

Lausunnot ja vastineet

*Lausunnot on jätetty Espoon yleiskaava 2060:n
luonnoksesta, alue 800100*



Y L E I S K A A V A 2 0 6 0

ESPOON KAUPUNKI
KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS
PL 43
02070 ESPOON KAUPUNKI

Julkaisu verkossa www.espoo.fi

Tekijät:

*Aino Hautala
Aleksi Kare
Antti Uusitupa
Daniel Golovine
Elina Kuusisto
Essi Leino
Heidi Ahlgren
Jenni Mikkola
Juhani Lehtikainen
Kristiina Schlegel
Martta Pirttioja
Mika Huttunen
Minna Hietanen-Ovaska
Olga Veikkolainen
Paula Jääskeläinen
Paula Kangasperko
Paula Kuusisto-Hjort
Philippe Parisot
Ruusu Vilokinen
Sakari Jäppinen
Samuel Tuovinen
Susanna Kaitanen
Suvi Lämsä
Tanja Hämäläinen*

SISÄLLYSLUETTELO

LUKUOHJE	5
UUDENMAAN ELY-KESKUS	5
UUDENMAAN MAAKUNTAHALLITUS.....	28
LÄNSI-UUDENMAAN HYVINVOINTIALUE.....	49
CARUNA	50
ESPOO, ELINVOIMA.....	53
ESPOO, KASVU JA OPPIMINEN	61
ESPOO, KAUPUNGINMUSEO	70
ESPOO, KESTÄVÄN KEHITYKSEN OSAAMISKESKUS.....	79
ESPOO, TILAPALVELUT-LIIKELAITOS	83
ESPOO, YMPÄRISTÖ- JA RAKENNUSVALVONTAKESKUS.....	85
FINAVIA	94
FINGRID	96
FORTUM	97
HELSINGIN KAUPUNKI	101
HSL	104
HSY	113
KAINUUN ELY-KESKUS	117
KAUNIAISTEN KAUPUNKI.....	118
KIRKKONUMMEN KUNTA.....	119
LOHJAN KAUPUNKI	125
METSÄHALLITUS.....	126
SUOMEN METSÄKESKUS	129
VIHDIN KUNTA	134
VÄYLÄVIRASTO	136
VANTAA	136
LÄNSI-UUDENMAAN PELASTUSLAITOS	140

LUKUOHJE:

Raporttiin on koottu Espoon yleiskaava 2060 luonnoksesta toimitetut lausunnot. Lausunnot on tuotu raporttiin kokonaisuudessaan. Vastineet on kohdennettu lausuntojen osa-alueisiin ja ne sijoittuvat lausuntojen kappaleiden väliin. Vastine-tekstit tunnistaa sisennyksestä ja korostuksesta.

UUDENMAAN ELY-KESKUS

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Uudenmaan ELY-keskus kiittää lausuntopyynnöstä sekä lausunnon antamiseen varatusta pitkästä määräajasta ja lausuu aineistosta seuraavaa:

Yhdyskuntarakenne

Uudenmaan ELY-keskus pitää yleiskaavaluonnoksen vahvuutena keskusverkoston ja keskuk-
sia yhdistävän liikenteellisen verkoston kehittämistä ja vahvistamista. Keskusaluemerkintöjen
kolmella eri tasolla ja niitä koskevilla kaavamääräyksillä on muodostettu selkeitä eroavaisuuksia
keskusten tyypittelyyn. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että julkisen palveluverkon riittä-
vyyteen ja saavutettavuuteen on hyvä kiinnittää kaavan jatkotyössä enemmän huomiota. Yleis-
kaavan selostuksessa on arvioitu, että asukasmäärän arvioitu kasvu edellyttää laskennallisesti
noin 100 uutta päiväkotia, 23 uutta peruskoulua ja joidenkin peruskoulujen laajentamista. Kaa-
van yleismääräyksessä todetaan, että asemakaavoitetuilla alueilla, joilla yleiskaavassa varau-
dutaan merkittävään asukasmäärän kasvuun, osoitetaan tarvittavat uudet koulu- ja päiväkoti-
tontit ryhdyttäessä tiivistäviin asemakaavamuutoksiin. Kun asemakaavoitusta edistetään pie-
nialaisina kokonaisuuksina ja yleiskaavaselostuksen mukaan usein maanomistajan aloit-
teesta, on riskinä, että riittävä palveluverkko ei kehity samanaikaisesti tiivistyvän asuinraken-
teen kanssa.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavaehdotuksen valmistelun tueksi laaditussa palveluverkkoselvityksessä on arvioitu tulevia julkisten palveluiden tarpeita. Selvityksen pohjalta on tarkistettu palveluvarauksia. Kaavan yleismääräykset velvoittavat lisäksi turvaamaan jatkosuunnittelussa riittävät julkisten palveluiden aluevaraukset.

Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että maisematyölupaa voi olla tarpeen yleiskaavassa edellyttää myös niillä A-, AP- ja AT-alueilla, jotka eivät ole vielä asemakaavoituksen piirissä.

Maisematyölupavaadetta ei ole tuotu asumisen alueiden määräyksiin. Uusien alueiden puunkaatoa voidaan ohjata joustavammin asettamalla kohdekohtaisia toimenpiderajoituksia erillispäätöksillä.

Maankäyttö- ja rakennuslaki, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja yleiskaavan tavoitteet

Kaavaselostuksen kappaleessa 4 on käsitelty yleiskaavan suhdetta laajempiin tavoitteisiin. Kohdassa 4.1 on lueteltu maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:n mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset ja todettu, että Espoon yleiskaava 2060 tukee MRL 39 §:n yleiskaavan sisältövaatimuksia. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita on käsitelty kokonaisuuksittain ja selostettu, miten yleiskaava vastaa kuhunkin tavoitteeseen. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia yleiskaavan sisältövaatimuksia tulisi käsitellä

kaavaselostuksessa vastaavasti ja selostaa, miten kaavaratkaisu vastaa kuhunkin yleiskaavan sisältövaatimukseen.

Yleiskaavan sisältövaatimusten toteutumista käsitellään kaavaselostuksen liitteessä 25 (Yleiskaavan sisältövaatimusten toteutuminen).

Yleiskaavan laadinnan kanssa samaan aikaan on käynnissä alueidenkäyttölain uudistus. Alueidenkäyttölain esityksen mukaan kaavaselostuksessa tulee kuvata, miten yleiskaavan sisältövaatimukset on otettu huomioon. Uusina sisältövaatimuksina ovat erityisen huomion kiinnittäminen ole-massa olevan infrastruktuurin hyödyntämiseen, virkistysalueiden saavu-tettavuuteen, luonnon monimuotoisuuden vaalimiseen, sään ääri-ilmiöihin ja tulvariskeihin varautumiseen ja kunnan hulevesien hallinnan toteuttami-sen edellytyksiin. Espoon yleiskaavan 2060 kaavaselostuksen liitteessä 25 kuvataan, miten yleiskaavan sisältövaatimukset on otettu huomioon sekä voimassa olevan lainsäädännön että uuden lakiesityksen mukaisesti.

Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että yleiskaavassa käsitellään myös ranta-alueita, joille sijoittuu pääasiassa loma-asutusta. Vaikka yleiskaava ei ohjaakaan ranta-alueiden rakentamista MRL 72 §:n tarkoittamalla tavalla, tulee kaavan selostusta täydentää ranta-aluei-den loma-asutusta koskevien yleiskaavan erityisten sisältövaatimusten osalta, MRL 73 §.

Kaavaselostusta on täydennetty esitetysti.

Yleiskaavalla pyritään varautumaan Espoon kaupungin merkittävään väestön ja työpaikkojen määrän kasvuun. Kaavan yhdeksi yltäavoitteeksi on kirjattu kaupungin kasvaminen ja tiivistyminen kestävästi. Tavoitetta on luonnehdittu kaavaselostuksessa mm. seuraavasti: *Ohjataan uusi rakentaminen ensisijaisesti nykyisten ja tulevien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle ja huolehditaan ajoneuvoliikenteen toimivuudesta ja sujuvuudesta. Tiivistyvien alueiden välisiä alueita kehitetään pääosin pientalovaltaisina alueina.* Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että kestävä kasvun mahdollistaminen on yleiskaavan keskeisin ratkaistava, valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista suoraan johdettava, teema. Koko kunnan kattavassa yleiskaavassa tehtävien alueidenkäytön ratkaisujen tulee olla sellaisia, jotka tukevat kunnan ja maakunnan nykyisten hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamista sekä edistävät ilmastomuutoksen hillintään ja sopeutumiseen tähtäävää alueidenkäytön suunnittelua nykyisten tavoitteiden saavuttamisen jälkeenkin. Yleiskaavaratkaisun painoarvoa lisää entisestään se, että kyseessä on väestömäärältään Suomen 2. suurin kaupunki, jonka rakentamispaineet ja väestönkasvun ennusteet ovat merkittäviä.

Kaavaselostuksen mukaan (v)uoteen 2060 arvioidusta maankäytön kasvusta noin 85 prosenttia sijoittuu 600 metrin etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 km etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä asemasta. Samalla yleiskaavassa esitettävien uusien poikittaisten joukkoliikennekäytävien (Kivenlahti-Kauklahti, Jorvi-Matinkylä, Matinkylä-Leppävaara) arvioidaan vastaanottavan noin puolet kokonaiskasvusta vuoteen 2060.

Uudenmaan ELY-keskus pitää oikeana lähtökohtana sitä, että uusi asutus tavoitteellisesti osoitetaan hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen. Uudenmaan ELY-keskus tuo kuitenkin esiin, että 1 kilometrin etäisyys joukkoliikenteen asemapaikasta on todennäköisesti liian pitkä vahvistamaan joukkoliikenneorientoitunutta liikkumistapaa ja siten kestävästä yhdyskuntarakennetta tavoitellulla tavalla. Tätä tukee se, että autoliikenteen suoritteet tulevat liikenneselvityksen mukaan kasvamaan tavoitevuoteen mennessä vuoden 2018 tilanteesta, skenaariosta riippumatta. Näin ollen kaavan jatkotyössä tulee tutkia ratkaisua, joka esitettyä paremmin vastaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toimivien yhdyskuntien ja kestävä liikku-misen tavoitteeseen. Yksityiskohtana Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että Kalajärven lähikeskusta ei ole esitetty raiteeseen tukeutuvana keskuksena esimerkiksi joukkoliikenteen

tavoiteverkossa. Siten kaavaselostuksen sivun 13 kuvaus Kalajärven lähikeskuksen saavutettavuudesta on syytä päivittää. Tällä on mahdollisesti vaikutusta myös kaavaratkaisun saavutettavuusarvioihin.

Ehdotusvaiheessa maankäytön ja liikenteen muodostamaa tarkoituksenmukaista kokonaisuutta arvioitiin KokoMaLi-selvitystyössä. Työn tavoitteena oli sovittaa maankäyttö ja liikennejärjestelmä yhteen kestävän liikkumisen edistämiseksi ja henkilöautoliikenteen kasvun hillitsemiseksi. Työssä tehtyjen vaikutusarviointien perusteella metron laajentaminen ja pika-raitiotiet keskittävät rakentamista asemaympäristöihin ja tukevat kaupunkirakenteen tiivistymistä ja kaupunkikeskusten vahvistumista. Tämä edistää kestävien kulkutapojen osuuden kasvua niin sisäisessä kuin seudullisessa liikkumisessa. Tiiviimpi rakenne parantaa palveluiden saavutettavuutta ja tukee viihtyisän kaupunkiympäristön toteutumista. Raideliikenteen kehittämisen myötä joukkoliikenteen kilpailukyky kasvaa ja henkilöautoliikenteen kasvua voidaan hillitä tehokkaammin, vaikka autoliikenteen nollakasvuun ei ennusteiden mukaan päästä ilman muita toimenpiteitä. Raideliikenteeseen tukeutuvat vaihtoehdot tukevat myös lihasvoimaisen liikkumisen edellytyksiä. Joukkoliikenne ei tule perustumaan pelkkään raideverkkoon, vaan Espoossa on nyt ja tulevaisuudessa myös hyvin toimiva bussiliikenne. Kaavaselostusta korjataan Kalajärven osalta.

Yleiskaavan AP-alueille on arvioitu sijoittuvan 15 % uusista asukkaista. Tämä tarkoittaa noin 30 000 uutta asukasta, mikä vastaa keskikokoisen suomalaisen kunnan väestöpohjaa. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että arvioitu osuus väestönkasvusta on määrällisesti merkittävä. Merkillepantavaa on myös AP-alueiden edellyttämä laaja pinta-ala ja siten tehoton alueidenkäyttö. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleiskaavan jatkotyössä on kriittisesti tarkasteltava suunniteltua väestöjakaumaa siten, että kestävän, tiiviin ja tehokkaan yhdyskuntarakenteen osuus suunnitellusta väestön sijoittumisesta painottuu esitettyä korostuneemmin. Tämä edistäisi myös niiden joukkoliikenneinvestointien toteuttamisedellytyksiä, joihin kaavaratkaisu lähtökohtaisesti perustuu.

Yleiskaavan AP-alueille sijoittuva väestön kasvu ei ole erityisen merkittävää suhteessa koko kaupungin kasvuun. Yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti kaavaratkaisu mahdollistaa monipuoliset ja omaleimaiset asuinalueet ml. tiivistyvien alueiden väliin sijoittuvat pientaloalueet.

Suurin osa Espoon yleiskaavan 2060 oikeusvaikutteisille pientaloalueille arvioidusta kasvusta sijoittuu tiivistyville, olemassa oleville pientaloalueille (AP) hyvän joukkoliikenteen parissa tai Länsiradan uusien asemien vaikutusalueelle. Uusia AP-alueita on osoitettu pääasiassa nykyisten AP-alueiden laajenemisvyöhykkeille. Osa oikeusvaikutteisille pientaloalueille arvioidusta kasvusta toteutuu jo olemassa olevan asemakaavavarannon pohjalta. Kokonaisuudessaan pientaloalueiden arvioidaan kasvavan vajalla 30 000 asukkaalla vuoteen 2060 mennessä. Kaavaratkaisu sisältää mitoituksellista väljyyttä, joten väestönkasvun jakautumista käyttötarkoituksittain voidaan arvioida vain alustavasti.

Maakuntakaavan ohjaus

Yleiskaavan laatimista ohjaa Uusimaa 2050 -maakuntakaavakokonaisuuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Yhdyskuntarakenteellisesti Espoon yleiskaavan suunnittelua ohjaa maakuntakaavassa esitetty viiden olemassa olevan keskuksen, Histan toteutumattoman keskuksen sekä Kalajärven pienen keskuksen muodostama kokonaisuus, joita yhdistää maakunnallisesti merkittävä, osin raide- ja osin tieliikenneverkosto. Lisäksi taajamatoimintojen

kehittämisyöhyke on Espoon alueella laaja-alainen, ja keskeisten liikenneyhteyksien vaikutusalue on osoitettu maakuntakaavassa pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi. Histan ja Myntinmäen seudulle on osoitettu uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisyöhyke. Kaupan alueita Espoossa on neljä: Suomenoja, Kulloonsilta, Lommila sekä Nihitisilta – Turvesolmu.

Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että maakuntakaavaan liittyy merkintöjen ja niitä koskevien määräysten lisäksi yleisiä suunnittelumääräyksiä, jotka koskevat koko kaava-alueetta. Esimerkiksi kasvun kestävä ohjaamisen osalta yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan seuraavaa: Uudet asuin- ja työpaikka-alueet tulee suunnitella niin, että ne täyttävät kestävä ympäristön kriteerit: alueiden sijainnin alue- ja yhdyskuntarakenteessa sekä rakentamisen määrän ja tehokkuuden tulee olla sellaista, että monipuolisille toiminnoille, lähipalveluille ja joukkoliikenneyhteyksille sekä lyhyille asiointimatkoille kävelen ja pyöräillen syntyy edellytykset. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavaselostuksessa tulee käsitellä myös maakuntakaavan yleisiä suunnittelumääräyksiä. Selostuksesta tulee käydä ilmi, miten maakuntakaavan määräykset on otettu huomioon ja miten yleiskaavaratkaisu edistää maakuntakaavan toteuttamista.

Kaavaselostuksessa on kuvattu miten maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset ja muut määräykset on otettu huomioon ja miten yleiskaavaratkaisu edistää maakuntakaavan toteuttamista.

Uudenmaan ELY-keskus pitää yleiskaavassa esitettyä kaavaratkaisua pääosin ohjaavan maakuntakaavan tavoitteiden mukaisena, kuitenkin siten, että edellä esitetyt saavutettavuuteen ja pientaloalueisiin liittyvät seikat huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Merkitään tiedoksi.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo lisäksi, että yleiskaavassa osoitettu raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus ei ole sijainniltaan maakuntakaavan mukainen, eikä mm. maakuntakaavaa varten laaditut selvitykset tue linjauksen esittämistä kyseiselle sijainnille. Kaavaratkaisua on tarkistettava tältä osin.

Yleiskaavaratkaisua on tarkistettu osoittamalla Raideliikenneyhteyden selvitystarve -merkinnällä Keilaniemestä Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Viirion suuntautuvien raideliikenteen yhteyksien selvitystarve. Yleiskaavatöiden yhteydessä laadittujen selvitysten ja tarkastelujen perusteella on katsottu tarkoituksenmukaiseksi arvioida tarkemmin vaihtoehtoja näiden yhteyksien toteuttamiseksi.

Uudenmaan ELY-keskus tuo myös esiin, että metroverkon kokonaisuus ja sen laajentaminen on vaikutuksiltaan seudullinen kysymys, joka tulisi ratkaista maakuntakaavan seudullisella tasolla. Raideyhteyteen perustuvaa yhdyskuntarakenteen tiivistämistä voidaan kuitenkin pitää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisyöhykettä koskevien tavoitteiden mukaisena.

Yleiskaava 2060 -työn selvitysten perusteella Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi-yhteysvälejä on tarkoituksenmukaista kehittää raidejoukkoliikenteeseen tukeutuen. Näin pystytään varmistamaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan määräysten toteuttaminen. Yleiskaavaehdotuksessa Kivenlahti-Kauklahti-väli on osoitettu metrona voimassa olevan yleiskaavan tapaan. Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi-väli on osoitettu raideyhteys-merkinnällä, jolla varaudutaan liikennejärjestelmän täydentämiseen seudullisesta näkökulmasta merkittävällä yhteysvälillä.

Yleiskaava 2060 -työn myötä kysymys metroverkon laajentamisesta on nostettu seudulliseen keskusteluun. Seudulla on vuoden 2025 aikana tehty ja käynnistetty useita joukkoliikennetarkasteluja kuten Joukkoliikenteen suuntaviivat-työ ja Joukkoliikenteen skenaariot -työ 2060, jotka palvelevat vuoden 2026 aikana tehtävää liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja joukkoliikenteen tavoiteverkkotyötä, joilla pohjustetaan seuraavaa MAL-suunnitelmaa. Kaikissa näissä tarkasteluissa on huomioitu Espoon yleiskaavan joukkoliikenteen tarkastelut lähtötietona.

Uudenmaan liitto ei ole nostanut metroverkkoa käynnissä olevalla maakuntakaavakierroksella (Visio-kaava) ratkaistaviin asioihin. Uudenmaan liitto on neuvotteluissa tuonut esiin, että yleiskaavassa voidaan osoittaa maakuntakaavaa laajempi metroverkko, kunhan seudulliset vaikutukset on riittävästi selvitetty ja huomioitu, ja ratkaisu tukee maakuntakaavan tavoitteita. Yleiskaavassa on tutkittu neuvotteluissa keskustellun pohjalta seudullisia vaikutuksia, mm. saavutettavuutta ja tieverkon ruuhkautumista suhteessa Espoon alueen joukkoliikenneverkon parantamiseen. Joukkoliikennehankkeiden karkeita investointikustannuksia on myös tuotu esiin ja vaikutuksia mahdollisimman laajasti. Kaavaehdotuksen mukainen ratkaisu tukee maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista.

Yleiskaavaratkaisussa on täsmennetty maakuntakaavatasolla esitettyä metroverkostoa nojautuen periaatteeseen, että yleispiirteisempää maankäyttösuunnitelmaa täsmennetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Ratkaisu perustuu yleiskaavatyössä laadittuihin selvityksiin sekä Ympäristöministeriön Maakuntakaavan oikeusvaikutukset -oppaan ohjeistukseen hyväksyttävästä eroavaisuudesta ja maakuntakaavan täsmennyksestä. Varaukset metroverkoston laajentamiselle eivät poikkea maakuntakaavan keskeisistä periaatteista, vaan tukevat niiden toteutumista.

Maakuntakaavassa osoitetaan raskaan raideliikenteen varikko Luoman ja Mankin alueelle. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan kohdemerkinnällä osoitetun raskaan raideliikenteen varikon sijainti ja laajuus on määriteltävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen kokonaisuuden ja alue on riittävä turvaamaan varikon toiminta- ja kehittämisedellytykset. Yleiskaavan luonnokseen on osoitettu joukkoliikenteen varikon selvitystarve -merkinnät Näkinmetsään ja Mankkiin. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että varikko on edellytyksenä mm. Länsiradan liikennöinnille ja siten yleiskaavan toteuttamiselle. Tästä syystä Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että varikon sijainti tulee ratkaista yleiskaavatyön yhteydessä.

Maakuntakaavassa osoitetun raskaan raideliikenteen varikon toteuttamisvaihtoehtoja on selvitetty yleiskaavatyön aikana yhteistyössä Kirkkonummen kunnan kanssa. Keskenään vaihtoehtoisia sijaintimahdollisuuksia on sekä Espoon että Kirkkonummen alueilla. Lähijunavarikon toteuttamispaikkaa ei voida ratkaista yksin tällä yleiskaavalla. Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty Espoon puolelta nykyisen keskeneräisen suunnittelutilanteen mukainen ratkaisu merkinnällä Joukkoliikenteen varikon selvitystarve.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, MAL

Kaavaselostuksessa on referoitu Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelman keskeistä sisältöä ja todettu, että Espoon yleiskaava 2060 tukee MAL-suunnitelmassa asetettuja tavoitteita. Vaikka suunnitelma ei ole oikeudellisesti kuntien alueidenkäyttöä sitova, se ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilän seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL-suunnitelmaan on kirjattu, että

seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Vuosina 2020–2022 tavoite on toteutunut 93-prosenttisesti, joten uudeksi tavoitteeksi on asetettu 95 prosenttia, sillä tuleva kasvu ei voi olla nykyistä hajautuvampaa. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleiskaavaselostukseen tulee lisätä arvio siitä, miten yleiskaava toteuttaa MAL-suunnitelmaan kirjattua tavoitetta tulevan asuntotuotannon sijoittumisesta.

Helsingin seudun MAL-sopimukseen on kirjattu toimenpiteeksi vuosille 2024–2027, että kunnat sijoittavat uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % MAL 2023 -suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille. Kyse on siis vuosien 2024–2027 välisestä asuntotuotannosta, joka rakentuu pääasiallisesti jo nykyisellään asemakaavoitetuille tonteille. Yleiskaavalla ei toteuteta MAL-sopimuksen mukaista asuntotuotannon sijoittumista.

Yleiskaavan uusista asukkaista ja työpaikoista arviolta lähes 95 % sijoittuu maakuntakaavan erilaisille taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille.

Yleiskaavan esitystapa, oikeusvaikutteisten ja oikeusvaikutuksettomien osa-alueiden suhde sekä tarkemman suunnittelun ohjaus

Yleiskaavan suunnittelualueena on koko Espoo, kuitenkin siten, että voimaan jää kahdeksan eri osayleiskaavaa, joista yksi jää voimaan vain osittain. Lisäksi selostuksessa on todettu, että yleiskaava ei korvaa vireillä olevia Saariston ja Stora Bodö - Lilla Bodö osayleiskaavoja, mikäli ne tulevat voimaan ennen sitä. Ratkaisua on perusteltu selostuksessa mm. siten, että voimaan jäävät osayleiskaavat ovat edelleen ajantasaisia ja niiden toteuttaminen asemakaavoituksen ja muun tarkemman suunnittelun keinoin on kesken. Skataholmen-Svartholmen-Braskarna ja Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavat ovat uutta yleiskaavaa huomattavasti tarkempia ja rakentamisen määrää mitoittavia. Kaavakartalla on esitetty oikeusvaikutuksettomaksi jäävät alueet sinisellä vinorasterilla. Näillä alueilla voimaan jäävät osayleiskaavat on tuotu kaavakartalle siten, että merkintätapoja on sovitettu nyt laadittavan yleiskaavan esitystapaan. Esimerkiksi Pohjois- ja Keski-Espoon alueella nyt laadittava yleiskaava on suurelta osin oikeusvaikutukseton, sillä alueella on voimassa vuonna 2024 lainvoiman saanut osayleiskaava.

Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että mainittujen voimassa olevien osayleiskaavojen mahdollista vastaista muutostyötä tulee ohjaamaan kulloinkin voimassa oleva maakuntakaava koko kunnan yleiskaavan sijaan. Samanaikaisesti laadittavien osayleiskaavojen osalta tulee yleiskaavan jatkotyössä varmistua siitä, että oikeusvaikutteisuus on esitetty kaavassa suunnittelutilannetta vastaavalla ja tavoitellulla tavalla.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Suvisaariston alueella asemakaavoituskynnys on ylittynyt laajalti, mikä myös selostuksessa on tunnistettu. Soukanniemi – Suvisaariston osayleiskaava on myös laadittu rakennuslain aikaan, eikä se siten vastaa nykyisin säädöksiä. Voimassa olevan yleiskaavan tarkkuus voi antaa maanomistajalle väärän käsityksen rakentamismahdollisuuksista, sikäli kun kaavaa ei ole laadittu MRL 72 §:n tarkoittamana yleiskaavana. Näin ollen Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että Suvisaariston osayleiskaavoissa on esitettyä enemmän päivitystarvetta, MRL 36 §:ssä säädetty huomioon ottaen.

Kaavatyön yhteydessä tulee varmistua siitä, ettei koko kaupungin yleiskaavan oikeusvaikutuksettomille osille synny tulkintaepäselvyyksiä merkinnöistä. Esimerkiksi Myntinmäen asemanseudun koillisosaan on yleiskaavan luonnoksessa merkitty A-alueita, joka voimassa olevassa yleiskaavassa on V-alueita. Toisaalta Viiskorven länsipuolelle on yleiskaavan luonnoksessa osoitettu laajalti V-alueita, joka kuitenkin voimassa olevassa osayleiskaavassa on osoitettu A-alueeksi. Myös valtatie 1:n Turvesolmun kohdan kehitettäväksi esitetty eritasoliittymä sijoittuu osin yleiskaavan oikeusvaikutuksettomalle osalle. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että

yleiskaavan merkintöjen tulee olla oikeus- ja ohjausvaikutukseltaan tulkittavissa yksiselitteisesti ja selkeästi.

Kaavaselostukseen ja -määräyksiin on selkeytetty Espoon yleiskaava 2060:n myötä voimassa olevien yleiskaavojen tilannetta sekä yleiskaavojen oikeusvaikutuksia. Kaavaratkaisua on tarkistettu siten, että siinä osoitettu maankäyttö noudattelee oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen maankäyttöä kuitenkin niin, että koko kaava-alueella on käytetty yhtenäisiä merkintöjä ja esitystapaa.

Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavan alueesta Soukanniemen ja Svinön alueella asemakaavakynnys on ylittynyt ja osayleiskaava on näiden alueiden osalta perusteltua kumota vanhentuneena. Loppuosa Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavasta on tarkoituksenmukaista jättää voimaan oikeusvaikutteisena, koska se antaa alueen rakennuskannan korjaamiseen ja uudistamiseen esimerkiksi korvaavalla rakentamisella huomattavasti uutta yleiskaavaa tarkemmat ohjeet. Tarkempi kaavallinen ohjaus esimerkiksi rantojen käsittelyssä ja rakentamisen sijoittumisessa on tarpeen alueen ominaispiirteet huomioon ottaen.

Kaavaselostuksen mukaan yleiskaava ohjaa oikeusvaikutteisena asemakaavojen laatimista ja muuttamista sekä muuta alueiden käytön järjestämistä. Yleiskaava ei vaikuta asemakaavoitettuihin alueisiin, ellei asemakaavaa lähdetä muuttamaan. Tällöin yleiskaava on asemakaavan muutoksessa ohjeena. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että yleiskaavan määräyksissä ei ole edellytetty asemakaavoitusta eri pääkäyttötarkoitusten osalta, eikä yleismääräyksissä viitata suoraan asemakaavoitukseen vaan jatkosuunnitteluun. Vaikka asemakaavoitus jatkosuunnittelun välineenä on ilmeinen usean pääkäyttötarkoituksen osalta ja laajoilla alueilla, tulisi asemakaavoitusvelvoite sisällyttää joko yleiskaavan yleismääräyksiin tai eri aluevarausten kaavamääräyksiin. Esimerkiksi kyläalueista (AT) todetaan kaavaselostuksessa seuraavasti: *Kiinteistöjen rakennuspaikkojen määrä ja sijainti tullaan määrittelemään tarkemmassa suunnittelussa, joko asemakaavassa tai suunnittelutarveratkaisua edeltävissä tarkemmissa tarkasteluissa. Niissä voidaan paneutua kunkin alueen ominaispiirteisiin, maankäyttöön sekä kiinteistönmuodostuksen ja rakentamisen nykytilanteeseen sekä mahdollisuuksiin.* Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että edellytys tarkemmasta suunnittelusta ei ole välittynyt yleiskaavan AT-merkinnän kaavamääräykseen. Jää myös epäselväksi, mitä tarkoitetaan tarkemmalla suunnittelulla, jollei asemakaavoitusta.

Seuraavat yleiskaavan asumisen aluevaraukset on tarkoitettu kehitettäväksi ensisijaisesti asemakaavoituksen kautta: C1, C2, C3, AK, A, A/V, AP, RES. Näiden alueiden kaavamääräyksiin on sisällytetty kirjaus siitä, että alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Myös AT-alueen määräystä ja kaavaselostusta sen osalta on päivitetty.

Toteuttamisen ajoitus

Yleiskaavan ratkaisu pohjautuu merkittäviin uusiin runkolinja- ja raideliikenneavauksiin. Pääosin näitä avauksia ei ole suunniteltu tarkemmin, ja Länsiradan osalta yleis- tai ratasuunnitelmaa ei ole hyväksytty eikä toteuttamispäätöstä ole tehty. Näin ollen Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleiskaavan ratkaisuun liittyy merkittäviä epävarmuustekijöitä kestävän liikkumisen tarkoituksenmukaisen järjestämisen kannalta. Tästä syystä uutta ja muuttuvaa alueidenkäyttöä on paikoin tarpeen ajallisesti kytkeä joukkoliikenteen investointien suunnitteluun ja toteutukseen. Hankkeiden vaiheistus mainitaan kaavaselostuksessa, mutta vaiheistuksen periaatteita ei avata tarkemmin selostuksessa tai muussa aineistossa. Kehityksen vaiheistusta tulee avata kaavaselostuksessa esitettyä enemmän.

Länsiradan varrelle Myntinmäkeen on osoitettu ajoitusmääräys, jonka mukaan lähialuekittymän aluetta (C3) ja kerrostalovaltaisia alueita (AK) voidaan lähteä rakentamaan sen jälkeen, kun asemasta on tehty sitova toteuttamispäätös. Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, ettei kyseinen ajoitusmääräys kata koko asemavarauksen vaikutusalueelle osoitettua uutta maankäyttöä. Ajoitusmääräys ei koske edellä mainittuihin alueisiin välittömästi liittyviä, eikä Myntinmäen pohjoispuolelle sijoittuvaa monipuolisen asumisen sekä tiiviin ja matalan rakentamisen aluetta (A). Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että ajoitusmääräys on ulotettava koskemaan myös kyseisiä A-alueita, sillä ilman raideyhteyttä näiden alueiden suunnittelu ja toteutus yleiskaavan tarkoittamalla tehokkuudella ei ole yleiskaavan sisältövaatimukset huomioon ottaen perusteltua.

Lisäksi uusien raideyhteyksien asemanseuduilla välillä Kivenlahti-Kauklahti ja Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi on etenkin uusien ja voimakkaasti muuntuvien alueiden osalta tarpeen kytkeä uuden maankäytön toteutuminen kyseisten raideyhteyksien toteutukseen.

Länsirata-hanke on kaavaluonnoksen jälkeen edennyt. Hankkeeseen kuuluvan Espoo-Salo-oikoradan yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2025. Espoon alueella yleissuunnitelmaa tarkentava Espoo-Hista-ratasuunnitelma on hyväksytty 9.10.2025. Ratasuunnitelma on lainvoimainen. 9.3.2026 Espoon kaupunginhallitus hyväksyi muutokset Länsirata Oy:n uudelleen neuvoteltuun osakassopimukseen ja sen liitteisiin.

Maakuntakaavan mukaisesti Espoon yleiskaava 2060:ssa Myntinmäkeen on osoitettu ajoitusmääräys. Histaan on osoitettu sama ajoitusmääräys kuin Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa. Myntinmäessä raideliikenteen asemanseudun ajoittamismääräys rajaa tarkoituksenmukaisesti aseman toteuttamispäätöksen jälkeen rakennettavaksi vahvimmin asemaan kytkeytyvän alueen. Tarvittavin maankäytöllisin ohjauskeinoin voidaan sovittaa ympäröivien alueiden toteutus asemanseutuun huomioiden tarvittava aikajänne ja muut reunaehdot.

Kivenlahti-Kauklahti-välin maankäytön toteuttamista ei ole tarkoituksenmukaista kytkeä raideyhteyden toteutukseen. Käytävää on pitkään kehitetty voimassa olevan yleiskaavan pohjalta raideyhteyden edellytykset huomioon ottaen. Alueella on jo tiiviisti rakentuneita taajama-alueita, joilla kulkee runkobussiyhteydet. Kivenlahti-Kauklahti-välin maankäytön tiivistyminen ja joukkoliikenteen kehittyminen muodostavat toisiaan vahvistavan kokonaisuuden.

Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi välin uudet ja voimakkaasti muuntuvat alueet on osoitettu Asumisen ja palveluiden reservialueiksi. Niiden suunnittelu ja toteutus on kytketty raideyhteyden ratkaisuun.

Yleiskaavassa on seuraava ajoitukseen viittaava yleismääräys: Yleiskaavaa toteuttavassa asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi ja asuntorakentaminen on monipuolista vastaten asukkaiden asumistarpeisiin. Uudenmaan ELY-keskus pitää määräystä ristiriitaisena yleiskaavan tavoitteisiin, ylempiasteisiin tavoitteisiin sekä MAL-suunnitelman sisältöön nähden, kun huomioidaan Espoon kaupungin väestönkasvun ennusteet ja rakentamispaineet. Kasvun kestävä ohjaaminen tiivistäen laadukkaiden joukkoliikennedyhteyksien ääreen on tavoitteiden keskiössä. Määräys on siten Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vastoin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä yleiskaavan sisältövaatimuksia, ja se on siksi syytä poistaa.

Kyseinen määräys ei sisälly kaavaehdotukseen.

Kaupan sijainnin ohjaus

Kauppaa ohjataan yleiskaavan luonnoksessa sekä yleismääräyksin että aluevarausten kaavamääräyksin. Yleismääräyksissä todetaan seuraavasti: Kerrostalovaltaisille alueille, monipuolisen asumisen alueille ja pientalovaltaisille alueille voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikörajaa alittavaa ja ensisijaisesti lähialueiden asukkaita palvelevaa kauppaa. Keskustahakuisen kaupan osalta suurin sallittu yksikkökokoko on 3000 kerrosneliömetriä. Keskustojen ulkopuolella päivittäistavarakauppa tulee ensisijaisesti ohjata tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien asemien ja pysäkkien läheisyyteen. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaupan sijoittumisen edellytykset tulee myös yleismääräyksessä mainituilla alueilla tutkia ja ratkaista asemakaavoituksella. Edellytys asemakaavoituksesta tulee tuoda esiin yleismääräyksessä. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että yleismääräyksellä tulee ottaa kantaa myös useasta myymäläyksiköstä mahdollisesti muodostuvan kokonaisuuden vaikutuksiin ja sijoittumismahdollisuuksiin eri alueilla.

Yleismääräystä on tarkistettu lausunnon mukaisesti.

Yleiskaavan C1-alueet vastaavat maakuntakaavassa esitettyjä keskusalueita. Näillä alueilla kaupan sijoittumista, määrää tai laatua ei ole tarpeen yleiskaavassa määrittää.

Yleiskaavan C2-alueet ovat lähikeskuksia, joihin yleiskaavan määräyksen mukaan voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kaavaselostuksen mukaan näillä alueilla liiketilatarpeen kasvu on niin suurta, että yli 10 000 k-m² kokonaisuudetkin ovat merkitykseltään paikallisia yksiköitä. Paikallisuuden ylärajaa, eli seudullisuuden alarajaa ei ole kaavamääräyksissä yksilöity. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että seudullisuuden alaraja C2-alueiden vähittäiskaupan sijoittumista koskien tulee määrittää yleiskaavan jatkotyössä, kaupalliseen selvitykseen perustuen. Näin voidaan varmistua maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien erityisten säännösten huomioimisesta ja siitä, että maakuntakaava on ollut riittävästi ohjeena yleiskaavaa laadittaessa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavamääräyksessä tulee ottaa kantaa myös useasta myymäläyksiköstä mahdollisesti muodostuvan kokonaisuuden vaikutuksiin ja sijoittumismahdollisuuksiin.

C2-alueiden kaupan paikallisuuden rajaa on tutkittu ehdotusvaiheessa kaupan tarkastelussa. Yleiskaavaehdotuksen C2-alueiden määräystä on tarkistettu selvitykseen perustuen siten, että alueille voi kokonaisuudessaan sijoittaa keskustahakuista kauppaa enintään 20 000 k-m². Päivittäistavarakaupan osalta suurin sallittu yksittäinen yksikkö on 4000 k-m² ja lisäksi päivittäistavarakaupan kokonaisuutena tulee pohjautua paikalliseen kysyntään. Määräystä on tarkistettu lausunnon mukaisesti myös siten että suuryksiköllä tarkoitetaan myös useammasta yksiköstä muodostuvaa kokonaisuutta.

Yleiskaavan C3-alueet ovat lähipalvelukeskittymiä. Kaavamääräyksen mukaan *(a)lueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sijoittaa enintään 3000 kerrosneliömetrin suuruisia päivittäistavarakaupan yksiköitä.* Kaavaselostuksen mukaan *raideliikenteen asemanseuduille voi sijoittaa merkitykseltään paikallisia suuryksiköitä eli alle 10 000 k-m² yksiköitä.* Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että raideliikenteen asemanseutuja koskevaa kaupan määräystä ei ole sisällytetty yleiskaavan määräyksiin. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavamääräyksessä tulee esittää merkitykseltään paikallisen suuryksikön koon yläraja C3-alueita koskien, jotta voidaan varmistua maankäyttö- ja rakennuslain vähittäiskauppaa koskevien erityisten säännösten huomioimisesta ja siitä, että maakuntakaava on ollut riittävästi ohjeena yleiskaavaa laadittaessa. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavamääräyksessä tulee ottaa kantaa myös useasta myymäläyksiköstä mahdollisesti muodostuvan kokonaisuuden vaikutuksiin ja sijoittumismahdollisuuksiin.

Yleiskaavassa osoitetaan KM-merkinnällä maakuntakaavan kaupan alueet, joilla tarkoitetaan merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella. Uudenmaan ELY-keskus pitää KM-aluevarauksia ja KM-merkintää koskevaa kaavamääräystä asianmukaisena.

C3-alueiden määräystä on tarkistettu lausunnon mukaisesti siten että suuryksiköllä tarkoitetaan myös useammasta yksiköstä muodostuvaa kokonaisuutta. Määräystä on myös selkeytetty siten, että alueille saa sijoittaa kokonaisuudessaan enintään 10 000 k-m² keskustahakuista kauppaa. Päivittäistavarakaupan kokonaismoitituksen tulee lisäksi pohjautua paikalliseen kysyntään.

Yleiskaavan työpaikka-alueita (TP) koskee seuraava kaupan sijoittumista mahdollistava yleiskaavamääräys: *Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Espoonlahdessa ja Suurpellon keskustassa osoittaa merkitykseltään paikallista kauppaa. Olarinluomassa ja Histassa alueelle voidaan osoittaa merkitykseltään paikallisia tilaa vaativan vähittäiskaupan suuryksiköitä, jotka kaupan laatu huomioiden voivat sijoittua keskusta-alueen ulkopuolelle kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa.* Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että TP-alueiden kaavamääräyksestä tulee käydä ilmi, että alueiden pääasiallinen käyttötarkoitus on toimisto-, palvelu- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomat tuotantotoiminnot. Kaupallisten toimintojen vaikutukset mm. liikennetuotokseen poikkeaa toimisto-, palvelu- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien tuotantotoimintojen liikennetuotoksesta. Kaavan mahdollistaman toiminnan vaikutukset tulisi siten arvioida myös kaupallisten toimintojen näkökulmasta, mikäli niitä mahdollistetaan esitetyllä tavalla. Espoonlahden ja Suurpellon osalta kaavamääräys ei määrittele kaupan laatua. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että sekä kaupan laatu että seudullisuuden alaraja tulee määräyksessä määrittää. Lisäksi Histan ympäristössä on useita TP-aluekokonaisuuksia, sekä oikeusvaikutuksettomia että oikeusvaikutteisia kaavan alueella. Tällä kaavalla oikeusvaikutteisina osoitettavat TP-alueet ovat verrattain pienialaisia ja sijoittuvat etäälle Histan asemanseudun ympäristöstä. Uudenmaan ELY-keskus pitää näille alueille mahdollistettavaa tilaa vaativaa vähittäiskauppaa mm. liikenteellisesti epätarkoituksenmukaisena. Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, ettei määräyksessä ole Olarinluoman ja Histan osalta määritetty seudullisuuden alarajaa, eikä määräyksessä huomioida useasta myymäläyksiköstä muodostuvan kokonaisuuden vaikutuksia. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että määräystä tulee edellä todetusti tarkistaa.

Kaupan liiketilatarve-ennusteita on päivitetty yleiskaavaehdotuksen tueksi laaditussa kaupan tarkastelussa. Selvityksen perusteella maakunnalliset tilaa vaativan kaupan alueet pystyvät vastaamaan ennustettuun liiketilatarpeen kasvuun. Kaupan toimivan kilpailun vuoksi on kuitenkin todettu tarve mahdollistaa vähäisissä määrin tilaa vaativaa kauppaa näiden alueiden ulkopuolella.

