mahdollisuuksista ja riskeistä.

Yleiskaavassa tulee ratkaista rantaradan varikon sijainti viimeistään ehdotusvaiheessa perustuen riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin. Varikon sijoittuminen tulee sovittaa Mankin/Luoman alueelle, jonne se on maakuntakaavassa osoitettu. Mikäli yleiskaavassa osoitetaan varikolle maakuntakaavasta poikkeava sijainti tulee yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi laatia maakuntakaavatasoiset selvitykset, joissa poikkeamiselle esitetään perusteet.

Yleiskaavaluonnoksen mukainen Tallinna-tunnelin linjaus poikkeaa maakuntakaavasta. Tallinna-tunneli on yhteytenä kansainvälinen, eikä maakuntakaavan mukaisesta linjauksesta voi poiketa seutu- eikä kuntatasoisin selvityksin. Yleiskaavassa ei tule osoittaa Tallinna-tunnelille varausta.

Kaavaluonnoksessa esitetyllä maankäytön kasvulla on seudullisia vaikutuksia autoliikenteen määriin ja suuntautumiseen. Kaavaehdotusvaiheessa tähän liittyvää vaikutusten arviointia on tarpeen laajentaa seudulliseksi ja tarkasteluihin tulee sisältyä myös aamun ruuhkahuippuennusteet. Uudenmaan liitto korostaa, että maakuntakaavassa maakunnallisesti merkittävälle teille ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.

Kauppaa koskeissa kaavamääräyksissä tai selostuksessa ei ole kaikilta osin riittävän selkeästi määritelty mitä paikallisella ja seudullisella kaupalla yleiskaavan yhteydessä milloinkin tarkoitetaan ja mitkä ovat seudullisuuden rajat. Seudullisuuden alarajat vähittäiskaupan suuryksiköille tulee esittää lähikeskuksia ja lähipalvelukeskittymiä koskeissa kaavamääräyksissä sekä myös työpaikka-alueita koskeissa kaavamääräyksissä.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö heikentää paikoin maakuntakaavassa osoitettujen viheryhteystarpeiden toimivuutta. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan ainakin Histan, Myntinmäen, Mankin sekä Espoon keskuspuiston ja Mankkaan alueisiin liittyen maankäyttö tulee ratkaista siten, ettei ekologisten yhteyksien toimivuus heikkene. Viheryhteystarpeiden toteutumista tulee edistää osoittamalla aluevarauksina rakentamattomaksi tarkoitetut alueet riittävän leveinä ja vahvistamalla yleiskaavan ekologisen runkoyhteyden merkintää koskevan määräyksen ohjausvaikutusta.

Myntinmäen asemanseudun rakentamisalueet sijoittuvat osin päällekkäin yleiskaavan luontoselvityksessä tunnustettujen luontoarvojen kanssa. Kaavaselostuksessa tulee kuvata miten esitetty tiivis rakentaminen ja luontoarvot on tarkoitus alueella yhteensovittaa.

Osa suojeluun liittyvistä merkinnöistä poikkeaa maakuntakaavassa esitetyistä tai toteutuneista suojelualuerajauksista. Mahdolliset poikkeukset maakuntakaavan rajauksista tulee perustella, koskien myös alueita, joilla yleiskaava toimii ohjeellisena aineistona.

Maamassojen varastoinnin ja käsittelyn ohjaamiseksi Uudenmaan liitto kannustaa tarkastamaan yleismääräystä sekä täydentämään selostusta siten, että yleiskaava tarjoaisi jatkosuunnittelulle selkeämmät keinot maanainesten hallintaan ja kierrätykseen.

Maakuntakaavassa osoitettu siirtoviemärin ohjeellinen linjaus Espoosta Vihdin suuntaan on tarpeellista osoittaa liitekartan ohella yleiskaavakartalla.

Yleiskaavaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi on kaavan merkittävyyteen nähden suppea ja puutteellinen. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee laatia kattava ilmastovaikutusten arviointi, joka mahdollistaa eri suunnitteluratkaisujen vertailun ja haitallisten ilmastovaikutusten lieventämisen. Kaavan toteuttamisesta aiheutuva metsäkato ja sen vaikutukset hiilensidontaan ja -varastoihin on syytä arvioida luonnosvaihetta tarkemmin.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Käsittely:

Käsittelyn aikana hallituksen 2. varapuheenjohtaja Mervi Syväranta Martina Houtsosen kannattamana teki vastaesityksen, jonka mukaisesti lausunnon 5. otsikkoon, **Raskaan raideliikenteen varikko**, tehdään seuraavat muutokset:

- 2 kappaleen 1 ja 2 lause korvataan seuraavasti: *Uudenmaan liitto huomauttaa, että Näkinmetsään sijoittuvan varikon toteuttamisedellytysten selvitys on vielä kesken. Espoo on selvittämässä yhdessä Kirkkonummen kanssa neljää eri vaihtoehtoa varikolle; selvitysten jälkeen kunnat valitsevat tämän vuoden aikana yhden paikan molemmista kunnista jatkotarkasteluun ja kaavoitukseen. Uudenmaan liitto toteaa, että Näkinmetsä on kalliovarikkona maanpäällistä ratkaisua kalliimpi toteuttaa.*
- 3 kappaleen 2 lause muutetaan muotoon: *Useampi vaihtoehtoinen sijainti voi hidastaa tarvittavien kustannus- ja rahoitusmallien syntymistä.*
- 4 kappale korvataan seuraavasti: *Uudenmaan liitto toteaa, että maakuntakaavassa on Mankin/Luoman alueella kohdemerkintä raskaan liikenteen varikosta, joka koskee rantaradan lähijunaliikennettä. Tämä on huomioitava yleiskaavaratkaisussa. Mikäli yleiskaavassa on myös Näkinmetsän kalliovarikko, edellyttää se maakuntakaavasta poikkeamista siinä osoitettuun Mankin/Luoman varikkoon nähden ja varikon osalta yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi maakuntakaavatasoisilla selvityksillä poikkeamiselle perusteet.*

Lausunnon **Yhteenvedon** 6. kappale korvataan seuraavasti: *Yleiskaavassa on huomioitava se, että maakuntakaavassa varikko on osoitettu Mankin/Luoman alueelle. Mikäli yleiskaavassa osoitetaan varikolle maakuntakaavasta poikkeava sijainti, kuten Näkinmetsä, tulee yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi laatia maakuntakaavatasoiset selvitykset, joissa poikkeamiselle esitetään perusteet. Lisäksi Uudenmaan liitto katsoo, että Espoolla ja Kirkkonummella pitää olla tosiasiallinen mahdollisuus viedä varikon sijaintia koskevat selvitykset loppuun.*

Koska tehtyä vastaesitystä oli kannatettu, suoritettiin äänestys. Äänestys suoritettiin nimenhuutona. Ne, jotka kannattivat pohjaehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat Syvärannan vastaesitystä, äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 7 JAA -ääntä (Krohn, Stranius, Koski, Komulainen, Uusivuori, Hyvärinen, Sainio) ja 8 EI-ääntä (Markkula, Syväranta, Houtsonen, Tikkanen, Saxberg, Piirtola, Sigfrids, Kivimäki).

Puheenjohtaja totesi, että Syvärannan vastaesityksen mukaiset muutokset lausuntoon ovat tulleet maakuntahallituksen päätökseksi.

Maakuntahallituksen 1. varapuheenjohtaja Minerva Krohn ilmoitti jättävänsä päätökseen kirjallisen eriävän mielipiteen, johon Reetta Hyvärinen ja Leo Stranius yhtyivät. Myös Pirjo Komulainen, Olli Koski, Jari Sainio ja Ville Uusivuori jättivät päätökseen eriävän mielipiteensä.

Käsittelyn jatkuessa maakuntahallituksen puheenjohtaja Markku Markkula Mikko Piirtolan kannattamana teki vastaesityksen, jonka mukaisesti

lausuntoon tehdään lisäys: *Maakuntahallitus toteaa kuitenkin, että Tallinna-tunneli parantaa merkittävästi Suomen kytkeytymistä muuhun Eurooppaan ja täten on luontevaa, että näin mittavan ja kalliin hankkeen valmistelussa tutkitaan eri linjausvaihtoehtoja.*

Koska tehtyä vastaesitystä oli kannatettu, suoritettiin äänestys. Äänestys suoritettiin nimenhuutona. Ne, jotka kannattivat pohjaehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat Markkulan vastaesitystä, äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 9 JAA -ääntä (Krohn, Stranius, Koski, Komulainen, Uusivuori, Hyvärinen, Sainio, Sigfrids, Kivimäki) ja 6 EI-ääntä (Markkula, Syväranta, Houtsonen, Tikkanen, Saxberg, Piirtola).

Puheenjohtaja totesi, että pohjaehdotus on tullut maakuntahallituksen päätökseksi.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti antaa kokouksessa hyväksytyjen muutosten mukaisen lausunnon.

Hyväksytyjen muutosten mukainen lausuntoasiakirja on pöytäkirjan liitteenä.