Kaavamääräyksiä on tarkistettu siten että työpaikka-alueiden pääasiallinen tarkoitus käy selkeämmin ilmi. Yleiskaavaehdotus mahdollistaa työpaikka-alueille suuryksikkörajan alittavaa tilaa vaativaa kauppaa vähäisesti, rajoittaen kaupan alle 2000 k-m² yksiköihin.

Olarinluoman työpaikka-alueella sijaitsee jo nykyisellään runsaasti tilaa vaativaa kauppaa. Yleiskaava mahdollistaa kaavamääräyksiin nykyisen toiminnan jatkumisen alueella mahdollistamalla alueella paikallisen tilaa vaativan kaupan suuryksikön (alle 30 000 k-m²). Suuryksiköllä tarkoitetaan myös useammasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on verrattavissa paikalliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Kaavamääräyksiä on tarkistettu siten että Histassa, Suurpellossa ja Espoonlahdessa ei mahdollisteta kaupan suuryksiköitä työpaikka-alueilla.

Liikenne

Liikennejärjestelmä

Liikenneselvityksen mukaan Espoon yleiskaavaluonnoksella ja erityisesti sen sisältämällä maankäytön kasvulla on myös seudullisia vaikutuksia, koska Espoon ulkopuolelle suuntautuvista matkoista lähes kaksi kolmasosaa tehdään henkilöautolla. Kaavaehdotusvaiheessa on tarpeen laajentaa vaikutusarviointia seudulliseksi. Espoossa syntyvistä arkivuorokauden matkoista lähes 80 % on liikenneselvityksen mukaan sisäisiä matkoja.

Uusimaa 2050 -maakuntakaavassa on osoitettu maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät maantiet, jotka voidaan osoittaa yleiskaavassa ja sen liitekartalla samalla tavalla kuin muut maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät maantiet, kuten Vt 1 (Turunväylä), Kt 51 (Länsiväylä) ja Kt 50 (Kehä III).

Kaavakartalla kaavan yleismääräyksissä osoitetaan yhdystie/kokoojakatu -merkinnällä pääkatu/alueellinen kokoojakatu /maantie. Tienpitäjän näkemyksen mukaan yhdystie/kokoojakatu -merkinnällä voidaan osoittaa vain katuverkkoa. Teitä, jotka ovat hallinnollisesti maanteitä ei voida osoittaa kyseisinä väylinä.

Valtatie 1 on Helsingistä Turkuun johtava valtatie, joka on osa kansainvälistä E18-yhteyttä ja kuuluu TEN-T -ydinverkkoon myös välillä Kehä III – vt2. Valtatielle on laadittu aluevaraussuunnitelma, joka koskee osuutta Tuomarilan ja valtatie 2 välillä. Suunnitteluosuuden pituus on noin 20 kilometriä. Aluevaraussuunnitelman päätavoitteena on ollut selvittää kolmansien kaistojen tilantarve välille Tuomarila ja valtatie 2. Aluevaraussuunnitelmassa on esitetty kolmansien kaistojen aiheuttamat toimenpiteet ja niiden aluevaraukset. Aluevaraussuunnitelma toimii jatkosuunnittelun lähtökohtana ja ohjeena, joka tulee huomioida Espoon yleiskaavassa. Työn ohjauksesta ja päätöksenteosta on vastannut hankeryhmä, johon ovat kuuluneet Espoon kaupungin, Kirkkonummen ja Vihdin kunnan edustajat sekä ELY – keskuksen edustajat.

Turvesolmu esitetään yleiskaavakartalla sekä liiteaineiston autoliikenteen tavoiteverkko - kartalla suunniteltuna täydellisenä eritasoliittymänä. Espoon eteläosien yleiskaavassa Turvesolmu on esitetty myös täydellisenä eritasoliittymänä sisältäen rampit Turunväylälle itään ja länteen. Tienpitäjä on todennut lausunnossaan Espoon eteläosien yleiskaavasta, että Turvesolmu on tyypiltään suuntaisliittymä itään. Länsisuunnan rampeille ei ole tienpitäjän hyväksyntää eikä toteuttaminen ole mahdollista. Tienpitäjän näkemys tulee huomioida Espoon yleiskaavassa 2060.

Tienpitäjä ei näe Länsiväylälle (kt 51) mahdollisia uusia liittymiä liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi.

Länsiväylällä oleva Piispansillan ylikulkusilta on merkitty kaavakartalla täydellisenä eritasoliittymänä, joka ei ole tiesuunnitelman mukainen ratkaisu. Merkintä ei ole tienpitoviranomaisen mukainen merkintä ja se tulee muuttaa kaavaehdotukseen.

Uudenmaan ELY-keskus on laatimassa Kehä III:n kehittämisselvitystä yhteistyössä alueen kuntien kanssa. Kehittämisselvityksessä esitetään tilavaraukset liittymätarpeiden ja kaistatarpeiden osalta, jotka tulee huomioida yleiskaavaratkaisussa.

Koskelonsolmun eritasoliittymän parantaminen tulee toteuttaa POKE – kaavan mukaisesti huomioiden TEN-T -verkolle asetetut vaatimukset.

Kehä II:n vt 1 – mt 110 välinen osuus sijaitsee voimassa olevalla Keran osayleiskaava-alueella. Keran osayleiskaavassa Kehä II esitetään liikennealueena. Kaavan pohjoisosassa osoitetaan Kehä II:n ja mt 110:n risteykseen laaja aluevaraus eritasoliittymälle. Eritasoliittymävaraus on ollut tarpeen Kehä II:n jatkeen toteuttamiseksi välille Turunväylä (mt 110) – Hämeenlinnanväylä (vt 3). Voimassa olevassa Uusimaa 2050 -maakuntakaavassa ei ole enää osoitettu Kehä II:n jatketta eikä osuutta välillä Turunväylä – Turuntie maakunnallisesti merkittävänä tieosana.

Tienpitäjän näkemyksen mukaan vireillä olevassa Espoon yleiskaavassa 2060 tulee suunnitella Keran osayleiskaava-alueen maankäyttö huomioiden muuttunut tilanne, eikä sitä tulisi osoittaa kaavakartalla oikeusvaikutuksettomana alueena.

Keran liikennejärjestelyt Kehä II:n suunnasta jäävät epämääräisiksi, kun kaavakartalla nykyisen väliaikaisen liittymän kohdalla on ET-kaavamerkintä. Kaavakartan tulee olla yksiselitteinen. Kaavaratkaisun perusteella ei voida varmistua liittymätyypistä Keran alueelle.

Autoliikenteen tavoiteverkko 2060 -liitekartta

Autoliikenteen tavoiteverkko – kartassa tulee huomioida yhteistyössä laadittu Uudenmaan merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys 2022 sekä Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040-selvitys. Yleiskaavakartalle ja autoliikenteen tavoiteverkkokartalle tulee välittyä selvitysten tieverkollinen luokitus.

Kaava-aluetta halkovat maantiet 110 ja 120 ovat sellaisia nykyisiä maantieverkon osia, jotka palvelevat jo nykyisellään pääosin paikallista liikennettä. Tiet eivät siten ole maankäyttö- ja rakennuslain 83.4 §:n tarkoittamia maanteiden liikennealueita, joiksi voidaan osoittaa valta-, kanta- ja seututeitä sekä niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä.

Kehä II on tunnistettu välillä Länsiväylä (kt 51) - Turunväylä (vt 1) maakunnallisesti merkittäväksi tieosuudeksi. Välillä Turunväylä (vt 1) – Turuntie (mt 110) Kehä II:lla ei ole Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040-selvityksen mukaan seudullista merkitystä. Autoliikenteen tavoiteverkko –kartalla Kehä II osuutta, jolla ei ole seudullista merkitystä ei voida tienpitäjän näkemyksen mukaan osoittaa moottori- tai kehätieksi. Uusimaa 2050 -maakuntakaavassa on osoitettu maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät maantiet, jotka voidaan osoittaa yleiskaavassa ja sen liitekartalla samalla tavalla kuin muut maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät maantiet, kuten Vt 1 (Turunväylä), Kt 51 (Länsiväylä) ja Kt 50 (Kehä III).

Länsiväylällä oleva Piispan sillan ylikulkusilta on merkitty myös autoliikenteen tavoiteverkko -liitekartassa täydellisenä eritasoliittymänä, mikä ei ole tiesuunnitelman mukainen ratkaisu. Merkintä ei ole tienpitöviranomaisen mukainen merkintä ja se tulee muuttaa kaavakartalla ja autoliikenteen tavoiteverkkokartalla.

Raskaanliikenteen palvelualueet

Maankäytönsuunnittelussa tulee huomioida myös raskaanliikenteen palvelualueille tilavarauksia, elinkeinoelämän kuljetusten turvaamiseksi.

Yleiskaavakartalla on tie- ja katuverkon merkintöjä yksinkertaistettu luonnosvaiheesta ehdotusvaiheeseen. Yleiskaavan oikeusvaikutteisella kartalla ei ole tarkoituksenmukaista määrittää esim. eri väylien liittymäratkaisuja, mitoitusta (kaistajärjestelyjä) tai katujen hallinnollista luokkaa. Nämä tekijät määrittyvät muiden prosessien kautta. Kaava mahdollistaa erilaiset ratkaisut, mutta ei määrää niihin.

Liitteenä olevalla kartalla on esitetty tarkempi pääverkon toiminnallinen luokitus, joka ei ota suoraan kantaa yhteyden hallinnolliseen luokkaan.

Kaavan liiteaineistossa on mukana luettelo mahdollisista autoliikenteen kehittämishankkeista, jotka huomioivat sekä Espoon kasvavan maankäytön tuottamat että valtakunnalliset ja seudulliset liikenteen tarpeet. Yleiskaava mahdollistaa hankkeet, mutta ei määrää niitä toteutettavaksi.

Liitteenä olevia liikenteen teemakarttoja ylläpidetään kaupungin toimesta vuosittain ja ne kuvaavat koko kaupungin alueella eri liikennemuotojen varautumisen suunnittelua lähinnä verkollisella yhteystarpeiden tasolla.

Ehdotusvaiheen KokoMaLi-liikenneselvityksen yhteydessä on arvioitu myös seudullisia liikennevaikutuksia.

Kaavalla oikeusvaikutteisina tutkittaviin alueisiin ei ole esitetty muutoksia suhteessa luonnokseen.

Liikenteen melu

Yleiskaavassa tulee huomioida liikenteestä aiheutuva melu ja sen vaikutus maankäytön suunnitteluun meluselvitykseen perustuen. Tienpitäjän näkemyksen mukaan kaavakartalla olisi hyvä esittää melualueen laajuus.

Suurimpia melua ja ilmanlaatua heikentäviä lähteitä ovat jatkossakin moottoritietasoiset väylät ja vilkasliikenteiset kadut kuten Länsiväylä, Turunväylä sekä Kehä I–III, joten melualueita ei ole tarpeen osoittaa erikseen kaavakartalla. Yleiskaavan yleismääräys ohjaa huomioimaan lentoliikenteen, liikenteen ja muiden toimintojen melu- ja päästövaikutukset maankäytön sijoittumisessa sekä niihin liittyvät suojaustarpeet. Jatkosuunnittelussa kasvavan liikenteen meluvaikutukset arvioidaan ajantasaisiin liikenne-ennusteisiin ja maankäytön muutoksiin perustuen. Melu- ja ilmanlaatuselvityksessä on mallinnettu nyky- ja ennustemelutaso, jotta voidaan tunnistaa ne alueet, jotka edellyttävät jatkosuunnittelussa suojaustarpeita.

Ekologisen runkoyhteyden kehittämiskohta -merkintä

Kyseinen merkintä on esitetty useassa kohdassa päätieverkon kohdalle. Merkinnät ovat Uudenmaan ELY-keskuksen käsityksen mukaan perusteluissa paikoissa ja tarpeellisia. Nykyisen kaltaisessa valtion liikennehankkeiden rahoitustilanteessa, on valtion osallistuminen yli- tai alikukurakenteiden toteuttamisen kustannuksiin epävarmaa.

Kehä I:lle Laajalahden kohdalle on toteutettu liito-oravan liikkumisen helpottamiseksi rakenteita ja säilytetty myös puustoa keskikaistalla. Tienpitäjän näkemyksen mukaan kyseinen kohde tulee osoittaa kaavakartalla ekologista yhteyttä kuvaavalla merkinnällä.

Merkinnällä osoitetaan ekologisten runkoyhteyksien kohdat, joissa on tunnistettu merkittävä tarve yhteyden kehittämiseksi tulevaisuudessa. Merkinnällä on osoitettu runkoyhteyksien kriittisiä kohtia, joissa yhteys on vaarassa katketa ja jotka ovat keskeisiä koko Espoon ekologisen verkoston kannalta. Näissä kohdissa ekologisen yhteyden toimivuuden kehittäminen on välttämätöntä ja ensisijaista suhteessa muihin ekologisten yhteyksien pullonkauloihin. Merkinnällä ei ole osoitettu jo toteutettuja kehittämistoimia.

Kulttuuriympäristö

Kaava-alueelta on tunnistettu historialliset tied, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt sekä selvitystä vaativat paikalliset alueet. On tärkeää, että yleiskaavan

ohjausvaikutus mainittujen kulttuuriympäristöjen ja maisemien osalta välittyy yksityiskohtaisempaan alueidenkäytön suunnitteluun. Kaavan vaikutuksia maisematilaan muun muassa uusien ratahankkeiden ja täydennysrakentamisen osalta on arvioitu.

Määräysten osalta sekä yleismääräyksessä että valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä koskevassa kaavamääräyksessä mainitut kulttuuriympäristöt on kaavan yleispiirteisyys huomioiden huomioitu riittävällä tavalla. Lisäksi osassa aluevarausten kaavamääräyksiä (AK, A, AP, AME, VPM) määrätään yleisesti maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön huomioimisesta.

Espoonjokilaakson sekä Mankinjoen-Gumbölenjoen kehittämisvyöhykemääräyksissä on annettu myös kulttuuriympäristön hoitoa tukevia määräyksiä, mikä kaavan yleispiirteisyys huomioiden edistää alueiden kulttuuriympäristöjen huomioimista. Mainituilta osin yleiskaava noudattaa myös kulttuuriympäristöjä koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Jatkosuunnittelussa paikallisten alueiden osalta on tärkeää, että myös niiden osalta kulttuuriympäristöjen tietopohja välittyy kaavaratkaisuun. Valmisteluaineistossa mainitut kulttuuriympäristöt on esitelty teemakartalla sekä sanallisin kuvauksin ja kaavaselostuksen mukaan kaavaratkaisua tullaan tältä osin täydentämään. Liitekartta ei kuitenkaan ole oikeusvaikutteinen, joten sen ohjaavuus on ohjeellinen.

Arvokkaan kulttuuriympäristön valkoinen rasteri erottuu useita tasoja olevalla kaavakartalla heikosti.

Merkitään tiedoksi. Kaavaehdotukseen on tuotu koko Espoon kannalta merkittävät paikalliset kulttuuriympäristöt. Arvokkaan kulttuuriympäristön merkintätapaa on kehitetty.

Luonnonsuojelu

Kaavatyön pohjalla on useita luonnon monimuotoiseen ja virkistyskäyttöön liittyviä toimenpideohjelmia ja selvityksiä, mutta kaavaluonnosta varten ei ole tehty varsinaisia luontoselvityksiä kuin osalla alueista (Hista, Forsbacka, Mankki). ELY-keskus katsoo, että voimakkaasti muuttuvilla alueilla tulee olla yleiskaavatason luontoselvitykset. ELY-keskuksen huomio kiinnittyy erityisesti Tvijälpi-saaren merkittyyne asuinrakentamiseen, siltaan ja satamaan. Saaren maankäyttömuutos on erittäin suuri herkässä saaristoluonnossa ja sen luontovaikutukset tulee selvittää kaavaehdotusvaiheessa.

Luontoselvitykset on tehty pääosalle voimakkaasti muuttuvista alueista, mikäli alueilta ei ole aiempaa luontoselvitystietoa. Tvijälpiin on tehty kaavaehdotusta varten luontoselvitys ja vaikutukset käsitelty osana luontovaiikutusten arviointia. Kaavaratkaisua on Tvijälpin osalta muutettu siten, että se on kaavaehdotuksessa osoitettu virkistysalueen ja luonnon alueen merkinnöin. Lisäksi luontoselvityksiä on tehty muun muassa voimassa olevien yleiskaavojen suojelualueille, Espoon luonnon monimuotoisuuden toimenpideohjelmassa ja selvityksessä osoitetuille alueille, Mankkiin ja Histaan sekä luontotyyppikartoituksia lounaisiin osiin Espoota. Yleiskaavoituksen yhteydessä tehdyt luontoselvitykset julkaistaan yleiskaavan verkkosivuilla. Lisäksi yleiskaavatyössä on hyödynnetty muita Espoon kaupungin eri tahojen ja suunnitteluhankkeiden tilaamia luontoselvityksiä sekä muuta Espoon luontotietojärjestelmästä löytyvää luontotietoa.

Kaavaratkaisussa on esitetty liikennetunneli Laajalahden Natura-alueen (FI01000028) läpi, joka on suojeltu sekä luontodirektiivin että lintudirektiivin mukaisena suojelualueena. Luonnonsuojelulain 34 § mukaan Natura 2000 -verkostoon kuuluvan alueen suojelun perusteena olevia luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Kaavaehdotusvaiheessa on käytävä ilmi

aiheuttaako hanke merkittävää heikennystä suojelualueen luotoarvoihin. Mikäli heikentäviä vaikutuksia saattaa ilmetä, tulee hankkeesta tehdä luonnonsuojelulain 35 § mukainen Natura-vaikutusten arviointi.

Espoon yleiskaavaehdotuksen 2060 Natura-arvioinnin yhteisvaikutuksissa on huomioitu Tallinna-tunneli. Yleiskaavaehdotuksessa Tallinna-tunnelia koskeva raideliikenneyhteyden selvitystarve -merkintä ei kulje Natura-alueen kohdalla. Näin ollen vaikutuksia Natura-alueeseen ei muodostu.

ELY-keskus näkee erittäin myönteisenä Espoonjokilaakson ja Mankinjoen-Gumbölejoen kehittämisyöhykkeiden tunnistamisen kaavaratkaisussa. Sen sijaan ELY-keskus esittää, että kaavaratkaisussa huomioidaan myös paikallisesti ekologisesti merkittävät vedenalaiset meriluontoalueet (PEMMA), jossa esitellään pääkaupunkiseudulta (Helsinki-Espoo) tunnistettuja vedenalaiselta meriluonnoltaan merkittäviä alueita.

PEMMA-alueiden tiedossa olevat luontoarvot on käyty läpi ja arvioitu, millä alueilla on suojeluarvoja. Nämä alueet on yleiskaavatarkkuudella osoitettu suojelumerkinnällä.

Kaavaselostuksessa tunnistetaan luonnonarvopuistoja, jotka on kehitetty Luonnonsuojelun toimenpiteet 2021-2030 -työssä. Näille ei kuitenkaan ole omaa kaavamerkintää ja määräystä, joten niiden asema jatkosuunnittelussa jää auki.

Luonnonarvopuistot ovat kaupungin oman tahtotilan ilmaus ja sitoumus kyseisten aluekokonaisuuksien yhtenäisyyden sekä luonnon, virkistyksen ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyttämiseen ja kehittämiseen. Luonnonsuojelun toimenpiteet 2021-2030 -työssä tunnistetut luonnonarvopuistot (Keskuspuisto, Finnoonlahti, Pitkäjärvi ja Kirkkojärvi-Gloms) on kaavaehdotuksessa osoitettu "Keskuspuisto" ja "Siniviherrakenteen kehittämisyöhyke" -merkinnöillä. Merkintöjen määräyksissä ohjataan: "Alueen soveltuville osille voidaan perustaa luonnonarvopuisto, jonka tarkempi rajausta ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa." Luonnonarvopuistojen perustamisesta ei kuitenkaan päätetä yleiskaavalla, vaan ne perustetaan erillisellä perustamispäätöksellä.

Kaavaselostuksessa annetaan metrimääräisiä suuntaviivoja ja laadullisia tavoiteta ekologisille runkoyhteyksille, joita ei kuitenkaan määrätä yhtä tarkasti kaavamääräyksissä. ELY-keskus katsoo, että kaavamääräyksiä tulisi tarkentaa vastamaan kaavaselostusta. ELY-keskus näkee tärkeänä, että ekologisen runkoyhteyden kehittämiskohdat on tunnistettu kaavatyössä.

Ekologisille yhteyksille on annettu yleisiä suosituksia tutkimuksessa, minkä perusteella yleiset suositukset on määriteltä kaavaselostukseen. Ekologisten yhteyksien toimivuus edellyttää kuitenkin paikkakohtaisia tarkasteluja, joissa tarkistetaan lajikohtaiset tarpeet ja ympäristön nykytila. Yleispätevää kaavamääräystä leveyden ja laadun riittävyydelle ei voida antaa. Yleiskaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on selvitetty ekologisen verkoston nykytilaa ja ekologisen verkoston periaatteita. Työn yhteydessä on tunnistettu ohjeelliset tavoite- ja vähimmäisleveydet erilaisiin ympäristöihin sijoittuville yhteyksille sekä ohjeellisia laatukriteereitä yhteyksille. Kaavaselostukseen on kirjattu tarkempia ohjeita jatkosuunnittelun tueksi.

ELY-keskus pyytää tarkistamaan perustettujen luonnonsuojelualueiden rajaukset. Luonnonsuojelualueiden pääkäyttötarkoitus tulee olla SL (luonnonsuojelualue).

Suojelumerkinnät on tarkistettu kaavaehdotukseen. Luonnonsuojelulain perusteella rauhoitetut alueet on osoitettu luonnonsuojelualueen merkinnällä (SL). Poikkeuksena ovat Träskändan kartanon puiston luonnonsuojelualue ja Träskändan jalopuumetsä. Yleiskaavassa on osoitettu luonnonsuojelualueen -merkinnällä Kvarnbyån jokivarsi ja sen läheiset metsäalueet, joissa on merkittäviä luontoarvoja. Rakennusten ja kartanopuiston osa luonnonsuojelualueesta sekä jalopuumetsä on osoitettu palveluiden alueeksi, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen erilaisiin palvelutoimintoihin, jotka vaalivat alueen kulttuuriympäristö- ja luontoarvoja. Palveluiden alueen määräyksessä veloitetaan huomioimaan Träskändassa luonnonsuojelualueen laajuus ja sen rauhoitusmääräykset.

ELY-keskus kiittää, että kaavatyössä on huomioitu luonnonsuojelulain mukainen ekologinen kompensatio ja nostettu esiin maakäytön muutosten aiheuttamien haittojen lieventämishierarkiaa. ELY-keskus pitää hyvänä ratkaisuna mahdollisten ennallistettavien alueiden nostamista esiin luo-alueina.

Merkitään tiedoksi

Pohjavedet

Pohjavesialueiden osalta Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin seuraavaa:

Kaavakartan pohjavesialuemerkinä (pv) on kartasta vaikeasti luettavissa ja peittyy monin paikoin muiden merkintöjen alle. Merkitsemistapa tulisi korjata sellaiseksi, että pohjavesialueen rajat yksiselitteisesti erottuvat kartalta.

Merkintätapaa on muutettu niin, että alueet erottuvat kartalta.

Kaavaselostuksessa esiin tuodut lauseet ”Pohjavesialueilla tulee huomioida ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säännökset hankkeiden luvanvaraisuudesta. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida vesilain mukaiset suoja-alueet.” on tarpeen lisätä myös pohjavesimääräyksiin.

Kaavamääräyksissä on huomioitu erityisesti pohjaveden määrällisen tilan turvaaminen. Koska pohjavesialueille on kaavassa osoitettu monenlaista toimintaa, on pohjaveden laadullisen tilan turvaamiseksi kaavamääräyksiin syytä lisätä yleisiä rajoituksia toiminnoista, joita pohjavesialueelle ei saa sijoittaa. Esimerkiksi: ”Alueelle ei saa sijoittaa laitoksia tai toimintoja, joissa käsitellään tai varastoidaan pohjavedelle vaarallisia aineita. Alueella on kielletty pohjaveden kannalta haitallisten kemikaalien ja jätteiden laitos- tai ammattimainen käsittely ja varastointi”.

Vesilaki ja ympäristönsuojelulaki tulee joka tapauksessa ottaa huomioon pohjavesialueiden suunnittelussa, eikä sitä tarvitse määrätä oikeusvaikutteisilla yleiskaavamääräyksillä. Selostuksessa kuvauksen on tarkoitus nimenuomaan avata vesilain ja ympäristönsuojelulain merkitystä jatkosuunnittelulle – ei tuoda uusia veloitteita.

Yleiskaavan pohjavesialuetta koskevaan määräykseen on lisätty kohta, jossa kielletään sijoittamasta pohjavesialueelle toimintoja, joista voi aiheutua pohjaveden pilaantumisvaaraa.

Kaavaselostuksessa on arvioitu vaikutuksia pohjavedelle ja tuotu muun muassa esiin, että läpäisemättömän pinnan määrä kasvaa erityisesti Brinkinmäen, Puolarmetsän ja Metsämaan pohjavesialueilla. Läpäisemättömän pinnan laskennallinen muutos on perustunut kaavan

mukaiseen asukasmääräarvioon. Kuitenkin joillakin pohjavesialueilla, kuten Mankki, on kaavassa ohjattu pohjavesialueelle muuta toimintaa kuin asutusta. Myös näiden muiden toimintojen aiheuttama muutos läpäisemättömän pinnan määrään tulisi huomioida. Esimerkiksi Mankin pohjavesialueella TP- ja P-merkinnät kattavat suuren osan pohjavesialueesta.

Kaavaselostuksessa on esitetty, että jatkosuunnittelussa on tarpeen selvittää pohjavesivaikutukset ja niiden lieventämiskeinot mukaan lukien rakentamisalueiden sijoittuminen pohjavesialueella. Myös kaavamääräyksessä on esitetty tähän liittyvä määräys. Jää kuitenkin avoimeksi, missä vaiheessa tällainen laajempien aluekokonaisuuksien jatkosuunnittelu tehdään. Mikäli tarkastelu on tarkoitus tehdä asemakaavoituksen yhteydessä, voisi sen mainita määräyksessä. Toisaalta etenkin Pohjois-Espoon alueella rakentamista saatetaan tehdä ilman asemakaavoitusta. Jää epäselväksi, miten turvataan pohjaveden riittävä muodostuminen myös jatkossa.

Pohjois-Espoossa alueilla, joilla ei ole asemakaavaa ja joita ei ole esitetty asemakaavoitettaviksi, saattaa rakentamista tapahtua yksittäisin luvin. Tulisi varmistaa, että yleiskaavan määräykset ovat pohjavedensuojelun kannalta riittäviä myös näissä tapauksissa. Esimerkiksi lämmitysöljysäiliöiden sijoittamista tai hulevesien/jätevesien johtamista koskevien määräysten liittäminen on aiheellista.

Ehdotusvaiheen vaikutusten arvioinnissa läpäisemättömien pintojen määrän arvioinnissa on huomioitu muukin maankäyttö kuin asutus.

Pohjaveden riittävää muodostumista ohjataan kuitenkin kaavamääräyksellä, joka tulee ottaa huomioon mm. asemakaavoissa ja niiden vaikutusten arvioinnissa. Pohjois-Espoon pohjavesialueilla jatkosuunnittelua ohjaavat Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava ja sen pohjavesiä koskevat määräykset.

Öljysäiliöiden sijoittamista ja jätevesien johtamista pohjavesialueilla ohjataan Espoossa rakennusjärjestyksellä ja ympäristönsuojelumääräyksillä. Yleiskaavassa ei siten ole tarkoituksenmukaista ohjata yksityiskohtaisesti näitä kysymyksiä ilman asemakaavaa tapahtuvaa rakentamista ajatellen.

Vesihuolto ja jätevesien käsittely

Yleiskaavaluonnoksessa ei ole selvitetty vesihuoltoverkoston kapasiteetin riittävyttä tai verkostojen kattavuutta kaavoitettavaksi suunnitelluille ja tiivistyville alueille. Vesihuollon järjestäminen tulee ratkaista viimeistään tarkemman kaavoituksen yhteydessä.

Kaavamääräysten mukaan saarissa, joihin ei ole ajoyhteyttä, vesikäymälän rakentaminen edellyttää liittymistä viemäriverkostoon. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaavamääräykseen tulee lisätä, että ranta-alueilla vesikäymälän rakentaminen loma-asuntoihin edellyttää liittymistä vesihuoltolaitoksen viemäriverkostoon.

Kaavasta on poistettu vesihuoltoa koskeva määräys. Vesikäymälöiden rakentamista koskeva määräys on liian yksityiskohtainen ottaen huomioon yleiskaavan yleispiirteisyys ja määräysten kokonaisuus koko kaupunkia koskevassa yleiskaavassa.

Pinta- ja hulevedet

Yleiskaavaluonnoksessa on huomioitu merkittävät virtavedet ja annettu määräyksiä vesien tilatavoitteiden saavuttamisesta ja säilyttämisestä. Kaavamääräyksillä on kiitettävästi rajoitettu haitallisia toimintoja vesistöjen läheisyydessä ja edistetty virtavesiympäristöjen kehittämistä.

ELY-keskus katsoo, että kaavaselostuksen suositus luonnonmukaisten uomien reunavyöhykkeen leveydestä on syytä kirjata myös kaavamääräyksiin.

Hulevesien hallinta on kaavamääräyksissä huomioitu suunnitteluvaiheeseen nähden pääosin riittävästi. Yleismääräystä, jossa edellytetään asemakaavoituksen yhteydessä laadittavaksi hulevesien hallintasuunnitelma, on kuitenkin syytä laajentaa koskemaan myös muulla tavoin kuin asemakaavalla toteutettavaa rakentamista. Rakentamista tehdään myös muun muassa suunnittelutarveratkaisulla, ja myös näissä tilanteissa tulee ottaa huomioon hulevesien laadullisen ja määrällisen hallinnan tarpeet ja turvata riittävät aluevaraukset hulevesien luonnonmukaiseen hallintaan.

ELY-keskus katsoo, että myös yleiskaavatasolla on tuotava esille maankäyttöä rajoittavat pienvesikohteet. Espoon virtavesiselvityksessä on kuvattu myös muun muassa lähteet, ja ne on syytä esittää myös kaavakartalla.

Luonnonmukaisten reunavyöhykkeiden leveydet ovat luonteeltaan suosituksia ja tarvittava leveys arvioidaan tapauskohtaisesti ottaen huomioon alueen ominaispiirteet ja nykytila. Yleispätevää määräystä leveydestä ei ole yleiskaavalla tarkoituksenmukaista antaa. Kaavaehdotukseen lisätty yleismääräys arvokkaiden luontotyyppien ja lajien kannalta merkittävien alueiden ja yhteyksien huomioimisesta turvaa myös luonnontilaisia uomia.

Määräys on poistettu, koska sen ohjausvaikutus oli epäselvä, ja muiden hulevesiä koskevien määräysten täyttäminen edellyttää jo hulevesisuunnittelua. Suunnittelu voi olla eri kaavoissa eri tasoista eikä välttämättä edellytä erillistä hulevesisuunnitelmaa, vaan voi sisältyä esim. kunnallistekniiseen suunnitelmaan.

Lähteet ovat mittakaavaltaan hyvin pienialaisia eivätkä ole siten yleiskaavakartalla ohjattava asia. Luonnontilaisten lähteiden luonnontilan vaarantaminen on joka tapauksessa vesilain nojalla kielletty.

Vesilain valvonta

Yleismääräyksissä on todettu, että meritäyttöjen ja niihin liittyvien ruoppausten toteutusta varten tulee suunnitella lieventämiskeinot, joilla merkittävät vesistö- ja luontohaitat voidaan ehkäistä. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että meritäyttöjen ja ruoppausten vaikutukset meriluontoon ovat laaja-alaisia, ja edellyttävät siten usein yksittäisiä asemakaava-alueita laajempia selvityksiä. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että määräyksestä tulee käydä ilmi jatkosuunnitteluun/asemakaavoitukseen kytkeytyvä laaja-alainen selvitystarve.

Vesialueen määräyksessä todetaan, että alueella on maisemaa muuttava kaivamis-, täyttämis-, ruoppaus- tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että toimenpiteiden osalta tulee maise-matyöluvan lisäksi selvittää vesilain mukaisen luvan tarve.

Ruoppauksia ja täyttöjä koskeva yleismääräys on muokattu muotoon ”Ruoppauksia ja täyttöjä edellyttävien maankäyttöratkaisujen suunnittelussa on riittäviin selvityksiin perustuen otettava huomioon ympäristövaikutukset.” Selvitysten laajuutta ei ole yleiskaavalla tarkoituksenmukaista määrätä, koska selvitystarpeen laajuus on tapauskohtainen.

Kaavaselostukseen tuodaan kuitenkin esiin vesiluvan tarpeen arviointi. Kaavaehdotuksessa on edelleen toimenpiderajoite (RakL 53§), koska maisematyöluvan tarvetta ohjataan nimenomaan kaavoituksella.

Pilaantuneet maat, happamat sulfaattimaat ja kaatopaikkojen käsittely

Sekä pilaantuneet maat että happamat sulfaattimaat on huomioitu yleismääräyksellä seuraavasti: Pilaantuneet maat, pohjasedimentit ja happamien sulfaattimaiden esiintymät tulee tunnistaa ja ottaa huomioon maankäytön jatkosuunnittelussa. Pilaantunut maaperä tai pohjasedimentti on kunnostettava käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla. Uudenmaan ELY-keskus pitää yleismääräystä riittävänä.

Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että ainakin kaksi suljettua kaatopaikkaa sijoittuu yleiskaavan virkistysalueeksi merkitylle alueelle. Virkistysalueita koskee seuraava kaavamääräys:

Alue varataan yleiseen virkistystoimintaan ja ulkoiluun.

Alueelle voidaan yksityiskohtaisemman suunnitelman pohjalta toteuttaa virkistystä ja liikuntaa palvelevia alueita, rakennuksia ja rakenteita.

Alueita tulee kehittää virkistyksen, luonnon monimuotoisuuden, ekologisen verkoston ja luontohyötyjen kannalta monipuolisiksi.

Alueella sallitaan maa- ja metsätalouden harjoittaminen.

Alueella on maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty.

Niillä suljetuilla kaatopaikoilla, joilla on sulkemiseen liittyvä ympäristölupa, on luvassa määrätty, mitä alueella voi/ei voi tehdä. Virkistysalueita koskeva määräys voi siten olla ristiriidassa ympäristölupien kanssa. Alueille ei esimerkiksi voi istuttaa syväjuurisia kasveja, jotka rikkovat kaatopaikan rakenteita. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kyseiset kohteet tulee osoittaa yleiskaavakartalla omalla erityismerkinnällään, jotta alueidenkäytön rajoitteet ja reunaehdot välittyvät jatkosuunnitteluun.

Yleiskaavalla osoitetaan alueiden pääkäyttötarkoitus ja maankäytön kehittämisen reunaehdot tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Määräyksessä erikseen todetaan, että rakennusten ja rakenteiden toteuttamisen tulee perustua yksityiskohtaisempaan suunnitelmaan. Tässä otetaan huomioon alueen virkistyskäytön kehittämisen reunaehdot.

Melu, runkomelu ja tärinä

Yleiskaava on melun aiheuttamien haittojen hallinnan kannalta merkittävin kaavataso. Tästä syystä on hyvä, että kaavaselostuksen mukaan ehdotusvaiheessa on tarkoitus laatia kaava-alueita koskeva meluselvitys. Meluselvitys olisi hyvä liittää kiinteästi kaavaan liittyvään liikennesuunnitteluun, jolloin liikennesuunnittelussa voidaan huomioida myös meluntorjunnan näkökulmat monipuolisesti. Esimerkiksi raideliikenteen vaihtoehtoja (raitio, metro, juna) arvioitaessa melun (melu, tärinä, runkomelu) huomioiminen voi vaikuttaa ja ohjata valintaa oleellisesti. Erityisesti raitioliikenteen kehittäminen jo rakennettuun ympäristöön voi aiheuttaa vaikeasti ratkaistavia meluhaittoja nykyisille asukkaille ja lisätä hankkeiden ja (asuin)rakentamisen kustannuksia. Yleiskaavassa tulisi myös varmistaa, että asumiseen tarkoitettuja alueita ei sijoiteta liian lähelle melunlähteitä, ilman riittäviä merkintöjä ja mahdollisuuksia (tilaa) meluntorjuntatoimiin.

Lentomelun osalta yleiskaavassa olisi syytä huomioida myös ns. laskeutumisvyöhyke, joka on esitetty maakuntakaavan tausta-aineistossa. Lisääntyvä lentoliikenne tulisi erityisesti huomioida kiitoteiden 1 ja 3 jatkeilla sekä nousevien koneiden osalta Pohjois-Espoossa erityisesti nousevien koneiden osalta. Myös täydennysrakentamista tai muun melulle erityisen alttiiden toimintojen (koulut, päiväkodit, hoitolaitokset) sijoittamista tulisi välttää niin lentomelualueelle,

lentomelun puskurivyöhykkeelle kuin laskeutumisvyöhykkeelle. WHO:n selvityksen 2018 mukaan lentomelun haittavaikutukset alkavat jo lentomelun ollessa yli 45 dB (Lden).

Alemman melutason alueilla (ns. puskurivyöhykkeellä, Lden 50-55 dB) ja laskeutumisvyöhykkeellä ääneneristävyystarve arvioidaan jatkosuunnittelussa ja lopullisesti rakennuslupavaiheessa Finavian ajantasaisen lentomelukartan perusteella. Rakennusjärjestys on yleiskaavaa joustavampi työväline tarkkojen ääneneristysvaatimusten asettamiseen, minkä takia asiasta ohjataan yleiskaavaehdotuksessa yleismääräyksellä Lentomelualueen (Lden yli 55dB) ulkopuolella. Lentomelun ennusteet sisältävät epävarmuutta. Lentomelun vyöhykkeet voivat muuttua vuoteen 2060 mennessä lentoliikenteen kehityksen, kiitoteiden käytön ja ilmailupolitiikan muutosten seurauksena. Liian tiukat määräykset voisivat johtaa tarpeettomiin kustannuksiin alueilla, joilla melu ei toteudu ennustetusti. Laskeutumisvyöhyke ja lentomeluvyöhykkeet löytyvät sekä Finavian sivuilta että Espoon karttapalvelusta. Yleiskaavan melu- ja ilmanlaatuselvityksessä on kuvattu, että lentokonemelua on myös ns. puskurivyöhykkeellä sekä nousu- ja laskureiteillä.

Uudenmaan ELY-keskus pitää positiivisena, että yleiskaavassa huomioidaan ihmisten virkistämisen ja luonnon kannalta merkittävät hiljaiset alueet (päivämelu <45 dB LAeq), sekä muut virkistysalueet ja niiden tavoitettavuus. Yleiskaavaluonnoksessa kuitenkin todetaan, että alueet tulevat pienentymään. Yleiskaavassa tulisi esittää keinot, joilla hiljaisten alueiden jatkuva pienentyminen voidaan estää myös muilla kaavatasoilla. Meluavat toiminnot tulee lähtökohtaisesti sijoittaa niin, että ne eivät lisää merkittävästi melualueiden laajuutta tai nosta vallitsevaa keskiäänitasoa meluttomalla alueella ja luonnonrauha-alueella.

Yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu hiljaisia alueita ja niiden muutosta. Suurin yksittäinen tekijä, joka tulee pienentämään yhtenäisiä hiljaisia alueita, on Länsirata, jonka linjaus halkoo yhtenäisiä metsäalueita ja jonka varrelle syntyy uusia rakentamisen alueita. Vaikutusten arvioinnin mukaan keskeiset laajat hiljaiset viheralueet kaupungissa säilyvät myös yleiskaavan rakentamisen toteutumisen jälkeen. Näitä ovat Nuuksion metsäalueet, Vihdintien pohjoispuoliset metsät, Keskuspuisto, Leppävaaran/Lintuvaaran metsät, Suvisaariston metsät ja Espoon saariston ulkoilusaaret.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei lähtökohtaisesti tulisi sijoittaa meluavien toimintojen (tie, rata, teollisuus jne.) melualueille. Meluavien ja melulle herkkien toimintojen välille tulisi jättää riittävästi etäisyyttä. Mikäli melulle herkän toiminnan, kuten asumisen, sijoittamista melualueelle ei voida välttää, tulee varmistua siitä, että meluntorjunnalle varataan riittävästi tilaa.

Lisäksi Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että melun, tärinän ja runkomelun torjuntatarpeet sekä torjunnan toteutettavuus tulee arvioida alustavasti jo yleiskaavatasolla.

Yleiskaavatasolla on arvioitu melun, tärinän ja runkomelun hallinnan edellytyksiä. Kaavassa ympäristöhäiriötä aiheuttavien toimintojen sijoittamisessa on otettu huomioon myös ympäröivä tai sinne suunniteltu asuminen ja herkät toiminnot. Meluavien toimintojen alueita ei osoiteta asumisen tai muiden herkän maankäytön läheisyyteen. Yleiskaava ohjaa kehitystä yleispiirteisesti pitkällä aikavälillä. Jatkosuunnittelussa arvioidaan tarkemmin erilaisten toimintojen sijoittumisen mahdollisuudet ja reunaehdot.

Ilmastovaikutukset

Kaava-aineistoa tulee täydentää asianmukaisella ilmastovaikutusten arvioinnilla. Kaavaselostuksesta saa kuvan, että joitakin ilmastovaikutuksia on arvoitu ja huomioitu, mutta ilmastovaikutuksien merkittävyyttä tai osavaikutusten muodostamaa kokonaisuutta ei ole arvoitu.

Kaavaratkaisussa on otettu käyttöön useita ilmastovaikutuksia lieventäviä kaavamääräyksiä. Osana ilmastovaikutusten arviointia on tarkasteltava myös haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja sekä niiden riittävyyttä ja tehokkuutta. Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi kattaa keskeiset vaikutukset, kuten liikenteen, maankäytön muutoksen, energian sekä rakentamisen päästöt sekä ilmastomuutoksen sopeutumisen tarpeet ja ilmatoriskit. Arviointi huomioi vaikutusten ajallisen jakautumisen ja arviointiin sisältyvän epävarmuuden.

Ilmastovaikutusten arviointi tulee alkaa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa suunnittelua ja siinä tulee vertailla eri vaihtoehtoja. Arvioinnin tuloksia tulee peilata kaupungin ilmastotavoitteisiin. Espoon kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta jo vuoteen 2030 mennessä, eli kaavan tavoitevuonna kaupungin olisi pitänyt olla jo vuosikymmeniä hiilineutraali. Ilmastovaikutusten arvioinnissa on tuotava esiin, miten kaavaratkaisu vaikuttaa alueen päästöihin ja arvioinnin tuloksia tulee peilata ilmastotavoitteisiin kuten kunnan SECAP-tavoitteisiin.

Yleiskaavan ilmastovaikutukset ovat merkittäviä. Vaikka yleiskaava on suunnittelutasoltaan yleispiirteinen, on siinä huolehdittava, että ilmastotavoitteiden saavuttamista estäviä kehityskulkuja ei lukita. On huomattava, että vaikka vain kokonaisuuden kannalta pieni osa rakentamisesta sijoittuisi ilmastovaikutusten kannalta erittäin huonoille alueille aiheuttaen esimerkiksi merkittävää hiilivarastojen menetystä, voivat näiden pienten alueiden vaikutukset olla merkittäviä haitallisia. Esimerkiksi kun rakentamista sijoitetaan yleiskaavassa metsäalueille, ei vaikutuksia voida merkittävästi lieventää enää asemakaavassa.

Kaavaehdotuksesta on tehty ilmastovaikutusten arviointi, jossa on laskennallisesti tarkastelu myös päästöjen ja nielujen muodostamaa kokonaisuutta. Arvioinnissa on huomioitu arviointiin sisältyvät epävarmuudet.

Vaikutusten ajallista jakautumista on käsitelty yleiskaavan mahdollistamalla tarkkuudella. Histan ja Myntinmäen asemanseutuja koskee yleiskaavassa ajoitusmääräys samoin kuin Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi -vyöhykkeen RES-merkintöjä. Poikittaiset raideliikenteen yhteysvälit ovat kuitenkin jo nyt verrattain tiiviisti rakentuneita taajama-alueita ja niillä palvelee jo nykyisellään runkobussiliikenteen yhteys. Poikittaisissa raidekäytävissä ilmastovaikutukset eivät siten riipukaan vain uuden maankäytön kehityksen ja raideinvestointien keskinäisestä ajoituksesta.

Arvioinnissa on huomioitu myös kaupungin ilmastotavoitteet. Kaavoituksella ohjataan kuitenkin vain osaa päästökehityksestä, eikä yksistään kaavan pohjalta ole mahdollista arvioida päästöjen ja nielujen kehitystä suhteessa ilmastotavoitteisiin. Erityisesti yleiskaavatasolla ja pitkällä aikavälillä epävarmuudet sekä tarkemman tason ratkaisujen toteutumista että ominaispäästöjen kehityksessä ovat niin suuria, että tuloksiin on syytä suhtautua lähinnä suuntaa antavina.

Yksittäisen kohteen yksittäisen päästölähteen vaikutusten merkittävyyttä yleiskaavatasolla kuvastaa päästön määrä suhteessa kokonaisuuteen. On myös syytä huomioida, että yleiskaavan aluevaraukset ovat yleispiirteisiä ja ne sisältävät myös esim. virkistysalueita. Siten metsäalueelle osoitetut uudet rakentamisen aluevaraukset eivät lähtökohtaisesti rakennu kokonaisuudessaan, ja rakentamisen vaikutuksia voidaan lieventää asemakaavoituksessa mm. osoittamalla korttelit suurimpien hiilivarastojen

ulkopuolelle, mikäli tämä on muista näkökulmista tarkoituksenmukaista tai mahdollista.

Yleiskaavassa myös ilmastomuutokseen sopeutuminen on tärkeää. 2060-luvulla ilmastomuutos näkyy kaupungissa päästövähennyksistä riippumatta monella tapaa aiheuttaen vähintään haittaa omaisuudelle ja terveydelle.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen on huomioitu ilmastovaikutusten arvioinnissa.

Yhdyskuntarakenteen laajenemista ja uuden asumisen merkittävää määrää perustellaan kaavaratkaisussa uusilla julkisen liikenteen yhteyksillä. Kaavaratkaisussa tulee varmistaa julkisen liikenteen hankkeiden toteuttaminen etupainotteisesti varsinkin uusille alueille.

Kaavaratkaisussa kokonaan uusia alueita ovat Länsiradan varteen osoitetut Myntinmäki ja Hista. Näiden toteuttaminen on kaavamääräyksillä kytketty Länsiradan toteutukseen. Lisäksi Matinkylän ja Espoon keskuksen välille on osoitettu merkinnällä RES alueita asumisen ja palveluiden toteuttamiseen varautuen siten, että toteutus kytketään alueelle suunnitellun rai-deyhteyden ratkaisuun. Muut merkittävästi kehittyvät asumisen alueet sijoittuvat pitkälti olemassa olevaan rakenteeseen ja nykyisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien varaan. Kun kaupunki ja väestömäärät kasvavat näillä alueilla, on tarpeen varautua myös joukkoliikenteen tehostamiseen.

Kaavaratkaisussa on otettu käyttöön hyviä ilmastovaikutuksiakin ohjaavia kaavamääräyksiä. Energiaratkaisuja koskeva yleismääräys on esimerkillinen. Kaavaratkaisun ja määräysten jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava vielä seuraavat asiat:

- Hiilinielujen ja varastojen turvaamisen sijaan kehityksen tulee olla hiilinieluja ja varastoja vahvistavaa koko kaupungin tasolla
- Pientalokaavoituksen suosiminen on ristiriidassa hiilinielujen ja varastojen turvaamisen kanssa. Pientalorakentaminen on suurin metsäkadon syy Helsingin MAL-alueella. Pientalorakentaminen on asumisen tehokkuudelta huonoa, joten myös metsää menetetään moninkertaisesti asukasta kohden (<https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/09/Asumisen-maankayttotarpeisiin-liittyvia-tarkasteluita.pdf>). Myös muut haitalliset ilmastovaikutukset ovat pientaloasumisessa merkittävästi keskimääräistä suuremmat. Esimerkiksi henkilöautojen ajosuoritteet ovat huomattavasti keskiarvoa suuremmat.
- mukaisesti tulee kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistää. Yleismääräys henkilöautoilusta ja sen edistämisestä on ristiriidassa tavoitteen kanssa. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen edellyttää myös henkilöautoilun rajoittamista.
- Yleismääräyksillä kuitenkin edistetään hyvin massojen kierrätystä ja hyödyntämistä. Ilmastovaikutusten kannalta on olennaista myös minimoida massojen kuljetusmatkat, jota voidaan edistää kaavamääräyksin.
- Määräykset vihertehokkuudesta ja kaupunkivihreästä ovat epäselviä. On syytä määritellä, mitä on vihertehokas toteutus ja runsas kaupunkivihreän määrä eri aluevarausalueilla.

Hiilinielujen ja -varastojen lisäämiseen ei ole lakisääteistä velvoitetta eikä hiilinielujen kokonaismäärän lisääminen ole realistinen tavoite kasvavassa kaupungissa. Kaavan vaikutusten arvioinnin mukaan hiilinielut vähenevät kaavan toteutuksen myötä arviolta vähän yli %. Kaavassa on kuitenkin määräyksiä, jotka tukevat hiilinielujen vahvistamista kaupunkirakenteessa mm. kaupunkivihreän lisäämisen kautta. Mahdollisista hiilinielujen lisäämisen keinoista esimerkiksi metsätaloutta ei säädelä kaavoituksella.

Pientaloalueilla asukaskohtaiset liikenteen päästöt ja hiilinielujen menetykset ovat tosiaan suuremmat kuin tiiviimmillä rakentamisalueilla. Yleiskaavassa on kuitenkin kyse erilaisten tavoitteiden yhteensovittamisesta. Ilmastotavoitteiden rinnalla kaavan tavoitteisiin sisältyy myös tavoite tiivistyvien alueiden välisten alueiden kehittämisestä pääosin pientalovaltaisina alueina. Pientalojen mahdollistamisella tuetaan monipuolista asuntotarjontaa. Suurin osa kaavan pientaloalueista on jo olevia, täydentyviä alueita. Näillä myös nieluvaikutukset ovat pienempiä kuin täysin uusilla alueilla.

Kaavaehdotukseen ei sisälly yleismääräystä henkilöautoilun edistämisestä.

Suunnitelmallinen massojen hallinta, jota määräyksessä edellytetään, sisältää myös massojen kuljetusmatkojen arvioinnin. Useimmiten lyhyet kuljetusmatkat ovat myös kustannusten näkökulmasta tavoiteltavia. Kuljetusmatkojen minimointi ei kuitenkaan ole ainoa massojen hallinnan tavoite, eikä sitä siksi nosteta erikseen esiin määräyksissä.

Kaupunkivihreää ja vihertehokkuutta koskevia määräyksiä on muokattu ja jäsenneltä kaavaehdotukseen. Kaavaselostuksessa on avattu määräysten sisältöä entistä selkeämmin. Vihertehokkuutta ja runsasta kaupunkivihreän määrää ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista sitoa tiettyihin määrällisiin tavoitteisiin yleiskaavassa, sillä tavoitteet riippuvat vahvasti myös alueellisista ominaispiirteistä. Kaupunkivihreään liittyvät ratkaisut ovat tarkemman tason suunnittelua, ja yleiskaavalla esitetään kehitykselle suunta. Latvuspeittävyys ja kaupunkivihreän tavoitteita kaupunkikohtaisesti asetetaan valmisteilla olevassa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa.

EU:n ennallistamisasetus

EU:n ennallistamisasetus on astunut voimaan elokuussa 2024. Asetuksen toimeenpanoa varten laaditaan kansallinen ennallistamissuunnitelma, jossa muun muassa määritellään keinot asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kansallisen ennallistamissuunnitelman on määrä valmistua kahden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta. Espoon kaupunki lukeutuu niihin kaupunkiekosysteemialueisiin, joita koskee asetuksen artikla 8 kaupunkiekosysteemien ennallistamisesta. Artiklan mukaan kaupunkivihreän ja kaupunkipuuston latvuspeiton kansallisessa kokonaispinta-alassa ei saa tapahtua nettohävikkiä vuoteen 2024 verrattuna. Vuoteen 2031 mennessä on saavutettava kaupunkivihreän kansallisen kokonaispinta-alan kasvava kehityssuunta, joka mitataan joka kuudes vuosi vuodesta 2031 alkaen, kunnes saavutetaan tyydyttävä taso. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että myös ennallistamisasetuksen tavoitteisiin nähden määräykset vihertehokkuudesta ja kaupunkivihreästä ovat epäselviä, eivätkä ne kata kaikkia rakentamisen mahdollistavia pääkäyttötarkoituserkintöjä.

Kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnos oli lausunnoilla kesällä 2026. Siinä tunnistettiin kaupunkiympäristöjen osalta keinoja latvuspeittävyys ja kaupunkivihreän lisäämiseen. Espoon yleiskaava 2060:n kaavamääräykset ovat hyvin linjassa suunnitelmaluonnoksen kanssa. Tarkemmin ratkaisut kaupunkivihreästä tehdään jatkosuunnittelussa, mutta yleiskaavalla on haluttu nostaa kaupunkivihreä esiin asemakaavoituksessa huomioitavaksi teemaksi. Kaupunkivihreän ja latvuspeittävyys turvaaminen on yleismääräyksen kautta nostettu kaavaehdotuksessa koskemaan kaikkia keskusta- ja asumisen alueita. Rajaamalla teema näihin aluevarauksiin on haluttu korostaa niitä alueita, joilla kaupunkivihreällä on keskeisin vaikutus ihmisten hyvinvoinnin näkökulmasta. Lisäksi latvuspeittävyys

ja kaupunkivihreän lisäämistä edellytetään tiivistyvillä asemanseuduilla, jotka ovat suurimmassa riskissä esimerkiksi helteen aiheuttamille riskeille. Kaavamääräykset perustuvat vaikutusten arviointiin ja erilliseen selvitykseen latvuspeittävyyslisäämisen keinoista.

Espoon yleiskaavallisesta näkökulmasta on keskeisintä lisätä latvuspeittoa tarpeen mukaan – ei ainoastaan kaupunkiekosysteemitasoisien tavoitteen saavuttamiseksi. Kaavassa ei ole tarkoituksenmukaista ennakoida esimerkiksi kaupunkivihreän tai latvuspeittävyyslisäämistä tasoa kaupunkiekosysteemialueilla tai muilla aluerajauksilla, sillä jäsenvaltiot asettavat tyydyttävät tasot osana kansallista ennallistamissuunnitelmaa vasta myöhemmin. Euroopan komissio toimittaa puitteet ja suuntaviivat näiden tasojen määrittelylle vuonna 2028.

Lopuksi

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että on hyvä järjestää teema- ja aihekohtaisia viranomaisten työneuvotteluita yleiskaavatyötä edistettäessä kaavaehdotusvaiheeseen.

Kaavaehdotuksen laatimisen aikana on järjestetty useita viranomaisten työneuvotteluita eri aiheista.

UUDENMAAN MAAKUNTAHALLITUS

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 tarpeellisenä, 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.

Kaavaselostusta on täydennetty ja siinä on avattu tarkemmin, 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.

Merkitään tiedoksi.

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 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.

Tulkinta merkintöjen ohjeellisuudesta pitää paikkansa. S-alueet on pääosin muutettu kaavaehdotukseen SL-alueiksi, ja kaavaselostuksessa on tuotu esiin niiden rooli oikeusvaikutuksettomalla alueella. Luonnonsuojelu- ja suojelualuemerkintöjä ja rajoituksia on tarkistettu tuoreisiin luontotietoihin perustuen suhteessa Pohjois- ja keskiosien yleiskaavaan. Viiskorvessa kaavaratkaisua on muokattu noudattamaan vahvemmin oikeusvaikutteiseksi jäävän kaavan ratkaisua.

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

Kaava-aineistoa on täydennetty lausunnon mukaisella yhdistelmäkartalla.

Mitoitus

Espoon yleiskaavassa luodaan edellytykset vähintään 500 000 asukkaan ja 210 000 työpaikan sijoittumiselle. Ennakoidusta kasvusta noin 80 000 uutta asukasta sijoittuu viime vuosina hyväksyttyjen 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 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.

Yleiskaavaehdotuksen valmistelun aikana laaditut Uudenmaan liiton väestö- ja työpaikkaprojektiot ennustavat merkittävää kasvua Espooseen. Ennusteet vastaavat Espoon yleiskaavan valmistelun pohjana käytettyjä ennusteita.

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 asemanseuduille 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 määrittävä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.*

Merkintään tiedoksi.

Yleiskaavaluonnoksessa esitetty yhdyskuntarakenteen kehittäminen keskuksiin ja kestävään 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 kytetään 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.

Arviolta lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta.

Yleiskaavatyön yhteydessä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista on tarkasteltu monipuolisesti. Yleiskaavaehdotuksessa esitettävälle raideliikenteen yhteysväleille on tehty maankäytöntarkasteluja, joilla on varmistettu, että alueille on mahdollista sijoittaa raiteiden edellyttämä väestöpohja ympäristön reunaehdot huomioon ottaen (esimerkiksi palvelu- ja virkistysaluetarpeet sekä luonnonsuojelun tarpeet). Maankäytön tarkasteluista on laadittu oma raportti kaava-aineistoon.

Yleiskaavassa toteuttamisen ajoituksesta on määrätty Länsiradan asemanseuduilla. Olemassa olevan rakenteen sisään jäävällä yhteysvälillä Kivenlahti-Kauklahti maankäytön toteuttamista ei ole tarkoituksenmukaista kytkeä raideyhteyden toteutukseen. Alueet ovat tiiviisti rakentuneita taajama-alueita, joiden maankäyttöä palvelee jo nyt runkobussiyhteydet. Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi välin uudet ja merkittävästi muuntuvat maankäytön alueet on osoitettu merkinnällä Asumisen ja palvelujen reservialueet ja niiden suunnittelu ja toteutus on kytketty raideyhteyden ratkaisuun.

Noin 75 % yleiskaavaehdotuksen mukaisesta uudesta maankäytöstä sijoittuu jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Saavutettavuudeltaan heikommille alueille sijoittuvien uusien pientaloalueiden osuus kokonaisuudesta on verrattain vähäinen. Samalla ne tarjoavat mahdollisuuksia monipuolisen asuntotuotannon kehittämiseen ja säästävät hyvin saavutettavat sijainnit tehokkaammalle rakentamiselle. Mankin pientalovaruksen laajuutta on supistettu kaavaehdotuksessa.

Maakuntakaavan ja yleiskaavan tavoitteiden toteutumista on arvioitu, ja hiilinieluihin ja -varastoihin sekä ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia avattu kaavaselostuksessa. Yleiskaavan arvioidaan turvaavan suurimman osan hiilinieluista ja -varastoista, vaikka nielut ja varastot paikallisesti vähenevätkin. Kaavalla ohjataan myös huomioimaan hiilinielut ja -varastot maankäytön jatkosuunnittelussa. Luonnon ydinalueiden arvioidaan pienevän ja ekologisten runkoyhteyksien kapenevat paikoin. Toisaalta kaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita sekä ekologisia runkoyhteyksiä ja niiden kehittämiskohtia, mikä tukee luonnon monimuotoisuutta pitkällä aikavälillä. Kaavaratkaisu turvaa yleiskaavatasolla merkittävät luontoarvot.

Kaavan yleismääräyksen mukaan yleiskaavaa toteuttavassa asemakaavoituksessa pientalo-kaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi. Uudenmaan liitto edellyttää perusteluja määräyksen tarkoituksenmukaisuudelle, minkä lisäksi sen

vaikutukset yleiskaavan ja maakuntakaavan tavoitteiden toteutumiselle tulee arvioida. Jatko-suunnittelussa määräyksen ohjausvaikutusta tulee täsmentää kuvaamalla, mitä yleiskaavan alueita se koskee ja millaista osuutta tavoitellaan.

Yleiskaavan toteuttamisen ohjelmointi tehdään valtuustokausittaisella kaa-voitusohjelman ja vuosittaisen työohjelman avulla kaupungin strategiaan pohjautuen. Ohjelmointi ja priorisointimääräys on tästä syystä poistettu yleiskaavaehdotuksen yleismääräyksistä.

Histaan suunnitellaan Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ja ratasuunnitelmien mukai-nen asemanseutu noin 15 000 uudelle asukkaalle. Yleiskaavaluonnoksessa Histan lähialu-eelle osoitetaan useita laajoja pientalovaltaisia alueita, joista kaavaselostuksen mukaan osa voidaan toteuttaa jo ennen Länsiradan liikennöintiä bussiliikenteeseen tukeutuen. Maakunta-kaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan *maakuntakaavan keskusten, palvelukeskitty-mien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaik-karakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisim-man tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikunnan edellytykset.* Uudenmaan liitto toteaa, että Histan alueella pientaloalueiden laajuutta, toteuttamisen ajoitta-mista ja soveltuvuutta suhteessa maakuntakaavaan tulee vielä tarkastella yleiskaavan jatko-suunnittelussa.

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

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että Myntinmäen suunnittelussa varmistetaan maankäytön riittävä tehokkuus, jotta alue voi kehittyä maakuntakaavassa tarkoitetulla tavalla tiiviiksi, moni-puolisia toimintoja ja palveluita mahdollistavaksi, raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajama-alu-eeksi. Jatkosuunnittelussa tulee vielä tarkastella miten varmistetaan Myntinmäen pientaloval-taisten alueiden kytkeytyminen Myntinmäen asemanseudulle ja muihin lähialueen keskuksiin. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Myntinmäen toteuttamista koskeva ajoitusmääräys tu-lee ulottaa myös aseman itäpuolen A-alueelle. Lisäksi pohjoisosan A- ja AP-alueiden laajuus, kestävä liikunnan yhteydet sekä soveltuvuus maakuntakaavassa osoitettuun uuteen raide-liikenteeseen tukeutuvaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen tulee arvioida ja ku-vata jatkosuunnittelussa.

Myntinmäen asemanseudulle osoitetuilla asumisen alueilla on vaikutuksia Forsbackan luonto-selvityksessä (Keiron 2023) tunnistettuihin luontoarvoihin ja maakunnalliseen ekologiseen yh-teyteen, mikä tulee ottaa huomioon maankäyttöpotentiaalin riittävyyttä arvioitaessa.

Histan ja Myntinmäen keskustoja ympäröivät pientaloalueet tarjoavat mah-dollisuuksia monipuolisen asuntotuotannon kehittämiseen ja säästävät hy-vin saavutettavat sijainnit tehokkaammalle rakentamiselle. Tiiviit keskusta-alueet ja niitä ympäröivät pientalovaltaiset alueet muodostavat kokonai-suuden, joka mahdollistaa uusien keskusten kehittymisen tasapainoisiksi, houkutteleviksi ja monipuolisiksi. Pientaloalueet ovat osin jo olemassa ole-via, tiivistyviä pientaloalueita, joiden täydentäminen on myös maakunta-kaavan suunnittelumääräysten mukaista.

Myntinmäki-Forsbacka alueen yleiskaavaratkaisun toteuttamiskelpoisuutta, tarvittavaa asukas pohjaa sekä yhteyksiä on kuvattu ja arvioitu kaavaluonnoksen yhteydessä olleissa selvityksissä (Forsbacka-Myntinmäki-alueen asemavaraus (Länsirata) 2024 ja Forsbacka-Myntinmäki suunnitteluvaihtoehtojen vaikutusten arviointi 2024). Lisäksi yleiskaavan vaikutuksia luontoon ja maakunnallisiin ekologisiin yhteyksiin on arvioitu erillisellä arvioinnilla ja avattu kaavaselostuksessa. Rakentamisen aluevarausten tarkempaa sijaintia tarkastellaan lähemmin jatkosuunnittelussa.

Raideliikenteen asemanseudun ajoittamismääräys rajaa tarkoituksenmukaisesti aseman toteuttamispäätöksen jälkeen rakennettavaksi vahvimmin asemaan kytkeytyvän alueen. Tarvittavin maankäytöllisin ohjauskeinoin voidaan sovittaa ympäröivien alueiden toteutus asemanseutuun huomioiden tarvittava aikajänne ja muut reunaehdot.

Kaavaratkaisussa luontoarvot ja ekologiset yhteydet on pyritty huomioimaan mahdollisimman hyvin, mutta keskeisillä muutosalueilla arvioidaan olevan vaikutusta muun muassa uhanalaisiin luontotyypeihin ja ekologisiin yhteyksiin, mitä on erittäin vaikeaa täysin välttää asemakaavatason ratkaisulla.

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 metroon, 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 kehittämiselle 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 varikkomerkinillä metron varikot Myllypurossa sekä Espoon Sammalvuorella. Yleiskaavaluonnoksen aineistossa ei ole esitetty yleiskaavan raideliikenne-ratkaisun vaikutuksia metron varikoihin tai maakunnalliseen liikennejärjestelmään. Yleiskaavaratkaisun perustuessa metron laajentamiseen yleiskaava-aineistoa tulee täydentää myös metron varikon lisäselvityksin.

Yleiskaava 2060 -työn selvitysten perusteella Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi-yhteysvälejä on tarkoituksenmukaista kehittää raidejoukkoliikenteeseen tukeutuen. Näin pystytään varmistamaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maakuntakaavan määräysten toteuttaminen. Yleiskaavaehdotuksessa Kivenlahti-Kauklahti-väli on osoitettu metrona voimassa olevan yleiskaavan tapaan. Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi-väli on osoitettu raideyhteys-merkinnällä, jolla varaudutaan seudun liikennejärjestelmän näkökulmasta merkittävän yhteysvälin kytkemiseen raideliikenteeseen.

Yleiskaava 2060 -työn myötä kysymys metroverkon laajentamisesta on nostettu seudulliseen keskusteluun. Seudulla on vuoden 2025 aikana tehty ja käynnistetty useita joukkoliikennetarkasteluja kuten Joukkoliikenteen suuntaviivat 2060 -työ ja sen neljä osavaihetta, jotka palvelevat vuoden 2026 aikana tehtävää liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja joukkoliikenteen tavoiteverkkotyötä, joilla pohjustetaan seuraavaa MAL-suunnitelmaa. Kaikissa näissä tarkasteluissa on huomioitu Espoon yleiskaavan joukkoliikenteen, mukaan lukien metron, tarkastelut lähtötietona.

Lisäksi on pidetty lukuisia työneuvotteluja Uudenmaan liiton ja seudun muiden toimijoiden kanssa, ja näiden keskustelujen mukaisesti tutkittu seudullisia vaikutuksia, mm. saavutettavuutta ja tieverkon ruuhkautumista suhteessa Espoon alueen joukkoliikenneverkon parantamiseen. Joukkoliikennehankkeiden karkeita investointikustannuksia on myös tuotu esiin ja vaikutuksia mahdollisimman laajasti.

Maakunnalliset vaikutukset metron matkustajakysynnän näkökulmasta jäävät vähäisiksi.

Metrolaajennusten esiselvityksen yhteydessä tunnistettiin, että vasta kaksi metrojatketta loisi tarpeen Sammalvuoren varikon täydentämiselle uudella metrovarikolla, jonka toteutusmahdollisuuksia esim. Kaukalahdenmetsässä kalliovarikkona on tarpeen selvittää jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavaratkaisussa on täsmennetty maakuntakaavatasolla esitettyä metroverkostoa nojautuen periaatteeseen, että yleispiirteisempää maankäyttösuunnitelmaa täsmennetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Ratkaisu perustuu yleiskaavatyössä laadittuihin selvityksiin sekä Ympäristöministeriön Maakuntakaavan oikeusvaikutukset -oppaan

ohjeistukseen hyväksyttävästä eroavaisuudesta ja maakuntakaavan täsmentymisestä. Varaukset metroverkoston laajentamiselle eivät poikkea maakuntakaavan keskeisistä periaatteista, vaan tukevat niiden toteutumista.

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.

Kaava-aineistoa on täydennetty esitetysti.

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 kehittämisyöhykkeen 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 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 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.

Espoon on tehnyt yhteistyötä Kirkkonummen kanssa yleiskaavatyön yhteydessä lähijunavarikon sijainnin selvittämiseksi. Selvitystyössä on tutkittu yhdenvertaisin periaattein ja laajojen vaikutusten kautta eri sijaintien ominaisuuksia Rantaradan varrella. Selvitysten taso on syventävä ja

täydentävä sekä verrannollinen maakuntakaavan aiempiin selvityksiin. Selvityksen perusteella Espoon kaupunginhallitus päätti lokakuussa 2024 käynnistää asemakaavoituksen ja lisäselvitykset lähijunavarikon sijoittamisesta maanalaisena Kauklahdenmetsän alueelle. Samanaikaisesti Kirkkonummi etenee alueensa sijainnin asemakaavoituksessa.

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 raideyhteyttä edistetään maakuntakaavan ratkaisun mukaisesti eikä Espoon yleiskaavassa osoiteta maakuntakaavasta poikkeavaa linjausta Tallinna-tunnelille.

Yleiskaavaratkaisua on tarkistettu osoittamalla Raideliikenneyhteyden selvitystarve -merkinnällä Keilaniemestä Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Viiron suuntautuvien raideliikenteen yhteyksien selvitystarve. Yleiskaavatöiden yhteydessä laadittujen selvitysten ja tarkastelujen perusteella on katsottu tarkoituksenmukaiseksi arvioida tarkemmin vaihtoehtoja näiden yhteyksien toteuttamiseksi.

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 katuhankeet 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.

Yleiskaavan ehdotusvaiheen liikenneselvitys Kokomali sisältää laajan joukon liikenteellisiä vaikutustarkasteluita mukaan lukien seudulliset

liikenteelliset vaikutukset. Näissä keskeisenä muuttujana on tarkasteltu sitä, miten Espoon sisäisten kohteiden saavutettavuus muuttuu Espoon ulkopuolelta keskeisistä arvioiduista lähtö- ja määräpaikoista eri maankäytön ja joukkoliikenteen skenaarioissa. Lisäksi seudullisesti on tarkasteltu autoliikenne- ja joukkoliikenneverkon kuormittumista.

Seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on kuntien, valtion ja Uudenmaan liiton sekä muiden sidosryhmien välisessä yhteistyössä mahdollista tarkastella keskeisiä seudullisia liikenteen ja maankäytön kysymyksiä, joihin kaupungin yleiskaava ei ole riittävä työkalu.

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. Luonnovaiheessa tehdyt selvitykset osoittavat kaavaratkaisun olevan ilmastotavoitteen 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.

Espoon kaupunki suunnittelee mahdolliset uudet liittymäratkaisut ja huomioi tarvittavat tieliikennealueen varaukset yhteistyössä tieviranomaisen kanssa.

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 (päivittäistavarakauppa 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.

C2-alueiden kaupan paikallisuuden rajaa on tutkittu ehdotusvaiheessa kaupan tarkastelussa. Yleiskaavaehdotuksen C2-alueiden määräystä on tarkistettu selvitykseen perustuen siten, että alueille voi kokonaisuudessaan sijoittaa keskustahakuista kauppaa enintään 20 000 k-m². Päivittäistavarakaupan osalta suurin sallittu yksittäinen myymälä on 4000 k-m² ja lisäksi päivittäistavarakaupan kokonaismitoituksen tulee pohjautua paikalliseen kysyntään. Määräystä on tarkistettu lisäksi siten että suuryksiköllä tarkoitetaan myös useammasta yksiköstä muodostuvaa kokonaisuutta.

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.

C3-alueiden määräystä on tarkistettu lausunnon mukaisesti siten että suuryksiköllä tarkoitetaan myös useammasta yksiköstä muodostuvaa kokonaisuutta. Määräystä on myös selkeytetty siten että alueille saa sijoittaa kokonaisuudessaan enintään 10 000 k-m² keskustahakuista kauppaa. Päivittäistavarakaupan kokonaismitoituksen tulee lisäksi pohjautua paikalliseen kysyntään.

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.

Lähikeskuksien ja lähipalvelukeskittymien määräyksiä on tarkistettu siten että vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus ja siten seudullisuuden alaraja on esitetty selkeästi. Kaavamääräyksiä ja kaavaselostusta on tarkistettu selkeyden lisäämiseksi.

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.

Vuosiluku on tarkistettu ja korjattu ehdotusvaiheen aineistoihin.

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.

Määräystä lähivirkistysalueista ja laadukkaista virkistysyhteyksistä ei ole lisätty C3 alueelle, sillä alueiden on katsottu pinta-alaltaan niin pieniä, etteivät ne juuri sisällä lähivirkistysalueita. Olemassa olevien tiivistyvien asemanseutujen alueilla päällekkäismerkintä "kaupunkiympäristön kehittämisvyöhyke" turvaa asemakaavoitettujen virkistysalueiden määrän säilymisen laajimmilla C3-alueilla, kuten Niittykumpu ja Tapiolan urheilupuisto.

Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

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 kestävyys näkökulmasta 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.

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 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 ekologisten verkostojen Zonationsanalyysien 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 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.

Yleiskaavaratkaisulla pyritään vastaamaan erilaisiin kaavalle asetettuihin tavoitteisiin, joilla tuetaan myös maakuntakaavan tavoitteita. Tällöin nykyinen viherrakenne väistämättä vähenee lausunnossa mainituilla alueilla. Ekologiset runkoyhteydet on osoitettu myös kyseisillä alueilla

mahdollisimman leveinä virkistys- tai muina viheralueina. Sepänmetsässä ja Taavinkylässä toteutetaan maakuntakaavan kehittämisperiaatetta kestävään liikennejärjestelmään ja verkostomaiseen kaupunkirakenteeseen tukeutuvasta kehityksestä. Taavinkylässä maankäyttöä on tutkittu samaan aikaan vireillä olevan asemakaavan kanssa. Maakuntakaavassa Olariin sijoitettu maakunnallinen ekologinen yhteys on osoitettu pohjoisemmaksi Nygrannakseen, jossa yhteys tukeutuu yhtenäisiin metsäalueisiin ja on siten toimivampi. Nygrannaksen yhteys perustuu asemakaavatasoisiin selvityksiin ja suunnitelmiin. Olarissa ei enää ole yhtenäisten ja kytkeytyneiden viheralueiden muodostamaa, maakunnalliseksi yhteydeksi tulkittavaa, yhteyttä, mutta Kokinkylänsolmun eteläpuolelle on osoitettu ohjeellinen tukiyhteys. Mankkiin on osoitettu erilaiselle yhdyskuntatekniselle huollolle ja teollisuustoiminnoille soveltuvia alueita, mikä vapauttaisi rakentamismahdollisuuksia uuden raideyhteyden varressa.

Ekologiset runkoyhteydet on lähtökohtaisesti osoitettu kaavakartan virkistys- ja suojelualueille, joilla tulee huomioida runkoyhteyden toimivuus. Viivamerkintä osoittaa yhteyden suunnan ja sijainnin yleiskaavatarkkuudella, mutta ei sellaisenaan kuvaa sen leveyttä. Viivamerkintää tulee tulkita yhdessä pääkäyttötarkoituksen kanssa.

Ekologisten runkoyhteyksien sijaintia ja kaavamääräystä on päivitetty kaavaehdotukseen. Ekologisten yhteyksien leveydet ovat luonteeltaan suosituksia ja tarvittava leveys arvioidaan tapauskohtaisesti ottaen huomioon alueen ominaispiirteet ja nykytila. Yleispätevää määräystä yhteyksien leveydestä ei ole yleiskaavalla tarkoituksenmukaista antaa.

Kaavamääräyksellä ohjataan sekä yhteyksien kytkeytyneisyyttä että laatua. Ekologisen runkoyhteyden määräys edellyttää yhteyksien kehittämistä luonnonympäristöltään monipuolisena, puustoisena, jatkuvana ja mahdollisimman leveänä arvokkaat ominaispiirteet huomioiden. Tällä tarkoitetaan, että runkoyhteyksien tulee ensisijaisesti tukeutua laajempiin metsäisiin alueisiin reunavaikutuksen ja häiriöiden vähentämiseksi. Kuitenkin muun muassa pienvedet, kosteikot, niityt ja lehdot monipuolistavat verkoston toimivuutta erilaisia ympäristöjä suosivalle lajistolle.

Yleiskaavatyön yhteydessä on laadittu ekologisen verkoston tarkastelu, jossa arvioitiin ekologisten runkoyhteyksien toimivuutta suhteessa olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja yleiskaava 2060:n mukaiseen tulevaan maankäyttöön. Tarkastelun perusteella laadittiin ekologisten runkoyhteyksien suunnitteluperiaatteet, joissa määriteltiin suositustaso sekä vähimmäistaso metsäisille alueille, kaupunkiympäristölle ja tiiviille kaupunkiympäristölle. Suunnitteluperiaatteet on esitetty kaavaselostuksessa ja ne toimivat ohjeena jatkosuunnittelulle. Etelä-Espoossa Uudenmaan liiton lausunnossaan esittämä tavoitetaso maakunnallisille yhteyksille ei laajasti toteudu edes nykytilassa muun muassa lausunnossa mainitussa Taavinkylässä. Ainoastaan Keskuspuistossa leveys ylittää 500 metriä. Yleiskaavan vaikutusten arvioinnin mukaan yleiskaavassa osoitettu viheralueverkosto kuitenkin mahdollistaa ekologisten runkoyhteyksien toimivuuden tiivistävässä kaupunkirakenteessa. Muun muassa Mankissa yhteyksien todetaan kapenevan, mutta säilyttävän kuitenkin aluemaisen rakenteensa. Pohjois-Espoossa liiton suositustaso toteutuu pääosin laajoilla rakentamattomilla ja metsäisillä alueilla.

Ekologiset runkoyhteydet on osoitettu pääasiassa ekologisten runkoyhteyksien periaatteiden vähimmäisleveyden mukaisilla tai sitä leveämmillä aluevarauksilla. Yhteyksissä voi olla kapeikkoja ja muutamassa kohdassa runkoyhteys sijoittuu rakentamisalueille, jota on avattu kaavaselostuksessa. Kaavaselostuksessa todetaan, että lähtökohtaisesti tulisi pyrkiä turvaamaan yhteyksien tavoitelevyydet ja leventämään kaventuneita yhteyksiä nykyisestä erityisesti muuntuvilla alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi. Kaavaselostuksessa on avattu ohjeellisia tavoitteita myös ekologisten runkoyhteyksien laadulle.

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 Högebergetin 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. Yleiskaavaluonnoksessa 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.

Yleiskaava osoittaa toimintojen sijoittumisen yleispiirteisesti. Myntinmäessä asemanseutu ja sen rakentamisalueiden merkinnät tukevat kestävää liikkumista ja kestävän yhdyskuntarakenteen luomista raideliikenteeseen tukeutuen. Erilaisten tavoitteiden yhteensovittamiseksi rakentamisalueet on rajattu niin, että keskeisin luontokokonaisuus Dämmanin eteläpuolella on osoitettu virkistysalueeksi, mutta rakentamisen merkinnöillä on osoitettu keskustan toteutusmahdollisuus aseman ympäristöön. Aluerajaukset alueella ovat yleispiirteiset, ja niillä on haluttu turvata riittävä suunnitteluvara jatkosuunnitteluun, esimerkiksi lähivirkistysalueiden, asumisen, palvelujen ja teknisen huollon toimintojen sijoittumiseen liittyen. Tarkemmassa suunnittelussa otetaan huomioon paikalliset luontoarvot, mutta todennäköistä on, että kaikkia luontoarvoja ei voida alueella säästää.

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 Högebergetin 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.

Merkitään tiedoksi. Ekologisesta kompensaatiosta ei päätetä yleiskaavalla, vaan Espoossa on erikseen työn alla ekologisen kompensaation periaatteiden laadinta.

Laajalahden pohjoisreunalla Uudenmaan liitto suosittelee harkitsemaan kuntarajan ylittävän ekologisen yhteyden merkitsemistä runkoyhteytenä ja mahdollisesti kehittämiskohtana. Maakunnallisen selvityksen (2018) tiedoissa on tunnistettu luonnon ydinalueet kuntarajan molemmin 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.

Laajalahdessa viheryhteys ei nykymaankäytön vuoksi jatku runkoyhteyden tasoisena siten, että se yhdistyisi muuhun runkoyhteyksien verkostoon. Ekologisen runkoyhteyden merkintää ei siten ole osoitettu Laajalahdelta itään.

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

Suojelumerkinnät on tarkistettu kaavaehdotukseen. Myös Pohjois- ja keskosien yleiskaavan maakuntakaavan mukaisesti merkittyjä suojelualueva-rauksia on päivitetty tarkempien luontotietojen perusteella. Luonnonsuojelulain perusteella rauhoitetut tai rauhoitettavaksi tarkoitetut alueet on osoitettu luonnonsuojelualueen merkinnällä (SL). Poikkeuksena ovat Träskändan kartanon puiston luonnonsuojelualueen luoteisosa ja Träskändan jalopuumetsä, jotka on osoitettu palveluiden alueeksi. Se mahdollistaa alueen kehittämisen erilaisiin palvelutoimintoihin, jotka vaalivat alueen kulttuuriympäristö- ja luontoarvoja. Palveluiden alueen määräyksessä veloitetaan huomioimaan Träskändassa luonnonsuojelualueen laajuus ja sen rauhoitusmääräykset.

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 viheryhteystarvemerkinnot. Kyseiset ekologiset yhteydet on yleiskaavaluonnoksessa osoitettu ekologisin 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 ratkaisusta, jolloin yhteyksiä heikentävien ratkaisujen perustelujen tulee liittyä maakunnallisiin asioihin, vaikutukset maakuntakaavan tavoitteisiin tulee esittää ja heikennykset perustella.

Myntinmäestä Histan ja Nuuksion Pitkäljärven väliselle alueelle ulottuu ekologisen yhteyden vaikutusalue, johon yleiskaavassa esitetään uusia asuinalueita nykyisille metsäalueille. Tähän Halujärvi-Nuuskion 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 Zonationanalyyseiden 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.

Kaavaratkaisua on tarkistettu siten, että maakunnallisesti tärkeisiin ekologiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia voitaisiin vähentää.

Mankin osalta kaavaratkaisua on ehdotusvaiheeseen muutettu. Maakunta-kaavan viheryhteystarpeelle on osoitettu Espoonlahdelta Mankin suuntaan kaksi käytävää, joista pohjoisemmassa ekologista yhteyttä vahvistetaan virkistysalueen pääkäyttötarkoituksella. Lisäksi Mankin metsäalueelle sijoittuva pientaloalue on poistettu. Jäljelle jäävä pientaloalue osoittaa jo pientalokäytössä olevat alueet. Itä-länsi suuntaiselle ekologiselle yhteydelle on näin saatu lisää yhtenäistä tilaa. Sen pohjoispuolella kaavaluonnoksessa esitetyt työpaikka-aluevaraukset on laajennettu vastaamaan tulevia elinkeinotoiminnan ja teknisen huollon tarpeita. Laajennuksen suunnittelussa on otettu huomioon ekologisen yhteyden laajuus.

Myntinmäen kautta Nuuksioon johtava ekologinen yhteys on osoitettu omalla merkinnällä kulkemaan Länsiradan itäpuolella ja vaikutusten arviointeihin perustuen merkintää on vahvistettu leventämällä Länsiradan ja pientaloalueen välistä virkistysaluetta kyseisellä alueella. Edelleen Histan puolella ekologisten yhteyksien käytäviä on tarkistettu siten, että metsäiset yhteydet ovat niillä mahdollisia.

Voimassa olevaan yleiskaavapohjaan nähden Yleiskaava 2060 -kaavaehdotus parantaa ekologisen verkoston yhtenäisyyttä alueella, sillä verkosto on tarkasteltu kokonaisuutena ja sitä on kehitetty esimerkiksi luontovaikutusten arvioinnissa nousseiden näkökulmien pohjalta.

Uudenmaan liitto suosittelee kuntakaavoituksessa varautumaan EU:n ennallistamisasetuksen kansalliseen toimeenpanoon, mm. kaupunkiympäristöjen osalta. Tämä tukee myös maakunta-kaavan 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 ilmastomuutokseen sopeutumisen, luonnon hyvinvointivaikutukset ja ekologisten verkostojen vahvistamisen.

Kaavaehdotuksen selostukseen on lisätty kunkin kaavamerkinnän tai -määräyksen kuvaus. Latvuspeittävyys lisäämisen keinoja on tarkasteltu erillisessä selvityksessä. Yleiskaavalla ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista tarkasti määrittää kaupunkivihreän lisäämisen keinoja, sillä ne riippuvat alueiden ominaispiirteistä ja muista maankäytön kehittämisen tavoitteista. Ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavia keinoja määritellään Kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa.