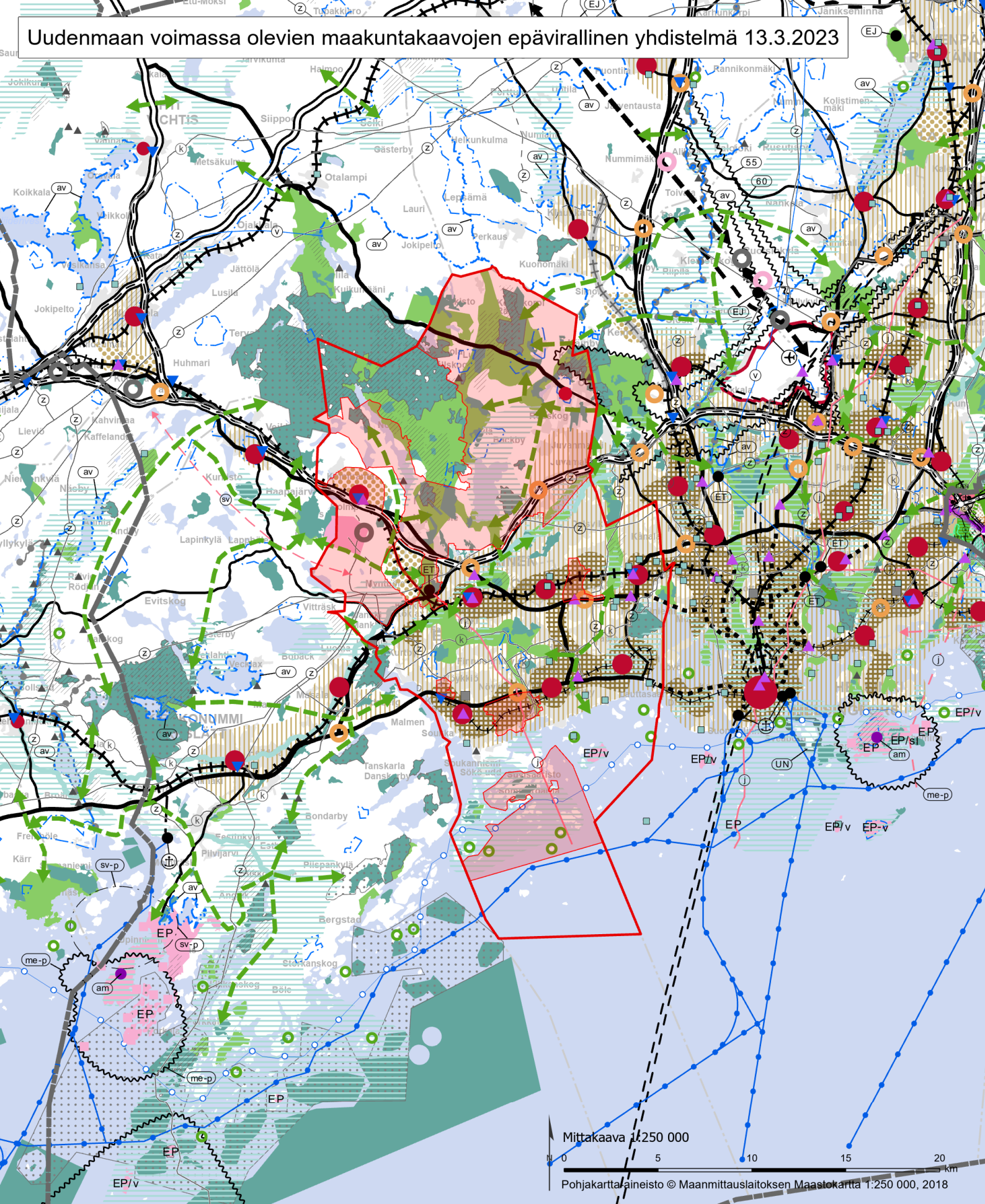
Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Ilona Mansikka

Täytäntöönpano:

Espoon kaupunki
Kirkkonummen kunta (tiedoksi)

Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä 13.3.2023



Espoon yleiskaava 2060,
luonnos nähtävillä 3.6-3.9.2024

- Kaava-alue
- Oikeusvaikutukseton alue

Uudenmaan liitto
Lausunnon liite 1
430/06.02.00/2022

Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallinen yhdistelmä 13.3.2023

Maakuntakaavamerkinnot Espoon yleiskaava 2060 alueella

| | | | |
|--|--|---|--|
|  | Keskustatoimintojen alue, keskus Område för centrumfunktioner, centrum |  | Voimajohto Kraftledning |
|  | Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke Utvecklingszon för tätortsfunktioner |  | Voimajohdon ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för kraftledning |
|  | Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik |  | Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning |
|  | Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke Huvudstadsregionens kärnzon |  | Jätevesitunneli Avloppstunnel |
|  | Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå |  | Lentomelualue (Lden 55 - 60 dBA) Flygbullerområde (Lden 55 - 60 dBA) |
|  | Maakunnallisesti merkittävä tie Väg av betydelse på landskapsnivå |  | Puolustusvoimien alue, jolla on samanaikaista virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminnallista siviilikäyttöä Försvarsmaktens område med samtidigt civilt bruk inom rekreation, turism och/eller utbildning. |
|  | Seudullisesti merkittävä tie Väg av betydelse på regional nivå |  | Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden |
|  | Päärata Huvudbana |  | Kaava-alueen raja Planområdets gräns |
|  | Metro Metro | | |
|  | Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu Väg eller gata som är viktig med tanke på kollektivtrafik och/eller godstrafik | | |
|  | Laivaväylä Farled | | |
|  | Veneilyn runkoväylä Basfarled för båttrafik | | |
|  | Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesialue För vattenförsörjning viktigt ytvattenområde | | |
|  | Pohjavesialue Grundvattenområde | | |
|  | Yhdyskuntateknisen huollon alue Område för samhällsteknisk försörjning | | |
|  | Kiertotalouden ja jätehuollon alue Område för cirkulär ekonomi och avfallshantering | | |
|  | Raskaan raideliikenteen varikko Depå för tung järnvägstrafik | | |
|  | Joukkoliikenteen vaihtopaikka Omstigningsplats för kollektivtrafik | | |
|  | Liityntäpysäköintialue Område för anslutningsparkering | | |
|  | Kauppa-alue Område för handel | | |
|  | Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue Utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet | | |
|  | Virkistysalue Rekreationsområde | | |
|  | Virkistyskäytön kohdealue Målområde för rekreationsbruk | | |
|  | Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse | | |
|  | Suojelualue Skyddsområde | | |
|  | Natura 2000 alue Natura 2000-område | | |
|  | Arvokas geologinen muodostuma Värdefull geologisk formation | | |

Maakuntahallitus 23.9.2024

§ 129: Lausunto Espoon yleiskaavasta 2060, luonnos

Jätän eriävän mielipiteen tehtyjen muutosesityksen osalta:

Maakuntahallituksen tulee lausunnoissaan pidättäytyä maakuntavaltuuston päätöksissä. Hyväksytty muutosesitys kaavalausunnossa koskien varikkoaluetta on hyväksytyn maakuntakaavan vastainen, eikä maakuntahallituksen tulisi sellaista hyväksyä.

Minerva Krohn



Maakuntahallitus 23.9.2024 § 129 Lausunto Espoon yleiskaavasta, luonnos

Espoon yleiskaavassa osoitetaan maankäytön kehittämisen periaatteet ja painopistealueet vuoteen 2060 siten, että Espoon ennakoitu kasvu olisi kestävä ja tasapainoista kaupungin eri osissa. Kaavaratkaisussa käsitellään maankäytön ja liikkumisen teemat kokonaisvaltaisesti eri näkökulmia yhteen sovittaen.

Uudenmaan liitto pitää yleiskaavatyötä tarpeellisena, jotta Espoo pystyy maankäytön suunnittelussaan varautumaan ennakoituun kasvuun. Yleiskaavatyö mahdollistaa myös voimassa olevien yleis- ja osayleiskaavojen yhteensovittamisen.

Kaavaselostuksessa tuodaan esille maakuntakaavan keskeiset ratkaisut Espoon alueella, mutta niiden suhdetta yleiskaavaan ei tarkemmin avata. Uudenmaan liitto edellyttää, että kaavaselostusta täydennetään kuvauksella siitä miten yleiskaavaratkaisu edistää maakuntakaavan toteuttamista.

Voimassa olevan maakuntakaavan tavoitevuosi on 2050 kun se Espoon yleiskaavassa ulottuu 10 vuotta pidemmälle. **Yleiskaavan tavoitteet ovat yhdenmukaiset Uusimaa-ohjelman ja maakuntakaavan tavoitteiden kanssa.**

Esitystapa

Espoon yleiskaavaluonnoksessa havainnollistetaan koko Espoon maankäytön tavoitetilanne vuonna 2060. Tämä tarkoittaa, että yleiskaavassa oikeusvaikutteiseksi suunniteltavien alueiden lisäksi kaavakartalla on esitetty jo voimaan tulleiden ja ajantasaisten yleis- ja osayleiskaavojen alueet. Nämä alueet ovat yleiskaavaluonnoksessa oikeusvaikutuksettomia, joten niille esitetyt kaavamerkinnot ovat luonteeltaan ohjeellisia tai selvitysluontoisia. Näiden alueiden maankäyttö noudattelee voimaan jäävien yleiskaavojen sisältöä, mutta kaavamerkintöjä on yhdenmukaistettu ja yleispiirteistetty vastaamaan yleiskaava 2060 esitystapaa. Myös kaavaselostuksessa, teemakartoilla ja selvityksissä käsitellään yleiskaavan suunnitteluteemat koko Espoon alueella. Ratkaisu nivoo yhteen koko kaupungin suunnitellut kehityslinjat, mutta tekee kaavan vaikutusten arvioinnista haasteellista ja näyttäytyy eri kaavojen oikeusvaikutusten kannalta sekavana.



Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota kaavassa osoitettuihin merkintöihin, joiden tulkinta voi aiheuttaa epäselvyyttä. Yleiskaavaluonnoksessa on esimerkiksi uusia suojelualueita (S) osoitettu voimassa olevan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava-alueelle, vaikka niitä ei ole osoitettu kyseisessä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Vastaavasti Viiskorpeen on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu virkistysaluetta voimassa olevan yleiskaava-alueen asuntovaltaisille alueille A1 ja A2 ja Myntinmäen asemanseudun itäpuolelle asumisen aluetta A, joka voimassa olevassa yleiskaavassa on virkistysaluetta. Yleiskaavaluonnoksen ekologisen runkoyhteyden verkoston kehittämiskohta -merkintöjä sijoittuu myös yleiskaavaluonnoksen ulkopuolelle. Tarkempaan suunnitteluun nämä merkinnät tulevat siis ohjeellisina huomioitaviksi, mutta ne eivät kuitenkaan oikeudellisesti sido tarkempia ratkaisuja.