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 ilmastomuutoksen 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.

Asemakaavoituksen yhteydessä laadittava hulevesien hallintasuunnitelman määräys on poistettu ehdotusvaiheen määräyksistä. Hulevesien hallintaa suunnitellaan nykyään asemakaavoituksen yhteydessä joka tapauksessa, mutta erillistä hallintasuunnitelmaa ei aina laadita. Hulevesien kaavamääräykseen on lisätty kohta, jonka mukaan hulevesien muodostumista on ensisijaisesti ehkäistävä minimoimalla läpäisemättömien pintojen määrä.

Yleiskaava mahdollistaa paljon uutta rakentamista (mm. asumisen alueita ja raideliikennetyksiä), mitkä paitsi lisäävät tarvittavien kivi- ja maa-ainesten tarvetta, myös tuottavat huomattavan määrän maa-aineksia. Kaavan yleismääräyksissä todetaan, että maankäytön jatko-suunnittelussa 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.

Maa-aineshuolto on mahdollista yleiskaavan T-, E- ja ET-alueilla sekä ET-kohdemerkinnöillä. Kaavan yleismääräys velvoittaa suunnitelmallisesti edistämään massojen ja materiaalien kierrätystä ja hyödyntämistä. Suunnitelmallisuus edellyttää huomioimaan myös välivarastoinnin. Yleiskaavalla on siten pyritty mahdollistamaan maamassojen kierrätys alue- ja kohdemerkinnöin ja edellytetty massoihin liittyvää suunnittelua asemakaavoituksessa. Kaavaselostuksessa on kuvattu määräyksen tavoitteita, mutta keinot massojen hallintaan ovat pitkälti tapauskohtaisia ja riippuvat alueen sijainnista, koosta, maaperästä, maanomistuksesta ja nykyisestä käytöstä. Espoossa massojen hallinnan asemakaava- ja hanketasoisessa suunnittelussa on apuna kaupungin massakoordinaattori.

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.

Siirtoviemärin yhteystarve on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu kaavakartalla vesihuollon yhteystarpeena.

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.

Vesihuollon alueelliseen yleissuunnitelmassa ei esitetty sellaisia uusia tulevaisuuden tarpeita, joita ei olisi entuudestaan ollut tiedossa.

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.

Kaavaehdotuksen ilmastovaikutusten arvioinnissa on arvioitu päästö- ja nielukehitystä kaavan tavoitevuoteen asti.

Yleiskaavan merkittävimmät ilmastovaikutukset aiheutuvat maankäytön muutoksista, rakentamisesta ja liikenteestä. Ilmastomuutoksen hillintää edistävät ratkaisut liittyvät ennen kaikkea toimintojen sijoittamiseen sekä kestävän 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.

Merkitään tiedoksi. Rakentamisen päästöjä pyritään kaavaratkaisulla ehkäisemään myös kaavaehdotukseen lisätyllä yleismääräyksellä olevien rakennusten ja infran ensisijaisesta hyödyntämisestä.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen on huomioitu yleiskaavassa toimintojen sijoittamisella pääosin vesistötulva-alueiden ulkopuolelle sekä määräyksillä, joilla ohjataan tulvariskien ja huulevesien 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 ilmastomuutoksen 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 arviointuihin 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.

Yleiskaavaehdotuksen ilmastovaikutusten arviointi sisältää kaavan päästö- ja nielulaskennan raportoinnin.

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 toteuttamatta jättäminen voivat saada aikaan.

Kaavaehdotus sisältää kattavan ilmastovaikutusten arviointi -raportin. Kaavan valmistelun aikana on ilmastovaikutusten arviointia tehty jo luonnosvaiheesta alkaen, vaikka nähtävillä ollut kaavaluonnos ei päästölaskentoja sisältänytkään. Valmistelun aikana laadittu valmistelun käyttöön päästölaskentoja, jotka ovat ohjanneet suunnittelua. Varsinaisia kaavavaihtoehtoja ei ole tarkoituksenmukaista laatia vaikutusten arviointia ja sen vaihtoehtotarkasteluja varten.

Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on laadittu selvitys maankäytön ja joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuudesta. Siinä yhteydessä on tarkasteltu myös ilmastovaikutuksia eri liikennejärjestelmävaihtoehtojen välillä.

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 asuminen 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.

Kaavamääräystä on hieman muokattu. Kaavaselostuksessa on määräyksen kuvauksessa tuotu esiin, että hiilivarastoja voidaan turvata esimerkiksi virkistysalueiden sijoittamisella. Lisäksi kaavamääräyksen mukaisesti on pyrittävä ratkaisuihin, jotka edistävät hiilen sidontaa. Kaavaselostuksessa kuvatun mukaisesti tämä voi tapahtua esimerkiksi huolehtimalla riittävästä katu- ja kortteli/tonttipuustosta. tai luontaisen maaperän säilyttämisellä. Koko Espoon tasolla hiilinielujen tai -varastojen kasvattaminen ei kuitenkaan ole realistinen tavoite ottaen huomioon kaupungin roolin osana kasvavaa ja tiivistyvää pääkaupunkiseutua.

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 kestäväään 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 kestäväen 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 Näkinmäki, 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 merkittävillä teillä 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 luontselvityksessä 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 suojelualuearajauksista. Mahdolliset poikkeukset maakuntakaavan rajauksista tulee perustella, koskien myös alueita, joilla yleiskaava toimii ohjeellisenä aineistona.

Maamassojen varastoinnin ja käsittelyn ohjaamiseksi Uudenmaan liitto kannustaa tarkastamaan yleismääräystä sekä täydentämään selostusta siten, että yleiskaava tarjoaisi jatkosuunnittelulle selkeämmät keinot maa-ainesten 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.

Merkitään tiedoksi. Vastineet on kirjattu varsinaisiin lausuntokehtiin.

LÄNSI-UUDENMAAN HYVINVOINTIALUE

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Espoon yleiskaava 2060 jatkaa hyvää kaupunkirakenteen linjaa, missä palvelut ovat helposti ja esteettömästi saavutettavissa ja kaupunkirakenne tukee terveyttä edistäviä elämäntapoja. Raideliikenteeseen tukeutuva kaupunkirakenne sekä joukkoliikenteen ja pyöräilyn edellytysten parantaminen mahdollistavat saavutettavat palvelut.

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue pitää palvelujen saavutettavuutta tärkeänä. Saavutettavuutta tukee yleiskaavan mukainen palvelujen ohjaaminen keskuksiin sekä uusien ja tiivistyvien alueiden tukeutuminen joukkoliikenteeseen. Tällä varmistetaan palvelujen ääreen pääsemisen myös ilman yksityisautoilua. Ratahankkeiden ja muiden julkisten liikenneyhteyksien viivästyessä on huolehdittava, että alueen asukkailla tai alueelle sijoittuviin sote-palveluihin on muut toimivat joukko- ja kevyen liikenteen yhteydet.

Yleiskaavan edetessä toimeenpanovaiheeseen Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue pyytää huomioimaan, että hyvinvointialue pidetään mukana alueiden suunnittelun tarkemmilla taasoilla. Väestöltään muuttuvien alueiden huomioiminen on keskeistä sosiaali- ja terveystalveluiden sijoittumisen suunnittelussa. Väestökeskittymät, väestönkasvu, aluehankkeiden ajoittuminen sekä julkisten palvelujen riittävyys on otettava huomioon sote-palveluverkon ja maankäytön yhteensovittamisen jatkosuunnittelussa.

Yleiskaavan karkea taso tulee huomioida asemakaavoituksen ja muun pienemmän mittakaavan suunnittelussa, yleiskaavakartalla ei esimerkiksi esitetä alle kahden hehtaarin y- tontteja. Palveluasumisen kohteet voivat sijoittua alle kahden hehtaarin alueelle ja näitä tulee mahdollistaa niin keskuksiin kuin hyvin saavutettavissa oleville asuinalueille.

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen aluevaltuusto päätti 11.6.2024 kokouksessaan Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen palvelustrategian mukaiset palvelujen verkoston kehittämisen linjaukset. Alla on koostettuna tiivistelmänä keskeiset nostot palvelujen verkoston kehittämisen esityksestä

1. Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueella säilytetään alueellisesti kattava palvelujen verkosto. Palvelutarpeen kasvu edellyttää lähipalveluita kuntakeskusten ulkopuolella myös tulevaisuudessa.

2. Digitaalista asiointia ja kotiin vietäviä palveluja lisätään laajasti hyvinvointialueen palveluissa. Palvelujen aukioloaikoja laajennetaan. Puhelinasointi säilyy yhteydenottotapana. Koko alueella tarjotaan laajasti liikkuvia palveluja.

3. Terveysasemapalveluja tarjotaan jatkossa terveysasemilla ja lähiterveysasemilla. Terveysasemilla on lähiterveysasemia laajempi palveluvalikoima. Toimipisteiden määrä säilyy lähes nykyisellään.

4. Laajan palvelun perhekeskusten määrää lisätään. Uusien perhekeskusten perustamisen yhteydessä lähialueen neuvoloiden toiminta siirtyy lähtökohtaisesti perhekeskuksiin. Lisäksi palveluja tarjotaan alueellisissa toimipisteissä, kotiin vietynä ja kouluilla.

5. Suun terveydenhuollon palveluja, aikuisten sosiaalipalveluja, mielenterveys- ja päihdepalveluja sekä kuntoutuksen palveluja kootaan nykyistä suurempiin ja toiminnallisesti vahvempiin yksiköihin.

6. Vuodeosastotoimintaa keskitetään sairaalakampusten läheisyyteen ja osa vuodeosastoista muutetaan arviointiyksiköiksi. Sairaalapalveluja kehittäessä tehdään tiivistä yhteistyötä HUS-yhtymän kanssa.

7. Pelastus- ja ensihoitopalvelujen palveluverkko muodostuu pää- ja sivutoimisista paloasemista sekä sopimuspaloalokuntien asemista. Palveluverkkoa tukee yhteistyö naapuripalustuslaitosten kanssa.

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen palvelujen verkostoa kehitetään palvelustrategian mukaisen palvelujen verkoston kehittämisen linjauksia noudattaen.

Merkitään tiedoksi.

CARUNA

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Suunnittelualueella sijaitsee Caruna Espoo Oy:n 110 kV:n suurjännitteistä jakeluverkkoa liitteen 1 mukaisesti. Ilmajohdot on merkitty liitteen 1 kuvaan punaisilla viivoilla, joiden päällä on voimajohtopylväitä kuvaavia vihreitä ja turkooseja ympyröitä, ja maakaapelit on merkitty punaisilla katkoviivoilla. Sähköasemat on esitetty voimajohtojen varsilla olevilla rastimerkeillä.

Alueella sijaitsee lausunnon antamishetkellä Carunan sähköasemat Auroranportti, Finnoo, Keilaniemi, Kivenlahti, Kumpuyöli, Leppävaara, Niittykumpu, Sinimäki, Suomenoja Suurpelto, Tapiola, Vermo ja Ämmässuo. Sähköasemat ovat Espoon sähkönjakelun kannalta kriittistä infrastruktuuria, joten pyydämme merkitsemään Carunan olemassa olevat sähköasemat kaavakarttaan ET-merkinnällä. Yleiskaavaluonnoksen liitekartassa ”Tekninen huolto 2060” on esitetty pääosin asianmukaisesti Carunan nykyiset sähköasemat, mutta Auroranportin olemassa oleva sähköasema puuttuu liitekartalta.

Nuijalan vanha sähköasema on purettu ja korvautunut vuoden 2023 alusta alkaen uudella Sinimäki -nimisellä sähköasemalla, ja samassa yhteydessä on otettu käyttöön uudet Leppävaara-Sinimäki 110 kV:n maakaapeliyhteydet. Lausunnon antamishetkellä rakenteilla olevia suurjännitteisen jakeluverkon kohteita ovat uudet 110 kV:n voimajohtoyhteydet Espoo-Ämmässuo-Kolmiranta (ilmajohto) sekä Kolmirannan sähköasema. Näiden suunniteltu käyttöönotto on syksyllä 2024.

**Olemassa olevat sähköasemat on osoitettu kaavakartalla ET-kohdemerkin-
nällä. Järvikylän sähköasema on osoitettu ET-alueena.**

Uudet sähköasemat ja voimajohdot sekä yhteystarpeet

Kaupungin kehittyessä ja väestömäärän kasvaessa Carunan nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko ei riitä palvelemaan kasvavaa sähköntarvetta. Lausunnon antamishetkellä rakenteilla on uusi Kolmirannan sähköasema sekä Espoo-Ämmässuo-Kolmiranta voimajohto. Näiden osalta voimajohto on merkitty kaavakarttaan asianmukaisesti. Pyydämme Kolmirannan sähköaseman huomioimista kaavakartassa ET-merkinnällä.

Carunan tunnistamat uusien sähköasemien tarpeet on esitetty lausunnon liitteessä 2. Sähköasematarpeita on kaavaluonnoksen teknisen huollon liitekartalla esitetty Espoonlahdessa ja Ymmerstan alueella sekä Juvanmalmilla. Espoonlahden ja Ymmerstan suunnitteilla olevat sähköasemat on merkitty kaava-aineistoon asianmukaisesti.

Juvanmalmin osalta toivomme suunnitteilla olevan sähköaseman merkinnän sijoittamista kiinteistön 49-81-9903-40 kohdalle vireillä olevan, sähköaseman rakentamisen mahdollistamista tavoittelevan, asemakaavamuutoksen ”Juvanmalmin pienlaajennus” mukaisesti. Pyydämme myös huomioimaan kaavakartalla ET-merkinnällä sellaiset suunnitellut uudet sähköasemat, joiden sijainnista on jo alustavasti sovittu Carunan ja Espoon kaupungin välillä. Näihin kuuluvat ainakin Ymmerstan ja Juvanmalmin suunnitellut sähköasemat.

Edellä mainittujen lisäksi Espoon yleiskaava 2060 luonnoksen pohjalta on tunnistettu alustava tarve uusille sähköasemille Kaukalahden ja Mankkaan alueilla. Soveltuva sijainti Kaukalahden sähköasemalle olisi nykyisen Espoo-Finnoo voimajohdon varrella Liitteessä 2 mustalla korostetulla alueella. Alueen voimassa olevan asemakaavan mukaisesti

yksi soveltuva sijainti Kaukalahden sähköasemalle olisi esimerkiksi kiinteistöllä 49-43-9908-2. Mankkaan sähköasemalle soveltuva sijainti olisi nykyisen Sinimäki- Niittykumpu voimajohdon varrella liitteen 2 mukaisesti. Toivomme myös Kaukalahden ja Mankkaan sähköasemien huomioimista ainakin kaavan teknisen huollon liitekartalla

suunnitteilla olevina sähköasemina.

Carunan kanssa on käyty keskustelua lausuntovaiheen jälkeenkin, ja Carunan on tunnistanut joitakin muutoksia uusien sähköasemien tarpeessa. Carunan tunnistamat tarpeet sähköasemaverkolle on otettu huomioon kaavaratkaisussa.

Uusien voimajohtojen osalta Carunalla on lausunnon antamishetkellä suunnitteilla 110 kV:n voimajohtoyhteydet Fingridin rakenteilla olevalta Hepokorven sähköasemalta Finnoon sähköasemalle. Näiden voimajohtojen suunniteltu toteuttamistapa on maakaapeli.

Hepokorpi-Finnoo kaapeliyhteyksistä on tehty yleissuunnitelma, ja voimajohtoreitti on suunniteltu yhteistyössä Espoon kaupungin kanssa. Johtojen suunniteltu reitti on esitetty liitteessä 2 Oittaan alueelta etelän suuntaan lähtevällä punaisella katkoviivalla

Nykyiseltä Finnoon sähköasemalta on suunniteltu 110 kV:n voimajohtoyhteyksiä suunnitellulle Espoonlahden sähköasemalle. Myös näiden yhteyksien alustava toteuttamistapa on maakaapeli. Finnnoo-Espoonlahti kaapeleiden yhteystarve on esitetty liitteessä

2 vihreällä katkoviivalla.

Juvanmalmin suunnitellun sähköaseman 110 kV:n syöttöä varten on tunnistettu voimajohdon yhteystarve Leppävaaran sähköasemalta Juvanmalmille. Tämän voimajohdon ensisijainen toteuttamistapa on ilmajohto, ja johdon reitti kulkisi pääasiassa Vantaan kaupungin alueella pois lukien johdon etelä- ja pohjoispäät. Vantaan kaupunginosalta johdolle on esitetty yhteystarve Vantaan yleiskaava 2020:ssä. Lisäksi Juvanmalmin sähköaseman 110 kV:n syöttöä sekä Espoon 110 kV:n verkon siirtokapasiteetin vahvistamista varten on myös tunnistettu yhteystarve 110 kV:n voimajohdolle Fingridin rakenteilla olevalta Hepokorven sähköasemalta Juvanmalmille. Tämän johdon rakentamistapaa ei ole suunniteltu tarkemmin, mutta kaavoituksessa on syytä varautua johdon toteuttamiseen 110 kV:n ilmajohtona.

Lisäksi on tunnistettu alustava tarve 110 kV:n voimajohtoyhteydelle Kumpuyölin sähköasemalta Sinimäen sähköasemalle. Johdon reitti voisi noudatella Turunväylän vartta ja johdon ensisijainen toteuttamistapa on ilmajohto. Tämän johdon tarve riippuu Espoon suurjännitteisen jakeluverkon tehonkasvusta, mutta nopean väestönkasvun skenaarion toteutuessa sekä energiamurroksen myötä johdon rakentamiseen on syytä varautua.

Pyydämme huomioimaan Liitteessä 2 esitetyt voimajohtoyhteystarpeemme yleiskaavassa. Uusien voimajohtojen tarkkaa reittiä ei ole suunniteltu, mutta pyydämme merkitsemään ainakin liitteessä 2 vihreillä yhtenäisillä viivoilla merkityt ilmajohtojen yhteystarpeet kaavaan epämääräisemmällä voimajohdon yhteystarve -merkinnällä.

Leppävaaran ja Juvanmalmin välisen voimajohdon pohjoisosa on huomioitu kaavaratkaisussa kehitettävänä tai uutena voimalinjayhteytenä.

Hepokorven ja Juvanmalmin välistä uutta yhteystarvetta ei ole merkitty kaavakarttaan olemassa olevan voimajohtokäytävän vuoksi. Voimajohdon merkintä mahdollistaa useita voimajohtoja samassa käytävässä, ja uusi voimajohto tulisi ensisijaisesti sijoittaa olemassa olevaan johtokäytävään. Kaavaselostuksen voimajohdon kaavamerkinnän kuvaukseen on lisätty tieto tunnistetusta tarpeesta 110 kV voimajohdolle kyseiselle välille.

Kumpuyölin ja Sinimäen välinen yhteystarve on huomioitu kehitettävänä tai uutena voimalinjayhteytenä kaavaratkaisussa.

Muuta huomautettavaa

Kaavoituksessa on tärkeää varmistaa edellytykset nykyisten 110 kV:n voimajohtojen säilymiselle. Erityisesti kantaverkon sähköasemilta lähtevät voimajohdot ovat Espoon suurjännitteisen jakeluverkon siirtokapasiteetin kannalta kriittisen tärkeitä. Voimajohdoille on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus ja ensisijaisesti voimajohtojen ja johtokatujen aiheuttamat rakentamisrajoitteet tulee huomioida kaavoituksessa. Mikäli johtoja on siirrettävä, siirron edellytyksenä on

vastaavanlaisten oikeuksien sekä siirtokapasiteetin järjestyminen kuin nykyisellä johdolla. Jostosiirron kustannukset tulevat siirtoa haluavan tahon maksettavaksi kokonaisuudessaan.

**Merkitään tiedoksi. Yleiskaavassa on tunnistettu muutamia alueita, missä 110 kV voimajohtojen tai maakaapeleiden siirto saattaa tulla ajankoh-
taiseksi maankäytön muuttuessa alueella tai linjan uusimisen yhteydessä.
Nämä on merkitty ” Kehitettävä tai uusi voimalinjayhteys”-kaavamarkin-
nällä. Maankäytön jatkosuunnittelussa ratkaistaan konkreettisesti energi-
ansiirtoverkostojen ja maankäytön yhteensovitus näillä alueilla.**

Nykyisten sähköasemakiinteistöjen säilyminen sähkönjakelun käytössä tulee varmistaa kaa-
voituksessa. Lisäksi yleiskaavan tavoitevuoden ollessa useiden vuosikymmenien päässä kaa-
vassa tulisi huomioida kaavan tavoitevuoteen mennessä käyttöikänsä päähän tulevien sähkö-
asemien saneeraustarpeet. Useiden Espoon sähkönjakeluverkkoa tällä hetkellä palvelevien
sähköasemien tonteilla ei ole tilaa aseman saneeraamiseen, eikä käytössä olevaa sähköase-
maa ole mahdollista purkaa ja rakentaa uutta samalle paikalle sähkönjakelun katkeamatta.
Siten sähköaseman tullessa käyttöikänsä päähän uusi korvaava asema on rakennettava toi-
saalle, mahdollisimman lähellä korvattavaa sähköasemaa.

Caruna on käynyt keskustelua Espoon kaupungin kanssa nykyisen Tapiolan sähköaseman
korvaavasta tontista, ja yleiskaavamateriaalissa onkin esitetty Tapiolan sähköaseman lähei-
syyteen merkintä suunnitteilla olevasta sähköasemasta. Tapiolan lisäksi myös muita sähkö-
asemia arvioidaan tulevan käyttöikänsä päähän yleiskaavan tavoitevuoteen mennessä. Muita
tällaisia sähköasemia, joiden nykyisillä asema-alueilla ei ole tilaa sähköaseman saneeraami-
selle, ovat Finnoo, Niittykumpu, Kivenlahti, Vermo ja Auroranportti. Osalla näistä sähköase-
mista on maankäytön muutosta edellyttäviä saneeraustarpeita jo lähivuosina, osalla taas arvi-
oitu saneerausaikataulu on lähempänä yleiskaavan tavoitevuotta. Esimerkiksi Finnoon sähkö-
aseman saneerausta on suunniteltu 2020-luvun lopulle. Finnoon saneerauksen myötä nykyi-
nen 110 kV:n avokytinlaitos korvautuisi kaasueristeisellä sisäkytkinlaitoksella, joka rakennet-
taisiin nykyisen sähköaseman viereen.

Toivomme, että sähköasemien tulevien saneeraustarpeiden aiheuttamista maankäytön muu-
tostarpeista neuvotellaan Carunan ja Espoon kaupungin välillä hyvissä ajoin ja muodostetaan
yhteistyössä suuntaviivat tarvittavien kriittistä sähkönjakeluinfrastruktuuria palvelevien korvaa-
vien sijaintien järjestämiseksi kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa. Ihannetilanteessa tar-
vittavat korvaavat sijainnit saneerattaville sähköasemille olisi tunnistettu ja huomioitu yleiskaa-
vassa, jotta myös sähköasemien saneeraustarpeet tulisi huomioitua tiivistyvässä kaupun-
gissa.

**Yleiskaavassa osoitetaan alueiden maankäyttö yleispiirteisesti. Saneerat-
tavien kohteiden korvaavien sijoituspaikkojen osoittaminen edellyttää
yleiskaavaa tarkemman tason suunnittelua. Pidämme kuitenkin tärkeänä,
että muutostarpeista neuvotellaan hyvissä ajoin, jotta Espoon kaupungin
kanssa, jotta yhteistyössä voidaan löytää tarkoituksenmukaiset ratkaisut
sähköasemien saneeraukseen liittyville järjestelyille.**

Liite 1. Espoon nykyinen SJ-verkko

Liite 2. Espoon suunnitellut sähköasemat ja voimajohdot

ESPOO, ELINVOIMA

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Yleiskaavaratkaisun lähtökohtana on varautua pitkällä aikavälillä Espoon nopean kasvun jatkumiseen, ja varmistaa alueen hallittu kehittyminen. Kasvava kaupunki houkuttelee Espooseen yrityksiä ja investointeja, jotka luovat pohjan kestäväälle kasvulle. Osa Espoon vetovoimaa on asumisen viihtyisyys, saavutettavat palvelut ja työssäkäyntialueet. Elinkeinotoiminnan ja palveluiden monipuolisuus ja rikkaus edistävät tasapainoista aluekehitystä. Täydennysrakentaen kasvavassa kaupungissa palveluiden turvaaminen vaatii erityistä huomioita. Tästä syystä yleiskaavassa on varattu tilaa palveluverkon kehittämiseksi.

Espoo on viiden kaupunkikeskuksen kasvava kaupunki. Alueiden omaleimaiset identiteetit, arvostetut kulttuuri- ja liikuntaympäristöt, aktiivinen kulttuurielämä sekä tapahtumat ovat jatkosakin osa niitä tekijöitä, joista Espoo tunnetaan. Monipuoliset ja kaikille saavutettavat taide-, kulttuuri- ja liikuntapalvelut edistävät vilkasta sosiaalista elämää, osallisuutta ja aktiivista harrastustoimintaa. Vapaa-ajanviettomahdollisuuksilla on merkitystä asuinpaikkaa valittaessa ja kulttuuri- ja liikuntapalveluilla vaikutetaan positiivisesti alueen kehittymiseen ja sen imagoon. Asukasmäärän kasvaessa ja moninaistuesssa tarvitaan nykyistä enemmän ja yhä monipuolisempia kulttuuri- ja liikuntapalveluita, jotka vastaavat asukkaiden ajantasaisiin palvelutarpeisiin. Hyvä kaupunkielämä on sekä työtä että mielekkäitä vapaa-ajanviihtomahdollisuuksia omassa kotikaupungissa. Vetovoimaiset tapahtumat tuovat matkailijoita ja edistävät siihen liittyvien ekosysteemien vahvistumista, kuten ravintola- ja majoituspalveluiden kysyntää. Luovien alojen edistäminen on Espoolle kokonaistaloudellisesti järkevää ja yleiskaavassa tulee riittävästi huomioida kaupallisten kulttuuri-, liikunta- ja hyvinvointipalvelujen toiminnan edellytykset julkisten palvelujen ohella. Liikunnan ja kulttuurin toimintojen PY-, P- ja VU-varausalueiden tulee olla riittävät ja sisältää nykyisen asemakaavan alueet sekä riittävät varaukset tuleville toiminnoille. Yleiskaavaluonnoksessa aluevarausten läpi kulkeviksi on merkitty ulkoilureittejä, viheryhteyksiä, raiteita, pyöräliikenteen baana, metrolinja sekä raideliikenteen asemia. Elinvoiman tulosalue pyytää varmistamaan, että edellä mainitut merkinnät piirretään siten, että niiden toteuttaminen on realistisesti mahdollista, eikä toteuttaminen edellytä PY-, P- ja VU-varausalueiden pienentämistä toteutusvaiheessa.

Yleiskaavaehdotuksen tueksi on laadittu selvitykset palveluverkosta sekä urheilupuistoista, joissa on tunnistettu ja ennakoitu tulevaisuuden palvelutarpeita suhteessa kaupungin ennustettuun kasvuun. Selvityksiin pohjautuen yleiskaavaehdotuksessa on varauduttu eniten tilaa vaativiin palvelutarpeisiin osoittamalla PY-, P- ja VU-varauksia erityisesti koulujen ja liikuntapalveluiden tarpeisiin.

Yleiskaavan varaukset ovat yleispiirteisiä, minkä johdosta aluevarauksen päällä voi kulkea esimerkiksi ulkoilureitti tai yleispiirteisen liikenneyhteyden varaus. Yleiskaavaehdotukseen on tarkistettu alue- ja viivavarauksia sekä vähennetty niiden välisiä ristiriitaisuuksia jatkosuunnittelun helpottamiseksi. Varausten todellinen sijainti ja muoto ratkeavat jatkosuunnittelussa, jossa joudutaan paikoin yhteensovittamaan eri tarpeita.

Yleiskaavamääräysten mukaan yleiskaava ei korvaa voimassa olevia osayleiskaavoja. Elinvoiman tulosalue näkee tärkeänä, että kaavaselostuksen mukaisesti ”Niillä alueilla, joilla Espoon yleiskaava 2060 ei ole oikeusvaikutteinen, koko kaupungin yleiskaava toimii ohjeellisena ja selvitysluonteisena suunnitelmana.”

Yleiskaava 2060 toimii oikeusvaikutuksettomilla alueilla jatkosuunnittelua tukevana selvityksenä.

Yleiskaavan kulttuuripalvelut

Kulttuuripalvelut ovat museo-, teatteri- ja orkesteripalveluja, ammattimaisia näyttelytiloja, julkista taidetta kaupunkitilassa, suur tapahtumia, kirjastopalveluja, taiteen perusopetusta,

kulttuurin harrastamista esimerkiksi kuoroissa, kesäteatteritoimintaa, asukkaiden omaehtoista kaupunginosatoimintaa ja lähikulttuuritapahtumia.

Aluevaraukset mahdollistavat kulttuuritoimintojen kehittämisen lähtökohtaisesti monipuolisesti. Yleiskaavaratkaisussa on osoitettu nykyiset toiminnot, mutta tulevaisuuden väestön kasvun tarpeille ei ole osoitettu uusia varauksia. Jatkosuunnittelussa tulee uusilla ja täydentyvillä alueilla ottaa huomioon myös kulttuurin palveluiden tarpeet yleiskaavan palveluiden (P) aluevarauksien ulkopuolella. Taiteen ja kulttuurin palveluita halutaan mahdollistaa kaikille ikäluokille ja väestöryhmille, Espoon eri alueilla asuville ja eri kulkumuodoilla saavutettaviksi. Yleiskaavaratkaisussa kulttuuripalvelut sijoittuvat pääosin keskusta-alueille (C-alueet) ja palveluiden alueelle P. Kulttuuripalvelut ovat toimintoja, jotka hyötyvät keskeisestä sijainnista, joka on saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Kirjastoista on hyvä huomioida, että ne sijoittuvat jatkossa hyvin joukkoliikenteellä saavutettaviksi ja asiointireittien varrelle. Tulevaisuudessa esimerkiksi Kauklahden/Vanttilan alueella tarvitaan paikka isolle aluekirjastolle.

Merkitään tiedoksi.

Virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajanpalvelujen (VPM) merkinnöillä on osoitettu erilaisia virkistystä tai vapaa-ajantoimintoja palvelevia alueita, kuten ryhmäpuutarhoja, ratsastustalleja, erilaisia kartanoympäristöjä ja ulkoilumajoja. Merkinnät turvaavat näiden palvelujen nykyiset tilatarpeet, mutta varaukset eivät välttämättä ole riittäviä kasvavalle ja moninaistuvalla väestöllä. Kaupunkimaisessa elämäntavassa lisääntyy puistojen virkistyskäyttö muun muassa kulttuuri- ja asukastapahtumille. Kulttuuripalvelujen osalta yleiskaava mahdollistaa monipuolisten kulttuuripalveluiden kehittämisen hyvin saavutettavilla sijainneilla, mutta VPM-merkintöjen osalta tulee huolehtia, että jatkossa virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajanpalvelujen merkintöjen osalta huomioidaan alueiden monipuolisuus ja eri väestöryhmien tarpeet.

VPM-alueiden lisäksi virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan palveluita voi jatkosuunnittelussa sijoittaa monipuolisesti eri pääkäyttötarkoituksalueille kuten keskusta (C1-C3)- tai palvelualueille (P).

Talomuseo Glims (Glimsintie 1) on Espoon kaupunginmuseon suosituin näyttelykohde (vuonna 2023 yli 82 000 asiakasta). Yleiskaavaehdotuksessa alueen halkaisee merkintä raideliikenteen yhteyden ohjeellisesta sijainnista. Talomuseo Glimsiin toteutetaan tulevaisuudessa museon uusi kävijä- ja kokoelmakeskus. Elinvoiman tulosalue pyytää huomioimaan yleiskaavassa museon tilatarpeet arvokkaan kulttuuriympäristön sekä museotoiminnan ja tulevaisuuden kävijä-/kokoelmakeskuksen osalta suunnittelemalla raidelinjauksen kulkemaan niin, että se ei halkaise museon toiminta-alueita ja merkittävää kulttuuriympäristöä.

Yleiskaavaehdotus on tarkentunut joukkoliikennelaitosten osalta. Jorviin on osoitettu raideyhteys (Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi), joka on tarkoitettu toteuttaa maanalaisena. Raideyhteys-merkintä on strateginen ja sen toteutustapa tarkentuu jatkosuunnittelussa. Toteutuessaan yhteys parantaisi Glimsin saavutettavuutta merkittävästi.

Glimsin alue on osoitettu kaavaehdotuksessa palveluiden alueeksi. Alue on myös osa arvokasta kulttuuriympäristöä, jonka ominaispiirteet on otettava huomioon jatkosuunnittelussa.

Koulumuseo Lagstad (Vanha Lagstadintie 4) toimii Lagstadin kotiseututalon (Espoon vanhin kansakoulu) kanssa samassa pihapiirissä Espoonjokilaaksossa. Museon toimintakonsepti uudistuu 2024–2025 ja remontoitu museo tulee tulevaisuudessa olemaan aktiivinen osa Espoon keskuksen kulttuuritarjontaa. Tontin kaavamerkintä tulee olla P, palveluiden alue tai VPM virkistykseen, palvelujen ja matkailun alue. Lisäksi tulee varmistaa, että raideliikenteen yhteyden ohjeellinen sijainti ei kohdistu Lagstadintie 4 alueelle.

Yleiskaavan yleispiirteisyyden takia kaavamerkintöjä ei ole rajattu yksittäisen tontin tarkkuudella. Tästä syystä pienalaisia nykyisiä toimintoja kuten Koulumuseota ei ole esitetty omalla merkinnällä kaavakartalla. Alue on osoitettu osaksi Espoonjokilaakson virkistysaluetta, joka on myös tärkeä ekologinen yhteys. Alueen läpi osoitettu raideyhteys osoittaa yleispiirteisesti kahden alueen välisen liikennetarpeen, jonka sijainti ja toteutustapa tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Yleiskaava mahdollistaa museon toiminnan jatkumisen ja kehittämisen.

Espoon kaupunginmuseo antaa viranomaistahona oman lausuntonsa yleiskaavan kulttuuriympäristöarvoista.

Yleiskaavan liikuntapalvelut

Liikunnan suurimmat sisä- ja ulkoaluetoinnot, kuten liikuntahallit ja -kentät, rakentuvat PY- ja P-alueiden lisäksi urheilu- ja liikuntapuistoihin (VU). Asukasmäärän kasvaessa tarvitaan myös uusia urheilu- ja liikuntapuistoja sekä nykyisten pienempien liikunta-alueiden laajentamista urheilu- /liikuntapuistoiksi.

Urheilupuiston VU-merkintä tulee lisätä yleiskaavakartalle urheilu- /liikuntapuistoiksi laajentuviin Olarinniittyyn, Puolarmaariin, Säterinniittyyn, Myntinsyrjään ja Vanttilaan sekä uusiin Histan, Keran, Kalajärven, Saarnilaakson, Finnoon ja Kiviruukin urheilu-/liikuntapuistoihin. Lisäksi Kurttilan, Nimismiehenpellon, Vantinkulman ja Uusmäen alueelta tulee tutkia paikkaa uudelle urheilu-/liikuntapuistolle. Uudet ja laajentuvat urheilupuistot palvelevat myös kouluja niiden sijaitessa koulujen läheisyydessä. Esimerkiksi Keran, Etelä-Leppävaaran (Säterinniitty), Finnoon, Suurpellon, Puolarmetsän/Holmanpuiston, Kiviruukin, Kaukalahden, Histan ja Otaniemen alueelle on suunniteltu uusia kouluja tai nykyisten koulujen liikuntaolosuhteet ovat heikot. Leppävaaran urheilupuiston VU-aluetta tulee laajentaa lännessä siten, että se sisältää ”Kuntokiharän” alueen, joka mahdollistaisi myös liikuntahallirakentamista alueen länsipäähän. Yleiskaavatyöhön liittyen yleiskaavayksikkö on kesällä 2024 teettänyt selvityksen Espoon urheilupuistoista. Tämä Urheilupuistoselvitys 2060 tulee huomioida yleiskaavan jatkovalmistelussa huomioiden lisäksi Elinvoiman tulosalueen lausunnon. Suurpellosta tulee yleiskaavassa esittää sijainnit urheiluhalleille sisältäen uimahallin. Urheilupuistojen lisäksi alueellisesti tärkeät koulujen yhteyteen sijoittuvat sisäliikuntatilat ja ulkoliikuntakentät ovat tärkeä osa liikuntapalveluiden palveluverkkoa.

Yleiskaavan ehdotusvaiheessa on laadittu urheilupuistoselvitys yhteistyössä Elinvoiman kanssa, jossa on tutkittu erityisesti yleiskaavatasoisia urheilupuistotarpeita. Selvityksen perusteella kaavakartalle on lisätty urheilupuistovaraus Histan ja Vanttilan alueelle sekä tarkennettu muiden urheilupuistovarausten sijaintia ja laajuutta. Laajoja urheilupuistoja pienempiä liikuntapuistoja ei ole osoitettu yleiskaavakartalla, sillä yleiskaavassa ratkaisuja ei ole tutkittu tällä yksityiskohtaisuuden tasolla. Urheilupuistoselvityksessä on kuitenkin tunnistettu jo liikuntapuistojen tarve alueittain.

Leppävaaran urheilupuiston länsireuna on osa maakunnallista ekologista yhteyttä sekä arvokasta kulttuuriympäristöä. Tämä rajoittaa hallien rakentamismahdollisuuksia puiston länsireunalla, minkä johdosta VU-alueen varasta ei ole laajennettu länteen päin.

Suurpellon keskustan C2-varaus mahdollistaa uimahallin ja urheiluhallien sijoittamisen alueelle.

Yleiskaavassa on pääosin huomioitu keskeiset ulkoilualueet sekä pääulkoilureitit, jotka sijoittuvat suurelta osin virkistysalueille, mutta osa reiteistä toimii myös tärkeinä asuinalueiden sisäisinä viheryhteyksinä. Reittien jatkuvuuden ja toimivuuden takaamiseksi liikenneväylien ylitykset ja alitukset tulee huomioida kaikilta osin. Espoon merenrantaa seuraileva Rantaraitti on korostettu omalla merkinnällään. Pääulkoilureittiyhteyksistä yleiskaavakartalle tulee merkitä siitä puuttuvat Olari-Suurpelto, Latokaski-Lugnet ja Nauriskasken koulu-Nissinmäki yhteydet. Yleiskaavaluonnokseen tulee merkitä Kalajärven, Siikajärven, Laaksoalahden, Leppävaaran, Karakallion, Keskuspuiston, Olarin, Latokasken, Haukilahden, Matinkylän, Kauklahden, Lahnuksen ja Hanikan kuntoradat. Kuntoradat ovat asukkaiden tärkeitä lähiliikuntapaikkoja. Oittaan entisen sahan alueelle on suunniteltu vuonna 2024 laaditussa Oittaan ideasuunnitelmassa uusia toimintoja kuten majoituskylää, jotka yleiskaavan tulee mahdollistaa. Myös muilta osin yleiskaavan tulee mahdollistaa Oittaan ideasuunnitelmassa esitetyt toiminnot. Äijänpellon nykyinen frisbeegolfalue tulee yleiskaavassa esittää kokonaisuudessaan V-merkinnällä. Yleiskaavaluonnoksessa Luuvanmäen asuinalueen on esitetty laajentuvan frisbeegolfalueen länsiosan päälle.

Yleiskaavakartalla on osoitettu merkittävimmät ulkoilureitit. Ulkoilureittejä ja niiden linjausta on tarkistettu ehdotusvaiheessa. Lausunnon mukaiset kouluille johtavat ulkoilureitit on ehdotusvaiheessa lisätty kaavakartalle lausunnon mukaisesti.

Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen kuntoratoja ei ole esitetty kaavakartalla. Kuntoradat sijoittuvat tyypillisesti olemassa oleville virkistysalueille, joista laajimmat on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu virkistysalueiksi. Kaava mahdollistaa myös uusien kuntoratojen kehittämisen muille kaavan virkistysalueille.

Oittaan alueen jatkosuunnittelua ohjaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava. Espoon pohjois- ja keskiosien suunnitelmassa Bodomjärven lounaiskulma on osoitettu P-alueeksi, joka mahdollistaa virkistys-, loma- ja matkailutoiminnan.

Satamissa merkittävimmät laiturialueet on merkitty merkinnällä Satama-alue LS, jota on käytetty myös osalla satamakentistä. Sellaisissa satamissa tai satamien liepeillä, joissa on nähty erityistä potentiaalia kehittää muitakin virkistyspalveluita, on LS-merkinnän lisäksi käytetty esimerkiksi merkintää Palveluiden alue P, Virkistysalue, palvelujen ja matkailun alue VPM tai Virkistysalue V. Satama-alueen (LS) kaavamerkintään tulee lisätä veneiden talvisäilytys ja ulko-uima-altaat. Finnoossa yhdyskuntateknisen huollon alueen (ET) tulee sisältää mahdollisuus veneiden talvisäilytykseen sekä merellisen tukikohdan rakentamiseen. Liikunnan ja urheilun tulosityksikön merellinen tukikohta sisältää esimerkiksi verstaas-, varasto-, henkilöstö- ja venekalustotiloja. Satamien kehittämiseen ja laajentamiseen tulee varata riittävästi tilaa, etenkin Finnoon asuntorakentamisen aiheuttaman vene- ja talvisäilytyspaikkojen vähentymisen vuoksi. Nuottaniemen venesataman LS-alueen tulee sisältää nykyinen pysäköinti-/talvisäilytysalue LS-alueen pohjoisosassa. Alue on luonnoksessa esitetty V-alueena. Nuottaniemen sataman osalta on laajenemistarpeita esimerkiksi vierasvenesataman vaatimien rakennusten ja polttoaineaseman osalta. Veneiden talvisäilytysalueita voidaan lisäksi harkita mm. rakentamattomille yritystonttialueille, jolloin kaavamerkinnän tulisi tämä mahdollistaa.

Satamat osoitetaan kaavaehdotuksessa merkinnällä venesatama-alue (LV). Venesatama-alueet varataan venesatamille ja niitä tukeville palveluille. Tarkemmin alueiden toiminnot, kuten vaikka talvisäilytys, merellinen varikko ja ulkouima-altaat määritellään jatkosuunnittelussa, kuten asemakaavotuksessa.

Venesatamien aluevarauksissa laitureille on pyritty esittämään pieniä laajennusmahdollisuuksia nykyiseen laajuuteen. Maa-alueilla laajennuksille ei ole juurikaan ollut tilaa, koska rantaviiva on jo hyvin rakentunut tai luontoarvot estävät laajentamisen. Lisäksi ranta-alueilla on varattava tilaa myös muun palvelutoiminnan kehittämiseksi sekä virkistykselle. Nuottaniemessä LV-varausta on laajennettu kaavaehdotukseen.

Venesatama-alueet (LV) mahdollistavat nykyiset talvisäilytysalueet Finnoonsatamaa lukuun ottamatta. Satama-alueiden aluerajauksissa on pyritty huomioimaan talvisäilytysalueiden laajennusmahdollisuuksia, mutta laajennusalueiden toteutettavuuteen liittyy epävarmuuksia ja mahdollisuudet konkretisoituvat vasta tarkemman suunnittelun tasoilla. Satama-alueiden lisäksi talvisäilytys on suuremmassa laajuudessa mahdollista Finnoon yhdyskuntateknisen huollon alueella (ET), kaavan tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (T) sekä Ämmäsmäessä. Yleiskaavatarkkuus huomioiden pienialaisia talvisäilytysalueita on mahdollista tutkia myös muilta alueilta.

Palveluiden lisäämisen mahdollisuus saariston virkistysalueilla tulee huomioida kaavassa. Toimintoja laajennetaan virkistysalueille palvelemaan saaristoliikennettä, sekä omalla veneellä saapuvia ulkoilijoita. Toiminnoille alueita varattaessa tulee huomioida mahdollisuus ympäri-
vuotiseen toimintaan saaristossa, sekä liikenteen että palveluiden osalta. Yleiskaavan tulee mahdollistaa lossiliikenne/silta Pentalan saareen. Meriuimarantojen laajentamis- ja kehittämismahdollisuudet tulee myös huomioida yleiskaavassa. Rannikon uimavesien laadun jatkuva heikkeneminen tulee huomioida ja varautua rakentamaan ulkosaariin uimarantoja sekä mantereeseen satama-alueille ulkouima-altaita.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu saaristoon useampia VPM- ja P-alueita, jotka mahdollistavat palvelutoiminnan kehittämisen. Yleiskaavan yleispiirteisyyden takia uimarantoja ei ole osoitettu omalla merkinnällään kaavakartalla. Yleiskaava mahdollistaa uimarantojen sijoittamisen mm. rannikon ja saariston V-alueille.

Yleiskaava mahdollistaa lossiliikenteen Pentalaan. Saaren pohjoiskärkeen on osoitettu venesatama-alue.

Yleiskaavan elinkeinonäkökulma

Elinvoiman tulosalue näkee hyvänä, että yleiskaavaratkaisussa varaudutaan ja luodaan edellytyksiä nopean kasvun skenaariolle ja että tavoitteena on luoda edellytyksiä kestäväälle kasvulle. Varautuminen kasvuun edellyttää, että ratkaisuja on mietitty myös elinkeinoelämän näkökulmasta, jotta esimerkiksi tavoite työpaikkamäärän kasvusta toteutuisi ja Espoo on tulevaisuudessakin houkutteleva paikka yrityksille. Elinkeinoelämän näkökulmasta kaupunkia tulisi kehittää niin, että se mahdollistaa tasapainoisen ja monipuolisen elinkeino- ja palvelurakenteen kehittämisen Espoon eri alueilla.

Kaavaluonnoksessa on positiivista, että tavoitteena on luoda monipuolisia palveluita, elinkeinoelämää ja asumista yhdistäviä alueita. On myös hyvä, että tavoitteena on mahdollistaa monipuolisen toimitilan kuten toimistojen, kaupan, palveluiden ja joissain tapauksissa tuotannon sijoittuminen saavutettavuudeltaan parhaimmille alueille kaupunkikeskuksiin, korkeakoulujen yhteyteen ja raideliikenteen solmukohtiin. Jo olemassa olevia työpaikka-alueita on pyritty monipuolistamaan ja kaavaluonnoksessa on huomioitu myös uusien alueiden rakentuminen. Kaavaluonnos herättää kuitenkin elinkeinoelämän näkökulmasta huolenaiheita liittyen kaavan yksityiskohtaisuuteen sekä alueiden merkintöjen tulkintaan ja siihen mitä erilaiset kaavamerkinnot mahdollistavat. On tärkeää, että yleiskaava mahdollistaa joustavuuden, eikä vahingossa rajaa turhaan ulos tai hankaloita elinkeino- ja liiketoiminnan kehittämistä.

Alla huomioita kaavamerkintöjen sisällöistä ja joustavuudesta:

On hyvä, että kaavaluonnos mahdollistaa tiloja ympäristöhaittaa aiheuttamattomalle tuotannolle työpaikka-alueilla (TP). Jotta tietotyötä ja tuotantoa yhdistävän liiketoiminnan kehittäminen yrityksissä on mahdollista, tulee tarkastella mahdollistavatko myös muut alueet tämän tyyppisen korkean teknologian ja korkean jalostusasteen liiketoiminnan. Espoon innovaatioyhteisöön erityispiirteisiin kuuluu tutkimuslähtöinen liiketoiminnan kehitys. Espoon innovaatioyhteisöstä syntyy startupeja, jotka jo alkuvaiheessa, ja erityisesti kasvaessaan, tarvitsevat tavanomaista toimistotilaa rouheampaa tuotekehitys- ja tuotantotilaa. Tutkimuslähtöinen liiketoiminnan kehitys vaatii kaupunkiympäristöltä tietynlaisia elementtejä, kuten peruspalveluja ja tuotekehitystiloja. Korkean osaamisen työ lisää aina myös suorittavan työn tarvetta, jolloin tunnistettujen liiketoiminnan innovaatiokeskittymien (bio- ja kiertotalous Kiviruukissa, lääketeollisuus Koivu-Mankkaalla jne.) yhteyteen tarvitaan peruspalveluita (päivittäistavarakaupat, ravintolat yms.). Lisäksi tarvitaan tuotekehitystilaa (erikokoista hallitilaa tms.), jotta yrityksillä on mahdollisuus toimia Espoossa, myös yrityksen kasvuvaiheessa ja toiminnan laajentuessa.

Yleiskaavaehdotuksessa valtaosa työpaikka-alueista on osoitettu TP-merkinnällä. TP-merkintä mahdollistaa monipuoliset työpaikkatoiminnot toimistoista, tuotantoon ja palveluihin. Tämä luo hyvät edellytykset myös tietotyötä ja tuotantoa yhdistävän liiketoiminnan kehittämiseen.

Yleiskaavaehdotuksessa päivittäistavarakauppa on ohjattu ensisijaisesti keskusta-alueille, jotka ovat monipuolisesti saavutettavissa.

Asumiseen pääsääntöisesti varatuille alueille (AK, A, AP) on kirjattu ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman elinkeinotoiminnan mahdollistaminen. Kaavamerkintään olisi hyvä täsmentää, mahdollistaako ympäristöhäiriötä aiheuttamaton elinkeinotoiminta myös ympäristöhaittaa aiheuttamattoman tuotantotilan vai rajaako tämä merkintä ulos esimerkiksi pienpanimotoiminnan ja urbaanin lähiruoka/ravintolatoiminnan, jossa yhdistyvät tuotanto- ja elinkeinotoiminta.

Keskusta-alueita C1-C2 kehitetään kaavaluonnoksen mukaan monipuolisena, toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Elinvoiman tulosalue esittää, että C1- ja C2- merkinnät mahdollistaisivat myös ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa, tuotantoa sekä tutkimus- ja kehitystoimintaa, kuten yleiskaavan TP-kaavamerkintä nyt mahdollistaa.

Yleiskaavaehdotuksessa asumisen alueet on osoitettu ensisijaisesti asumiseen sekä sitä palveleville lähipalveluille, myös ravintoloille ja pienpanimoille. Keskustatoimintojen alueet ovat tärkeitä elinkeinotoiminnan alueita, joille voi sijoittaa monipuolisia palveluita sekä liike- ja toimitilaa kuten tutkimus- ja kehitystoimintaa. Keskusta-alueiden saavutettavuus on muita alueita parempi ja niitä kehitetään tiiviinä ja kaupunkiympäristöltään laadukkaina alueina. Laajan tuotantotoiminnan osoittamista keskustoihin ei ole katsottu perustelluksi, mutta kaavamääräys ei poissulje pienimuotoista tuotantotoimintaa kuten pienpanimoita.

Otaniemen ja Keilaniemen alueiden yleiskaavassa esitettyjä C2- ja TP-alueita tulisi laajentaa, jotta alueilla voidaan toteuttaa monipuolista korkean teknologian ja jalostusasteen tutkimusta, tuotekehitystä ja tuotantoa myös nykyisellä PY-alueella, tai tarkoittaa alueiden PY-merkintää siten että ko. toimintaa ei rajata pois. Alueelle on toteutettu hyvät raide- ja liikenneyhteydet tukemaan paitsi korkeakoulutusta, myös monipuolista ja nopeasti kehittyvää tiedepohjaista tutkimusta, tuotekehitystä ja niihin perustuvaa ja niitä tukevaa elinkeino- ja palvelutoimintaa.

Niittykummun alueen palveluiden sekä elinkeino-, työpaikka- ja liiketoimintamahdollisuuksien varmistamiseksi C3-merkintä tulee laajentaa itään sisältäen nykyisen paloaseman tontin. Kaavamerkinnän muuttamista C2-alueeksi tulee harkita.

Yleiskaavaehdotuksessa Otaniemen alueen kaavaratkaisua on yleispiirteistetty. Työpaikka-alueiden varauksia on laajennettu ja ne mahdollistavat monipuolisen työpaikkatoiminnan kehittämisen alueella.

PY-alueet on varattu ensisijaisesti julkisille palveluille kuten korkeakoulutoiminnalle. Yleiskaavan yleismääräysten mukaisesti pääkäyttötarkoituksen ohella alueelle voidaan sijoittaa mm. työpaikkatoimintaa, mikäli siitä ei aiheudu haittaa alueen pääkäyttötarkoitukselle.

Niittykummun paloasema on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu PY-alueeksi yhdessä Niittykummun vanhan koulun kanssa. Merkintä mahdollistaa kasvavan alueen palveluiden turvaamisen. Yleiskaavaa tarkemmassa tuoreessa asemakaavassa alue on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, mikä turvaa panimotoiminnan ympärille rakentuvan elämyskeskuksen kehittämisen.

Kaavaluonnoksessa tilaa vaativa ja mahdollisesti ympäristöhäiriöitä aiheuttava toiminta on ohjattu omille alueilleen suurten väylien läheisyyteen. Kaavaratkaisuissa on kuitenkin tärkeää huomioida kasvavan kaupungin tarpeet liittyen palveluiden ja elinkeinojen vaatimaan logistiikkaan sekä esimerkiksi varastotilaan. Logistiikkaan liittyvät ratkaisut on huomioitava myös muilla alueilla esimerkiksi kaupunkikeskustoissa (esim. päivittäistavarakaupan kuljetukset ja tavaratoimitukset), jotta alueet ovat houkuttelevia sijoittumis- ja investointikohteita yrityksille ja palveluille. Hyvät liikenne yhteydet edistävät myös työpaikka-alueiden houkuttelevuutta elinkeinoelämän näkökulmasta, kun myös työntekijöillä on sujuvat ja joustavat työmatkat. Hyvät liikenne yhteydet tarvitaan myös kaupunkikeskustoja kauempana oleville alueille, jotta työssäkäynti mahdollistetaan myös esim. tuotanto- ja varastotoimintaan varatuilla alueilla.

Monipuolisen ja sujuvan julkisen liikenteen kehittäminen on elinehto elinkeino- ja liiketoiminnan kasvulle Espoossa. Erityisesti raideliikenteen kehittäminen ja turvaaminen tulevaisuuden Espoossa edistää kaupungin houkuttelevuutta paitsi asuinrakentamiselle, myös yrityksille, uudelle liiketoiminnalle ja investointien suuntautumiseen Espooseen. Poikkiraidet yhteydet ovat merkittävässä roolissa elinkeinotoiminnalle sekä henkilöstö- että asiakasnäkökulmasta Espoon kasvun takaamiseksi, sillä ne kytkevät kaupunkikeskukset, työpaikka-alueet ja eri asuinalueet toisiinsa.

Yleiskaavaehdotuksessa on varauduttu liikenne yhteyksien parantamiseen. Toteutuessaan erityisesti uudet joukkoliikenteen runkoyhteydet parantaisivat työmatkojen sujuvuutta, elinkeinoalueiden houkuttelevuutta ja siten kaupungin elinvoimaa merkittävästi.

Yleiskaavaehdotuksen työpaikka-alueet ovat hyvin saavutettavissa. Arviolta lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenne yhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta.

Keskusta-alueiden kauppaan liittyvät logistiikan kysymykset ratkaistaan asemakaavassa.

Työpaikka-alueiden houkuttelevuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta myös uudet tai kehittyvät työpaikka-alueet ovat yrityksille mielenkiintoisia sijoittumispaikkoja. Kaavaselostuksessa on mainittu, että työpaikka-alueiden jatkosuunnittelussa on tärkeää kiinnittää huomiota viihtyisän kävely- ja pyöräily-ympäristön syntymiseen. Tämän lisäksi tulee huomioida myös

palvelujen saavutettavuus työpaikka-alueilla. Muut palvelut, hyvien kulkuyhteyksien lisäksi, luovat elinvoimaa työpaikka-alueille ja lisäävät houkuttelevuutta.

Espoon yleiskaava 2060 on yleispiirteinen ja osoittaa kaupungin tahtotilaa kaupunkikehityksen osalta. Koska kaava ei ratkaise suunnittelun tai toteuttamisen yksityiskohtia, vaan osoittaa kaupungin tahtotilaa kehittää kaupunkia tasapainoisesti, on tärkeää, että yleiskaava joustaa muuttuvien ja kehittyvien tarpeiden mukana. Lisäksi asemakaavoituksen rooli nousee tärkeäksi, kun kaupunkia kehitetään. Asemakaavoituksessa tulee huomioida myös elinkeinoelämän sekä kulttuurin ja liikunnan eri toimijoiden varhainen osallisuus alueiden kehittämisessä, jotta kaavoituksella tulee huomioitua laajasti yleiskaavassa määritelty suunta ja tahtotila. Vuoropuheluun kaupunkiympäristön, kaupungin elinkeino-, liikunta- ja kulttuuripalveluiden sekä elinkeinoelämän kesken tulee kiinnittää erityisen paljon huomioita tulevaisuudessa, jotta kaupungin kestävä kasvu varmistetaan.

Merkittää tiedoksi.

ESPOO, KASVU JA OPPIMINEN

Espoon yleiskaava 2060 on luonteeltaan aluevarauskaava. Se osoittaa kehityksen isot linjat. Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Täydennysrakentaen kasvavassa kaupungissa palveluiden turvaaminen vaatii erityistä huomioita. Tästä syystä yleiskaavassa on varattu tilaa palveluverkon kehittämiselle. Lausunto on ensimmäinen Kasvun ja oppimisen lausunto Yleiskaava 2060:sta.

Yleiskaavaan on merkitty julkisten palvelujen ja hallinnon alue (PY) isot yli 2 ha aluevaraukset. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää valittua esittämistapaa perusteltuna. Yli kahden hehtaarin varaus tarvitaan Kasvun ja oppimisen palveluista peruskouluille (ala- ja yläkoulut sekä yhtenäiset peruskoulut). Päiväkodeille riittää yleensä pienempi aluevaraus ja niiden tarvitsemat aluevaraukset on varmistettava tarkemmassa suunnittelussa siten, että aluetta ja sen tarvitsemia palveluita katsotaan kokonaisuutena esim. kaavarungon laatimisen yhteydessä. Lukiot voidaan sijoittaa hyvien liikenneyhteyksien varrelle esim. Yleiskaavan keskusta-alueelle (C-alue). Nuorisotilat voidaan sijoittaa suurien ylä- tai yhtenäisien peruskoulujen yhteyteen. Nykyisille kouluille ei yleiskaavaluonnoksessa ole osoitettu PY-aluevarausta siinä tapauksessa, että tontin pinta-ala jää alle 2 ha.

Yleiskaava on luonteeltaan yleispiirteinen ja osoittaa alueiden pääkäyttötarkoituksen. Yleiskaavakarttaa saatetaan kuitenkin lukea tarkkarajaisesti suunnittelun edetessä. Siitä syystä toimiala pyytää tarkentamaan PY-alueiden rajoja siten, että Kasvun ja oppimisen toimialan nykyiset toiminnot sisältyvät PY-aluevarausten sisään. PY-aluevarausten tulee sisältää nykyisen asemakaavan mukaiset tontit kenttineen sekä riittävät varaukset tuleville toiminnoille.

PY-aluevaraukset on tarkoitettu julkisille toiminnoille. Kasvun ja oppimisen palveluverkkoa kehitettäessä pyritään yhteishankkeiden toteuttamiseen, joissa saman katon alle sijoitetaan esimerkiksi perusopetuksen, varhaiskasvatuksen ja nuorisopalvelujen tilat. Palvelujen sijoittaminen samaan yhteyteen edistää eheää oppimispolkua. Aluevarausten osalta peruskoulun, päiväkodin ja nuorisotilan yhteinen kokonaisuus tarkoittaa riittävän suurta (vähintään 3,5 ha) varauksia, jotta myöhemmin toteutettavassa hankkeessa voidaan varmistaa toimintojen mahtuminen alueelle kenttineen. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että esitetyt uudet PY-aluevaraukset ovat rakentamiskelpoisia julkisen palvelun toiminnoille.

Yleiskaava 2060 -luonnoksen PY-alue-rajauksia on tarkennettava jatkosuunnittelussa. PY-varauksien tulisi johdonmukaisesti kattaa myös koulun kentän alue kokonaisuudessaan silloin, kun kenttä rajautuu koulun tonttiin. Yleiskaavaluonnoksessa PY-aluevarausten läpi kulkevaksi

on merkitty ulkoilureittejä, viheryhteyksiä, raiteita, pyöräliikenteen baana, metrolinja sekä raiteliikenteen asemia. Toimiala pyytää varmistamaan, että edellä mainituille varauksille on riittävä tila PY-aluevarauksen ulkopuolella. Eri reittien toteuttaminen pitää olla realistisesti mahdollista ilman PY-aluevarausten pienentämistä toteuttamisvaiheessa. Erityisesti rakennetuilla alueilla eri toimintojen yhteensovittaminen on haastavaa ja tila vähäistä. Erityisen huolen toimiala esittää viheryhteyksien merkitsemisestä koulun kenttien läpi. Liikuntakentän läpi ei voi osoittaa viheryhteyksiä. Viheryhteyksille tulee varata riittävät reitit koulun alueen ulkopuolella, jotta molemmille toiminnoille varataan riittävät aluevaraukset. PY-alueet tulee osoittaa ensisijaisesti alueille, jotka eivät hankkeessa edellytä erillistä melusuojausta kuten meluaitoja, jotka nostavat myöhemmin rakennettavien hankkeiden kustannuksia.

Palveluvarausten riittävyys edellyttää, että aluevaraus on kokonaan käytettävissä ko. toimintoon, eikä siitä oteta osia esim. asuinrakentamiseen tai muun rakentamisen tarvitsemiin infraratkaisuihin. Esimerkiksi hulevesiratkaisut ja muuntamot pitää lähtökohtaisesti ratkaista PY-aluevarausten ulkopuolella ja näille toiminnoille varata riittävä tila. PY-aluevarausten alue ei voi sisältää suojelualueita, eikä muitakaan rakentamattomana säilytettäviä alueita, jotta palveluiden jatkosuunnittelulle jää riittävät mahdollisuudet suunnitella tarkoituksenmukainen palvelukokonaisuus.

Yleiskaavaehdotuksen tueksi on laadittu palveluverkkoselvitys yhteistyössä Kasvun ja oppimisen toimialan kanssa. Selvityksessä on arvioitu tulevia palvelutarpeita alueittain.

PY-varaukset on esitetty kaavakartalla yleispiirteisesti. Koulujen kentät sisältyvät joko kokonaan tai osittain varaukseen voimassa olevien yleiskaavojen tapaan. Yleiskaavan varaukset ovat yleispiirteisiä, minkä takia aluevarauksen päällä voi kulkea esimerkiksi ulkoilureitti tai yleispiirteisen liikenneyhteyden varaus. Yleiskaavaehdotukseen on tarkistettu alue- ja viivavarauksia sekä vähennetty lausunnon mukaisesti niiden välisiä ristiriitaisuuksia jatkosuunnittelun helpottamiseksi. Varausten todellinen sijainti ja muoto ratkeavat jatkosuunnittelussa, jossa joudutaan paikoin yhteensovittamaan eri tarpeita.

Yleiskaava on osin oikeusvaikutteinen ja osin oikeusvaikutukseton, jolloin alueelle jää voimaan joko Yleiskaava 2060, Pohjois- ja Keski-Espoon kaava tai alueella voimassa oleva osayleiskaava. Kasvun ja oppimisen toimintojen osalta tämä tuo huolen eri kaavatasojen eritasoisuudesta. Tällä hetkellä asemakaavoitusvaiheessa Y-tontit eivät ole kaikilta osin toteutuneet osayleiskaavojen PY-varausten mukaisesti, koska esimerkiksi sijainnit eivät ole olleet rakentamiskelpoisia tai alueille on toteutettu toimintoja, jotka pienentävät julkisten palveluiden toteuttamisalaa. Selostusosassa mainitaan, että niillä alueilla, joilla Espoon yleiskaava 2060 ei ole oikeusvaikutteinen, tämä koko kaupungin yleiskaava toimii ohjeellisena ja selvitysluonteisena suunnitelmana. Yleiskaavassa 2060 tulee varmistaa, että siinä osoitetut PY-aluevaraukset ohjaavat voimaan jäävien osayleiskaavojen ja Pohjois- ja keskiosien yleiskaavan osalta sitovasti jatkosuunnittelua julkisten palveluiden sijoittumisen ja palvelualueiden laajuuksien suhteen. Kasvun ja oppimisen edellyttämät PY-varaukset perustuvat laskennalliseen tarpeeseen ja palveluille tulee varata riittävä tila, jotta tulevaisuuden palveluverkon toteuttaminen ei vaarannu.

Oikeusvaikutuksettomilla alueilla yleiskaava 2060 on luonteeltaan jatkosuunnittelua tukeva selvitys. Alueen kehitystä ja asemakaavoitusta ohjaa oikeusvaikutteisesti alueelle voimaan jäävä oikeusvaikutteinen yleiskaava.

Lausunnossa aluevarausten riittävyttä arvioidaan Yleiskaava 2060 -luonnoksen mahdollistamaa asukasmäärää vasten. On selvää, että varausten määrä riippuu asuinrakentamisen

määrästä ja jatkosuunnittelussa kaavaehdotuksen muuttuessa tulee myös PY-aluevaraukset ja niiden riittävyys tarkistaa. Jatkosuunnittelua on tehtävä edelleen yhdessä toimialat ylittävänä yhteistyönä jo tehtyä työtä tarkentaen.

Kaupunkitasoiset palvelut – lukiokoulutus

Kasvun ja oppimisen palveluverkkoperiaatteiden mukaisesti lukiokoulutusta on järkevää toteuttaa alueellisen palvelun sijaan kaupunkitasoisena palveluna. Vaikka lukio-opetus on kaupunkitasoinen palvelu, on perusteltua, että jokaisessa kaupunkikeskuksessa on vähintään yksi suomenkielinen lukio, sillä kaupunkikeskukset ovat väestöpohjaltaan niin suuria.

Lukion nykyiset sijainnit on esitetty osin PY-varauksina ja osin C-alueelle. Nykyisin Espoossa toimii 11 lukiota, joista yksi on ruotsinkielinen. Lukiot on sijoitettava esim. länsimetron ja raide-liikenteen asemien tai pysäkkien läheisyyteen tai muiden hyvien julkisten yhteyksien varrelle.

Lukioiden opiskelijapaikkamäärää voidaan lisätä kehittämällä nykyisiä toimintoja. Yleiskaavan mahdollistama asukasmäärän lisäys on kuitenkin niin suuri, että palveluiden säilyttäminen nykyisellä tasollaan edellyttää noin 4–6 uuden yksikön perustamista vuoteen 2060 mennessä. Sopivia sijainteja on tutkittava jatkosuunnittelun yhteydessä huomioiden alueellinen tasapaino.

Lukioverkko painottuu tällä hetkellä metroradan varteen. Lukioverkkoa on kehitettävä junaradan varressa. Yleiskaavan jatkotyöskentelyssä ja tarkemmassa suunnittelussa on huomioitava mm. Leppävaaran koulukampuksen kehittäminen, mahdollisuudet Espoon keskuksen lukio-paikkojen lisäämiseen, nykyisten toimintojen kehittäminen ja opiskelijapaikkamäärän kasvattaminen. Uusia yksiköitä on tutkittava osana laajempien alueiden kehittämistä esimerkiksi Pohjois-Espooseen.

Tulevaisuuden lukiotarpeisiin varautumista on tutkittu yhteistyössä yleiskaavan palveluverkkoselvityksessä. Yleiskaavaehdotus mahdollistaa lukioverkon kehittämisen lausunnon mukaisesti.

PY-varausta edellyttävät alueelliset ja lähipalvelut – Perusopetuksen palveluverkko

Yleiskaavalausunto koskee sekä suomenkielistä että ruotsinkielistä palveluverkkoa. Nykyiset palveluverkot ovat muodostuneet pitkän ajan kuluessa. Tämänhetkinen palveluverkko kattaa noin 80 yksikköä, joista suurin osa ylittää aluevarauksena 2 ha alueen.

Yleiskaavalla on turvattava nykyisen palveluverkon riittävyys, sen kehittäminen sekä riittävät aluevaraukset uusille palveluille täydentyvillä sekä uusilla asuinrakentamisen alueilla. Aluevarauksia on arvioitu yleiskaavan ja toteutumattoman kaavapotentialin mahdollistaman uusien asukkaiden palveluntarpeen riittävyydellä.

Yleiskaavassa 2060 tulee varautua tulevaisuuden ennakoimattomiin palvelutarpeisiin myös PY-aluevarauksilla, joille ei ole nykyisin tiedossa vielä hankkeita. Suunnittelussa tulee huomioida, että PY-varausten riittävyyttä on tutkittu juuri tätä kaavaratkaisua vasten. Kaavaratkaisun muuttuessa saattaa muuttua myös Kasvun ja oppimisen palveluntarve.

Itä-Leppävaara

Perusopetuksen palveluverkko jaetaan Itä- ja Länsi-Leppävaaran palvelualueisiin. Itä-Leppävaaran alue kattaa Kanta-Leppävaaran alueen (tilastoalue 1.1).

Itä-Leppävaaran alueen asemakaavoitettujen rakentamiskelpoisten Y-tonttien osalta tilanne on haastava eikä kata nykyistenkään asukkaiden palveluntarvetta. Nykyisten koulutonttien

osalta PY-aluevaraukset tulee esittää kartalla siten, että PY-aluevarausalue kattaa vähintään nykyisen asemakaavanmukaisen tontin ja siihen liittyvän liikuntakentän alueen.

Nykyisistä kouluista Lintulaakson koulu puuttuu PY-aluevarauksista kokonaan ja tulee jatkossa esittää kartalla siten, että alue kattaa myös nykyisen kentän alueen.

Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt kahta PY-aluevarausta Itä-Leppävaaraan. Toinen tarvitaan hyvien yhteyksien varrelle Pohjoiseen Uusmäkeen asuinalueen kehittyessä. Jatko-suunnittelussa on tutkittava, että esitetty PY-varaus on rakentamiskelpoinen, pinta-alaltaan riittävä ja yhtenäinen. PY-varausalueen läpi ei voi esittää muita varauksia kuten katuyhteyksiä ym.

Säterinalueella etelässä sijaitsee Leppävaaran ainoa suuri rakentamaton Y-tontti (51188). PY-varaus ei noudata asemakaavan Y-tontin rajoja, vaan PY-aluevarauksen alle jää mm. asuintaloja. Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt, että alueella tulee säilyä iso Y-tonttivaraus tulevaisuuden hankkeille. PY-aluevaraus tulee esittää siten, että tarve voidaan toteuttaa tulevaisuudessa huomioiden rakentamisen reunaehdot.

Leppävaaran keskustan koulukampus (nykyinen kortteli 51153) on suunnitteilla ja sinne on haettu asemakaavanmuutos, jossa mahdollistetaan myös Leppävaaran lukion toiminta.

Perkkaan koulu on esitetty osana suurempaa PY-aluevarausta. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää tarkistamaan alueen rajauksia siten, että Perkkaan asukaspuisto on osa PY-aluevarausta eikä osana A-aluetta. Vaikka asukaspuistoja esitetään Yleiskaava 2060-luonnoksessa osana laajempia yleiskaavan alueita, Perkkaan kohdalla voi karttaa tulkita siten, että asumisen alueita laajennettaisiin asukaspuiston päälle.

PY-varaukset on esitetty kaavakartalla yleispiirteisesti. Koulujen kentät sisältyvät joko kokonaan tai osittain varaukseen voimassa olevien yleiskaavojen tapaan. Varausten todellinen sijainti ja laajuus ratkeavat jatkosuunnittelussa, jossa joudutaan paikoin yhteensovittamaan eri tarpeita.

Lintulaakson koulu on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu PY-alueeksi. Säteriin ja Uusmäkeen on osoitettu yleiskaavassa PY-varaukset. Perkkaan PY-alueen rajausta on tarkistettu lausunnon mukaisesti.

Länsi-Leppävaara

Länsi-Leppävaaran oppilasalue kattaa Läntisen Leppävaaran tilastoalueet sillä poikkeuksella, että tilastoalue 152 käsitellään osana Keski-Espoon palveluverkkoa.

Yleiskaava mahdollistaa merkittävän määrän uusia perusopetusikäisiä kaava-alueelle. Suurin osa sijoittuu Keran uudelle asuinalueelle.

Yleiskaava, asemakaavat ja nyt jo käynnistynyt rakentaminen edellyttävät vähintään kolmea uutta kouluvarausta Läntisen Leppävaaran alueelle, jotka Kasvun ja oppimisen toimialan kanssa käytyjen keskustelujen perusteella on esitetty Turuntien eteläpuolelle. Koulujen yhteyteen on ollut tavoitteena toteuttaa myös päiväkotia. Oikeusvaikutteisessa osayleiskaavassa PY-varauksia on alun perin ollut kolme, joista vahva asemakaava on Keran keskustakoululla ja päiväkodilla.

Osayleiskaavassa esitetyn Karaniityn PY-alueen toteuttamista rajaavat mm. luontoarvot. Siksi on ensiarvoisen tärkeää, että yleiskaavassa osoitettu PY-varaus Kutojantielle ohjaa myös tarkempaa suunnittelua ja että PY-aluevaraus tutkitaan sellaiseksi, ettei se sijaitse esimerkiksi

melu- tai pienhiukkasalueella. Jokaista koulua palvelemaan tulee osoittaa alueelle liikuntakenttä, joka rajautuessaan koulun tonttiin tulee esittää PY-aluevarauksen osana. Jos Keran alueelle ei esitetä riittäviä aluevarauksia koulutonteille ja liikuntakentille, on vaarana, että tulevaisuuden koulupalveluita ei pystytä järjestämään alueella.

Länsi-Leppävaaran Turuntien pohjoispuoliselle alueelle on osoitettu jonkin verran asukasmäärän kasvua alueen tiivistyessä. Nykyisten toimintojen PY-aluevarausalueet on osoitettava riittävinä, jotta toimintoja ja oppilasmääriä voidaan kehittää tulevaisuudessa. Jatkosuunnittelussa tulee varmistua, että erilaiset reitti ym. varauksille on riittävä tila PY-aluevarausten ulkopuolella.

Oikeusvaikutuksettomilla alueilla yleiskaava 2060 on luonteeltaan jatkosuunnittelua tukeva selvitys. Alueen kehitystä ja asemakaavoitusta ohjaa oikeusvaikutteisesti alueelle voimaan jäävä oikeusvaikutteinen yleiskaava.

Keran osayleiskaava-alueelle on osoitettu kaksi julkisten palveluiden aluetta. Jo asemakaavoitettu PY-tontti radan eteläpuolella on osa keskustatoimintojen aluetta pienen kokonsa johdosta.

Suur-Tapiola

Yleiskaava mahdollistaa merkittävän määrän uusia perusopetusikäisiä Tapiolan suuralueella. Yleiskaavan mahdollistamasta uusista asukkaista suurin osa kohdistuu Otaniemeen ja merkittävä määrä metrokäytävälle ja sen pohjoispuolelle.

Otaniemessä toimii tällä hetkellä Kivimiehen koulu, jossa on toistaiseksi tilakapasiteettia vastaanottamaan alakouluikäisten määrän kasvua lähivuosina. Kapasiteetti ei kuitenkaan riitä vastaanottamaan koko Otaniemen eikä Keilaniemen yleiskaavan mahdollistamaa asukasmäärän kasvua. Alueen jatkosuunnittelussa on Kasvun ja oppimisen kanssa etsittävä uusia sijainteja julkisten palveluiden aluevarauksille asumisen painopisteiden mukaisesti. Kasvun ja oppimisen toimiala esittää erityisen huolen Keilaniemen palveluvarausten puuttumisesta, vaikka alueelle on suunniteltu merkittävä määrä uutta asuinrakentamista.

Jatkosuunnittelussa on huomioitava koulujen tarve liikuntakentille, sillä jo nykyiseltä Kivimiehen koululta puuttuu liikuntakenttä.

Asukasmäärät nousevat erityisesti metrokäytävän varrella Tapiolasta Niittykumpuun. Alueen koulut eivät riitä vastaanottamaan koko kasvua, vaan yleiskaavassa pitää huomioida mahdollisuus oppilaspaikkojen lisäämiseen sekä nykyisiä yksiköitä kehittämällä sekä uusia yksiköitä perustamalla.

Asukasmäärän kasvaessa erityisesti yläkoulupaikat jäävät riittämättömiksi alueella. Vaihtoehtoisiksi tässä vaiheessa on tunnistettu mm. Jousenkaaren nykyisen koulun laajentaminen yläkouluksi, Mankkaan koulun laajentaminen, Uusikummun laajentaminen ja/tai erillinen yläkoulurakennus Niittykummun alueelle. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää tärkeänä, että PY-aluevaraus kattaa Jousenkaaren nykyisen Y-tontin ja riittävän varauksen mahdolliselle laajennukselle siten, että Espoon eteläosien yleiskaavassa osoitetulle PY-aluevarauksen päälle ei tältä osin osoiteta asuinrakentamista.

Yleiskaava 2060-luonnoksessa on esitetty nykyisen vain osin rakennetun Y-tontin alue Pohjois-Tapiolassa. Varaus on tärkeä tulevaisuuden hankkeille asukasmäärien kasvaessa ja tulee säästää Kasvun ja oppimisen palveluille. PY-varaus on esitetty myös keskeneräisen asemakaavan perusteella Taavinkylän koulun viereen Nygrannakseen. Varaus on tärkeä ja palvelee myöhemmin kehittyvää Nygrannaksen asuinalueita. Yleiskaavan PY-varauksen tulee kattaa myös nykyisen Taavinkylän koulun alue kenttineen. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää

tarkentamaan aluerajausta tontin osalta, sillä asumisen alueita ei tule osoittaa PY-varauksen alueelle.

Jousenkaaren koulu ja sen lähialue on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa PY-alueeksi. Otaniemen ja Keilaniemen kaavaratkaisua on yleispiirteistetty kaavaehdotukseen. Alueen palvelutarve on tunnistettu palveluverkkoselvityksessä, mutta yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi tiiviisti rakennetun Keilaniemen mahdolliset palvelutarpeet on tarkoituksenmukaista ratkaista jatkosuunnittelussa esimerkiksi yleiskaavan C-alueella.

Taavinkylän PY-varausta on tarkistettu ehdotukseen lausunnon mukaisesti.

Matinkylä-Olari

Matinkylä-Olari on erityisesti Suurpellon osalta ollut nopeimmin kasvavia alueita Espoossa, mikä on haastanut palveluverkon riittävyyttä. Perusopetuksen palveluverkko on merkitty yleiskaavakartalle siltä osin, kun ne ylittävät 2 ha. Nykyisten toiminnot ja niiden kehittäminen on turvattava yleiskaavassa.

Merkittävin osa kasvusta sijoittuu Suurpellon alueelle. Nykyinen Opinmäki ja mahdollinen Olarin koulun laajennus eivät tule riittämään asukasmäärien kasvaessa. Suurpellon puolelle on osoitettu uusi PY-varaus tulevien asukkaiden tarpeisiin. Alueella on käynnissä maankäytön tarkastelu, jonka tavoitteena on esittää riittävät varaukset koulun ja päiväkodin sekä liikunnan tarpeisiin. Liikuntapuistoa käytetään Kasvun ja oppimisen palveluille sekä Pohjoisen Opinmäen että Nygrannaksen puolelta. Kasvun ja oppimisen toimialan pyytää, että yleiskaavan jatkosuunnittelussa huomioidaan käynnissä oleva kaavarunkotyö.

Olarin nykyisen keskustan alue on jo rakentunut, eikä sinne kohdistu suuria muutospaineita ja Kasvun ja oppimisen toimiala pitää nykyisiä PY-varauksia riittävinä. Kasvupaineita on kuitenkin Holmanpuiston puolella, jossa on käynnistymässä maankäytön tarkastelu. Yleiskaavassa esitetään PY-aluevaraukset sekä Friisilän koulun että Holmanpuiston alueille. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää tätä perusteltuna, koska alueen asukasmäärät ja suunnittelu ovat vielä kesken. Päätökset raideliikenteen linjauksista vaikuttavat merkittävästi alueen kasvutavoitteisiin. Holmanpuiston osalta Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää jatkosuunnittelussa huomioimaan Kasvun ja oppimisen ja Elinvoiman tavoitteet PY-aluevaraukselle siten, että voidaan varmistua PY-aluevarauksen rakentamiskelpoisuudesta, varauksen riittävydestä sekä koulun ja päiväkodin että liikunnan tarpeisiin. PY-aluevarausta tarvitaan sekä Holmanpuiston koululle, päiväkodille että liikuntavarauksille, joiden toteuttaminen yhdessä luo synergiaetuja.

Alueella on käynnissä asemakaavanmuutokset Mattlidenin ja Olarin kouluille. Kasvun ja oppimisen toimiala huomauttaa, että asuinrakentamista on Mattlidenin osalta jo nyt toteutettu merkittävästi Espoon eteläosien yleiskaavan osoittamalle PY-aluevaraukselle. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää kuitenkin perusteltuna, ettei PY-aluevarausta osoiteta alueelle, joka ei melu- ja hiukkasarvojen vuoksi sovellu herkille toiminnoille ja varataan käynnissä olevassa asemakaavoituksessa asuinrakentamiselle.

Nykyisen Y-tonttitilanteen riittämättömyyden vuoksi Olarin koulun laajennukselle on haettu kaavamuutosta. Kasvun ja oppimisen toimiala esittää, että kaikki koulun toiminnot esitetään yleiskaavakartalla PY-aluevarauksena jatkosuunnittelussa, joka tarkentuu asemakaavoituksen edistyessä.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu PY-varaus Holmanpuistoon sekä Friisilän koulun alueelle. Alueiden rajauksia on tarkistettu hienoisesti mm. maankäytön tarkasteluihin perustuen. Yleiskaavaehdotus mahdollistaa Olarin koulun kehittämisen suunnitelmien mukaisesti.

Espoonlahti

Yleiskaava mahdollistaa merkittävän kasvun Suur-Espoonlahden alueelle, mikä tarkoittaa merkittävää määrää uusia PY-varauksia alueelle. Laskennallisesti oppilasmäärä edellyttäisi 7 uutta peruskoulua.

Suuri osa kasvusta kohdistuu Kaitaan ja Finnoon jo käynnissä oleville uusille asuinalueille. Finnoo-Kaitaa osayleiskaavassa alueelle on tehty kaksi PY-varausta tulevien asukkaiden tarpeisiin. Molemmat varaukset ovat välttämättömiä vastaamaan tulevaan kasvuun ja tarvitaan täysimääräisinä Kasvun ja oppimisen toiminnoille, vaikka palveluverkon tasapainoisuuden vuoksi ensimmäisenä pyritään toteuttamaan itäisempi PY-aluevaraus, Finnoonkartanon yhtenäinen peruskoulu, päiväkotit ja nuorisotila.

Espoonlahden ja Kivenlahden alueille yleiskaava mahdollistaa merkittävästi täydennysrakentamista, laskennallisesti jopa kahden yhtenäisen peruskoulun verran. Alueelle ei kuitenkaan ole esitetty uusia PY-varauksia, mikä voi johtaa riittämättömään kouluverkkoon. Yleiskaavan PY-aluevaraukset urheilupuistossa mahdollistavat sen, että alueen nykyisiä toimintoja voidaan kehittää ja tutkia mahdolliset laajennusvarat Espoonlahden urheilupuiston alueella, jossa sijaitsevat Laurinlahden koulun käytössä oleva Rehtorintien kiinteistö, Espoonlahden yläkoulu ja lukio sekä ruotsinkieliset Storängens skolanin ala- ja yläkoulut. Alueen PY-aluevarausten riittävyyttä ja tulevaisuuden toimintojen tutkimista on jatkettava yhteistyössä Kasvun ja oppimisen kanssa, jotta ehdotusvaiheeseen mennessä voidaan varmistua PY-aluevarausten riittävyydestä kasvavalla alueella.

Suur-Espoonlahden Länsiväylän pohjoispuolelle ennustetaan kasvua, joka vastaa kolmen uuden yksikön perustamista. Osa kasvusta voidaan vastaanottaa kehittämällä nykyisiä toimintoja.

Uudelle Kiviruukin alueelle on esitetty PY-varaus, joka alueen kasvaessa on välttämätöntä toteuttaa suurena yhtenäisenä peruskouluna ja päiväkotina. Nöykkiössä sijaitsevilla PY-aluevarauksella on tunnistettu jo nyt merkittäviä kehittämistarpeita ja tavoitteena on lisätä oppilasmaikkoja erityisesti yläkoulutarpeisiin. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää tarkistamaan Nöykkiöön sijoittuvan PY-aluevarauksen rajoja siten, että aluevaraus on riittävä ja kattaa Kasvun ja oppimisen nykyiset sekä laajennustarpeet. Vaikka C-aluemerkintä ei estä koulutoimintojen kehittämistä, PY-merkintä ohjaa kehittämään koko aluetta nimenomaan julkisten palveluiden alueena. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää hyvänä, että kehittyvälle alueelle on osoitettu PY-varauksia, vaikka niiden toiminnoista ei ole vielä suunnitelmia.