Uudenmaan liitto esittää, että kaava-aineistoa täydennetään asian selventämiseksi yleiskaavojen yhdistelmällä, joka sisältää voimassa olevat oikeusvaikutteiset yleiskaavamerkinnät sekä nyt laadittavana olevan yleiskaavan oikeusvaikutteiset merkinnät.

Mitoitus

Espoon yleiskaavassa luodaan edellytykset vähintään 500 000 asukkaan ja 210 000 työpaikan sijoittumiselle. Ennakoidusta kasvusta noin 80 000 uutta asukasta sijoittuu viime vuosina hyväksytyjen ja oikeusvaikutteisina säilyvien yleiskaavojen ja osayleiskaavojen alueille. Espoon yleiskaavaluonnos mahdollistaa lisäksi noin 70 000 uutta asukasta ja nykyinen käyttämätön asemakaavavaranto noin 40 000 uutta asukasta. Uudenmaan liitto on julkaissut vuonna 2021 selvityksen Uudenmaan väestön ja työpaikkojen kasvun vaihtoehtoista. Selvityksessä Espooseen ennakoitaan maksimivaihtoehdossa 471 000 asukasta ja 180 000 työpaikkaa vuoteen 2060 mennessä.

Uudenmaan liitto pitää yleiskaavojen kokonaismitoitusta kunnianhimoisena, mutta perusteltuna ottaen huomioon myös kaavallisen joustavuuden tarve. Uudenmaan liitto tuo myös esille, että Uudenmaan väestö- ja työpaikkaprojektit tullaan päivittämään vuoden 2024 loppuun mennessä. Projektit tuotetaan vaihtoehtoisilla aluetalouden skenaarioilla kunnittain vuoteen 2060 asti.

Yhdyskuntarakenne

Yleiskaavaluonnoksessa yhdyskuntarakenteen kehittämisen painopiste kohdistuu Espoon kaupunkikeskustoja yhteenkytkevien raideyhteyksien ja asemanseutujen lähelle. Uusien poikittaisten joukkoliikennekäytävien (Kivenlahti-Kauklahti, Jorvi-Matinkylä, Matinkylä-Leppävaara) arvioidaan vastaanottavan noin puolet Espoon kokonaiskasvusta vuoteen 2060 mennessä. Merkittävimpiä uusia asumisen alueita on osoitettu Länsiradan asemanseudulle Myntinmäkeen, uusien raideyhteyksien asemanseduille sekä Suurpeltoon, Niittykumpuun ja Otaniemeen. **Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavaratkaisussa varmistetaan joukkoliikenteen hankkeiden toteutuminen etupainotteisesti uusille ja voimakkaasti kehittyville asumisen alueille.**

Voimassa oleva maakuntakaava mahdollistaa Espoon kasvun ohjaamisen kestävästi nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Oikeusvaikutteiseksi tarkoitettu osa Espoon yleiskaavasta on maakuntakaavassa suurelta osin osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykkeellä *yhdyskuntarakennetta tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. Helsingin seudulla vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.*

Maakuntakaavassa pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on osoitettu Espoon viiden kaupunkikeskuksen ympärille, raskaan raideliikenteen vyöhykkeille sekä Kehä II vyöhykkeelle. Merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.*

Uudet Länsiradan asemanseudut Hista ja Myntinmäki ovat maakuntakaavassa osoitettu uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnällä. Vyöhykettä koskee taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräys muutoin kuin kaupan osalta. Lisäksi merkintää koskevan suunnittelumääräyksen mukaan *vyöhykkeen maankäyttö sekä uuden tai olevan raideliikenneyhteyden ja uuden aseman suunnittelu tulee kytkeä toisiinsa. Vyöhykkeelle ei tule suunnitella sellaista alueidenkäyttöä, joka estää tai merkittävästi haittaa alueen tulevaa kehittämistä tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alueeksi. Vyöhykkeellä tulee kiinnittää erityistä huomiota kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin. Vyöhykkeen toteuttaminen voi alkaa jo ennen, kuin alueella on asema. Poikkeuksena ovat Histan ja Lempolan alueet, joiden toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Vyöhykkeen toteuttamisen aikana ennen aseman rakentamista on huolehdittava riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisestä alueelle. Vyöhykkeen tarkempi sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.*

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty yhdyskuntarakenteen kehittäminen keskuksiin ja kestäväan liikennejärjestelmään tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Uudenmaan liitto näkee, että kasvun ohjaaminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisään ja joukkoliikenteeseen tukeutuen on välttämätöntä, jotta suunnitellut investoinnit joukkoliikennejärjestelmään saadaan yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi.

Uudet pikaraitiotie ja/tai metrolinjat edellyttävät huomattavaa väestön ja työpaikkamäärän kasvua erityisesti raideliikenteen pysäkkien ja asemien läheisyydessä. **Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee varmistua, että uusilla raideliikennevyöhykkeillä on edellytykset maankäytön riittävälle tehostamiselle ympäristön reunaehdot huomioiden.**

Uudenmaan liitto pitää tarpeellisena, että joukkoliikenteen poikittaisyhteyden tukeutuvien alueiden maankäytön kehittäminen kytketään raideyhteyden tarkempaan suunnitteluun.

Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota pientalovaltaisten alueiden suureen pinta-alaan. Kaavaselostuksen mukaan yli 60 % kaikkien asumisen alueiden pinta-alasta Espoossa on osoitettu pientaloalueina AP, mutta niiden osuus väestönkasvusta on vain 15 %. Maankäytön tehostaminen olemassa olevilla pientaloalueilla voi paikoin olla perusteltua. Sen sijaan uusien tai merkittävästi laajentuvien pientaloalueiden kasvu aiheuttaa yhdyskuntarakenteen hajautumista sekä henkilöautoilun ja liikkumistarpeen lisääntymistä. Uudet ja laajenevat pientaloalueet Histan, Myntinmäen ja Mankin alueella sijoittuvat metsäisille alueille, mikä vähentää hiilinieluja ja -varastoja ja heikentää ekologisten yhteyksien toimivuutta. **Näiden uusien ja laajenevien pientaloalueiden tarve sekä vaikutukset maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida ja perustella kaavaselostuksessa.**

Kaavan yleismääräyksen mukaan yleiskaavaa toteuttavassa asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi. Uudenmaan liitto edellyttää perusteluja määräyksen tarkoituksenmukaisuudelle, minkä lisäksi sen vaikutukset yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida. Jatkosuunnittelussa määräyksen ohjausvaikutusta tulee täsmentää kuvaamalla, mitä yleiskaavan alueita se koskee ja millaista osuutta tavoitellaan.

Histaan suunnitellaan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ja ratasuunnitelmien mukainen asemanseutu noin 15 000 uudelle asukkaalle. Yleiskaavaluonnoksessa Histan lähialueelle osoitetaan useita laajoja pientalovaltaisia alueita, joista kaavaselostuksen mukaan osa voidaan toteuttaa jo ennen Länsiradan liikennöintiä bussiliikenteeseen tukeutuen. Maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan *maakuntakaavan keskusten, 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.* **Uudenmaan liitto toteaa, että Histan alueella pientaloalueiden laajuutta, toteuttamisen ajoittamista ja soveltuvuutta suhteessa maakuntakaavaan tulee vielä tarkastella yleiskaavan jatkosuunnittelussa.**

Yleiskaavaluonnoksessa Myntinmäkeen suunnitellaan uusi asemanseutu noin 10 000 uudelle asukkaalle. Kaavassa on osoitettu raideliikenteen aseman ympärille C3, AK ja A -aluevaraukset, joiden toteuttaminen on sidottu määräyksellä aseman toteuttamiseen. Lisäksi alueelle on osoitettu pientalovaltaisia alueita A, AP ja AT, joiden toteuttamista ei ole sidottu aseman toteuttamiseen. Kaavaselostuksen mukaan uusia pientalovaltaisia asuinalueita osoitetaan asemanseudun ympäristöön siten, että kaupunkirakenne kytkeytyy Espoon muihin asuinalueisiin.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että Myntinmäen suunnittelussa varmistetaan maankäytön riittävä tehokkuus, jotta alue voi kehittyä maakuntakaavassa tarkoitetulla tavalla tiiviiksi, monipuolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alueeksi. Jatkosuunnittelussa tulee vielä tarkastella miten varmistetaan Myntinmäen pientalovaltaisten alueiden kytkeytyminen Myntinmäen asemansseudulle ja muihin lähialueen keskuksiin. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Myntinmäen toteuttamista koskeva ajoitusmääräys tulee ulottaa myös aseman itäpuolen A-alueelle. Lisäksi pohjoisosan A- ja AP-alueiden laajuus, kestävän liikkumisen yhteydet sekä soveltuvuus maakuntakaavassa osoitettuun uuteen raideliikenteeseen tukeutuvaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen tulee arvioida ja kuvata jatkosuunnittelussa. Myntinmäen asemansseudulle osoitetuilla asumisen alueilla on vaikutuksia Forsbackan luontoselvityksessä (Keiron 2023) tunnistettuihin luontoarvoihin ja maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen, mikä tulee ottaa huomioon maankäyttöpotentiaalin riittävyttä arvioitaessa.

Joukkoliikenne

Yleiskaavassa esitetään koko Espoon laajuisen joukkoliikennejärjestelmän päälinjat tavoitevuonna 2060. Kaavaratkaisun pohjaksi on tarkasteltu erilaisia maankäytön ratkaisuihin tiiviisti kytkeytyviä joukkoliikennevaihtoehtoja osana luonnosvaiheen liikenneselvitystä. Tavoitteena on, että uusi rakentaminen painottuu raiteiden ja merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle ja poikittaiset joukkoliikenneyhteydet paranevat.

Yleiskaavassa on esitetty uusia joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joiden toteuttamistapaa, linjausta sekä asemien tai pysäkkien sijaintia tarkennetaan ehdotusvaiheessa. Kaavaselostuksen mukaan raideyhteyttä Matinkylä-Leppävaara välillä tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä, Kivenlahti-Kauklahti välillä tutkitaan ensisijaisesti metrona ja Jorvi-Espoon keskus-Matinkylä välillä tutkitaan ensisijaisesti metrona tai pikaraitiotienä.

Maakuntakaavassa on osoitettu yleiskaava-alueelle päätätänä ESA-rata (Länsirata) ja Rantarata. Lisäksi on osoitettu metrolinja Helsingin suunnasta Kivenlahteen. Maakuntakaavassa ei osoiteta pikaraitioiteita, raideliikenteen asemia tai pysäkkejä.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty raideliikenteen ratkaisu poikkeaa maakuntakaavasta siltä osin kuin uuden yhteyden toteuttamistapa perustuu meteroon, koska maakuntakaavassa ei ole osoitettu nykyisen metroyhteyden jatkamista Kivenlahden ja Kauklahten välillä eikä Matinkylän ja Espoon keskuksen/Jorvin välillä. Uudenmaan liitto tuo esille, että maakuntakaavan ohjausvaikutus kuntakaavoitukseen pitää sisällään joustoa ja mahdollistaa tietyin edellytyksin maakuntakaavasta poikkeamisen. Hyväksyttävän poikkeamisen edellytyksenä on kuitenkin, että ratkaisu ei ole ristiriidassa maakuntakaavan tavoitteiden kanssa ja että maakuntakaavan tavoitteet turvataan samassa kaavassa, jossa

maakuntakaavan ratkaisusta poiketaan. Lisäksi tulee varmistua, ettei poikkeamisella vaikeuteta maakuntakaavan muuta toteuttamista.

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan uusien metroyhteyksien tarkoituksenmukaisuutta Espoon kasvun kestäväälle ohjaamiselle sekä maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämiseksi ei voida sulkea pois. Mahdolliset uudet metrolinjat asemanseutuineen edellyttävät kuitenkin hyvin voimakasta tiivistämistä jo olemassa olevilla asuinalueilla. Lisäksi Matinkylä-Espoon keskus välillä Keskuspuisto asettaa erityisiä reunaehtoja riittävän tehokkaan maankäytön kehittämiseksi.

Uudenmaan liitto korostaa, että mahdollinen metroverkoston laajentaminen ei ole vain yhden kunnan kysymys, vaan sillä olisi vaikutuksia myös maakunnalliseen liikennejärjestelmään. Yleiskaavaluonnoksen liikenneselvitys jäsentää ja hahmottaa maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutusta Espoon alueella, mutta maakuntakaavatasoiset selvitykset puuttuvat koskien metron laajentamista. Uudenmaan liitto huomauttaa, etteivät metroverkoston laajentamisen selvitystarpeet liity vain maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutukseen, vaan niihin liittyy myös muita toteutettavuuteen liittyviä selvitystarpeita. Maakuntakaavassa on osoitettu raskaan raideliikenteen varikkomerkinällä metron varikot Myllypurossa sekä Espoon Sammalvuoressa. **Yleiskaavaluonnoksen aineistossa ei ole esitetty yleiskaavan raideliikeneratkaisun vaikutuksia metron varikoihin tai maakunnalliseen liikennejärjestelmään.** **Yleiskaavaratkaisun perustuessa metron laajentamiseen yleiskaava-aineistoa tulee täydentää myös metron varikon lisäselvityksin.**

Kaavaselostusta tulee täydentää kaavan suhteella voimassa olevaan maakuntakaavaan ja maakuntakaavaratkaisun mukaisuuteen sekä perusteluilla maakuntakaavasta poikkeamiseen yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi maakuntakaavatasoisilla selvityksillä. Lisäksi kaava-aineistoa tulee täydentää kaavataloudellisilla selvityksillä sekä selvityksillä metron ja/tai pikaraitioteiden maankäytön tehostamisen mahdollisuuksista ja riskeistä.

Raskaan raideliikenteen varikko

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu Espoon kaupunkiradan edellyttämää lähijunavarikkoa varten selvitystarvemerkinä Näkinmetsään (kalliovarikko) ja Mankkiin. Maakuntakaavassa on osoitettu raskaan raideliikenteen varikko Espoon ja Kirkkonummen rajalle (Luoma/Mankki) perustuen Väyläviraston selvitykseen. Lisäksi maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräys mahdollistaa myös joukkoliikenteen varikkoalueen sijoittamisen. Vyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan *vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon ja turvattava raide- ja joukkoliikenteen kehittämisen vaatimat riittävät varikkoalueet.* *Suunniteltaessa muuta maankäyttöä olemassa olevien varikoiden alueille on varmistettava, että korvaava varikkokapasiteetti on toteutettu ennen olemassa olevan varikon toiminnan päättymistä.*

Uudenmaan liitto huomauttaa, että Näkinmetsään sijoittuvan varikon toteuttamisedellytysten selvitys on vielä kesken. Espoo on selvittämässä yhdessä Kirkkonummen kanssa neljää eri vaihtoehtoa varikolle; selvitysten jälkeen kunnat valitsevat tämän vuoden aikana yhden paikan molemmista kunnista jatkotarkasteluun ja kaavoitukseen. Uudenmaan liitto toteaa, että Näkinmetsä on kalliovarikkona maanpäällistä ratkaisua kalliimpi toteuttaa. Varikolle soveltuvan alueen osoittaminen tulee perustua riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin ottaen huomioon mm. liikenteelliset, tekniset ja taloudelliset reunaehdot. Maakuntakaavasta poikkeava vaihtoehtoinen sijainti tulee selvittää yhdenmukaisin vertailutiedoin, sekä kattavin maakunnallisista selvityksistä ja vaikutusten arvioinnein, huomioiden myös käytönaikaiset vaikutukset ja kustannukset.

Yleiskaavassa tulee ratkaista rantaradan varikon sijainti viimeistään ehdotusvaiheessa, jotta sen toteuttamista voidaan lähteä edistämään jo ennen kuin yleiskaava tulee voimaan. Useampi vaihtoehtoinen sijainti voi hidastaa tarvittavien kustannus- ja rahoitusmallien syntymistä. Varikon toteuttamisella on kiire, sillä se vaikuttaa suoraan jo rakenteilla olevan Espoon kaupunkiradan liikennöintiin ja palvelutasoon. Tiheämpi liikennetarjonta edellyttää lisää junakalustoa, mikä vastaavasti edellyttää junakalustolle soveltuvaa varikkoa.

Uudenmaan liitto toteaa, että maakuntakaavassa on Mankin/Luoman alueella kohdemerkintä raskaan liikenteen varikosta, joka koskee rantaradan lähijunaliikennettä. Tämä on huomioitava yleiskaavaratkaisussa. Mikäli yleiskaavassa on myös Näkinmetsän kalliovarikko, edellyttää se maakuntakaavasta poikkeamista siinä osoitettuun Mankin/Luoman varikkoon nähden ja varikon osalta yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi maakuntakaavatasoisilla selvityksillä poikkeamiselle perusteet.

Tallinna-tunneli

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty Otaniemen kautta raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus liittyen Tallinna-tunneliin. Yleiskaavaluonnoksen merkintä perustuu Fin Est Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoisiin linjauksiin. Yleiskaavaluonnoksessa merkintään liittyvän määräyksen mukaisesti linjauksen tarkentaminen edellyttää seudullisen maankäytön ja liikenteen selvityksiä.

Maakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen merkinnällä radan valtakunnalliseen ja kansainväliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Tallinna-tunnelin linjaus kulkee maakuntakaavassa liikenteen valtakunnallisten solmukohtien kautta ja kytkee näin tunnelin riittävän hyvin osaksi valtakunnallista liikennejärjestelmää. Myös Helsingin ja Vantaan yleiskaavoissa on varauduttu maakuntakaavan mukaiseen linjauksen Tallinna-tunnelista.

Tallinna-tunneli on yhteytenä kansainvälinen, eikä maakuntakaavan mukaisesta linjauksesta voi poiketa seutu- eikä kuntatasoisin selvityksin. Uudenmaan liitto edellyttää, että Suomen ja Viron välistä raideyhteyttä edistetään maakuntakaavan ratkaisun mukaisesti eikä Espoon yleiskaavassa osoiteta maakuntakaavasta poikkeavaa linjausta Tallinna-tunnelille.

Autoliikenne

Kaavaluonnoksen valmistelussa on pyritty tunnistamaan kaavaratkaisun maankäytön ja siihen kytkeytyvien liikennejärjestelmän kehittämistoimien keskeiset liikenteelliset vaikutukset. Vaikutusten kohdentumista on luonnosvaiheessa arvioitu erityisesti Espoon osalta.

Luonnosvaiheessa tehdyssä liikenneselvityksessä todetaan, että alustavan yleiskaavaluonnoksen maankäytöllä ja joukkoliikennejärjestelmällä vuoden 2060 perusennusteessa henkilöautoliikenteen määrä ajokilometrisuoritteella mitattuna kasvaa 46 % nykytilaan nähden, mikä johtaa tieverkon parannustarpeisiin. Maksimiverkon sisältämät tie- ja katuhankkeet lisäävät autoliikenteen suoritetta 1–3 % riippuen maankäyttöskenaariosta. Kaavaluonnoksella ja erityisesti sen sisältämällä maankäytön kasvulla on myös seudullisia vaikutuksia, koska runsaasta 20 % Espoon ulkopuolelle suuntautuvista matkoista lähes kaksi kolmasosaa tehdään henkilöautolla. Kaavaehdotusvaiheessa on tarpeen laajentaa vaikutusarviointia seudulliseksi ja tarkasteluihin tulee sisältyä myös aamun ruuhkahuippuennusteet.