Yleiskaavan mahdollistaa raidelinjauksen ja asutusta Latokasken alueelle merkittävästi siten, että palveluntarve kasvaa merkittävästi. Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt uutta PY-varausta tulevaisuuden tarpeisiin ja se on esitetty kaavakartalla Kukkumäkeen. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää jatkosuunnittelussa tarkentamaan suunnittelua riittävästi siten, että PY-aluevarauksen riittävyys ja rakentamiskelpoisuus tutkitaan. Kaavakartalla PY-aluevarauksen vierestä näyttää kulkevan voimalinja. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää huomioimaan, että Säteilyturvakeskus suosittaa, ettei kouluja ja päiväkoteja sijoiteta voimajohtolinjojen lähelle.

Lausunnossa esiin nostetut sijainnit on esitetty kaavaehdotuksessakin PY-varauksina. Yleiskaavaratkaisu ei heikennä Nöykkiön koulun kehittämismahdollisuuksia. Kukkumäen PY-varaukselle on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa tarkoituksenmukaisempi sijainti jatkoselvityksiin perustuen Nöykkiönkadun pohjoispuolelta.

Kauklahti

Yleiskaava mahdollistaa perusopetusikäisten määrän merkittävän kasvun Suur-Kauklahden alueella. Kasvu kohdistuu merkittävästi Kauklahden keskusta- ja Kurttilan ja Vanttilan alueille. Perusopetusikäisten määrän kasvu toteutuessaan edellyttäisi jopa kolmea uutta yhte-näistä peruskoulua.

Yleiskaavassa on esitetty PY-varaukset nykyisille toiminnoille. Alueen eteläosaan ollaan rakentamassa Kurttilan koulua olemassa olevalle asemakaavoitetulle Y-tontille, joka yleiskaava-luonnoksessa on esitetty PY-aluevarauksena. Kauklahden kasvavalla alueella nykyiset ase-makaavoitetut Y-tontit eivät riitä vastaanottamaan tulevaisuuden kasvua, vaan toimintoja on kehitettävä olemassa olevilla alueilla. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää hyvänä, että Kauklahden PY-varaukset mahdollistavat tulevan kehittämisen. Erityisesti Vanttilan koulun ja päi-väkodin toimintoja on suunniteltu kehitettävän tulevaisuudessa.

Kasvun ja oppimisen toimiala on pyytänyt lisäämään uuden PY-varauksen alueelle. Varaus toteutuu Kauklahden pohjoispuolella. Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää jatkosuunnittelussa varmistumaan, että PY-varaus on riittävä ja toteuttamiskelpoinen, jotta voidaan varmistua alu-teen palvelukapasiteetin riittävyydestä.

Kauklahden osalta Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää vielä tarkentamaan PY-aluevarausten riittävyyden suunnittelun tarkentuessa, jotta palveluvarausten riittävyys voidaan varmistaa.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu lausunnon mukaiset varaukset. Kauklahden pohjoispuolelle sijoittuva varaus on osoitettu jatkoselvityksiin pohjautuen Kehä III:n pohjoispuolelle.

Vanha-Espoo

Yleiskaava mahdollistaa merkittävää kasvua ja kokonaisia uusia asuinalueita Vanhan Espoon suuralueelle. Merkittävä osa kasvusta sijoittuu Espoon keskuksen alueelle, jossa tällä hetkellä ei ole vapaana riittävän suuria asemakaavoitettuja Y-tontteja uusille kouluille ja päiväkodeille. Osa kasvusta voidaan vastaanottaa alueen nykyisissä alakouluissa. Yläkoulujen osalta vas-taavaa mahdollisuutta ei ole. Kasvun ja oppimisen toimiala onkin esittänyt uutta PY-varausta alueelle, joka kartalla on esitetty Kaupunginkallion alueelle. Jatkosuunnittelussa tulee huomi-oida, että PY-varaus on riittävä ja rakentamiskelpoinen. Kasvun ja oppimisen toimiala huo-mauttaa myös, että kyseinen varaus on hyvin riippuvainen viereisten asuinalueiden kehitty-misestä. Jos Espoon keskuksen radan pohjoispuolinen osa kehittyy voimakkaasti, mutta etelä ei, niin PY-aluevaraus ei sijaintinsa puolesta mahdollista palveluverkon tasapainoista kehittä-mistä.

Espoon keskuksen alueella on hyvin vähän uusia sijainteja, jotka mahdollistavat julkista raken-tamista. Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt uutena investointina Saarnilaakson laajen-tamista. Yleiskaavassa tämä tulee huomioida riittävän suurena PY-varauksena ja siten, että mahdollinen raideliikenteen varaus ei saa estää tontin tulevaa kehittämistä.

Nykyisien asemakaavoitettujen Y-tonttien puitteissa koulupalvelujen kehittäminen Espoon keskuksen alueella on hyvin rajoitettua. Kasvun ja oppimisen toimiala toteaa kantanaan, että PY-varaus, jolla nykyään on toisen asteen koulutuspalveluja mm. Omnia tulee jatkossakin säi-lyttää julkisten palveluiden alueena, vaikka toisen asteen koulutuspalvelut siirtyisivät alueelta muualle. Aluetta ei saa jatkosuunnittelussa muuttaa asumisen alueeksi, sillä Espoon keskuk- sessa ei ole riittävästi sijainteja julkisten palveluiden toiminnoille.

Kasvun ja oppimisen toimiala pyytää lisäämään PY-aluevarauksen Lagstadin koulun ja Lake-lan päiväkodin alueille yhdenmukaisuuden vuoksi. Alueet muodostavat yhdessä yli 2ha koko-naisuuden, mitä on pidetty rajana PY-varauksissa.

Järvenperän oppilasalue poikkeaa suuraluejaottelusta siten, että alue 152 kuuluu oppilaaksiot-
toalueena ja maantieteellisesti Keski-Espoon alueeseen. Kehä III eteläpuolisella alueella on
nykyisellään kolme koulua, jotka on esitetty PY-varauksina alueella. Yleiskaava mahdollistaa
uusia asukkaita, joita nykyinen palveluverkko ei pysty vastaanottamaan. Jatkosuunnittelussa
tulee tarkistaa PY-aluevarausten riittävyys osana Pohjois-Espoon palveluverkkoa.

Yleiskaava mahdollistaa kaksi uutta asuinalueita Histaan ja Myntinmäkeen. Kasvun ja oppimi-
sen toimiala on suunnittelun kaikilla tasoilla tuonut ilmi, että Myntinmäen kehittyessä alueelle
tulee esittää PY-aluevaraus uudelle yhtenäiselle peruskoululle ja päiväkodille eikä alue voi tu-
keutua koulupalveluissaan muihin alueisiin. Yleiskaavassa ei ole esitetty lainkaan PY-varauk-
sia, vaikka Myntinmäen osalta yleiskaava 2060 tuottaa vahvistuessaan lainvoimaisen yleis-
kaavan.

Kasvun ja oppimisen toimiala toteaa kantanaan, että PY-varaus tulee tutkia ja esittää yleiska-
van kaavaehdotuksessa.

Selostusosassa mainitaan, että Espoon Pohjois- ja Keskiosien yleiskaava on 2060 osalta oi-
keusvaikutukseton. Histan alue osuu oikeusvaikutuksettomalle alueelle. Yleiskaavaluonnok-
sessa eikä lainvoimaisessa Pohjois- ja Keski-Espoon yleiskaavassa ole esitetty PY-alueva-
rauksia Histan alueelle. Selostuksessa todetaan, että uudessa yleiskaavassa on kuvattu eri-
laisten palvelualueiden sijoittumista Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa (POKE) tar-
kemmin.

Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt, että palveluntarpeen kattamiseksi alue edellyttää
kahta uutta koulua, josta toisen tulisi sijaita siten, että se voi vastaanottaa oppilaita laajemmalla
alueella keskusta-alueen ulkopuolelta. Tällöin sen toteuttaminen ei myöskään ole kiinni Histan
keskustan kehittymisestä. Näitä varauksia ei ole esitetty Yleiskaava 2060 -luonnoksessa. Kas-
vun ja oppimisen toimiala huomauttaa, että koko Karhusuon koulun pohjoispuoliselle alueelle
ei ole esitetty PY-aluevarauksia, vaikka Karhusuon koulu ei missään tapauksessa voi ottaa
vastaan yleiskaavan mahdollistamaa oppilasmäärää.

Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt PY-aluevarauksen säilymistä Keski-Espoossa Kun-
narlassa. PY-varaus on esitetty kartalla ja mahdollistaa oppilasmäärien kasvua alueella. Jat-
kosuunnittelussa tulee varmistua varauksen riittävydestä ja rakennuskelpoisuudesta.

**Saarnilaaksoon on kaavaluonnoksen tapaan osoitettu laaja PY-varaus. Kaupunginkallion varaus on poistettu ja korvaava paikka osoitettu kes-
kusta-alueen länsireunaan.**

**Järvenperän palveluvaraukset on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa lähes
yleiskaavaluonnoksen tapaan. Pohjois-Espoon alueelle on osoitettu palve-
lutarvearviota vastaavat PY-varaukset.**

**Lagstadin ja Lakelan nykyiset toiminnot on esitetty osana Espoon kesku-
sen keskustatoimintojen aluetta. Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty His-
tan ja Myntinmäen alueelle tarpeelliset palveluvaraukset palveluverkkosel-
vitykseen perustuen.**

Pohjois-Espoo

Pohjois-Espoossa on voimassa Pohjois- ja Keski-Espoon yleiskaava, joka mahdollistaa mer-
kittävän määrän uusia asukkaita. Kasvun ja oppimisen toimiala on esittänyt, että palveluntar-
peen lisääntyessä alueelle tarvitaan kaksi uutta koulutonttia, joista toinen sijaitsee Viiskor-
vessa ja toinen Perusmäessä. PY-varaukset on esitetty kartalla.

Jatkosuunnittelussa PY-aluevarauksia on tarkennettava siten, että varausalueet vastaavat asemakaavoituksessa ja kaavarunkotyöskentelyssä tarkentuvia alueita.

Nykyiset PY-varaukset esitetään yleiskaavakartalla siltä osin kuin tonttien koko ylittää 2 ha. Kasvun ja oppimisen toimiala pitää rajausta yleiskaavan yleispiirteisyys huomioiden perusteltuna.

Yleiskaavaehdotuksessa on osoitettu PY-varaukset lausunnon mukaisesti. Viiskorvessa, jossa laajan uuden alueen tarkempi suunnittelu on vasta käynnistymässä varaus on osoitettu symbolimerkinnällä.

Varhaiskasvatuksen palvelut

Varhaiskasvatuksen palvelutarpeita ei kaavan yleispiirteisyyden vuoksi ole merkitty kaavakartalle, mutta uusien ala- ja yhtenäiskoulujen yhteyteen toteutetaan lähtökohtaisesti myös päiväkotia, mikä tulee huomioida koulujen PY-varauksissa.

Yleiskaavan mahdollistama asukasmäärän kasvu tarkoittaa tarvetta merkittävälle määrälle uusia päiväkoteja vuoteen 2060 mennessä.

Riittävien palveluiden turvaamiseksi on välttämätöntä varmistaa maankäytön jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksessa riittävät ja toteuttamiskelpoiset kaavavaraukset uusille päiväkodeille. Tällä hetkellä monilla alueilla ei ole päiväkodeille soveltuvia vapaita tontteja, vaikka palveluverkko on riittämätön jo nykytilanteessa.

Kasvun ja oppimisen palveluverkkoperiaatteiden mukaisesti uusien kunnallisten päiväkotien tavoitekoko on 8- tai 10-ryhmää. Verrattuna nykyiseen varhaiskasvatuksen palveluverkkoon, nähtävillä olevan kaavaratkaisun mahdollistama väestönkasvu tarkoittaisi uusia 8 ryhmäisiä päiväkoteja vuoteen 2060 mennessä seuraavasti:

Leppävaara	15
Tapiola	12
Matinkylä	6
Espoonlahti	34
Kauklahti	15
Vanha Espoo	24
Pohjois-Espoo	10
Yhteensä	116

Kaavavaraukset tulisi ensisijaisesti toteuttaa omina Y-tontteina, mikä antaa joustoa hankkeiden toteutustapaan ja aikatauluun. Varhaiskasvatuksen kunnallista palveluverkkoa täydentävät yksityiset päiväkodit ja muut varhaiskasvatusmuodot, joiden lisääminen tavoitteiden mukaisesti tulee myös mahdollistaa kaavoituksessa. Y-tonttien lisäksi pienempien yksityisten päiväkotien toteutumista tulee mahdollistaa myös asunto- tai toimitilarakentamisen yhteyteen.

Merkitään tiedoksi. Varhaiskasvatuspalveluiden alueellista tarvetta on tutkittu osana palveluverkkoselvitystä yhteistyössä Kasvun ja oppimisen toimialan kanssa.

ESPOO, KAUPUNGINMUSEO

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Espoon kulttuuriympäristö koostuu yleiskaavaselvityksen mukaan valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävistä alueista ja kohteista. Alueiden kehittämisessä tulee

huomioida, mihin ominaispiirteisiin alueen arvot perustuvat ja pyrkiä suunnittelussa tukemaan niiden säilymistä. Kaavakartalla ohjataan kulttuuriympäristöä yhdellä merkinnällä ja kaavamääräyksellä.

Espoon kaupunginmuseo hoitaa museolain 314/2019 mukaista alueellisen vastuumuseon kulttuuriympäristötehtävää Espoon kaupungin alueella. Kaupunginmuseo kommentoi hanketta rakennetun kulttuuriympäristön, -maiseman ja arkeologisen kulttuuriperinnön osalta ja lausuu pyydettyä seuraavaa:

Kulttuuriympäristöselvitysten riittävyys

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL, 132/1999) edellyttää, että yleiskaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvittäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus (MRL 9 §). Säännöksessä tarkoitettuihin tutkimuksiin ja selvityksiin kuuluvat mm. kaavoitettavan alueen ja sen lähialueen luonnonoloja ja kulttuuriympäristöä koskevat tutkimukset ja selvitykset.

Arkeologinen kulttuuriperintö

Suurin puute kulttuuriympäristöä koskevassa tiedossa liittyy arkeologiseen kulttuuriperintöön. Maankäyttö- ja rakennuslain 197 §:n mukaan kaavaa laadittaessa, hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on noudatettava, mitä muinaismuistolain (MML, 295/1963) 13 §:ssä säädetään. MML:n 13 § korostaa kaavoittajan vastuuta olla selvillä muinaisjäännöksistä. MRL 9 §:stä puolestaan seuraa velvollisuus huolehtia siitä, että saatavilla oleva tieto on riittävää suhteessa kaavoituksen tavoitteisiin.

Espoon yleiskaava 2060 - luonnoksen tausta-aineistossa ei ole lainkaan arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyviä selvityksiä. Tämä tarkoittaa, että tiedot kiinteistä muinaisjäännöksistä ja muista arkeologisista kohteista perustuvat edelleen pääosin 20–30 vuotta vanhoihin tutkimuksiin lukuun ottamatta muutamia tuoreempia rajatumpia inventointeja. Museoviraston ohjeistuksen mukaan arkeologista inventointia on syytä edellyttää alueilla, joiden inventointi on yli 10 vuotta vanha.

Kaupunginmuseo on huomauttanut selvitysten riittämättömyydestä myös Pohjois- ja keski-osien yleiskaavan (POKE) laadinnan yhteydessä. Tällöin kaavoitusta varten ei teetetty arkeologista inventointia, johon olisi sisältynyt kenttätöosuus. Museo ei siis tuolloin ole voinut arvioida kaavoituksen vaikutuksia ajantasaiseen tietoon perustuen.

On ilmeistä, että kaupunginmuseo ei voi käytettävissä olevilla tiedoilla luotettavasti arvioida Espoon yleiskaava 2060 - luonnoksen vaikutuksia arkeologiseen kulttuuriperintöön koko kaava-alueella.

Kaupunginmuseo edellyttää, että yleiskaavoitusta varten tulee teettää koko kaupungin kattava arkeologinen inventointi. Inventointiin tulee sisältyä perusteellinen kenttätöosuus, jossa etsitään uusia kohteita sekä tarkastetaan tiedossa olevien kohteiden säilyneisyys ja laajuus. Hyvin toteutettu kattava inventointi vähentää selvitystarpeita ja kustannuksia myöhemmässä suunnittelussa. Vastaava inventointi on toteutettu esimerkiksi Vantaalla (Vantaan arkeologinen inventointi 2018, Pesonen 2019).

Vedenalaisesta arkeologisesta kulttuuriperinnöstä vastaa ja lausuu Museovirasto.

Espoon yleiskaava 2060 on strateginen yleiskaava, jonka aluevarausten toteuttaminen tapahtuu pitkälti asemakaavoituksen kautta. Yleiskaavatyön yhteydessä ei laadita lausunnossa esitetyn mukaista yksityiskohtaista selvitystä arkeologisista kohteista, sillä maankäytön suunnittelun näkökulmasta on tarkoituksenmukaista ohjata inventoinnit asemakaavoituksen

yhteydessä muuttuville alueille ja varmistaa näin ajantasainen selvitystieto. Lisäksi esimerkiksi asemakaavan sisältövaatimukset ohjaavat tarkemmin rakennetun ympäristön erityisten arvojen vaalimista ja kieltävät niiden erityisten arvojen hävittämisen.

Yleiskaavassa annetun yleismääräyksen mukaan: ”Maankäytön jatkosuunnittelussa ja muissa toimenpiteissä on otettava huomioon muinaisjäännösrekisterin mukaiset muinaismuistolain nojalla suojellut kiinteät muinaisjäännökset sekä arvokkaiden maisema- ja kulttuuriympäristöalueiden erityispiirteet. Alueita koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa.”

Lisäksi selostuksen liitteenä on kartta muinaisjäännöksistä. Kartalla on lisäksi VARK-kohteet eriteltynä.

Rakennettu ympäristö

Paikallisesti merkittävien ja arvokkaiden kulttuuriympäristön selvitys on tässä vaiheessa kaavaprosessia vielä kesken, mutta selvittäminen on edennyt kaupunkisuunnittelun ja kaupunginmuseon hyvällä yhteistyöllä ja kaikkien asiantuntijuutta hyödyntäen. On hyvä, että selvitystyötä vielä jatketaan, ja sama tiivis yhteistyö jatkuu, kun paikallisten alueiden ja kohteiden vaalimisen tavoite konkretisoituu oikeusvaikutteiseksi yleiskaavaehdotuksen sisällöksi. Koska paikallisesti merkittävät alueet puuttuvat kaavakartalta ei voida riittävästi arvioida niiden yhteensopivuutta kaavan muuhun sisältöön. Kaavan tulevassa vaikutusten arvioinnissa on tärkeää, että kaikkia kulttuuriympäristön arvoalueita ja -kohteita verrataan muuhun kaavasisältöön.

Paikallisesti merkittävien ja arvokkaiden kulttuuriympäristön selvitystyön yhteydessä on havaittu, että osa nyt paikallisesti merkittäviksi tunnistetuista alueista ja kohteista tulee jatkossa olemaan maakunnallisesti arvokkaita. Aiheesta on Sweco Finland Oy:n vuonna 2022 laatima selvitys: *Yleiskaavatasoinen maakunnallisten kulttuuriympäristöalueiden inventointi*. Selvitys puuttuu yleiskaavan aineistosta, ja on syytä lisätä sinne.

Suvisaariston osayleiskaavojen alueilla on vanhentuneet ja puutteelliset inventoinnit, jotka eivät ole yhteismitallisia muiden alueiden selvitysten kanssa.

Paikalliset kulttuuriympäristöt on tuotu mukaan yleiskaavaehdotukseen ja niiden perustelut on kuvattu kaavaselostuksessa. Vaikutusten arviointi on laadittu lausunnossa esitetyllä tavalla.

Yleiskaavan tavoitteista

Kaavan väestösuunnite on poikkeuksellisen suuri. On hyvä, että kasvavan ja tiivistyvän yhdyskuntarakenteen kestävyudessa on huomioitu myös historian ja kerroksellisuuden vaaliminen, eli kulttuurisesti kestävä kehitys. Usein tiivistäminen on riski varsinkin ”maatalous-Espoota” ilmentäville kulttuuriympäristöille, jotka ovat jo pirstaloituneet kaupungin laajentuessa. Liitteessä 8 eli Espoon kulttuuriympäristöt 20.2.2024 on esitelty lukuisia identiteetiltään ”maatalous-Espoota” ilmentäviä viljelysmaisemia, kartanoympäristöjä ja kyläympäristöjä. Niistä osa on valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä, ja ne ovat itsestäänselvyytenä maankäytön suunnittelun lähtökohtina.

Yleiskaavan tavoitteeksi asetettu ympäristön kerroksellisuus on myönteistä kehitystä silloin, kun uudisrakentamisen määrä ja laatu on sopusoinnussa säilytettävän ympäristön kanssa. Espoossa on lähtökohtaisesti hyvin ohut ajallinen kerroksellisuus. Erityisen haastavaa on, mikäli esitettävien kehittämisvyöhykkeiden täydennysrakennuspaine poikkeaa mittakaavaltaan olemassa olevasta kulttuuriympäristöstä. Yleensä kulttuuriympäristön ominaispiirteiden vaaliminen onnistuu parhaiten, kun maankäytön tehostaminen on maltillista.

Kaavan tavoitteiden mukaan Viihtyisä Espoo syntyy lähivirkistysalueita vaalimalla ja laadukasta kaupunkikuvaa luomalla. Kaupunkimuseo muistuttaa, että myös kulttuuriympäristön arvojen vaaliminen on tärkeä tekijä viihtyvyyttä tavoiteltaessa.

Merkitään tiedoksi.

Kaava-alue ja esitystapa

Kun laaditaan koko kunnan kattavaa yleiskaavaa, tulee sen sisältää kaikki kunnan alueet. Suuri osa kunnan alueesta ei ole nyt kuitenkaan suunnittelun piirissä. Kun pinta-alallisesti suuressa osassa kaava-aluetta jää olemassa oleva yleiskaava voimaan, niin tämä kaava ei kykene viitoittamaan koko kaupungin kehittämistä. On myös kysyttävä, ilmaiseeko suunnitelma kaupungin tahtotilaa kehittää kaupunkia tasapainoisesti, jos osittain jää voimaan vanhoja osayleiskaavoja.

Selostuksen mukaan ”Toisella tekniikalla laadittua Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa kuvataan kartalla sitä mukailevalla piirroksella, joka ei ole oikeusvaikutteinen”. Kaavan esitystapa pohjois- ja keskiosien yleiskaavan (POKE) voimaan jäävillä alueilla on melko poikkeuksellinen. Olisi syytä erillisellä kartalla esittää mitkä POKE-kaavan ja kaavaluonnoksen kartan erot ovat, ja mitä muutoksia POKE:n alueelle kaavakarttaan tehdään.

Myös tapa merkitä oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja rasterilla yleiskaavan päällä on huono, ja se vähentää kaavan lukukelpoisuutta.

Selkeintä olisi ollut avata erityisesti POKE-kaava, ja tehdä siihen ne muutokset, jotka nyt esitetään oikeusvaikutuksettomina.

Myös osan osayleiskaavoista on esitetty jäävän voimaan. Tämä asettaa kulttuuriperinnön eri asemaan rakentamisen säätelyssä. Museon näkemys on, että osa nykyisistä osayleiskaavoista on päivitettävä – vanhimmat niistä ovat yli 40 vuotta vanhoja. Erityisesti Soukanniemi-Suvisaariston osayleiskaava on vanhentunut kulttuuriympäristöjen vaalimisen näkökulmasta. Vaikka saaristossa rakennuspaine ei kenties ole volyymiltään samanlainen kuin maayhteyksien alueella, on saaristomaisema kaavaselostuksenkin mukaan erityisen herkkä uudisrakentamiselle.

Vireille jääviä osayleiskaavoja pitää kiirehtiä heti 2060:n valmistuttua, jotta kulttuuriympäristön teema tulee olemaan yhteneväisesti huomioitu koko kaupungin alueella.

Kaavaselostukseen ja -määräyksiin on selkeytetty Espoon yleiskaava 2060:n myötä voimassa olevien yleiskaavojen tilannetta sekä yleiskaavojen oikeusvaikutuksia. Kaavaratkaisua on tarkistettu siten, että siinä osoitettu maankäyttö noudattelee oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen maankäyttöä kuitenkin niin, että koko kaava-alueella on käytetty yhtenäisiä merkintöjä ja esitystapaa.

Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavan alueesta Soukanniemen ja Svinön alueella asemakaavakynnys on ylittynyt ja osayleiskaava on näiden alueiden osalta perusteltua kumota vanhentuneena. Loppuosa Soukanniemi-Suvisaaristo osayleiskaavasta on tarkoituksenmukaista jättää voimaan oikeusvaikutteisena, koska se antaa alueen rakennuskannan korjaamiseen ja uudistamiseen esimerkiksi korvaavalla rakentamisella huomattavasti uutta yleiskaavaa tarkemmat ohjeet. Tarkempi kaavallinen ohjaus esimerkiksi rantojen käsittelyssä ja rakentamisen sijoittumisessa on tarpeen alueen ominaispiirteet huomioon ottaen.

Kaavan kulttuuriympäristösisällöstä yleisesti

Kylät

Asemakaavoittamattomilla alueilla kylien ja huvila-asutuksen kulttuuriympäristön vaaliminen on osoittautunut vaikeaksi, kun uudisrakentamista säädellään yksittäisillä suunnittelutarverkaisuuksilla. Poikkeuslupaharkinnassa ei laajemman ympäristön huomioiminen ole niin kattavaa kuin kaavaa laadittaessa.

Museo pitää tärkeänä, että kaavaselostuksessa tunnistetaan kylien olevan ominaispiirteiltään erilaisia - mikä on olennaista täydennysrakentamisen sovittamisessa, ja mainitaan että täydennysrakentamisessa pitää paneutua kunkin alueen ominaispiirteisiin, maankäyttöön sekä kiinteistönmuodostuksen ja rakentamisen nykytilanteeseen sekä mahdollisuuksiin.

Saaristomaisemat

Kaavan tavoitteeksi on asetettu merellisen Espoon identiteetin vahvistaminen. Selostuksessa nyt mainittuihin keinoihin edellisen saavuttamiseksi tulee kaavaselostukseen lisätä perinteisen saaristomaiseman vaaliminen, sekä tutkia voisiko *yleismääräyksiä* täydentää merellisen Espoon rakennusperintöä, muinaisjäännöksiä ja maisemaa vaalivilla määräyksillä.

Erityisesti saaristossa on lomarakentamisen ja vakituisen asuinrakentamisen ero hämärtynyt tai miltei poistunut. Tämä ei toki koske ainoastaan Espoota. Kaavaselostuksessa olisi syytä avata ilmiötä, ja sen vaikutuksia perinteisen huvila-asutuksen ja saaristomaiseman kulttuuriympäristöarvoille.

Kaavaselostuksessa on hyvin tunnistettu, että uudisrakentaminen tulee edelleen muuttamaan Suvisaariston maisemaa, ja että Suvisaaristo on jo rakentunut tiheästi ja sen laajempi lisärakentaminen edellyttää asemakaavoitusta. Maiseman muutosta aiotaan selostuksen mukaan lieventää siten, että ranta-alueille osoitetaan kaavassa kyläasutusta tai pientaloja ja sisäosien tehokkaampikin rakentaminen pyritään toteuttamaan pienimittakaavaisesti merelliseen huvilaympäristöön sovittaen. Kaupunginmuseon mielestä tämä pyrkimys edellyttää kaavamääräyksiä, ja siten tässä yleiskaavatyössä pitäisi jo tarkastella yleiskaavallisella tasolla se osa Suvisaaristoa, jonka vanhentuneet osayleiskaavat kattavat.

Kaavassa pientalovaltaisia asuinalueita koskevissa määräyksissä on määritetty, että olemassa olevan pientalovaltaisen alueen kehittämisessä on vaalittava ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä ja rakentamisen tapoja. Kylä-alueilla sallitaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kylämiljööseen soveltuva rakentaminen.

Jokilaaksot

Kuten kaavaselostuksessa mainitaan, on koko Espoonjokilaakson arvoalueelle laadittava suunnitelma, jonka pohjalta aluetta kehitetään koko kaupunkiseutua palvelevana yhtenäisenä, monipuolisena virkistysaluekokonaisuutena, joka vahvistaa alueen vetovoimaa, erityispiirteitä, saavutettavuutta ja tunnettavuutta. Kaupunginmuseon mielestä on luontevaa, että suunnittelun keskeiseksi sisällöksi nostetaan kulttuuriympäristön säilyminen ja sen ominaispiirteiden vahvistaminen. Kulttuuriympäristön arvoja heikentävien hankkeiden, kuten suunnitellun uuden radan vaikutusten lieventäminen on otettava mukaan suunnitteluun.

On hyvä, että kaavaselostuksessa mainitaan Espoon keskuspuistosta, että *”Alueella on erityisiä virkistys-, luonto-, maisema- ja historia-arvoja, jotka tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon.”* Termi *historia-arvot* kaipaisi kuitenkin selventämistä, kun kyseessä on maankäyttö. *Kulttuurihistorialliset arvot* olisi tässä yhteydessä parempi termi.

Keskuspuiston määräyksessä mainitaan historia-arvojen sijasta kulttuuriympäristöarvot.

Rky-alueet ja maakunnallisesti arvokkaat alueet

Kaavaselistuksessa todetaan, että *"Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristökohteiden arvojen huomioon ottaminen jatkosuunnittelussa on turvattu kaavamerkinnöin."* Lähes kaikki em. kohteet ovat alueita. Termi *"kohteiden"* tulisi muuttaa *"alueiden"*.

Kaavaselistusta on muutettu.

Kaupunkirakenteen tiivistyminen ja kulttuuriympäristö

Vaikutusten arvioinnissa mainitaan pyrkimys ohjata ja toteuttaa tulevaa rakentamista niin, että syntyy uusia arvokkaita kulttuuriympäristöjä. Tavoite on kannatettava kaikilla suunnittelun tasoilla, mutta sen ei tule vähentää olemassa olevien kulttuuriympäristöjen vaalimista. Tehokkaan uudisrakentamisen suhdetta kulttuuriympäristöön pitää ehdotusvaiheeseen arvioida aluekohtaisesti.

Kaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä on arvioitu uudisrakentamisen suhdetta kulttuuriympäristöön niin suunnittelun yhteydessä kuin erillisessä vaikutusten arvioinnissa.

Kulttuuriympäristökohteita koskevat kaavamerkinnät

Kaavaratkaisussa kulttuuriympäristön arvojen vaalitaan yleismääräyksellä: *"Maankäytön jatkosuunnittelussa ja muissa toimenpiteissä on otettava huomioon muinaisjäännösrekisterin mukaiset muinaismuistolain nojalla suojellut kiinteät muinaisjäännökset sekä arvokkaiden maisema- ja kulttuuriympäristöalueiden erityispiirteet. Alueita koskevista toimenpiteistä tulee neuvotella museoviranomaisen kanssa."* Määräyksen toteuttaminen edellyttää kuitenkin kunnan kattavaa arkeologisen kulttuuriperinnön inventointia.

Ks. vastine edellä.

Pääkäyttötarkoituserkinnät

C1, C2, C3

Kaavaselistuksessa mainitaan merkinnän C3 kohdalla seuraavaa: *"Suuri osa C3-alueista sijaitsee olemassa olevan tai uuden joukkoliikenteen runkoyhteyden varrella ja niitä kehitetään muita kaupunkimaisempina ympäristön arvokkaat ominaispiirteet huomioiden."* Ominaispiirteiden huomioon ottaminen kuitenkin puuttuu C3 kaavamääräyksestä. Tämä virke tulee lisätä kaikkiin C-merkinnän kaavamääräyksiin, aivan kuten AK ja A pääkäyttömerkinnöissä on menetelty.

Määräyksiä on ehdotusvaiheessa tarkistettu ja yhdenmukaistettu.

AME

Kaupunginmuseo pitää AME-merkintää hyvänä ja tarpeellisena. Sen vaikutusta ei kuitenkaan tule heikentää sellaisilla merkinnöillä, jotka ovat ristiriidassa avoimen maisematilan kanssa.

Merkitään tiedoksi.

VPM

Kaupunginmuseo pitää VPM-merkintää hyvänä ja tarpeellisena. Määräystä on kuitenkin syytä täydentää siten, että siinä huomioidaan myös alueen kulttuuriympäristöarvot. Esimerkiksi seuraavasti: *"Rakentamisen määrä ja laatu on sovitettava alueen kulttuuriympäristöarvoihin,*

maisemaan ja muuhun ympäristöön. Aluetta koskevista suunnitelmista on aina neuvoteltava kaupunginmuseon kanssa.”

Määräystä on tarkistettu lausunto huomioon ottaen.

Kehittämismerkinnät

Keskustaympäristön kehittämisvyöhyke

Määräyksissä mainitaan ympäristön laatutekijöitä monipuolisesti, mutta ei kulttuuriympäristöjä. Määräystä tulisi täydentää esimerkiksi seuraavasti: *”Mikäli kehittämisvyöhykkeillä on arvokkaita kulttuuriympäristöjä, niin kehittämisessä tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä”.*

Joukkoliikenteen poikittaisyyhteyteen tukeutuva kehittämisvyöhyke

Määräystä: *”Alueelle tulee laatia kokonaisuuden toimivuuden huomioivia ja maankäytön jatko-suunnittelua tukevia selvityksiä ja tarkasteluja.”* Tulee täydentää esimerkiksi seuraavasti: *”Selvityksissä tulee huomioida kulttuuriympäristön arvot yhtenä tiivistyvän rakenteen reunaehdona”.*

Keskusta- ja joukkoliikennesterit on ehdotusvaiheessa korvattu hieman eri sisältöisellä kaupunkiympäristön kehittämisvyöhyke -merkinnällä.

Espoonjokilaakson kehittämisvyöhyke sekä Mankinjoen-Gumbölenjoen kehittämisvyöhyke

Kaupunginmuseon mielestä sinänsä hyvää määräystä tulee täydentää seuraavasti: *”Aluetta tulee kehittää katkeamattomana kokonaisuutena niin, että ekologinen toimivuus, kulttuuriympäristöarvot ja muut erityisarvot turvataan ja virkistyskäyttöedellytykset paranevat. Virkistysarvojen parantamisen ei saa olla ristiriidassa edellä mainittujen turvattavien arvojen kanssa”.* Kehittämisvyöhykkeen merkintöjä ei tule heikentää sellaisilla päällekkäisillä merkinnöillä, jotka ovat ristiriidassa avoimen maisematilan kanssa.

Jokilaaksojen kehittämisvyöhykkeen määräystä on kehitetty kulttuuriympäristöarvojen huomioimisen osalta. Arvokkaat kulttuuriympäristöt huomioidaan alueen voimavarana ja niitä kehitetään ominaispiirteitä vaalien, johon ohjaa myös arvokkaiden kulttuuriympäristöjen kaavamääräys. Määräyksessä on haluttu painottaa virkistysarvojen kehittämistä muiden arvojen kanssa rinnakkain, jotta alueesta saadaan mahdollisimman monimuotoinen ja monipuolisesti erilaiset arvot huomioiva kokonaisuus.

Arvokas kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristörasteri ei erotu hyvin kaavakartasta, museo esittää, että merkintätapaa kehitetään kaavan luettavuuden parantamiseksi.

Arvokkaan kulttuuriympäristön merkinnän visualisointia on kehitetty kaavaehdotukseen.

Kaava-alueet

Seuraavassa kaupunginmuseo esittää yksilöityjä huomioita alueista, joille ehdotettuja kaavamerkintöjä se pitää alueiden kulttuuriympäristöarvojen kannalta ongelmallisina. Kaupunginmuseo tarkentaa pyydettyä seuraaviin huomioihin liittyviä aluerajauksia:

V-alueet

Joillakin V-merkityillä alueilla merkintä ei takaa maiseman avoimena pysymistä, koska alue voi olla yhtä hyvin metsää, niittyä tai peltoa. Mikäli halutaan maiseman pysyvän avoimena, tulisi niillä käyttää kohdemerkintää AME.

Ainakin seuraavilla alueilla tätä tulee harkita:

Espoonjoen jokilaakson maakunnallisesti merkittävä ylikunnallinen kulttuuriympäristö on esitetyssä kaavaratkaisussa kokonaisuudessaan muutoksille altis. Erityisen tärkeää on turvata maiseman avoimuus Kaukalahden-Vanttilan laakson kohdalla, Kirkkojärven painauma kokonaisuudessaan, sekä Kvarnbyn kylän kohdalla Ingaksen ja Pellaksen jäljellä olevat pellot.

Muut jokilaaksomaisemat: Soukanlaakso, Finnobäckenin jokilaakso, Mustanpuronlaakso, Gumbölenjoen jokilaakso ja Gräsanojan laakso.

Peltoaukeat: Jäljellä oleva osa Gräsabyn laaksosta Suurpellon alueella, Tapiolan niityt, Kilon kartanon peltoaukeat, Leppävaaran kartanon laakso ja Latokaskenniityn alue.

Merkitään tiedoksi. Kaikkia arvokkaiden kulttuuriympäristöjen vanhoja viljelyalueita ei ole osoitettu AME-merkinnällä, jos niillä korostuu asutuksen lisääntyessä esimerkiksi lähivirkistykseen kehittämisen tarve. Alueiden arvokkaat ominaispiirteet, kuten avoimet maisematilat ja näkymät, on jatkosuunnittelussa kuitenkin huomioitava "arvokkaat kulttuuriympäristöt" -merkinnän määräyksen mukaisesti.

Arkeologisten ja muiden alueiden ristiriitaiset merkinnät

Yleiskaavassa osoitetaan uutta tai tiivistyvää rakentamista useille muinaisjäännösalueille. Esimerkiksi Myntinmäen asuinalueiden mahdollinen rakentaminen AK ja A merkityille alueille voi vaarantaa valtakunnallisesti merkittäviä arvoja sisältävän Bergdalin kivikautisen asuinpaikan säilymisen.

Toisena esimerkkinä AK-merkintä Ruusutorpanpuistossa on ristiriidassa paikalla olevan ensimmäisen maailmansodan aikaisen linnoituksen Tukikohta XXX:3 (Etelä-Leppävaara) kanssa. Museo ehdottaa tähän jo tässä vaiheessa merkintää V.

Muinaismuistolain 13§:n mukaan "kaavoitusta suunniteltaessa on hyvissä ajoin otettava selko siitä, saattaako hankkeen tai kaavoituksen toimeenpaneminen tulla koskemaan kiinteää muinaisjäännöstä." Näistä tapauksista tulee neuvotella Museoviraston ja kaupunginmuseon kanssa osana yleiskaavan jatkosuunnittelua. Kaupunginmuseo kokoaa tarvittaessa neuvottelua varten listan alueista, joissa se näkee edellä mainitun neuvottelutarpeen täyttyvän. Neuvottelussa on kuultava myös maanomistajaa.

Uudet pientalo- ja kerrostaloalueet

AP-merkintä Mankin Tattarimäessä ja Rälssimetsässä tulee poistaa. Alueen säilyminen maa-seutumaisena tukee merkittävästi Suuren rantatien eli rky-kohteen ymmärrettävyyttä ja kertovuutta. Alueelle sopii parhaiten M-merkintä, joka sallii haja-asutusluontoisen sekä maa- ja metsätaloutta palvelevan rakentamisen.

Glimsin museoalueen eteläpuolella on maisemallisesti merkittävä metsäinen kukkula, jonka nykyinen siluetti on tärkeä suurmaisemassa. Alue on osa maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Pientalomainen lisärakentaminen alueelle ei ole suotavaa, joten osoitettu AP-alue tulee muuttaa AT-alueeksi.

Söderskogin merkittävän kulttuuriympäristöalueen pohjoisosaan AME-alueen viereen osoitettu AK-alue tulee poistaa.

Asuin- ja työpaikka-alueet sekä erilaiset palvelujen ym. alueet

Karvasmäen kylän Ersin tila ja Glimsin museoalue on osoitettu P-merkinnällä. Maiseman arvojen vuoksi peltoviljelyn edellä mainitulla maatilalla olisi suotavaa jatkoa. P-alueen tulisi rajautua ainoastaan museon alueelle, ja maatilan alue osoittaa AME-alueeksi, jota on jo ympäristössä.

Bembölessä keskiaikaisen kylätontin alueen TP-, A- ja VPM-merkinnät tulee vaihtaa merkinnäksi AT.

Villa Rulluddin ympäristössä tulee aluemerkinä P sekä kulttuuriympäristömerkintä laajentaa käsittämään myös Villa Rulluddin yhteyteen kuuluvan Prästbergetin kalliopuutarhan.

Tvijälpin aluemerkinä A ja LS tulee korvata VPM- merkinnällä. Tvijälp on paikallisesti merkittävä kulttuuriympäristö, jolla sijaitsee 1700-luvulta peräisin oleva kalastajatorppakokonaisuus. Aluetta tulee kehittää sen alkuperäisiä ominaispiirteitä vaalien. Esitetty asuinrakentaminen ja torpan kohdalle osoitettu silta ovat jyrkässä ristiriidassa tämän tavoitteen kanssa.

Muut satama-alueet

LS-merkintä sallii lähtökohtaisesti merialueen täyttämisen. Tämän vuoksi merkintä ei sellaiseenaan sovi alueille, joissa on historiallisen ajan laitureiden tai aallonmurtajien jäännöksiä tai muita kulttuuriympäristön arvoja. Esimerkiksi Åminnen tiilitehtaan alueelta LS-merkintä tulisi korvata merialueella merkinnällä W, ja maa-alueella merkinnällä V.

Pentalan saaristomuseon alue on luonnoksessa osoitettu VPM- ja LS-merkinnällä. Museotoiminnan aluetta kuvaa kuitenkin paremmin merkintä P, jossa erikseen mainitaan kulttuuripalvelut. Alueen rajausta on myös tarkistettava, koska siihen luonnoskartassa kuuluu myös loma-asuntoja. Pentalan LS-merkintä tulee korvata merialueella merkinnällä W. LS-merkintä on mahdoton, koska kaavamääräyksessä veloitetaan, että satama-alue tulee olla saavutettavissa vähintään henkilöautolla. Tämä vaatimus on poistettava, jos merkintää ylipäätään halutaan tietömissä saarissa käyttää.