Autoliikenteen kuormittumista ja ruuhkaisuutta on tutkittu luonnosvaiheessa tehdyssä liikenneselvityksessä ja sen mukaisesti liikenneverkon kehittäminen muuttaa reittejä ja luo uutta autoliikenteen kysyntää, mikä voi synnyttää uusia välityskykyhaasteita mm. Turunväylälle ja Kehä II:lle.

Uudenmaan liitto toteaa, että autoliikenteen osalta kaavaratkaisussa tulee ensisijaisesti hakea autoliikenteen suoritetta vähentäviä ratkaisuja ja vasta sen jälkeen autoliikenteen kehittämistoimia. Luonnosvaiheessa tehdyt selvitykset osoittavat kaavaratkaisun olevan ilmastotavoitteiden ja autoliikenteen suoritteen hillitsemisen osalta kunnianhimoton sen tuottaessa autoliikenteen voimakasta kasvua 1,5 -kertaiseksi, jolla olisi myös seudullisia vaikutuksia mm. autoliikenteen ruuhkautumiseen. Positiivista kuitenkin on, että luonnosvaiheen selvitysten mukaan autoliikenteen suorite vähenee asukasta kohti 12–15 % vuodesta 2018 vuoteen 2060. Uudenmaan liiton mukaan autoliikennesuoritteen yhteys erityisesti laajoihin pientalovaltaisiin alueisiin sekä joukkoliikennekäytävien riittävään maankäyttöön tulee tarkastella ja huomioida kaavaratkaisussa autoliikennesuoritteen hillitsemiseksi.

Kaavaluonnos sisältää maakuntakaavan mukaisia valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittäviä teitä. Maakuntakaava edellyttää näille teille vaatimuksia, joiden tulee välittyä myös yleiskaavaan, kaavan merkintöihin, määräyksiin sekä kaavaratkaisuun. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavaratkaisussa on esitetty autoliikenteen mahdollisia kehittämistoimia, joista osa kohdistuu maakuntakaavan mukaisille teille.

Uudenmaan liitto muistuttaa, että tieverkolle suunnitellut toimenpiteet tulee suunnitella yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ja maankäytön muutosten lisäksi osayleiskaavan liikenneselvityksissä ja ratkaisussa tulee huomioida liikenneverkon kehittämisen aiheuttama kysyntä ja reitin muutokset.

Uudenmaan liitto huomauttaa, että kaava-aineiston selvitysten mukaan välityskyvyltään haasteelliseksi todetut osuudet Turunväylällä ja Kehä II:lla ovat maakuntakaavassa **maakunnallisesti merkittäviä teitä, joiden osalta väylälle tai sen välittömään läheisyyteen ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa. Uusia liittymiä rakennettaessa tulee varmistaa, että liittymä on mahdollista toteuttaa tien sujuvuutta tai turvallisuutta vaarantamatta.** Sujuvuutta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon liittymän keskeinen sijainti alue- ja yhdyskuntarakenteessa.

Kauppa

Yleiskaavassa tavoitteena on ohjata kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille. Tämä toteuttaa maakuntakaavan tavoitteita keskustojen elinvoiman tukemisesta.

Yleiskaavan kaupunkikeskuksiin eli C1-alueille (Matinkylä, Espoonlahti, Espoon keskus, Tapiola, Leppävaara, Hista) voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yleiskaavassa osoitetut C1-kaupunkikeskukset ja niiden kaupan ohjauksen periaatteet ovat maakuntakaavan mukaisia.

Yleiskaavan lähikeskuksiin eli C2-alueille (Kauklahti, Kera, Suurpelto, Kivenlahti, Otaniemi, Keilaniemi, Kalajärvi, Viiskorpi) voidaan määräysten mukaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yleiskaavan lähikeskukset sijoittuvat pääosin maakuntakaavan taajamatoimintojen vyöhykkeelle. Kyseisellä vyöhykkeellä pääkaupunkiseudulla merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat ovat maakuntakaavassa seuraavat, ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta: keskustahakuinen kauppa (päivittäistavaran kauppa ja muun erikoistavaran kauppa) 10 000 k-m² sekä paljon tilaa vaativa erikoistavaran kauppa 30 000 k-m². Kuitenkin yleiskaavaselostuksen mukaan lähikeskuksissa yli 10 000 k-m² kaupan kokonaisuudetkin ovat merkitykseltään paikallisia yksiköitä. Rajaa sille, mikä katsotaan seudullisesti merkittäväksi vähittäiskaupan suuryksiköksi, ei kaavamääräyksessä tai selostuksessa esitetä.

Lähipalvelukeskittymiin eli C3-alueille voidaan yleiskaavan määräysten mukaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä ja enintään 3000 kerrosneliömetrin suuruisia päivittäistavarakaupan yksiköitä. Kaavaselostuksessa todetaan paikallisten suuryksiköiden olevan alle 10 000 k-m² yksiköitä. Selostuksen mukaan useamman alle 3000 kerrosneliömetrin päivittäistavarakaupan myymälän sijoittaminen alueelle on kuitenkin mahdollista. Liitto muistuttaa, että kaupan seudullisuuden määrittelyyn lasketaan kaikki toiminnallisen kokonaisuuden muodostamalla alueella oleva kaupan pinta-ala.

Yleiskaavassa seudullisesti merkittävä tilaa vaativa kauppa ohjataan erityisesti kaupallisten palveluiden alueille KM (Kulloonsilta, Lommila, Suomenoja ja Nihtisilta-Turvesolmu). KM-alueiden sijainnit ja enimmäismitoitukset vastaavat maakuntakaavassa osoitettuja kaupan alueita. Myös työpaikka-alueille (TP) voidaan sijainnista riippuen osoittaa joko merkitykseltään paikallista tilaa vaativaa kauppaa tai merkitykseltään paikallista kauppaa.

Uudenmaan liitto toteaa, ettei kaavaselostuksessa eikä merkintöjä koskevissa määräyksissä tuoda kaikilta osin riittävän selkeästi esiin, mitä paikallisella ja seudullisella kaupalla yleiskaavan yhteydessä milloinkin tarkoitetaan. **Seudullisuuden alarajat vähittäiskaupan suuryksiköille tulee esittää lähikeskuksia ja lähipalvelukeskittymiä koskevissa kaavamääräyksissä sekä myös työpaikka-alueita koskevissa kaavamääräyksissä selvityksiin perustuen.**

Kulttuuriympäristöt

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu yhtenäisellä merkinnällä ja määräyksellä valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY) perustuen Museoviraston inventointiin ja maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö perustuen Uudenmaan liiton selvitykseen. Kaavan yleismääräykset sekä merkintäkohtaiset määräykset huomioivat riittävällä tavalla maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymisen.

Yleiskaavan teemakartalla 'Merkittävät kulttuuriympäristöt' viitataan Uudenmaan liiton selvitykseen vuodelta 2012. Uudenmaan liitto toteaa, että kyseinen selvitys on päivitetty ja julkaistu viimeksi vuonna 2022.

Virkistys

Yleiskaavassa osoitetaan koko Espoon mittakaavassa keskeinen virkistysalueiden ja -yhteyksien kokonaisuus, joka koostuu lähivirkistysalueista, laajemmista ulkoilualueista, viheryhteyksistä ja ulkoilureiteistä. Keskuspuisto ja Rantaraitti on osoitettu omana merkintänään, samoin Espoonjokilaakson ja Mankinjoen-Gumbölenjoen kehittämisvyöhykkeet monipuolisine arvoineen. Yleisillä suunnittelumääräyksillä ohjataan muun muassa virkistysalueiden tasapuolista saavutettavuutta ja rantojen virkistyskäyttöedellytysten säilymistä. Yleiskaavassa on osoitettu aluevarauksia myös seudullisesti vetovoimaisten virkistys- ja matkailupalveluiden kehittämiseen.

Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitu maakuntakaavan virkistysalueverkosto ja sen kehittämistavoitteet. Tiivistyvät ja uudet rakentamisalueet kuitenkin lisäävät olemassa olevien virkistysalueiden käyttöä ja paikoin pirstovat ja supistavat virkistykseen soveltuvien alueiden määrää. Uudenmaan liitto näkee, että kaupunkirakenteen tiivistyessä virkistysalueiden ja kaupunkivihreän merkitys muun muassa asuinviihtyvyyden, hyvinvoinnin ja ilmastomuutokseen sopeutumisen kannalta korostuu entisestään. Yleiskaavan C1, C2, AK, A ja AP -alueiden määräykset edellyttävät turvaamaan riittävät ja hyvin saavutettavat lähivirkistysalueet sekä laadukkaat virkistysyhteydet laajemmille viheralueille. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että määräys lisätään myös C3-alueille. Yleiskaavan selostuksen mukaan uusilla ja keskeisesti

kasvavilla alueilla tullaan tarkemman suunnittelun yhteydessä laatimaan laaja-alainen virkistysalueverkoston kokonaissuunnitelma turvaamaan riittävät virkistysalueet. Uudenmaan liitto pitää toimintatapaa kannatettavana, jotta voidaan varmistaa, mitä riittävyys erilaisilla alueilla tarkoittaa.

Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Yleiskaavan laadintaan liittyen on tuotettu useita luontoselvityksiä: Länsi-Espoon uhanalaisten luontotyyppien kartoitus, Histan, Forsbackan ja Mankin luontoselvitykset, virtavesiselvitys sekä lahopuu- ja lahokaviosammalselvitys. Näissä on tarkasteltu luontokohteiden arvoa ottaen huomioon soveltuvien osin myös Uudenmaan luonnonympäristöjen arvottamisen kriteerit (LAKU, Uudenmaan liitto 2012).