Mikäli LS-merkintä halutaan säilyttää kaikilla esitetyillä alueilla, tulee kaavamääräystä muokata niin, että se ei ole ristiriidassa mahdollisten kulttuuriympäristöarvojen kanssa.

Väylien merkinnät ja muut liikenteen merkinnät

Uusi kokoojakatu (silta) Westendin ja Tvijälpin välillä tulee poistaa.

Matinkylästä Jorviin osoitettu raideliikenteen yhteyden ohjeellinen sijainti on monelta osin ristiriidassa useiden kulttuuriympäristöalueiden kanssa. Maanpäällisenä toteutettuna raideliikenteen järjestelyt olisivat jyrkässä ristiriidassa alueiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa ja hankaloittaisivat peltojen viljelyä.

- Söderskogin peltoaukea ja Söderskogin tilakeskus
- Kirkkojärven kulttuurimaisema
- Fallåkerin pohjoispuoli ja Karvasmäen kylä

Yhteystarpeen hankesuunnittelussa edellä mainittuja kulttuuriympäristöarvoja ei saa heikentää, ja tämä on nostettava merkittäväksi jatkosuunnittelua ohjaavaksi tekijäksi.

Joukkoliikenteen varikon selvitystarve -merkintä Råbäckin kohdalla Kirkkonummen rajalla on ristiriidassa alueen toisen merkinnän, Mankinjoen-Gumbölenjoen kehittämisvyöhykkeen, kanssa. Kyseisellä jokilaaksolla on erityisiä maisema-, historia-, kaupunkikuva-luonto- ja virkistysarvoja. Alue rajautuu Kirkkonummen Luoman RKY-alueeseen.

Joukkoliikenteen varikon selvitystarve -merkintä Kyytimäen-Ylämaan kohdalla: Mikäli varikko toteutettaisiin maan päälle, eikä kallion sisälle olisi se huonosti yhteensovittavissa Espoonjo-kilaakson maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön näkymiin.

Merkitään tiedoksi kaavakarttaa koskevat muutosesitykset. Kaavaehdotuksen suunnittelun yhteydessä on arvioitu edellytykset muuttaa kaavaratkaisua lausunnossa esitetysti. Yleiskaavan pääkäyttötarkoituserkinnät ovat joka tapauksessa yleispiirteisiä, ja edellyttävät maankäytön tarkentamista jatkosuunnittelussa. Pääkäyttötarkoituserkinnät pitävät siis sisällään muitakin käyttötarkoituksia.

Espoon kaupunginmuseumo pitää kaavaluonnoksen suurimpina puutteina arkeologisen inventoinnin puuttumista sekä vanhentuneiden osayleiskaavojen sisällyttämisen yleiskaavaan.

Merkitään tiedoksi.

ESPOO, KESTÄVÄN KEHITYKSEN OSAAMISKESKUS

Espoon yleiskaavaluonnoksen yleiset tavoitteet ovat kestävän kehityksen periaatteiden mukaiset ja vastaavat Espoo-tarinan asettamiin tavoitteisiin. On tärkeää, että kasvu kohdistuu Espoossa seudullisesti ensisijaisesti kehitettävälle maankäytön vyöhykkeille MAL-sopimuksen mukaisesti sekä raide- ja joukkoliikenteeseen tukeutuen. Kaavaluonnoksessa kokonaiskasvusta suurin osa (85 prosenttia) sijoittuu voimassa oleville kaava-alueille ja raiteiden tai joukkoliikenneyhteyksien läheisyyteen. Yleiskaavan yleismääräyksissä kuitenkin todetaan, että yleiskaavaa toteuttavassa asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi.

Kaava-alue ja oikeusvaikutukset

Koko kaupungin kattava yleiskaava on perusteltu ja hyvä ratkaisu. Kaupunkitasoinen yleiskaava toimii paremmin strategian toteuttamisen välineenä ja samalla koko kaupungin yhteisenä strategiatyökaluna. Tästä näkökulmasta on tärkeää, että uuden yleiskaavan esittämät selvitysluontoiset ohjeelliset suunnitelmat voimaan jäävien yleis- ja osayleiskaavojen alueille eivät olisi ristiriitaisia tai monitulkintaisia, vaan korkeintaan tarkentavia.

Merkitään tiedoksi. Kaavaratkaisua on muokattu siten, että yleiskaava 2060 vastaa kaavaluonnosta tarkemmin voimaan jäävien yleis- ja osayleiskaavojen ratkaisua ja ainoastaan tarkentaa niitä. Voimaan jäävien kaavojen moninaisia kaavamerkintöjä on tulkittu siten, että koko kaava-alue on osoitettu yhtenäisellä merkintätavalla. Yleiskaava 2060:lla on oikeusvaikutuksettomalla alueella kuitenkin ainoastaan selvitykseen verrattava rooli maankäytön jatkosuunnittelun ohjauksessa.

Ilmasto, energia ja rakentamisen materiaalien päästöt

Pidemmän aikavälin kansallisena tavoitteena on, että ilmastopäästöt vähentyvät 2050 mennessä 95 prosenttia vuodesta 1990. Espoon osalta 95 prosentin päästöjen vähennys tarkoittaisi päästötasoa 53 kt CO₂e alueperusteisissa päästöissä. Energiasektorin puhdistuessa liikenteen päästöjen osuus kaikista päästöistä kasvaa entisestään vuoden 2030 jälkeen. Yleiskaavalla voidaan edesauttaa sitä, että Espoon on mahdollista saavuttaa kansallista tasoa pienemmät asukaskohtaiset päästöt vuonna 2050 hyvien joukkoliikenneyhteyksien, kävelyn ja pyöräilyn mahdollistavan kaupunkirakenteen sekä korkean sähköautojen osuuden ansiosta.

Espoon hiilineutraaliustavoitteen ja yhteiskunnan elinvoiman kannalta sähköverkon kehittyminen tulee mahdollistavaa. Liikenteen ja energiantuotannon sähköistyessä on erityisen tärkeää

huomioida varaukset sähköverkon ja muun energiaverkon riittävyyteen. Erityisen tärkeää on huomioida myös raskaan liikenteen sähköistymisen ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien tarpeet ja sähköverkon riittävän kehittymisen edellytykset maankäytön jatkosuunnittelun ohjauksessa.

On hyvä, että yleismääräyksissä huomioidaan energiaratkaisujen alueellinen tarkastelu ja edellytetään merkittäviltä asemakaavahankkeilta tarkentavia energiasuunnitelmia. Tarkentavassa suunnittelussa tulee erityisesti ottaa huomioon myös uusien ratkaisujen tilantarpeet ja aluevaraukset. Kaavaluonnoksessa on otettu huomioon energiantuotannon hajautuminen ja energiantuotantolaitosten laajempi tarve eri puolilla kaupunkia. Hajautumisen näkökulmasta mahdolliset tilantarpeet on tärkeää ottaa huomioon myös tuotannon laajentuessa jo tiedossa olevista laitoksista alan nopean muutoksen vuoksi. Espoon kaupungin kestävän kehityksen osaamiskeskus toteuttaa tällä hetkellä Espoon uusiutuvan energian kuntakatselmuksen päivitystä yhdessä kaupunkisuunnittelukeskuksen kanssa. Kuntakatselmuksen päivitys tulee ottaa huomioon yleiskaavan jatkotyöstössä.

Energiaratkaisuja on tarkennettu kaavaehdotukseen. Muun muassa olemassa olevat sähköasemat ja uudet sähköasematarpeet sekä voimalinjojen yhteystarpeita on tuotu kaavakartalle. Uusiutuvan energian kuntakatselmuksen on yksi kaavan taustaselvityksistä.

Espoon tavoitteiden saavuttamiseksi ja kestävän kehityksen edelläkävijäkaupunkina yleiskaavan ja maankäytön jatkosuunnittelun tulisi ohjata kohti päästövähennyksiä koskien sekä alueettain kulutusperusteisia ilmastopäästöjä. Energiasektorin merkittävien päästövähennysten myötä rakentamisen materiaalien ilmastopäästöt korostuvat entisestään vuodesta 2030 eteenpäin. Yleiskaavan yleismääräyksissä voisikin hiilineutraalien energiaratkaisujen lisäksi ottaa vahvemmin kantaa rakentamisen koko elinkaaren aikaisiin päästöihin maankäytön jatkosuunnittelussa, esimerkiksi huomioimalla rakentamisen materiaalien ilmastopäästöt, kiertotalousratkaisut, rakennusten elinkaaren pidentämisen, energiatehokkuuden ja energiantarpeen vähentämisen.

Kaavan yleismääräyksissä on huomioitu energiatehokkuus, massojen hallinnan suunnittelu sekä olevan infran ja rakennusten hyödyntäminen. Kaavaratkaisun kokonaisuus edistää myös olevan rakenteen hyödyntämistä ja siten resurssitehokkuutta. Yleiskaava on yleispiirteinen kaava, joka ohjaa alueidenkäytön kehitystä pitkällä aikavälillä. Esimerkiksi rakennusmateriaalien tai niiden hiilijalanjäljen ohjaaminen yleiskaavalla ei ole tarkoituksenmukaista kaavan tarkkuustaso ja aikajänne huomioiden.

Keskustat ja asuminen

On tärkeää, että kasvavassa kaupungissa on varauduttu keskustatoimintojen määrän kasvatamiseen yleiskaavan mahdollistamalla tavalla. Keskustat mahdollistavat lisää sekoittunutta kaupunkirakennetta sekä käveltävää ja laadukasta kaupunkitilaa.

Keskusta-alueiden lisäksi kaava mahdollistaa toiminnallisesti monipuolisen ja sekoittuneen kaupunkirakenteen myös asumisen alueiden kaavamääräyksillä, kuten esim. kerrostalovaltaisten alueiden toimintojen sekoittuneisuudella sekä hallintamuotojen ja asuntokannan monipuolisuuden huomioinnilla. Sosiaalisen kestävyyden vahvistamisen ja segregaaation ehkäisemisen näkökulmasta vastaavia kaavamääräyksiä voisi korostaa enemmän kaikilla asumisen alueilla, tai esim. eri aluemarkintöjä yhdistelemällä mm. Keran osayleiskaavan tapaan.

Kaavaehdotuksen tavoitteena on kehittää keskusta-alueita toiminnallisesti sekoittuneina alueina, jonne voi sijoittua muun muassa kauppaa, palveluita ja asumista. Keskusta-alueet on osoitettu aiempaa laajempina muun muassa toiminnallisesti sekoittuneen rakenteen laajentamiseksi. Asumiseen

osoitetut alueet on varattu ensisijaisesti asumiseen, mutta niille voi sijoittaa myös muuta alueen luonteeseen sopivaa toimintaa kuten lähipalveluita ja toimitilaa. Ratkaisu luo edellytykset sille, että keskustoista voi kehittyä elinvoimaisia ja toiminnallisesti sekoittuneita alueita. Kaavamääräykset velvoittavat jatkosuunnittelua kiinnittämään huomiota asuntokannan ja hallintamuotojen monipuolisuuteen myös monipuolisen asumisen alueilla.

Rakentamisen tyypin ja tehokkuuden ohella on hyvä, että asumista koskevat kaavamääräykset korostavat mm. lähivirkistysalueita ja kaupunkivihreää sekä asuntokannan monipuolisuutta. Viherympäristöjen määrän ja runsauden lisäksi kaavamääräykset voisivat huomioida myös viherympäristöjen laadun ja luonnon monimuotoisuuden rakennetussa ympäristössä. Kaupunkivihreän määrän ja erityisesti laatuun on tärkeää kiinnittää huomiota myös AP-alueilla, vaikka määrästä on linjattu vain C-, AK- ja A-alueilla.

Yleiskaavassa osoitetaan yleispiirteisesti kehityksen suunta. Rakennetun ympäristön kaupunkivihreän laadun ohjaus tehdään tarkemmassa suunnittelussa. Tarkemmassa suunnittelussa viherympäristön laatuun vaikuttavia tekijöitä on mahdollista tarkastella esimerkiksi alueellisella viherkertomella ja korttelikohtaisen viherkertoimen luontolaskurilla. Laadussa painotettavat näkökulmat ovat tapauskohtaisia ja riippuvat myös alueen ominaispiirteistä.

AP-alueita koskee kaavaehdotuksessa myös määräys riittävästä ja hyvin saavutettavista lähivirkistysalueista sekä vihertehokkuudesta.

Jätehuolto ja kiertotalous

Kiertotalouden toimintoihin varautuminen ja niiden tukeminen on lähtökohtaisesti huomioitu kaavaluonnoksessa hyvin. Kaavaluonnos käsittelee jätehuoltoa ja kiertotaloutta kuitenkin monin paikoin rinnasteisina teemoina. Kiertotalous on kuitenkin järjestelmätason muutos, jolla vähennetään luonnonvarojen käyttöä ja niiden käytön haitallisia vaikutuksia sekä ehkäistään jätteen syntyä ja hukkaa. Kiertotalous on osa ilmastomuutoksen ja luontokadon torjuntaa ja mahdollistaa kestävästä elämäntavan sekä taloudellista ja sosiaalista hyvinvointia maapallon kantokyvyn rajoissa. Kiertotalouden voisikin käsitteenä huomioida paremmin yleiskaavan poikileikkaavana teemana hiilineutraaliuden tavoin esimerkiksi rakentamista, massojen hallintaa ja ilmastoa koskevissa merkinnöissä ja huomioissa. Massojen hallintaa koskevaa yleismääräystä voisi lisäksi täydentää niin, että massojen suunnitelmallisen kierrätyksen ja hyödyntämisen lisäksi, mahdollista väliaikaista varastointia edistetään mahdollisimman paikallisesti.

Ilmastomuutoksen hillintä, resurssitehokkuus ja kiertotalous ovat kestävä kehityksen tavoitteita, jotka toteutuvat yleiskaavassa useiden eri maankäytön ratkaisujen kautta. Näitä tavoitteita ei kaavaselostuksessa ole siksi käsitelty kaavaratkaisu-kappaleessa omina kokonaisuuksinaan toiston välttämiseksi ja yleiskaavan ohjausvaikutuksen selkeyttämiseksi. Yleiskaavatasoisella maankäytöllä ohjataan kiertotaloutta ensisijaisesti tukemalla resurssitehokkuutta kaupunkirakenteella. Lisäksi yleiskaava tukee kiertotaloutta kiertotalousliiketoiminnan ja massojen ja materiaalien kierrätyksen mahdollistavien aluevarausten kautta sekä ohjaamalla olevan infran ja rakennusten hyödyntämistä. Kaavan vaikutusten arvioinnissa on huomioitu maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaisina arvioitavina teemoina myös ilmasto ja luonnonvarat.

Massojen hallinnan määräys ohjaa suunnitelmalliseen kierrätykseen ja hyödyntämiseen, mikä edellyttää myös välivarastojen suunnittelua.

Paikallista välivarastointia ei ole sisällytetty määräykseen, sillä massojen hallinnan suunnitelmallisuus ohjaa jo itsessään selvittämään soveltuvimmat välivarastointialueet. Paikallisuus olisi kaavamääräyksenä hankalasti tulkittavissa.

Liikenne

On tärkeää, että yleiskaavassa mahdollistettu kasvu rakentuu sen varaan, että asukkaiden on mahdollista käyttää joukkoliikennettä. Kustannustehokas ja kattava joukkoliikenneverkko mahdollistuu tiiviillä asumisella. Jatkosuunnittelussa tuleekin varmistaa, että joukkoliikenne, kävely ja pyöräily ovat aitoja vaihtoehtoja yksityisautoilulle, koska ajoneuvoliikenteeseen odotetaan muutenkin huomattavaa kasvua sekä henkilöliikenteen että logistiikan puolella.

Ajoneuvoliikenteen kasvusta on tehty ennusteskenaarioita. Skenaarioiden jatkotarkasteluun ehdotetaankin huomioitavaksi eri liikennevaihtoehtojen, mm. liikenneväylien parantamisen ja raidevaihtoehtojen elinkaaren aikaiset päästöt, huomioiden rakentamisen ja käytön aikaiset päästöt sekä meluhaitta ja pienhiukkaset, ja kuinka se vertautuu saavutettuun kulkutapamuutoshyötyyn.

Yleiskaavassa on pyritty määrittämään koko Espoota ajatellen sellainen kehittämisspolku, jossa yhdyskuntarakenne tiivistyy nykyisten ja tulevien raideliikennekäytävien varteen ja houkuttelevia sijainteja muodostuu yrittämiselle ja palveluille. Raideliikenne muodostaa verkoston unohtamatta sitä tukevaa bussiliikenneverkkoa, jolloin matkustustarpeita pystytään palvelemaan mahdollisimman monipuolisesti hilliten näin autoliikennemääriä. Kaavamääräykset tukevat kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen huomiointia entistään paremmin jatkosuunnittelussa.

Liikenteen ja maankäytön vaihtoehtojen ratkaisujen vaikutusarviointia on tehty monipuolisesti erilaisille skenaarioille parhaimman kestävänsä kokonaisratkaisun hahmottamiseksi. Vaikutusarvioinnissa on pyritty tuomaan laajasti eri näkökulmia tarkasteluun, sekä mitattavia suureita että myös laadullisia, mukaan lukien päästö- sekä melu- ja ilmanlaatuvaikutukset. Eri-alaisten vaikutusten ja vaikutusketjujen tarkastelu yltää yleiskaavaa tarkemmalle tasolle mm. liikenteen hinnoitteluun liittyvien näkökulmien osalta.

Yleiskaavaratkaisuun liittyvät autoliikenteen parantamishankkeet ovat osa varautumiseen liittyvää suunnittelua. Näistä osa liittyy valtion tieverkkoon, joka palvelee myös Espoon läpikulkevaa henkilöauto- ja raskasta liikennettä. Hankkeiden status on yleiskaavan osalta enemmänkin toteutettava, sillä hankkeiden suunnittelu ja edistäminen tapahtuu muiden prosessien kautta. Yleisenä tavoitteena on todettava vahvan joukkoliikennetarjonnan myötä vaikuttaa autoliikenneverkon kapasiteetin lisäämisen tarpeeseen.

Virkistys ja luonnonympäristö

Espoon kaupungin hiilineutraaliustavoite nojaa siihen, että jäljelle jäävä osa 80 prosentin päästövähennyksestä vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä voidaan sitoa hiilinieluin tai kompensoida muilla keinoilla. Yleiskaavaluonnoksessa on nostettu esille, että hiilinielut vähenivät vuoteen 2060 mennessä laskennallisesti noin 15 prosenttia (lukuun ottamatta luontaista hiilinielujen pienenemistä). Yleiskaava ei tavoittele tiettyä hiilinielujen määrää, mutta korostaa esim. yleismääräyksellä hiilinielujen ja -varastojen turvaamisen tärkeyttä. Nielujen turvaaminen on tärkeää myös kasvavissa kaupungeissa ja pitää ratkaista osana kansallista kokonaiskuvaa.

Viher- ja virkistysalueiden saavutettavuutta, säilymistä ja paikoin laajenemista koskevat linjaukset, kytkeytyneisyyden vahvistaminen sekä virkistykseen ja luonnon arvojen huolellinen yhteensovittaminen jatkosuunnittelussa ovat kaavaluonnoksessa tärkeitä periaatteita, joita on edelleen hyvä vahvistaa kaupungin kestävä kasvun takaamiseksi.

Merkitään tiedoksi

ESPOO, TILAPALVELUT-LIIKELAITOS

Tilapalvelut-liikelaitos vastaa kaupungin toimitilojen rakennuttamisesta, hankkimisesta ja ylläpidosta. Kaupungin toimitilat ovat esimerkiksi kouluja, päiväkoteja, nuorisotiloja, kirjastoja eli toimitiloja, jotka liittyvät kaupungin omaan palvelutuotantoon. Länsi-Uudenmaan hyvinvointialueen perustamisen myötä pelastus-, sosiaali- ja terveystilavarojen tuottamiseen liittyvä toimitilaverkkosuunnittelu on siirtynyt hyvinvointialueelle.

Espoon kaupungin alueella on tällä hetkellä riittämätön Y-tonttivaranto eli kaupungilla on pulaa riittävän suurista ja käytettävyydeltään sekä sijainniltaan sopivista Y-tonteista. Olemassa olevat Y-tontit ovat merkittävässä määrin rakennettavuudeltaan huonoja tai muilta ominaisuuksiltaan erityisesti päiväkotit- ja koulukäyttöön rakentamiskelvottomia. Myös merkittävät luontoarvot, joiden tilanne tulisi tarkistaa muutaman vuoden välein, vaikuttavat monien Y-tonttien rakentamismahdollisuuksiin heikentävästi.

Vaikka kaupungin oma yleisten tonttien tarve tarkoittaa useimmiten pinta-alaltaan suuria koulu- ja päiväkotitontteja, on tärkeää huomioida, että kaupunkirakenteessa on tarvetta myös pienemmille Y-tonteille esimerkiksi hyvinvointialueen asumispalveluiden tarpeeseen. Lisäksi yleisten alueiden varauksia tarvitaan myös muihin tarpeisiin, kuten teknisten palveluiden tukikohdille ja pelastustoimelle, joten kaikkien yleisten alueiden varausten ei tarvitse vastata herkkien kohteiden melu- ja ilmanlaatuvaatimuksiin.

Yleiskaavan PY-varausten sijoittumiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota ja sijainnin rakentamiskelpoisuus tulee huolellisesti tutkia jo yleiskaavavaiheessa. Lisäksi kaikkien yleiskaavaan tehtävien PY-varausten tulee olla riittävän suuria. Varauksiin on syytä jättää riittävästi tilaa, jotta odottamattomien haasteiden selvittämiseen jää ratkaisumahdollisuuksia PY-varauksen alueella. Tällaisia odottamattomia haasteita voivat olla esimerkiksi luontoarvoista johtuvat rajoitukset, joissa tapahtuu muutoksia vuosien saatossa. Myös myöhempiä laajennustarpeita ajatellen olisi hyvä, että PY-varauksissa olisi riittävää väljyyttä.

Yleiskaavaehdotuksen tueksi on laadittu palveluverkkoselvitys yhteistyössä tilapalveluiden kanssa. Selvityksessä on arvioitu tulevia palvelutarpeita alueittain.

PY-varausten määrää ja sijaintia on tarkistettu hieman yleiskaavaehdotukseen muun muassa yleiskaavatasoisiin luontoselvityksiin ja toteuttamiskelpoisuuden arviointiin perustuen. Palveluvarauksen tarkempi rajausta ja toteuttamiskelpoisuus arvioidaan jatkosuunnittelussa.

Yleiskaava 2060 -luonnos

Yleiskaava 2060 -luonnoksessa kiinnitämme erityisesti huomiota seuraaviin asioihin:

- 1) Poistuneiden PY-varausten korvaamatta jättäminen ja tarvittavien alle 2 ha Y-tonttivarauksen huomioiminen
- 2) PY-varausten koko ja rakennettavuus sekä rakennettavuuden säilyminen myös luontoarvojen osalta

3) PY-varausten puuttuminen kokonaan Myntinmäen ja Histan kaltaisilta kehittämisalueilta.

Yleiskaava 2060 -luonnoksen valmistelussa on linjattu, että yleiskaavassa esitetään vain ne aluevaraukset, jotka vaativat yli 2 ha:n alueen. Tätä pienemmät aluevaraukset jäävät alueen pääkäyttötarkoituksen sisälle eivätkä saa omaa varausmerkintää. PY-varausten osalta linjaus tarkoittaa, että esimerkiksi yksittäiset päiväkotitontit jäävät yleiskaavaluonnoksessa näkymättömiin, vaikka ne saattavat vaatia varsin merkittävän aluevarauksen, tyypillisimmilläänkin noin 0,8 ha. Väestönkasvuun varautuminen tarkoittaa myös suurta tarvetta uusille päiväkotitonteille, joten niiden sijoittuminen pitäisi jo yleiskaavavaiheessa jollain tasolla huomioida esimerkiksi selostusosassa. On myös tärkeää huomioida, että mahdollisuus sijoittaa päiväkoteja kerrostalojen kivijalkaan ei ole ratkaisu kaupungin oman palvelutuotannon varmistamiseksi, monista eri syistä johtuen.

Yleiskaavaehdotuksen palveluverkkoselvityksessä on arvioitu varhaiskasvatuksen tarpeita alueittain. Yleiskaava yleispiirteisyyden takia kaavakartalla ei ole pääsääntöisesti osoitettu aluevarauksia päiväkodeille.

Se, että yli 2 ha:n PY-varaukset on sijoitettu yleiskaavaluonnokseen omina aluevarauksinaan eli että niille annetaan jo tässä vaiheessa sijainti, on positiivinen asia. Tämä kuitenkin pitkälti lukitsee varausten sijainnit yleiskaavassa merkityille paikoille ja varauksen siirtäminen asemakaavoitusvaiheessa olisi hyvin vaikeaa. Tästä syystä on erittäin tärkeää tässä vaiheessa prosessia tutkia jokaisen PY-varauksen sijainti tämänhetkisten reunaehtojen valossa: Onko varauksen alueella merkittäviä luontoarvoja, mitkä ovat alueen melu- ja pienhiukkasennusteet, mikä on varauksen alueen rakennettavuus sekä muita hankkeen toteutukseen merkittävästi vaikuttavia seikkoja. On myös huomioitava, että luontoarvojen suhteen tilanne ei ole stabiili, vaan kaupungin tulee pystyä huolehtimaan siitä, että PY-varaus on rakennettavissa myös sinä ajankohtana, kun hankkeen käynnistyminen on ajankohtaista. Näiden seikkojen huolelliseen tutkimiseen tarvitaan aikaa sekä poikkihallinnollista yhteistyötä.

Toisaalta Yleiskaava 2060 -luonnokseen on jäämässä kehittämisalueita, joihin ei olla sijoittamassa lainkaan PY-varauksia, vaan isojenkin koulu- ja päiväkotitonttien sijoittuminen on tarkoitus ratkaista asemakaavavaiheessa. Näitä alueita ovat ainakin Hista ja Myntinmäki. Tämä antaa tuki vapauden etsiä sopivin Y-tontin paikka tarkemman suunnittelun yhteydessä, mutta on selvää, että riittävän suuren Y-tontin sijoittaminen soveliaimmalle sijainnilleen ilman yleiskaavan antamaa tukea tulee olemaan hyvin haastavaa.

Palveluvarausten toteuttamiskelpoisuutta on tarkasteltu yleispiirteisesti yleiskaavan ehdotusvaiheessa muun muassa kartoittamalla rakentamisvarausten luontoarvoja yleiskaavatasoisesti. Palveluvarauksen tarkempi raja ja toteuttamiskelpoisuus arvioidaan jatkosuunnittelussa. Yleiskaavaehdotuksessa on esitetty Histan ja Myntinmäen alueelle tarpeelliset palveluvaraukset palveluverkkoselvitykseen perustuen.

Yleiskaava 2060 -luonnokseen merkityt PY-varaukset sijoittuvat pääosin vanhoihin, voimassa olevien yleiskaavojen PY-varauksien alueille eli uudessa luonnoksessa on verrattain vähän aivan uusia PY-varauksia tai vanhojen varausten laajennuksia. Sen sijaan näyttää siltä, että voimassa olevaan yleiskaavaan verrattuna PY-varauksia on poistunut uudessa luonnoksessa merkittävästi. Osa näistä on mahdollisesti eri syistä todettu toteutuskelvottomiksi tontin rakennettavuuden, melun tai pienhiukkasten vuoksi. Luonnosversiossa näyttää kuitenkin siltä, että eri syistä poistuneita vanhoja PY-varauksia ei ole samassa määrin pystytty korvaamaan uusilla PY-varauksilla. Ottaen huomioon yleiskaavatyön peruslähdekohdan eli hallitun varautumisen merkittävään väestönkasvuun, Tilapalvelut-liikelaitos esittää huolen edellisissä yleiskaavatoissa tärkeinä pidettyjen PY-varausten poistumisesta ilman vastaavia korvaavia aluevarauksia.

Tulevia palvelutarpeita on arvioitu ehdotusvaiheessa palveluverkkoselvityksessä yhteistyössä Tilapalveluiden kanssa. Selvityksen perusteella palvelutarpeeseen voidaan monin paikoin vastata myös olemassa olevia palveluita laajentamalla ja kehittämällä. Yleiskaavan PY-varausten koko on pienentynyt monilla alueilla suhteessa voimassa oleviin yleiskaavoihin sillä, kaavaratkaisun logiikka ja tarkkuustaso on muuttunut. Näin esimerkiksi koko Otaniemeä ja Vermoa ei ole osoitettu julkisille palveluille, ja Espoon keskuksen pienialaiset varaukset on yhdistetty osaksi laajempia aluevarauksia.

Yleiskaava 2060 -luonnoksen kaavaselostuksessa tuodaan esille, että PY-varaus ei aina sisällä koulun kenttää joko lainkaan tai kokonaisuudessaan. Koulun liikuntakenttä on tärkeä osa oppimisympäristöä ja se olisi mahdollisuuksien salliessa tärkeää sijoittaa koulun yhteyteen. Liikuntakenttä tarvitsee kuitenkin varsin suuren varauksen ja sitä on hyvin haastava sijoittaa kaupunkirakenteeseen jälkikäteen. Tästä syystä PY-varausten olisi tärkeää lähtökohtaisesti sisältää myös varaus koulun tarvitsemalle liikuntakentälle kokonaisuudessaan.

Yleiskaava 2060 -luonnoksessa joidenkin PY-varausten läpi kulkee muita varauksia, kuten kaupunkirata Sepänkylässä ja Karakalliossa sekä ulkoilureitti Juvanpuistossa. Tämä saattaa johtua yleiskaava-aineiston suurpiirteisyydestä, mutta on tärkeää tiedostaa, että koulu- ja päiväkotitonttien suunnittelua ei pidä rajoittaa halkaisemalla PY-varauksia muiden maankäyttömuotojen hyväksi.

On myös huomioitava, että luonnoksessa esimerkiksi Kukkumäen tärkeän PY-varauksen vierestä, osin jopa päältä, kulkee voimajohto. Vaikka kaavamääräyksissä on maininta, että voimajohdon sijainti on ohjeellinen, on tärkeää tiedostaa, että Säteilyturvakeskuksen nykyosuuksissa ohjeistetaan välttämään koulujen ja päiväkotien sijoittamista voimajohtojen lähelle.

PY-varaukset on esitetty kaavakartalla yleispiirteisesti. Koulujen kentät sisältyvät joko kokonaan tai osittain varaukseen voimassa olevien yleiskaavojen tapaan. Yleiskaavan varaukset ovat yleispiirteisiä, minkä johdosta aluevarauksen päällä voi kulkea esimerkiksi ulkoilureitti tai yleispiirteisen liikenneyhteyden varaus. Yleiskaavaehdotukseen on tarkistettu alue- ja viivavarauksia sekä vähennetty niiden välisiä ristiriitaisuuksia jatkosuunnittelun helpottamiseksi. Varausten todellinen sijainti ja muoto ratkeavat jatkosuunnittelussa, jossa joudutaan paikoin yhteensovittamaan eri tarpeita.

Yleiskaavatyön jatko vaatii siis PY-varausten sijoittumisen tarkempaa tutkimista, johon myös Tilapalvelut-liikelaitos toivoo saavansa kutsun osallistua. Työtä varten tarvitaan koneluettava aineistona kaikki 2060-luonnoksessa esitetyt PY-varaukset sekä yleiskaavaluonnoksesta poistetut PY-varaukset suhteessa voimassa olevaan yleiskaavaan. Aineistossa, joka sisältää kaikki nyt esitetyt PY-varaukset, on hyvä olla eriteltynä niiden status: ovatko ne uusia varauksia vai noudattavatko voimassa olevaa yleiskaavaa kokonaan tai osittain.

Yleiskaavan palveluverkkoselvitys on laadittu ehdotusvaiheessa yhteistyössä Tilapalveluiden kanssa.

ESPOO, YMPÄRISTÖ- JA RAKENNUSVALVONTAKESKUS

Johdanto

Espoon kaupungin yleiskaava on pyytänyt ympäristö- ja rakennusvalvontakeskuksen lausuntoa Espoon yleiskaava 2060 luonnoksesta. Yleiskaavaluonnos on kokonaisuudessa hyvin valmisteltu ja luo hyvän pohjan Espoon tulevalle kehittymiselle. Kiinnitämme lausunnossamme huomiota joihinkin näkökulmastamme tärkeisiin kohtiin, joihin jatkovalmistelussa on hyvä kiinnittää huomiota.

Yleiskaavaluonnos sisältää useita tärkeitä ympäristönäkökulman huomioivia ratkaisuja. Luontokadon ja ilmastomuutoksen hillintä ja ilmastomuutokseen sopeutuminen sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisy edellyttäisivät kuitenkin joitakin tarkennuksia Espoon kasvun ekologisen kestävyys turvaamiseksi. Tärkeimmät tarkennukset kohdistuvat ekologisten verkoston yhteyksien turvaamiseen, kasvavien liikennemäärien ympäristöhaittojen hallintaan ja luonnon-tilaisten vesielinympäristöjen turvaamiseen.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen on huomioitu hyvin yleiskaavan selostuksessa, mutta sopeutumiseen varautumista tulisi konkretisoida erityisesti Kaupunkikeskusten C1-3 alueilla. Kaupunkikeskukset ovat kaikkein alttiimpia ilmastoriskien vaikutuksille mm. hulevesien hallinnan haasteiden sekä lämpösaarekeilmion voimistumisen myötä.

Liikennemäärän kasvu Espoossa yli 40 %:lla on merkittävää sekä meluvaikutusten, että ilmanlaadun kannalta. On oleellista, että yleiskaava laaditaan siten, ettei alueen asukkaille aiheudu terveyshaittaa esimerkiksi melun tai ilmansaasteiden takia.

Johdannossa esiin nostettuihin näkökulmiin annetaan vastineet jäljempänä kunkin teeman tarkemman käsittelyn alla.

Vesiensuojelu

Yleiskaavan yhtenä tavoitteena on tunnistettu merellisyys vahvistaminen sekä vesistöjen merkitys. Ympäristönsuojelu esittää, että yleismääräyksiin lisättäisiin teksti koskien luonnontilaisten ja luonnontilaisen kaltaisten uomien ja niiden lähiympäristön turvaamista.

Suurimmat virtavedet on osoitettu yleiskaavassa merkittävän virtaveden merkinnällä, joka edellyttää mm. uoman reunavyöhykkeen riittävän leveyden huomioon ottamista. Merkinnän kuvauksen mukaisesti riittävä leveys riippuu muun muassa uoman luonnontilaisuudesta. Yleiskaavan yleismääräys arvokkaiden luontotyyppien ja lajien kannalta merkittävien alueiden ja yhteyksien huomioimisesta koskee myös virtavesiä. Lisäksi kaavaselostukseen on kirjattu jatkosuunnitteluohjeita mm. luonnontilaisia uomia koskien. Lisäksi yleiskaavan maa- ja metsätalousalueilla sekä virkistysalueilla on voimassa metsälaki.

Avoimen maisematilan elinkeinoaluetta (AME) koskeva lause ”Alueen kehittämisessä on huomioitava valumavesien vaikutukset vesistöihin ja virtavesiin” tulisi lisätä myös ryhmä- ja siirtolapuutarhojen alueet (RP) määräkseen. Siirtolapuutarhapalstoilla tapahtuu istutusten lannoittamista ja ei-kotoperäisten lajien viljelyä. Vieraslajit ovat merkittävä uhka luonnon monimuotoisuudelle. Lisäksi palstat eivät välttämättä kuulu jätevesiviemäroinnin piiriin vaan ovat kesäveden tai kantoveden varassa.

Kyseinen määräys on poistettu myös AME-alueista, koska yleiskaava ei ole maatalouden valumavesien hallinnan ohjauskeino, vaan sitä ohjaa mm. maatalouden ympäristötukia koskeva lainsäädäntö. Siirtolapuutarha-alueita (RP) koskee kaavan yleismääräys hulevesien hallinnasta. Jätevesien käsittelyn ohjaus ratkaistaan maankäytön jatkosuunnittelussa.

Rantaraitin sijoittuminen ja kokonaisuus on kaavakartassa esitetty selkeästi. Kaavaselostuksen ohjeistus ”Ranta-alueella tulee turvata riittävä puusto ja varmistaa mahdollisimman laajasti

rantojen säilyminen luonnonmukaisina” mahdollistaa hyvin jatkosuunnittelussa virkistykseen ja luonnonarvojen yhteensovittamisen. Lisäksi on hyvä, että Rantaraittia tukemaan esitetään myös muita rinnakkaisyhteyksiä, joilla vähennetään siihen kohdistuvia käyttöpaineita.

Merkitään tiedoksi. Määräystä on luonnosvaiheen jälkeen tarkennettu niin, että merkintä osoittaa merenrannassa kulkevan rantaraitin ja siihen liittyvät viheralueet. Tarkennuksella on haluttu korostaa, että rantaraitti ei ole vain ulkoilureitti vaan siihen liittyy olennaisesti myös rantojen kehittäminen viheralueena. Ranta-alueita koskevaa yleismääräystä on hieman tarkennettu siten, että ei mainita erikseen puustoa, koska se ei ranta-alueilla ole kaikissa tilanteissa tavoiteltavaa.

Yleiskaavan selostuksessa esitetään, että asumisen alueiden tiivistämistä ja monipuolistamista tutkitaan asemakaavoituksen kautta. Pientaloalueilla tiivistämisen keinona voi olla mm. tonttitehokkuuden nostaminen. Tähän liittyy kuitenkin tonttikohtaisia hulevesien hallinnan haasteita, joihin jatkosuunnittelussa on hyvä varautua.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavatyön yhteydessä on laadittu selvitys, jossa on tunnistettu valuma-alueittain hulevesien hallinnan periaatteita. Työssä on tunnistettu pientaloalueiden haasteet hulevesien hallinnassa ja siinä esitetään ensisijaiseksi toimenpiteeksi pientaloalueilla läpäisemättömän pinnan minimointia.

Ilmastomuutoksen hillintä ja sopeutuminen

- Espoon 2060 yleiskaavaluonnoksen selostuksessa otetaan hyvin huomioon ilmastomuutoksen hillinnän ja sopeutumisen tarpeet seuraavasti.
- Yleiskaava 2060 perustuu ajatukseen, jossa Espoon kaupunkikeskustat kasvavat ja kehittyvät ja verkottuvat toisiinsa raidevarauksellisilla joukkoliikennetyhteisillä.
- Yleiskaavassa 2060 on panostettu kestävien liikkumismuotojen edistämiseen.
- Valtaosa uudesta rakentamisesta sijoittuu kaavaratkaisussa keskustoihin tai joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle.
- Uuden rakentamisen ja maankäytön muutosten keskittäminen jo kaavoitetuille ja rakennetuille alueille mahdollistaa jo olemassa olevan kunnallistekniikan ja liikenneverkon hyödyntämisen.
- Yleiskaavaan 2060 on jätetty tilavarauksia, jotka mahdollistavat puhtaan lähienergian tuotannon kasvavan kaupungin tarpeisiin.

Ilmastomuutokseen sopeutuminen on huomioitu hyvin yleiskaavan selostuksessa, mutta sopeutumiseen varautumista tulee konkretisoida myös kaavaratkaisuissa seuraavasti: Kaupunkikeskusten C1-3 alueilla tulisi kaavamääräyksessä nostaa esille ilmastomuutokseen sopeutumisen tarve esimerkiksi siten, että suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää ilmatoriskeihin varautumista ja sopeutumista. Suomen ilmasto muuttuu ja ilmaston lämpenemisen vaikutukset näkyvät ja tuntuvat Espoon sääolosuhteissa vuonna 2060. Kaupunkikeskukset ovat kaikkein alttiimpia ilmatoriskien vaikutuksille mm. hulevesien hallinnan haasteiden sekä lämpösaarekeilmiön voimistumisen myötä.

Hulevesiratkaisuja tulisi ohjata alueellisiin viivytysratkaisuihin tonttikohtaisten teknisten järjestelmien sijaan. Hulevedet tulisi nähdä mahdollisuutena luoda maisemaa rikastuttavia vesielementtejä, joiden avulla voidaan parantaa asuinympäristön viihtyisyyttä ja edistää samalla luonnon monimuotoisuutta.

Kaavan yleismääräyksiin on lisätty määräys, jonka mukaan jatkosuunnittelun tulee edistää ilmastomuutokseen sopeutumista. C1-3 määräyksiin on lisätty kohta “korttelit on toteutettava vihertehokkaina”, joka tukee

ilmastonmuutokseen sopeutumista ja hulevesien hallintaa. Lisäksi kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeen merkinnällä ohjataan kaupunkivihreän lisäämiseen nimenomaan olevilla tiivistyvillä asemanseuduilla.

Hulevesien hallinnan kaavamääräykseen on lisätty kohta, jossa hulevesien hallinnan muodostumista on ensisijaisesti ehkäistävä minimoimalla läpäisemättömien pintojen määrä sekä maankäytön jatkosuunnittelussa on turvattava riittävät aluevaraukset hulevesien hallinnan luontopohjaisille ratkaisuille. Espoon hulevesiohjelman mukaisissa toimintaperiaatteissa hulevedet tulee ensisijaisesti käsitellä niiden syntypaikalla. Yleiskaavan hulevesien hallinnan periaatteita koskevassa selvityksessä on kuitenkin tunnistettu erityisesti pientaloalueiden haasteet hulevesien paikallisessa käsittelyssä ja suositeltu hulevesien synnyn ehkäisyyn panostamista. Työssä on myös tunnistettu alustavasti hulevesien keskitetyn hallinnan tarvealueita.

Luonto kasvavassa kaupungissa

Yleiskaavassa 2060 on edeltäviä Espoon yleiskaavoja paremmin tunnistettu ja ohjattu turvaamaan luonnon monimuotoisuutta ja edistämään luontoviisautta huomioimalla ekosysteemipalvelut, viheralueverkosto ja sen ekologinen toimivuus, ekologinen kompensatio, tiiviiden alueiden riittävä kaupunkivihreä ja luontopohjaiset ratkaisut, ranta-alueiden luonnonmukaisuus, sekä Espoonjoen ja Gumbölenjoen kehittämisvyöhykkeet.

Ranta-alueita koskeva yleismääräys velvoittaa turvaamaan riittävän puuston ja varmistaa rantojen säilymisen mahdollisimman laajasti luonnonmukaisina. Uusia satama-alueita ja niillä sallittavia meritäyttöjä ei tule esittää luonnontilaisille ranta-alueille Otarannassa ja Tvijälpin saarella.