Yleiskaavaluonnoksessa ekologinen verkosto on osoitettu suojelu-, virkistys- ja keskuspuiston merkinnöin sekä niitä yhdistävillä ekologisilla runkoyhteyksillä. Ekologinen verkosto tukeutuu myös maa- ja metsätalousalueisiin sekä avoimen maiseman elinkeinoalueisiin. Paikoin yhteys on merkitty rakentamisalueen poikki silloin, kun virkistysalueet ovat yleiskaavan mittakaavaan nähden pieniä ja vaativat tarkempaa suunnittelua. Lisäksi verkoston keskeisiä kehittämiskohtia ohjataan erillisellä merkintätavalla.

Yleiskaavaluonnoksen oikeusvaikutteisella alueella on useita maakuntakaavassa osoitettuja viheryhteystarpeita. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa viheryhteyksiä osoitetaan pitkänä suojelu- ja virkistysalueita yhdistävinä yhteyksinä siten, että ratkaisu tukee Helsingin seudun viherkehän kehittämistä ja yhtenäisyyttä. Merkinnällä on maakuntakaavassa osoitettu paitsi olemassa olevia ja hyvin toimivia yhteyksiä, myös uusia tarpeellisia tai kehitettäviä yhteyksiä, joissa yhteys on nykytilassa heikko. Lisäksi maakuntakaava ohjaa viheryhteyksien turvaamista kaavamääräysten kautta.

Maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarpeet on otettu huomioon yleiskaavaluonnoksessa osoittamalla ne yleiskaavassa pääosin virkistysalueina ja paikoin suojelualueina, avoimen maiseman elinkeinoalueina tai maa- ja metsätalousalueina sekä ekologisina runkoyhteyksinä ja viheryhteyksinä. **Helsingin seudun viherkehän ja rantojen käytön kestävyysnäkökulmasta on tärkeää, että yleiskaavaluonnokseen on otettu mukaan Keskuspuiston, Rantaraitin, Espoonjokilaakson, Mankinjoen ja Gumbölenjoen alueiden kehittäminen omina kokonaisuuksinaan, luonnon monimuotoisuus huomioon ottaen, ja lisäksi kehitetty luonnonarvopuistojen tarkastelua.**

Tavoitteena maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinneissä on, että jos nykytilassa on jäljellä mahdollisuus maakunnallisena toimivaan, leveään yhteyteen merkinnän yleispiirteisesti osoittamalla alueella, pitää se säilyttää rakentamattomana. Samalla periaatteella tulkitaan niitä kaavamääräyksiä, jotka koskevat kaavakartalle osoitettujen verkoston ytiminä toimivien alueiden yhdistämistä. Jos on mahdollista vahvistaa yhteyttä muuta kautta, kuin maakuntakaavassa yleispiirteisesti merkityssä

kohdassa, on vahvimpaan yhteyскоhtaan aiheutettu heikentyminen korvattava mieluummin useamman kohdan kautta. Useampi kuin yksi kohta on tarpeen, koska yhteyden siirtymiseen ja nykytilassa tavoitetta heikompien kohtien toimivuuteen sisältyy epävarmuutta.

Yleiskaavaaluonnoksen selostuksessa on kuvattu, että ”Taajama-alueiden reunoilla ja ulkopuolella runkoyhteyksien tulisi olla leveydeltään vähintään 300–500 metriä (Väre & Rekola 2007).” Osa yleiskaavan runkoyhteyksistä sijoittuu maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinntöjen alueille, ja osa sisältyy maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen, jonka määräys ohjaa yhteyksien tarkempaa toteuttamista.

Maakunnallisten yhteyksien osalta tavoitteena nykytilassa rakentamattomilla alueilla on 500–1000 metriä leveä yhteys, jotta lajisto voi hyötyä siitä monipuolisesti. Ekologisesti tarkasteltuna suositeltavaa on tätäkin leveämpi yhteys (Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyyysien perusteella 2018). Jotta yhteys toimisi monipuolisesti, sillä tulee lisäksi olla suojaavaa kasvillisuutta ja latvuspeittoa. Mikäli leveys on jostain kohdasta alle 500 metriä, ei tällainen kapeikko saisi olla leveyttään pidempi. Myöskään kapeikkoja ei saisi olla peräkkäin lähellä toisiaan. Leveysvaatimuksen perusteena yleisesti on se, että ihmisen läsnäolon ja liikkumisen on todettu vaikuttavan luonnoneläinten käyttäytymiseen noin 250 m vyöhykkeellä vihialueen reunasta (Kestävät kaupunkiseudut – Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi, Söderman & Saarela, Suomen ympäristö 25/2011). Kestävät kaupunkiseudut (2011) -raportissa on maakunnallisen ekologisen yhteyden minimileveydeksi esitetty 300 metriä, mutta tämä koskee jo olemassa olevia taajamia.

Osa yleiskaavaaluonnoksen runkoyhteyksistä sijaitsee kohdissa, joissa ei ole vielä nykyistä rakennetta rajoittamassa yhteyden leveyttä. Niitä on paikoin (esimerkiksi Mankki, Olari, Sepänmetsä, Taavinkylä) esitetty kuitenkin niin pitkinä kapeikkoina rakentamisaluemerkintöjen väleissä, että ne eivät voisi siinä laajuudessa tarjota lajistolle monipuolista yhteyttä. Lisäksi merkinnän määräys ei varmista toteutumista riittävästi muotoilulla ”mahdollisimman leveä” sekä ohjeellisella sijainnilla. **Uudenmaan liitto esittää, että maakunnallisia yhteyksiä turvaavien runkoyhteyksien toteutuminen varmistetaan osoittamalla rakentamattomaksi tarkoitetut osuudet aluevarauksina yleiskaavassa riittävän leveinä ja vahvistamalla yleiskaavan ekologisen runkoyhteyden merkintää koskevan määräyksen ohjausvaikutusta.**

Forsbackan luontoselvityksen (Keiron 2023) mukaan alueen metsät ovat pääosin talousmetsiä, joiden luontoarvot ovat vähäisiä. Myntinmäen alueen kaakkoisosaan Hemängsbergetin ympäristöön on kuitenkin muodostunut arvokkaiden luontotyyppien kokonaisuus, joka liittyy kiinteästi Högabergetin luontoarvokokonaisuuteen. Hemängsbergetin alueella sijaitsee kaksi liito-oravan ydinaluetta sekä niihin yhteydessä oleva elinalue. Kaakkoon on rajattu myös laaja lepakoiden saalistusalue, jolta tehtiin noin kolmasosa koko selvitysalueen lepakohavainnoista. Yleiskaavaaluonnoksessa selvitysalueen kaakkoisosaan on osoitettu Myntinmäen asemanseudun rakentamisalueet C3, AK ja A-merkinnöin. Luontoselvityksen tulokset huomioon ottaen **kaavaselostuksesta ei käy**

riittävästi ilmi, miten esitetty tiivis rakentaminen ja luontoarvot on tarkoitus Myntinmäen alueella yhteensovittaa.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavan yleismääräyksessä on mukana periaate, jonka mukaisesti luonnon monimuotoisuudelle aiheutuvia haittoja tulee ensisijaisesti välttää tai lieventää. Uudenmaan liitto kannustaa ekologisen kompensaation periaatteiden ja mahdollisuuksien selvittämiseen suunnittelun edetessä. Esimerkiksi Högabergetin osalta yleiskaavaselostuksessa (s. 85) todetaan, että se on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Kuitenkin vain osa tunnistetuista luontoarvokohteista kyseisellä metsäalueella on yleiskaavan ratkaisussa osoitettu virkistysalueeksi, ja muita osia tiiviiksi asemanseuduksi.

Laajalahden pohjoisreunalla Uudenmaan liitto suosittelee harkitsemaan kuntarajan ylittävän ekologisen yhteyden merkitsemistä runkoyhteytenä ja mahdollisesti kehittämiskohtana.

Maakunnallisen selvityksen (2018) tiedoissa on tunnistettu luonnon ydinalueet kuntarajan molemmiin puolin, mutta niiden yhteyksiä ei ole enää ollut maakunnallisina jäljellä. Näistä ydinalueista osia on osoitettu maakuntakaavassa suojelualueina ja virkistysalueina. Maakuntakaavassa ekologisten yhteyksien osalta tässä kohtaa ohjaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräys *Vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee edistää ekologisen verkoston kytkeytymistä vyöhykkeen ulkopuoliseen viherrakenteeseen sekä Erityistä huomiota on kiinnitettävä kaavassa osoitettuja viherrakenteen osia yhdistäviin, Helsingin seudun viherkehälle ja ranta-alueille suuntautuviin sekä merenrannan suuntaisiin yhteyksiin.*

SL-alueiden osalta yleiskaavaluonnoksessa on käytetty lähteenä osin voimassa olevien ja hyväksytyjen yleiskaavojen rajauksia. Osa suojeluun liittyvistä merkinnöistä poikkeaa maakuntakaavassa esitetyistä tai toteutuneista suojelualue-rajauksista (esimerkiksi maakuntakaavan suojelualuemerkintä Pirttimäki-Mullskärret, toteutunut, on merkitty V-alueena ja Natura-alueena). **Uudenmaan liitto pyytää tarkistamaan rajaukset ja perustelemaan mahdolliset poikkeukset maakuntakaavan rajauksista**, myös oikeusvaikutuksettomilla alueilla, joiden merkintöjen on tarkoitus toimia ohjeellisena/selvitysluonteisena tarkemmassa suunnittelussa.

Maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuvien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella on erityisesti kaksi metsäistä aluetta, joille rakentaminen aiheuttaisi sekä hiilensidonnän vähenemistä että heikentäisi maakunnallisesti tärkeitä ekologisia yhteyksiä: Myntinmäen kautta Nuuksioon suuntautuva yhteys sekä Espoonlahdelta Mankkiin suuntautuva yhteys. Näissä on maakuntakaavassa osoitetut viheryhteystarvemerkinntät. Kyseiset ekologiset yhteydet on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu ekologisinä runkoyhteyksinä. Nämä alueet vaikuttavat rakentamisen suhteen irrallisilta yhdyskuntarakenteen kehittämisen kokonaisuudessa ja sijaitsevat kaukana juna-asemista ja muusta julkisesta liikenteestä sekä palveluista. **Kyse on maakunnallisten tavoitteiden toteuttamista vaikeuttavista ratkaisuista, jolloin yhteyksiä heikentävien ratkaisujen**

perustelujen tulee liittyä maakunnallisiin asioihin, vaikutukset maakuntakaavan tavoitteisiin tulee esittää ja heikennykset perustella.

Myntinmäestä Histan ja Nuuksion Pitkäjärven väliselle alueelle ulottuu ekologisen yhteyden vaikutusalue, johon yleiskaavassa esitetään uusia asuinalueita nykyisille metsäalueille. Tähän Halujärvi-Nuuskion viheryhteystarvemerkinän toteutettavaan leveyteen ja laatuun vaikuttavat heikentävästi yleiskaavaluonnoksessa osoitetut, maakuntakaavan muita ratkaisuja tukevat Länsiradan, Histan ja Myntinmäen tiiviimmän rakentamisen alueet. **Näiden rakentamisalueiden ulkopuolisilla alueilla tulee sitäkin paremmin ottaa huomioon maakunnallisen yhteyden toimivuuden edellytykset.**

Toinen vastaava, mutta pienempi alue on Mankin metsäalue, johon esitetään uutta AP-aluetta ja jonka kautta kulkee maakunnallinen ekologinen yhteys selvityksen Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella (2018) mukaan. Viheryhteystarve on osoitettu maakuntakaavassa kuntien raja-alueelle ja sen toteuttamiseen vaikuttaa myös mahdollisen varikon sijoittaminen yhteyden läheisyyteen. **Tämän Mankin alueen kokonaisuus tulee ratkaista yleiskaavassa maakuntakaavan viheryhteystarpeen tavoitteita tukevalla tavalla.**

Uudenmaan liitto suosittelee kuntakaavoituksessa varautumaan EU:n ennallistamisasetuksen kansalliseen toimeenpanoon, mm.

kaupunkiympäristöjen osalta. Tämä tukee myös maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden määräysten huomioon ottamista viheralueiden erilaisten arvojen osalta. On hyvä, että yleiskaavaluonnoksessa on useita määräyksiä aiheeseen liittyen mm. kaupunkivihreän runsaudesta, säilymisestä ja lisäämisestä erityyppisillä alueilla. Kaavaselostuksessa on kuitenkin vielä syytä täsmentää kyseisten määräysten tulkintaa. Asetuksen tavoitteiden toteutumista auttaa laadukkaasti kaupunkivihreän ja latvuspeiton määrän ohjaaminen vuoden 2031 jälkeen toteutettavilla rakentamisalueilla, ottaen huomioon ilmastonmuutokseen sopeutumisen, luonnon hyvinvointivaikutukset ja ekologisten verkostojen vahvistamisen.

Hulevedet ja maa-aineshuolto

Yleiskaavan yleiset määräykset edellyttävät laatimaan asemakaavoituksen yhteydessä hulevesien hallintasuunnitelman, jossa tulee ottaa huomioon sekä laadulliset että määrälliset hallinnan tarpeet, sekä turvata riittävät aluevaraukset hulevesien luonnonmukaiseen hallintaan. Uudenmaan liitto pitää kyseistä määräystä kannatettavana myös ilmastonmuutoksen sopeutumisen näkökulmasta.

Yleismääräyksissä todetaan myös, että hulevesien muodostumista on pyrittävä ehkäisemään. Tavoite on hyvä, ottaen huomioon, että vaikutusten arvioinnin mukaan kaava lisää läpäisemättömän pinnan määrää. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavaselostuksessa voisi kuvata tarkemmin mahdollisia keinoja hulevesien muodostumisen ehkäisemiseksi.

Yleiskaava mahdollistaa paljon uutta rakentamista (mm. asumisen alueita ja raideliikenneyhteyksiä), mitkä paitsi lisäävät tarvittavien kivi- ja maa-

ainesten tarvetta, myös tuottavat huomattavan määrän maa-aineksia. Kaavan yleismääräyksissä todetaan, että maankäytön jatkosuunnittelussa tulee edistää massojen suunnitelmallista kierrätystä ja hyödyntämistä. Tavoite on hyvä, mutta jättää avoimeksi keinot ja tavat, joilla maamassojen kierrätystä ja hyödyntämistä on tarkoitus edistää. Uudenmaan liitto toteaa, että maa-ainesten kierrätys vaatii sekä paikallisia rakentamisen tukialueita että isompia maa-aineshuollon alueita, joilla on mahdollista käsitellä, jalostaa ja varastoida maa-aineksia. Maamassojen osalta haasteena on se, että massojen käsittelyssä korostuvat yleensä pienialaiset ja usein myös väliaikaiset alueet, joiden tulisi sijaita mahdollisimman lähellä syntytai käyttöpaikkaa. Tällaisia alueita ei välttämättä ole mahdollista osoittaa yleiskaavassa kaavamerkintöinä, mutta yleismääräysten kautta ohjausmahdollisuudet ovat paremmat. **Uudenmaan liitto kannustaakin tarkastamaan yleismääräystä, sekä täydentämään selostusta siten, että yleiskaava tarjoaisi jatkosuunnittelulle selkeämmät keinot maa-ainesten hallintaan ja kierrätykseen.**

Vesihuolto

Yleiskaavassa on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon merkinnällä Blominmäen jätevedenpuhdistamo, sekä Blominmäen jätevesitunnelit: meripurkutunneli sekä uusi jäteveden tuloviemäritunneli Lansasta Söderskokiin. Muut jätevesien johtamisen seudulliset yhteystarpeet on esitetty teemakartalla, kuten Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitettu siirtoviemärin yhteystarve Blominmäestä Vihdin suuntaan.

Uudenmaan liitto toteaa, että Espoosta Vihdin suuntaan osoitetulla siirtoviemärin ohjeellisella linjauksella on seudullista merkittävyyttä vesihuollon toimintavarmuudelle ja huoltovarmuudelle pitkällä aikavälillä. **Siirtoviemärin seudullisen merkittävyyden vuoksi yhteystarve on tarpeellista osoittaa liitekartan ohella yleiskaavakartalla.**

Uudenmaan liitto myös toteaa, että parhaillaan laaditaan Uudenmaan vesihuollon alueellista yleissuunnitelmaa, joka valmistuu loppuvuodesta 2024. Liitto suosittelee huomioimaan kaavatyössä mahdollisuuksien mukaan yleissuunnitelmassa määriteltävät tulevaisuuden vesihuollon tarpeet.

Ilmastovaikutukset ja hiilensidonta

Espoon tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Yleiskaavan toteuttamisesta aiheutuvat ilmastovaikutukset realisoituvat suurelta osin vasta tämän tavoitevuoden jälkeen. Yleiskaavatyön yhteydessä on kuitenkin syytä tarkastella, miten yleiskaava vaikuttaa kaupungin ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja päästökehitykseen kaavan tavoitevuoteen mennessä.

Yleiskaavan merkittävimmät ilmastovaikutukset aiheutuvat maankäytön muutoksista, rakentamisesta ja liikenteestä. Ilmastonmuutoksen hillintää edistävät ratkaisut liittyvät ennen kaikkea toimintojen sijoittamiseen sekä kestävästä liikennejärjestelmän ja energiantuotannon mahdollistamiseen. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen ensisijaisesti nykyisten ja tulevien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varsille on ilmastovaikutusten näkökulmasta kannatettavaa. Toisaalta

kaavaratkaisulla pyritään merkittävästi lisäämään pientalokaavoitusta, mikä aiheuttaa metsäkatoa ja lisää asukkaiden liikkumistarvetta ja henkilöautoliikennettä.

Yleiskaavan toteuttamisen merkittävin päästölähde vuoteen 2060 aiheutuu rakennusten rakentamisesta, mikäli rakennusmateriaalien päästöt eivät tulevaisuudessa merkittävästi laske. Uudenmaan liitto näkee, että jo yleiskaavoissa tulee pyrkiä huomioimaan keinoja hillitä rakentamisen ja rakennusten energiankulutuksen päästöjä. Yleiskaavan yleiset suunnittelumääräykset antavat tähän hyvät lähtökohdat edistämällä maankäytön hiilineutraaleja energiaratkaisuja sekä toimintojen ja rakennusten energiatehokkuutta.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen on huomioitu yleiskaavassa toimintojen sijoittamisella pääosin vesistötulva-alueiden ulkopuolelle sekä määräyksillä, joilla ohjataan tulvariskien ja hulevesien hallintaa, ekosysteemipalveluiden turvaamista ja kaupunkivihreän säilymistä tai lisäämistä. Pohjaveden laatu ja antoisuus on turvattu ominaisuusmerkintää koskevalla määräyksellä.

Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa on kuvattu yleispiirteisellä tasolla kaavaratkaisun vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen. Vaikutusten arviointi perustuu kasvihuonekaasujen kehityksen osalta paikkatietopohjaiseen Yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arviointityökaluun ja asiantuntija-arvioon. Lisäksi hiilinielujen ja -varastojen muutosta on arvioitu karkealla tasolla perustuen alueiden arvioituihin kerrosalamuutoksiin. **Uudenmaan liitto pitää ongelmallisena, että näiden ilmastovaikutusten arviointien tuloksia ei ole sisällytetty kaava-aineistoon. Kaavaratkaisun tarkentuessa arviointia on syytä edelleen tarkentaa ja esittää tulokset osana muuta ilmastovaikutusten arviointia.**

Uudenmaan liitto korostaa ilmastovaikutusten arvioinnin merkitystä nimenomaan kaavan valmisteluvaiheessa, jotta valintoihin ja niiden toteutukseen voidaan vielä vaikuttaa. Kaavan merkittävyyteen ja tavoitteisiin nähden tehty arviointi on suppea ja toteava. Skenaarioita tai vertailuja erilaisten suunnitteluratkaisujen vaikutuksista ei ole laadittu. **Yleiskaavan jatkosuunnittelussa onkin tarpeen tehdä kattava ilmastovaikutusten arviointi siten, että se mahdollistaa eri suunnitteluvaihtoehtojen vertailun ja edelleen haitallisten ilmastovaikutusten lieventämisen ja positiivisten vaikutusten vahvistamisen jatkosuunnittelussa. Lisäksi on tarpeen tuoda esille ilmastovaikutusten ajoittumista ja epävarmuuksia, joita kaavaratkaisun toteuttaminen tai toteutumatta jättäminen voivat saada aikaan.**

Kaavaselostuksen mukaan uudet rakentamisalueet on osoitettu pääosin kaikkein suurimpien hiilivarastojen ulkopuolelle. Merkittävimmät vaikutukset ilmenisivät Histan ja Nuuksion Pitkäjärven välisellä alueella, Myntinmäen alueella sekä Mankin alueella, joihin on osoitettu asumisen aluevarauksia. Laskennallisesti hiilinielut vähenevät maankäytön muutosten seurauksena noin 15 %. Yleismääräysten mukaan maankäytön

jatkosuunnittelussa on edistettävä hiilinielujen ja -varastojen turvaamista. **Kaavaselostuksessa tulee kuvata, miten yleismääräyksen ohjausvaikutus ilmenee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Turvaamisen ohella kaavalla tulee pyrkiä myös vahvistamaan hiilensidontaa ja varastointia.**

Yhteenveto

Espoon yleiskaavan keskeisenä tavoitteena on varautua kasvuun, koko kaupungin kehityslinjat yhteen nivoon. Uudenmaan liitto pitää yleiskaavaluonnosta tavoitteiltaan kunnianhimoisena ja vaikutuksiltaan maakunnallisesti ja jopa valtakunnallisesti merkittävänä. Yleiskaavan tavoitteet ovat yhdenmukaiset Uusimaa-ohjelman ja maakuntakaavan tavoitteiden kanssa.

Uudenmaan liitto kiinnittää lausunnossaan huomiota etenkin kestävän yhdyskunta- ja viherrakenteen ohjaamisen tarkoituksenmukaisuuteen sekä liikenteen ratkaisuihin, jotka poikkeavat voimassa olevasta maakuntakaavasta. Uudenmaan liitto korostaa, että siltä osin kuin yleiskaava poikkeaa maakuntakaavasta tai sillä on seudullisia vaikutuksia, tulee kaavan perustua riittäviin maakunnallisen tason selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty yhdyskuntarakenteen kehittäminen keskuksiin ja kestävään liikennejärjestelmään tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että kaavaratkaisussa varmistetaan joukkoliikenteen hankkeiden toteutuminen etupainotteisesti uusille ja voimakkaasti kehittyville asumisen alueille. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee varmistua, että uusilla raideliikennevyöhykkeillä on edellytykset maankäytön riittävälle tehostamiselle ympäristön reunaehdot huomioiden. Joukkoliikenteeseen tukeutuvien alueiden maankäytön kehittäminen tulee kytkeä raideyhteyden tarkempaan suunnitteluun.

Yleiskaavaluonnoksessa varaudutaan myös pientaloalueiden merkittävään tiivistämiseen ja laajentamiseen. Uudenmaan liitto pitää kasvuun varautumista ja tavoiteltua pientalorakentamisen osuuden merkittävää kasvattamista haasteellisena ottaen huomioon yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteet sekä kestävän yhdyskuntarakenteen periaatteet: liikkumistarpeen vähentäminen, kestävä liikenne, yhtenäisten luontoalueiden säilyminen ja infrastruktuurin resurssitehokkuus. Uusien ja laajentuvien pientaloalueiden vaikutukset maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida ja niiden tarve tulee perustella kaavaselostuksessa. Erityisesti tämä koskee Histan, Myntinmäen ja Mankin asumisen alueita, koska ne sijoittuvat maakuntakaavassa osoitetun viheryhteystarpeen alueille ja sijoittuvat irralleen muusta yhdyskuntarakenteesta.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty metroyhteyksiin perustuva raideliikenne poikkeaa voimassa olevasta maakuntakaavasta. Uudenmaan liitto korostaa, että mahdollisella metroverkoston laajentamisella on vaikutuksia myös maakunnalliseen liikennejärjestelmään, mutta yleiskaava-aineistosta puuttuvat maakuntakaavatasoiset selvitykset. Lisäksi tulee huomioida, että

metroverkoston laajentamisen selvitykset eivät koske vain maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutusta, vaan siihen liittyy myös muita toteutettavuuteen liittyviä selvitystarpeita, kuten varikot. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa tulee kuvata yleiskaavan suhde maakuntakaavan liikennejärjestelmään ja perustella maakuntakaavasta poikkeaminen maakuntakaavatasoisilla selvityksillä. Lisäksi kaava-aineistoa tulee täydentää kaavataloudellisilla selvityksillä sekä metron ja/tai pikaraitioteiden maankäytön tehostamisen mahdollisuuksista ja riskeistä.

Yleiskaavassa tulee ratkaista rantaradan varikon sijainti viimeistään ehdotusvaiheessa perustuen riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin. Yleiskaavassa on huomioitava se, että maakuntakaavassa varikko on osoitettu Mankin/Luoman alueelle. Mikäli yleiskaavassa osoitetaan varikolle maakuntakaavasta poikkeava sijainti, kuten Näkinmetsä, tulee yleiskaavatasoisten selvitysten lisäksi laatia maakuntakaavatasoiset selvitykset, joissa poikkeamiselle esitetään perusteet. Lisäksi Uudenmaan liitto katsoo, että Espoolla ja Kirkkonummella pitää olla tosiasiallinen mahdollisuus viedä varikon sijaintia koskevat selvitykset loppuun.

Yleiskaavaluonnoksen mukainen Tallinna-tunnelin linjaus poikkeaa maakuntakaavasta. Tallinna-tunneli on yhteytenä kansainvälinen, eikä maakuntakaavan mukaisesta linjauksesta voi poiketa seutu- eikä kuntatasoisin selvityksin. Yleiskaavassa ei tule osoittaa Tallinna-tunnelille varausta.

Kaavaluonnoksessa esitetyllä maankäytön kasvulla on seudullisia vaikutuksia autoliikenteen määriin ja suuntautumiseen. Kaavaehdotusvaiheessa tähän liittyvää vaikutusten arviointia on tarpeen laajentaa seudulliseksi ja tarkasteluihin tulee sisältyä myös aamun ruuhkahuippuennusteet. Uudenmaan liitto korostaa, että maakuntakaavassa maakunnallisesti merkittävälle teille ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka heikentävät pitkämatkaisen liikenteen, joukkoliikenteen tai kuljetusten palvelutasoa.

Kauppaa koskevissa kaavamääräyksissä tai selostuksessa ei ole kaikilta osin riittävän selkeästi määritelty mitä paikallisella ja seudullisella kaupalla yleiskaavan yhteydessä milloinkin tarkoitetaan ja mitkä ovat seudullisuuden rajat. Seudullisuuden alarajat vähittäiskaupan suuryksiköille tulee esittää lähikeskuksia ja lähipalvelukeskittymiä koskevissa kaavamääräyksissä sekä myös työpaikka-alueita koskevissa kaavamääräyksissä.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty maankäyttö heikentää paikoin maakuntakaavassa osoitettujen viheryhteystarpeiden toimivuutta. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan ainakin Histan, Myntinmäen, Mankin sekä Espoon keskuspuiston ja Mankkaan alueisiin liittyen maankäyttö tulee ratkaista siten, ettei ekologisten yhteyksien toimivuus heikkene. Viheryhteystarpeiden toteutumista tulee edistää osoittamalla aluevarauksina rakentamattomaksi tarkoitetut alueet riittävän leveinä ja vahvistamalla yleiskaavan ekologisen runkoyhteyden merkintää koskevan määräyksen ohjausvaikutusta.

Myntinmäen asemanseudun rakentamisalueet sijoittuvat osin päällekkäin yleiskaavan luontoselvityksessä tunnustettujen luontoarvojen kanssa. Kaavaselostuksessa tulee kuvata miten esitetty tiivis rakentaminen ja luontoarvot on tarkoitettu alueella yhteensovittavia.

Osa suojeluun liittyvistä merkinnöistä poikkeaa maakuntakaavassa esitetyistä tai toteutuneista suojelualuerajauksista. Mahdolliset poikkeukset maakuntakaavan rajauksista tulee perustella, koskien myös alueita, joilla yleiskaava toimii ohjeellisena aineistona.

Maamassojen varastoinnin ja käsittelyn ohjaamiseksi Uudenmaan liitto kannustaa tarkastamaan yleismääräystä sekä täydentämään selostusta siten, että yleiskaava tarjoaisi jatkosuunnittelulle selkeämmät keinot maanainesten hallintaan ja kierrätykseen.

Maakuntakaavassa osoitettu siirtoviemärin ohjeellinen linjaus Espoosta Vihdin suuntaan on tarpeellista osoittaa liitekartan ohella yleiskaavakartalla.

Yleiskaavaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi on kaavan merkittävyyteen nähden suppea ja puutteellinen. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee laatia kattava ilmastovaikutusten arviointi, joka mahdollistaa eri suunnitteluratkaisujen vertailun ja haitallisten ilmastovaikutusten lieventämisen. Kaavan toteuttamisesta aiheutuva metsäkato ja sen vaikutukset hiilensidontaan ja -varastoihin on syytä arvioida luonnosvaihetta tarkemmin.