Ranta-alueiden määräystä on hieman muutettu siten, että puustoa ei mainita erikseen. Venesatama-alueiden määräyksessä ei erikseen määrätä täytöistä. Niiden tarve ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Muutokset vesialueella edellyttävät lisäksi vesilupaa, jossa arvioidaan tarkemmin edellytykset täyttöjen toteuttamiseen. Kaavan yleismääräys edellyttää, että ruoppauksia ja täyttöjä edellyttävien maankäyttöratkaisujen suunnittelussa on riittäviin selvityksiin perustuen otettava huomioon ympäristövaiikutukset.

Kaavaselostuksen ja kaavamääräysten tavoitteita ekologisesti kestävästä kaupungin kasvusta tulisi konkretisoida seuraavasti: Kaikki Espoosta tunnistetut luonnonsuojelulain 64 § mukaiset suojellut luontotyytit tulisi merkitä kaavakartalle Luonnonsuojelualue (SL) -merkillä. Luonnonsuojelulain 64 § suojeltavat luontotyytit ovat ominaisuuksiltaan sellaisia, että niiden säilyminen on äärimmäisen vaikea turvata rakennettavan alueen sisällä.

Luonnonsuojelulain 64 § mukaiset suojellut luontotyytit, jotka on luonnonsuojeluviranomaisen päätöksellä suojeltu, on osoitettu yleiskaavaan luonnonsuojelualuemerkinnällä. Poikkeuksena on Träskändan jalopuumetsikkö, joka on yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi osoitettu palveluiden alueeksi (P) osana Träskändan kartanopuistoa.

Luontotyyppikohteita, jotka on luontoselvityksissä alustavasti tällaisiksi tunnistettu, ei ole merkitty kaavakartalle. Luontotyyppirajauksien osoittaminen on lähtökohtaisesti luonnonsuojeluviranomaisen tehtävä. Luonnonsuojelulaki turvaa kohteiden arvot riippumatta yleiskaavan merkinnöistä. Luontotyyppikohteet ovat yleensä pienialaisia yleiskaavatarkkuuteen nähden. Yleiskaavan tarkennetaan asemakaavoituksessa, jonka yhteydessä

selvitetään ajantasaiset luontotiedot suunnittelun lähtökohdaksi ja osoitetaan tarvittaessa suojelualueita. Luontotyyppirajauksien osoittaminen on lähtökohtaisesti luonnonsuojeluviranomaisen tehtävä.

Kalajärven alueella on Ekologisen verkoston nykytilaselvityksessä 2021 todettu kolme maakunnallisesti merkittävää, pohjoiseteläsuuntaista ekologista yhteyttä. Näistä vain yksi on osoitettu kaavamerkinnällä. Mankissa Kehätien ja junaradan väliin osoitetun TP-alueen sekä alueelle mahdollisesti sijoittuvan lähijunavarikon jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, ettei niiden toteutuminen vaaranna maakunnallisesti merkittävän ekologisen yhteyden säilyttämistä. Maakunnallisia ekologisia yhteyksiä on osoitettava riittävästi, eikä niitä tule heikentää rakentamisella. Maakunnallisesti merkittävät ekologiset yhteydet - tai yleiskaavaluonnoksessa ekologiset runkoyhteydet - turvaavat lajien luontaisen liikkumisen alueelta toiselle. Ekologiset yhteydet muodostavat maakunnan ekologisen selkärangan, ollen osa kansallista ekologista verkostoa, jonka olemassaolo ja toimivuus on elinehto Suomen luonnon monimuotoisuuden säilymiselle.

Kalajärven alueella Yleiskaava 2060 on oikeusvaikutukseton. Alueen ekologiset yhteydet on osoitettu alueella voimassa olevassa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa (POKE), jonka ratkaisua Yleiskaava 2060 -ratkaisu noudattaa. Yleiskaavatyön yhteydessä on tarkasteltu ekologisen verkoston nykytilaa ja verkoston turvaamisen periaatteita. Yleiskaavassa osoitetaan ekologisen verkoston runko, ja niitä tukevat yhteydet ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa. Mankin ja Espoonlahden välille on kaavaehdotuksessa osoitettu kaksi ekologista runkoyhteyttä.

Kaavassa osoitetaan kahdeksan ekologisen runkoyhteyden kehittämiskohtaa, ekologisen runkoyhteyden kehittämiskohta on hyvä merkintä. Vastaavia merkintöjä tulisi kuitenkin lisätä muuhinkin maakunnallisesti merkittäviin ekologisten yhteyksien katkeamiskohtiin, erityisesti suurten moottori- ja kehäteiden sekä raidelinjojen kohtiin, kuten Ekologisen verkoston nykytilaselvitys osoittaa. Myös paikalliset ekologiset yhteydet, jotka tukevat maakunnallisia yhteyksiä, tulisi lisätä kaavakartalle.

Ekologisen yhteyden kehittämiskohdilla on haluttu nostaa kaavakartalle kaikkein tärkeimmiksi priorisoidut kehittämiskohdat, joihin on jatkosuunnittelussa tarpeen kohdentaa resursseja. Ekologisen runkoyhteyden merkintä edellyttää jo itsessään yhteyden kehittämistä puustoisena, jatkuvana ja mahdollisimman leveänä. Yleiskaavassa osoitetaan maakunnalliset ja keskeiset paikalliset ekologiset yhteydet, jotka ovat olennaisimpia Espoon ekologisen verkoston toimivuuden kannalta. Muut paikalliset ja täydentävät ekologiset yhteydet edellyttävät yleiskaavatasoa tarkempaa suunnittelua ja yhteensovittamista, ja ne ratkaistaan asemakaavoituksessa.

Mynttilän alueelle esitetään yleiskaavassa uutta asutuskeskusta sekä juna-asemaa. Mynttilän aseman sijoittuminen Forsbackan alueelle turvaisi paremmin ekologisten yhteyksien sekä merkittävien luontoarvojen säilymistä.

Myntinmäen ja Forsbackan aluekokonaisuutta on tutkittu jo lainvoiman saaneen Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyön yhteydessä. Kaupunginhallitus on 4.3.2019 päättänyt Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaehdotuksen valmistelun linjauksista. Päättös sisälsi ohjeistuksen Myntinmäen asemapaikan sijainnista. Länsiratahanke on päätöksen jälkeen edennyt yleissuunnitelmavaiheesta ratasuunnitelmaan. Myntinmäki on Länsiradan ratasuunnitelmassa asemavarauksena, mikä tarkoittaa, että ratageometriassa on huomioitu riittävä tilavaraus myöhemmin

toteutettavalle asemapaikalle. Ratasuunnitelma ei mahdollista muuta asemavarausta Espoon keskuksen ja Histan välille.

Ekologisten runkoyhteyksien toimivuutta on pyritty parantamaan vaikutusten arvioinnin myötä lisäämällä yleiskaavaehdotukseen virkistysalueita Dämmanin pohjoispuolelle ja Myntinmäen länsiosaan. Lisäksi on osoitettu uusia ekologisen runkoyhteyden merkintöjä. Yleiskaavatyön yhteydessä on myös tarkasteltu ohjeellisia periaatteita ekologisten yhteyksien leveydestä ja laadusta ja tunnistettu mahdollisia tukiyhteyksiä jatkosuunnittelun tueksi.

Yleiskaavassa uutena asuinalueena on Tvijälpin saari, johon esitetään A-aluevaraus, siltayhteys sekä satama. Saaren käyttötarkoituksen merkittävä muutos kaikkia espoolaisia palvelevasta virkistysalueesta asuinalueeksi edellyttää selvityksiä ja ympäristövaikutusten arviointia. Kaavan yleismääräyksen mukaan vesi- ja jätehuolto tulee järjestää toimintavarmaksi, käyttöä vastaavaksi sekä terveys- ja ympäristöhaittoja aiheuttamattomaksi. Kaavan yleismääräys ohjaa myös saariston alueita, joihin ei ole olemassa ajoyhteyttä. Tämä edellyttää viemäriverkoston rakentamista ennen asuinrakentamisen aloittamista, jotta kiinteistökohtaisesta jätevesien käsittelystä ei aiheudu ympäristö- ja luontohaittoja.

Kaavamääräys vesihuoltoa koskien on poistettu yleiskaavan ohjausvaikutukseen nähden liian yksityiskohtaisena. Tvijälpin saaren luontoarvot on selvitetty ja yleiskaavatyön yhteydessä on arvioitu rakentamisen mahdollisia vaikutuksia saaren luontoarvoihin.

Pohjavedet

Yleismääräys pohjavesialueille huomioi pohjavesialueet kokonaisuutena ja erityisesti kielto sijoittaa maalämpökaivoja on ympäristönsuojelun näkökulmasta hyvä. Metsämaan, Brinkinmäen ja Puolarmetsän pohjavesialueille on osoitettu uusia asuinalueita ja voimakkaasti uudistuvia alueita, jolloin läpäisemättömän pinnan määrä pohjavesialueella lisääntyy sekä riski pohjaveden laatuongelmille kasvaa. Merkittävää lisärakentamista pohjavesialueille pitäisi välttää ja uudet tai voimakkaasti uudistuvat rakentamisalueet sijoittaa pohjavesialueiden ulkopuolelle.

Kaavaselostuksen mukaan asutuksen lisääntyminen nykyisestä saattaa vaikuttaa pohjavesialueen vesitaseeseen, kun päällystetyt pinnat ja hulevesien johtaminen vähentävät pohjaveden luontaista muodostumista. Asutuksen lisäksi joillekin pohjavesialueille on osoitettu kaavassa muita toimintoja, jotka saattavat vaikuttaa läpäisemättömän pinnan määrään. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa pitää ottaa huomioon, että useiden kotitalouksien talousvesi on peräisin omasta kaivosta, joten muutokset kaivoveden antoisuudessa voivat olla kriittisiä kyseisten kotitalouksien osalta.

Yleiskaavassa on osoitettu uutta rakentamista pohjavesialueille pääosin joukkoliikennekäytäviin tukeutuen, olevaa rakennetta täydentäen tai muuten liikenteellisesti hyvillä sijainneilla. Maankäytön ratkaisut tarkentuvat asemakaavoituksessa, missä yhteydessä ratkaistaan myös pohjavesivaikutusten hallintakeinot. Yleiskaavan pohjavesialueiden määräys sekä hulevesien hallinnan määräys ohjaavat jatkosuunnittelua pohjavesien osalta. Määräyksissä on huomioitu pohjaveden muodostumisen turvaaminen.

Yleiskaava toteutuu pääosin asemakaavoituksen kautta. Tässä yhteydessä alueille toteutetaan myös keskitetty vesihuolto.

Maa- ja kiviainekset, jätteen varastointi ja muu käsittely, Espoonkartanon T-alue

Espoonkartanossa on merkintä tuotanto- ja varastotoiminnan alueelle (T), jonka länsiosassa on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevan alueen ohjeellinen sijainti (ET). Tekninen huolto 2060-teemakartan mukaan alueet sopeutuvat hyvin tai ovat potentiaalisia maa- ja kiviainesten ja rakennusmateriaalien kierrätykselle sekä lumen vastaanotolle. Kaavamääräyksen mukaan T-alueelle voidaan sijoittaa ympäristöhaittaa aiheuttava toimintaa, mutta suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristöhaittojen torjuntaan. Kaavamääräyksen mukaan alueelle ei tule sijoittaa sellaisia toimintoja, jotka häiriintyvät ympäristöhäiriöistä, kuten raskaasta liikenteestä, melusta ja pölystä.

Espoonkartanon T-alue on pientalovaltaisten alueiden (AP) ympäröimä. T-alue rajoittuu osin AP-alueisiin. Espoonkartanon T-alue ei voi sijoittua asuinalueiden miltei välittömään läheisyyteen, koska se aiheuttaa asukkaille ympäristöhaittaa, jota ei voida valvonnalla estää. Lisääntyvien ympäristöhaittailmoitusten käsittely vie ympäristövalvonnan resursseja muusta valvonasta. T-alueen ja sen sisältämä ET-alue lisää ympäröivän alueen raskasta liikennettä merkittävästi, mikä tulee lisätä vaikutuksena kaavaselostukseen. T- ja ET-alueesta johtuvaa liikennettä ei ole mahdollista rajoittaa ympäristöluvilla eikä muun ympäristövalvonnan kautta.

T- ja ET-alueelle sijoittuvista toiminnoista osa voi vaatia ympäristöluvan. Asutus ja ET-alueen lähellä oleva Hällkärrin luonnonsuojelualue vaikeuttavat meluisimpien ja pölyävimpien toimintojen sijoittamista siten, että lupia on mahdollista myöntää. Toiminnot voidaan joutua suunnittelemaan sellaisiksi, että ne eivät ole ympäristöhäiriöitä aiheuttavia, mikä voi aiheuttaa merkittäviä kustannuksia toiminnanharjoittajille.

Espoossa on tarvetta maa- ja kiviaineisten välivarastointipaikkoihin myös muualla kuin Kulmakorven-Espoonkartanon suunnalla esimerkiksi alueiden rakentamisen yhteydessä. Tämä on hyvä huomioida vähintään kaavaselostuksessa.

Kaavaratkaisua on tarkistettu siten ettei Mankkiin sijoitu teollisuusaluetta, mutta Lapinkyläntien eteläpuolinen peltoalue on osoitettu TP-alueeksi. Alueelle sijoittuu lisäksi ET-kohdemerkintä, joka mahdollistaa esimerkiksi lumen vastaanottopaikan sijoittamisen alueelle. Alueen tarkempi suunnittelu tehdään asemakaavavaiheessa, jossa voidaan suunnitella toimintojen sijoittuminen alueen sisällä ja ympäristöhaittojen vähentämisen keinot. Alustavasti esimerkiksi lumen vastaanottoaluetta on hahmoteltu siten, että se sijaitsee vähintään 200 metrin etäisyydellä asutuksesta.

Kaavaselostuksessa ja vaikutusten arvioinnissa on tuotu esiin välivarastointialueiden tarve myös muilla kuin yleiskaavassa osoitetuilla ET-alueilla ja huomioitu mm. liikenteen lisääntymisen aiheuttamat ympäristöhäiriöt.

Lumen vastaanottopaikat

Kaavaluonnokseen on merkitty 5 lumenkaatopaikkaa: Vermo, Vanttila, Kattilavuori, Espoonkartano ja Kulmakorpi. Lumen vastaanottopaikat ovat kaavaluonnoksessa ET-merkinnällä pois lukien Kulmakorven suunniteltu lumen vastaanottopaikka. Myös Kulmakorven lumen vastaanottopaikka tulisi merkitä kaavaan ET-alueeksi, jotta kaavamääräys velvoittaa huomioimaan ympäristöhaittojen torjunnan.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty yhdyskuntateknisen huollon aluevarauksin ja kohdemerkein teknisen huollon tilavarauksia. Yhdyskuntatekninen huolto 2060 oikeusvaikutukseton teemakartta täydentää kaavakarttaa osoittamalla mahdollisia teknisen huollon toimintoja, joita alueelle voi sijoittua. Teemakartalla on esitetty myös lumen vastaanottoon soveltuvia paikkoja. Kulmakorven merkintä osoittaa, että alue soveltuu myös lumen vastaanottoon, mutta tarkempaa suunnitelmaa lumen vastaanottoalueen sijoittamisesta ei ole, eikä sitä ole siten merkitty ET-kohdemerkinnällä.

Alueen käyttötarkoitus mahdollistaa kuitenkin teknisen huollon toiminnot. Kulmakorven alueella on voimassa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, joka ohjaa alueen kehitystä eikä yleiskaava 2060:n määräyksillä esimerkiksi ympäristöhaittojen torjunnasta olisi oikeusvaikutuksia. Yleiskaava 2060 ratkaisu on laadittu tällä alueella oikeusvaikutteiseksi jäävän kaavan mukaiseksi.

Ampumaradat

Yleiskaavaluonnoksessa on ampumaratamerkintä olemassa olevalle Lahnuksen ampumaradalle ja tulevalle Kulmakorven ampumaradalle. Kulmakorven ampuradan meluvaikutus lähi-asutukselle ja asukkaiden suojaaminen melulta tulee käsitellä kaavaselostuksessa myös Kulmakorven ampumaradan osalta.

Ampumaradan sijainti Kulmakorvessa ei ole ongelmallista, koska korkealla sijaitsevan melulähteen meluhaittojen hallinta on jälkisuunnittelussa vaikeaa. Espoon kaupungin louhinta- ja maankaatopaikkatoiminta etenee alueella seuraavien kymmenien vuosien ajan ja siten ampumaradan mahdollinen sijaintipaikka voi olla maanpintaa korkeammalla. Korkealla sijaitsevan ampumaradan meluhaitoilta suojaaminen on haastavaa, koska toiminta ei saa suojaa maastonmuodoista.

Kulmakorven mahdollinen ampumarata sijoittuu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava-alueelle, joka jää oikeusvaikutteiseksi. Yleiskaava 2060:ssä alueen kaavaratkaisut noudattelevat oikeusvaikutteiseksi jäävän kaavan sisältöjä. Ampumaradan mahdollistaminen on huomioitu kuitenkin kaavan vaikutusten arvioinnissa osana kaavakokonaisuutta. Ampumaradan toteutus edellyttää kuitenkin tarkempaa suunnittelua ja luvitusta (mm. ympäristölupa), missä yhteydessä ratkaistaan tarkemmin mahdollisen ampumaradan sijoittumisen edellytykset ja toiminnan laajuus alueella.

Meluntorjunta

Kaavaselostuksessa todetaan, että yleiskaavassa melun, runkomelun, tärinän ja ilmanlaadun huomioimista jatkosuunnittelussa ohjataan kaavamääräyksillä, joilla varmistetaan edellytykset terveelliselle ja viihtyisälle elinympäristölle.

Kaavaselostuksen mukaan melun ja tärinätorjunnan kannalta uudet rakennukset tulee suunnitella ottamalla huomioon tilojen käyttötarkoitus siten, että niissä saavutetaan toimintaa vastaava hyvä ääniympäristö. Mahdollinen melu- ja tärinähaitta tulee ottaa huomioon erityisesti raideliikenteen läheisyyteen rakennettavien asuntojen suunnittelussa.

Henkilöautoliikenteen aiheuttamiin meluhaittoihin tulee kaavan jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota. Liikenteestä aiheutuva melu ei saa ylittää valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaista päiväohjearvoa 55 dB piha-alueilla eikä asumisterveysasetuksen (545/2015) mukaista keskiäänitasojen toimenpiderajoja sisätiloissa.

Kaavaselostuksen mukaan ajoneuvoliikennemäärä kasvaa noin 40 % vuoteen 2060 mennessä. Liikennemäärien kasvu kohdistuu pääasiassa pääväylille. Mikäli suunniteltuja joukko- ja kevyen liikenteen ratkaisuja ei saada rahoitettua, liikennemäärät kasvavat ennakoitua enemmän. Kasvavat liikennemäärät lisäävät melua ympäröivillä asuinalueilla. Melulle altistuminen lisääntyy erityisesti pääväylien varrella jo olemassa olevilla asuinalueilla, joita ei ole rakennettu melun kannalta kestävästi, missä altistumista on vaikea jälkisuunnittelussa estää.

Ympäristönsuojelu pitää hyvänä tavoitetta, että vuonna 2030 pyöräilyn baanaverkkoa olisi rakennettu 30 kilometriä. Laadukkaiden pyöräreittien toteuttaminen voi kasvattaa kevyen

liikenteen kulkutapaosuutta ja hidastaa ajoneuvoliikennemäärän kasvua. Pyöräilyn ja muun kevyen liikenteen edistämällä on myös suotuisia kansanterveydellisiä vaikutuksia.

Kaavaluonnoksessa on esitetty uusia pikaraitiotielinjoja, mikä edellyttää erityistä olemassa olevan rakennuskannan ääneneristävyyden riittävyyden arviointia jatkosuunnittelussa.

Kaavaratkaisussa ei osoiteta uusia asuinalueita voimakkaan lentomelun alueelle (Lden yli 55 dB). Lentomelualue on osoitettu kaavakartalla ja sitä koskee kaavamääräys: ”Alueelle ei saa sijoittaa uusia asuinalueita eikä melulle herkkiä toimintoja. Nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.” Yleiskaavassa tulee ottaa huomioon, että myös alemman lentomelun vyöhykkeelle (Lden 50 dB) rakennettavien uusien asuinrakennusten ääneneristävyys lento- ja tieliikennemelua vastaan on riittävä. Espoossa lentomelu aiheuttaa häiriöitä eniten lentomelualueella Lden 50–55 dB erityisesti kiitoteiden 1 ja 3 jatkeilla. Jatkosuunnittelussa edellä mainittuihin alueisiin, joille osoitetaan lisää asuinrakentamista, kohdistuu lisäkustannuksia ja -työtä, jotta uusi asutus saadaan suojattua lentomelulta.

Melun ohjearvojen täyttäminen on mahdollista jatkosuunnittelussa teknisin ratkaisuin. Rakennusten massoittelu, julkisivujen ja ikkunoiden ääneneristys sekä oleskelupihojen sijoittaminen melulta suojatuille puolille ovat keinoja, joilla voidaan varmistaa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset pihajärjestelmien ohjearvot myös pääväylien läheisyydessä.

Lden 50-55 dB -lentomeluvyöhykettä ei sisällytetä kaavamääräyksiin, koska lentomelun ennusteet vuoteen 2060 sisältävät epävarmuutta. Lentomelun vyöhykkeet voivat muuttua vuoteen 2060 mennessä lentoliikenteen kehityksen, kiitoteiden käytön ja ilmailupolitiikan muutosten seurauksena. Liian tiukat määräykset voisivat johtaa tarpeettomiin kustannuksiin alueilla, joilla melu ei toteudu ennustetusti. Alemman melutason alueilla (ns. puskurivyöhykkeellä, Lden 50-55 dB) ääneneristävyys arvioidaan tapauskohtaisesti rakennuslupavaiheessa Finavian ajantasaisen lentomelukartan perusteella.

Ilmansuojelu

Ilmanlaadun turvaamisen osalta kerrotaan, että maankäytön jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmanlaatuviöhykkeiden mukaiset suojaetäisyydet asumisen ja herkkien kohteiden osalta. Jatkosuunnittelussa ilmansaasteille altistumista voidaan ehkäistä muun muassa rakennusten ja asuntojen sijoittelulla ja muodolla, ilmanvaihdon keinoilla kuten suodatuksella ja ilmanoton sijainnilla sekä suojarakennuksilla ja viherkaistoilla. Lisäksi pyritään turvaamaan erityisesti katuvihreän riittävä määrä. Yleiskaavassa on hyvä ottaa huomioon, että puustolla on tärkeä merkitys herkkien kohteiden, esimerkiksi päiväkotien, pihajärjestelmien varjopaikkojen muodostumisessa ja lämpötilan hallinnassa.

Kaavaselostuksen mukaan kaavan toteutumisen myötä henkilöautoliikenne lisääntyy, mikä aiheuttaa ilmanlaadun heikkenemistä. Henkilöautoliikenteen aiheuttamaan ilmanlaadun heikkenemiseen tulee kaavan jatkosuunnittelussa kiinnittää erityistä huomiota.

Liikennemäärän kasvu Espoossa yli 40 %:lla on merkittävää ilmanlaadun kannalta. Mikäli suunniteltuja joukkoliikennematkaisuja ei saada rahoitettua, liikennemäärät kaduilla kasvavat tätäkin enemmän. Vaikka ajoneuvojen pakokaasupäästöt ovat laskussa, niin liikenteen aiheuttamat hiukkaspäästöt eivät laske, vaan kasvavat samaan tahtiin ajoneuvojen massan kasvun myötä. Riski ilmansaasteiden, etenkin hiukkasten haitoille tulee huomioida erityisesti liikennealueiden lähialueiden suunnittelussa. Riskillä on suora yhteys terveyshaittoihin, joilla on merkittäviä kansanterveydellisiä kustannuksia.

Yleiskaavan selostuksessa esitetään, että asumisen alueiden tiivistämistä ja monipuolistamista tutkitaan asemakaavoituksen kautta. Pientaloalueilla tiivistämisen keinoina voi olla tonttihakkuuden nostaminen, mikä lisää altistumista puunpolton hiukkaspäästöille etenkin vanhoilla alueilla, koska pientalojen puunpoltto lämmityksessä heikentää merkittävästi paikallista ilmanlaatua ja on terveysriski lähialueen asukkaille. Tätä terveysriskiä ei voida jatkosuunnitella ratkaista.

Kaupunkirakenteen tiivistäminen on resurssitehokkuuden, luonnon monimuotoisuuden ja ilmastonmuutoksen hillinnän näkökulmasta välttämätöntä, ja olevat pientaloalueet ovat yksi osa tiivistämisen mahdollisuuksia. Yleiskaava ei kuitenkaan säilyvillä AP-alueilla suoraan ohjaa tiivistämiseen, vaan sen mahdollisuudet ratkaistaan asemakaavoituksessa. Siinä sovitetaan tapauskohtaisesti yhteen erilaiset tavoitteet ja otetaan huomioon reunaehdot. Tiivistäminen ja maltillinen uudistuminen voivat myös olla keino lämmitysmuotojen uudistamiseen ja puun pienpolton vähentämiseen. Yleiskaava ei myöskään ohjaa alueella voimassa olevien asemakaavojen mukaista rakentamista.

Vesi- ja jätehuolto

Kaavan yleismääräyksen mukaan vesi- ja jätehuolto tulee järjestää toimintavarmaksi, käyttöä vastaavaksi sekä terveys- ja ympäristöhaittoja aiheuttamattomaksi. Kaavan yleismääräys ohjaa myös saariston alueita, joihin ei ole olemassa ajoyhteyttä. Tämä edellyttää viemäriverkoston rakentamista ennen asuinrakentamisen aloittamista, jotta kiinteistökohtaisesta jätevesien käsittelystä ei aiheudu ympäristö- ja luontohaittoja.

Vesihuoltoa koskeva määräys on poistettu kaavasta yleiskaavan yleispiirteisyyden vuoksi. Vesihuollon osalta ratkaisut tehdään tarkemmassa suunnittelussa.

Rakennusten terveellisyys

Rakennuksissa sekä suunnittelussa että rakentamisvaiheessa on varmistettava rakennusten riittävä kosteudenhallinta mm. asianmukaiset sokkelikorkeudet rakennusten maastollisen sijaintipaikan mukaan (maastonmuodot ja maanläpäisevyydet). Rakentamisessa on otettava myös huomioon maaperästä aiheutuva mahdollinen radonhaitta. Viistosateiden ja hulevesien hallintaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Merkitään tiedoksi. Rakennusten suunnittelu tapahtuu osana maankäytön jatkosuunnittelua.

Lausunnon valmistelijat: Ympäristö- ja rakennusvalvontakeskus (Ympäristönsuojelun palvelualue, Ympäristöterveydenhuollon palvelualue ja Rakennusvalvonnan palvelualue)

FINAVIA

Espoon kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Espoon yleiskaavan 2060 luonnoksesta 3.9.2024 mennessä.

Espoon yleiskaavan 2060 luonnoksessa kaupungin kehittämisen periaatteina ovat nykyisten kaupunkikeskusten tiivistäminen ja täydennysrakentaminen ja uusien asuinalueiden sijoittaminen uusien raideyhteyksien varteen. Kaavalla mahdollistetaan kaupungin kasvu noin 150 000 uudelle asukkaalle. Kaavaluonnoksessa ei esitetä uusia asuinalueita Lden 55 dB ylittävälle lentokonemelualueelle.

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen Lden 55 dB ylittävä lentokonemelualue ulottuu Espoossa Kalajärven ja Lahnuksen pientaloalueiden läheisyyteen. Lentokonemelualue on esitetty kaavakartalla ja sille on asetettu määräys, jonka mukaan Lden yli 55 dB alueelle ei saa sijoittaa uusia asuinalueita eikä muita melulle herkkiä alueita, mutta nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Lisäksi lentokonemelualueelle on asetettu asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimukseksi vähintään 35 dB. Kaavaselostuksessa on todettu, että Lden 50–55 dB alueella lentokonemelu huomioidaan rakennuslupavaiheessa ajantasaisen Finavian melukartan perusteella.

Espoon yleiskaavaluonnoksessa on todettu, että kaupungin alueella meluhaitan pääasiallinen lähde on tie- ja katuliikenne, koska lentokonemelualue sijoittuu pääosin luonnonsuojelualueille ja haja-asutusalueille. Finavia toteaa, että vaikka Lden 55 dB ylittävä lentokonemelualue on Espoossa melko suppea, silti Espoon alueella Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen aiheuttamaa melua havaitaan laajalti eri puolilla Espoon kaupunkia. Lentokonemelualueen ulkopuolisilla alueilla on kiitoteiden käyttötavasta riippuen lentoonlähtöjen tai laskeutumisten aiheuttamaa melua. Vuosittain kymmenet asukkaat eri puolilta Espoota ottavat Finaviaan yhteyttä lentokonemelun vuoksi. Finavia katsoo, että tämän vuoksi lentokonemelu ja sen vaikutukset tulee yleiskaavassa kuvata tavalla, joka vastaa asukkaiden arkikokemuksiin.

Lentoreittien sijainnit on kuvattu kaavaselostuksessa esitetyissä kuvissa. Finavia katsoo, että kaavaselostuksessa tulisi sanallisesti todeta, että lentokonemelua on myös lentokonemelualueen ulkopuolisilla alueilla ja kuvata sen merkitystä asumiseen ja viihtymiseen erityisesti niillä alueilla, joiden läheisyyteen lentoonlähtöjen ja laskeutumisten reitit sijoittuvat. Finavia katsoo, että kaupungin yleiskaavassa lentoreittien alla sijaitsevien alueiden tiivistämisessä ja täydennysrakentamisessa tulisi asettaa alueille ääneneristävyysvaatimukset, joilla voidaan taata asukkailla viihtyisä asuinympäristö. Laskeutumisreittien osalta tämä on esitetty Uudenmaan maakuntakaavan liitteessä 3. Lentoonlähtöreittien osalta asia on huomioitu kaupungin rakennusjärjestyksessä, mutta Finavia katsoo, että tämän päivitystarvetta tulisi tarkastella rakennusjärjestyksen päivittämisen yhteydessä.

Alemman melutason alueilla (ns. puskurivyöhykkeellä, Lden 50-55 dB) ja laskeutumisvyöhykkeellä ääneneristävyystarve arvioidaan jatkosuunnittelussa ja lopullisesti rakennuslupavaiheessa Finavian ajantasaisen lentomelukartan perusteella. Rakennusjärjestys on yleiskaavaa joustavampi työväline tarkkojen ääneneristysvaatimusten asettamiseen, minkä takia asiasta ohjataan yleiskaavaehdotuksessa yleismääräyksellä Lentomelualueen (Lden yli 55dB) ulkopuolella. Lentomelun ennusteet sisältävät epävarmuutta. Lentomelun vyöhykkeet voivat muuttua vuoteen 2060 mennessä lentoliikenteen kehityksen, kiitoteiden käytön ja ilmailupolitiikan muutosten seurauksena. Liian tiukat määräykset voisivat johtaa tarpeettomiin kustannuksiin alueilla, joilla melu ei toteudu ennustetusti. Laskeutumisvyöhyke ja lentomeluvyöhykkeet löytyvät sekä Finavian sivuilta että Espoon karttapalvelusta. Yleiskaavan melu- ja ilmanlaatuselvityksessä on kuvattu, että lentokonemelua on myös ns. puskurivyöhykkeellä sekä nousu- ja laskureiteillä.

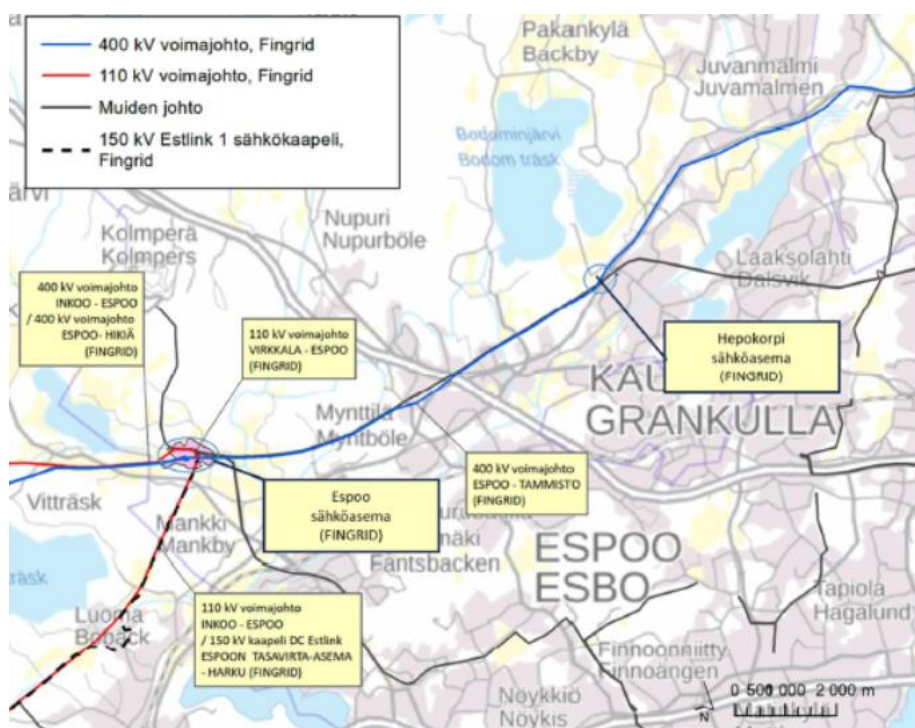
Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty useita, kymmenillä tuhansilla asukkailla tiivistettäviä kaupunginosia, jotka sijaitsevat Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoonlähtöreittien alueilla tai läheisyydessä. Helsinki- Vantaan lentoaseman kiitotieltä 22R länteen suuntaavan lentoonlähtöreitin läheisyyteen Kalajärvi-Viiskorven alueelle suunnitellaan asuinpaikkoja 20 000 uudelle asukkaalle. Kiitotieltä 22L etelään suuntaavan lentoonlähtöreitin läheisyydessä tiivistetään nykyistä asutusta Matinkylän-Leppävaaran alueella (+30 000 asukasta), Tapiolan-Otaniemen alueella (+20 000 asukasta) ja Espoon Keskus-Matinkylän alueella (+30 000 asukasta). Finavia katsoo, että lentokonemelua ja sen vaikutusten lieventämiseen varautumista kaavoituksellisin keinoin tulisi käsitellä myös osana näiden alueiden kehittämiskuvausta. Lisäksi Finavia

pitää tärkeänä, että etenkin alueiden uusille asukkaille tulisi kohdistaa informaatiota lentokoneiden aiheuttamista melutapahtumista ja lentoreittien sijainneista.

Merkitään tiedoksi.

FINGRID

Yleiskaavan alueella sijaitsee useita Fingridin voimajohtoja ja 150 kV Estlink 1 sähkökaapeli sekä Espoon ja Hepokorven sähköasemat (kuva 1).



Kuva 1. Fingridin voimajohtojen ja toimintojen sijainti yleiskaava-alueella.

Voimajohtoja koskevat yleiskaavaluonnoksessa seuraavat merkinnät ja määräykset: voimalinja ja kehitettävä voimajohto.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu ”kehitettävä voimajohto” Länsiradan asemanseudulle Myntinmäkeen. Voimalinja-merkinnässä myös viitataan maakaapeliin. Haluamme muistuttaa, että kantaverkon voimajohtojen käyttöoikeus on perustettu lunastamalla ja voimajohdon siirto edellyttää yhteistyössä kantaverkkoyhtiön kanssa tehtäviä teknistaloudellisia tarkasteluja ja tapauskohtaista arviointia sekä asiasta etukäteen sopimista.

Kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Myös voimajohdon siirto on teknisesti haastavaa ja kallista. Voimajohtojen muutokset ovat aikaa vieviä ja niiden toteuttamiseen liittyy monia teknisiä erityisrajoituksia. Lähtökohtana on, että Fingrid ei vastaa voimajohtojen muutosten kustannuksista. On hyvä pohtia, että onko erityisesti maakaapelointiin kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen. Maankäytön suunnitelmia ei voi viedä yksityiskohtaiselle tasolle ennen kuin on varmistettu toteutuskelpoinen ratkaisu Fingridin voimajohtoille. Voimajohtojen muutoksia täytyy tarkastella myös laajempänä kokonaisuutena ottaen huomioon myös pidemmän aikavälin maankäytön ja infrastruktuurin kehittäminen.

Merkintää muutettu seuraavaan muotoon: Kehitettävä tai uusi voimalinja-yhteys, ”Olevan voimalinjan siirtäminen tai sijoittaminen maan alle on selvitettävä linjan uusimisen tai ympäröivän maankäytön muutoksen yhteydessä. Uuden voimalinjayhteyden sijainti ja toteutustapa ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa”. Merkintä mahdollistaa jatkosuunnittelussa joko maakaapeloinnin tai johdon siirtämisen. Kaavaselostuksessa merkinnän kuvauksessa on tuotu esiin tarve tunnistaa muutostarpeet varhaisessa suunnitteluvaiheessa, jotta muutokset on mahdollista sovittaa yhteen alueen rakentumisen ajoituksen kanssa.

Fingridin Hepokorven sähköaseman asematontin voisi merkitä yleiskaavaan ET-alueena (yhdyskuntateknisen huollon alue ET). Espoon sähköasemaa vastaavasti alue-merkintä on luontevampi Hepokorven sähköasemalle kuin pistemäinen ET-kohdemarkintä alueen laajuuden vuoksi.

Hepokorven sähköasema sijaitsee Espoo pohjois- ja keskiosien yleiskaavan alueella, joka jää oikeusvaikutteiseksi ja ohjaa jatkosuunnittelua. Yleiskaava 2060 on tällä alueella oikeusvaikutuksen. Kaavaratkaisussa on noudatettu voimaan jäävän yleiskaavan merkintöjä, minkä vuoksi alue on osoitettu T-alueeksi. ET-kohdemarkintä tarkoittaa voimaan jäävän yleiskaavan merkintää sähköaseman osalta.

Lähtökohta on, että kaavoituksen täytyy mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävien voimansiirtoyhteyksien ylläpito ja kehittäminen. Sähköasemien ympäristössä, voimajohtoalueella tai sen läheisyydessä tapahtuva toiminta ei saa olla ristiriidassa ympäristön sähköturvallisuuden kanssa eikä se saa aiheuttaa vaaraa voimajohdon käytölle ja kunnossa pysymiselle. Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu voimajohtojen ympärillä maankäytön kehittämistä erityisesti rai-deliikenteeseen tukeutuen. Tarkempi voimajohtojen huomioonottaminen ja yhteensovittaminen kuuluvat asemakaavavaiheeseen ja jatkosuunnitteluun. Suuri osa Fingridin voimajohtoista sijoittuu yleiskaavan 2060 oikeusvaikutuksettomalle alueelle.

Voimajohdon rajoituksia maankäytölle käsitellään Fingridin julkaisemassa oppaassa Ohje voimajohtojen huomioon ottamiseen yleis- ja asemakaavoituksessa sekä maankäytön suunnittelussa, joka on ladattavissa Fingridin verkkosivuilta

<https://www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/voimajohtoalueiden-hyodyntaminen/ohjeita-kaavoittajalle/>

Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto.

Merkitään tiedoksi.

FORTUM

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Fortum Power and Heat Oy toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Kaukolämpö

Kuten Espoon kaupunki kaavamateriaaleissaan toteaa, Fortum on paikallisena energiayhtiönä merkittävässä roolissa Espoon lämmitysjärjestelmän toteuttajana. Fortum pitää hyvänä asiana, että kaupunki on korostanut sen roolia paikallisena energiayhtiönä ja ottanut kantaa myös energiaratkaisuissa tapahtuvaan muutokseen kaavaselostuksessa.

Fortum ja Espoon kaupunki ovat yhdessä sitoutuneet hiilineutraalin kaukolämmön tuotantoon Espoon, Kauniaisten ja Kirkkonummen alueella. Tätä hiilineutraalisuushjelmaa kutsutaan nimellä Espoon Clean Heat. Fortumin tulevaisuudenvisiot nivoutuvat kiinteänä osana Espoon Clean Heat -suunnitelmaan. Espoon, Kirkkonummen ja Kauniaisten viimeinen kaukolämmön-tuotantoon käytetty hiiliyksikkö poistettiin käytöstä lopullisesti 28.4.2024. Uuden sukupolven kaukolämpö perustuu fossiilisten energianlähteiden korvaamiseen älykkäillä ja joustavilla ratkaisuilla, jotka hyödyntävät mm. palvelinkeskusten ja jätevesien hukkalämpöjä, uusiutuvaa sähköä ja lämpöpumppuja sekä bioenergiaa.

Uudet energiaratkaisut edellyttävät energiayksiköiden hajasijoittamista ja näin ollen huomattavasti keskitettyä lämpövoimalaa enemmän erillisiä aluevarausmerkintöjä. Energiayksiköiden hajasijoittaminen vaatii, että niille osoitetaan aluevaraukset jo yleiskaavavaiheessa.

Fortum pitää hyvänä, että kaavamääräysten yleismääräyksiin on kirjattu seuraavaa: *”Maankäytön jatkosuunnittelussa on turvattava riittävät tilavaraukset yhdyskuntateknisen huollon järjestelmille ja että merkittävillä uusilla rakentamisalueilla sekä saarekemaisilla asumisen alueilla energiaratkaisuja tulee tarkastella alueellisesti maankäytön jatkosuunnittelun yhteydessä.”* Fortum pitää myös hyvänä, että kaavaselostuksen liitteenä 3 on esitetty erillinen teknisen huollon toimintojen kartta, josta on selkeästi hahmotettavissa tavoiteltu teknisen huollon kokonaisratkaisu.

Fortum kuitenkin huomauttaa, että yleismääräyksen lisäksi energiahuollon kannalta merkittävälle toiminnoille tulee esittää aluevarausmerkinnät (ET) myös varsinaisella yleiskaavakartalla. Fortum myös huomauttaa, että yleiskaavaluonnoksesta puuttuu jo nykyisiä yhdyskuntahuollon näkökulmasta merkittäviä aluevarausmerkintöjä. Näitä ovat esimerkiksi Sinimäen ja Suomenojan uudet sähköasemat. Em. toiminnot tulee myös esittää kaavakartalla ET-merkinnällä.

Kuten yleiskaavan materiaaleissa todetaan, yleiskaavassa varaudutaan 200 000 uuteen asukaaseen vuoteen 2060 mennessä. Fortum näkee erittäin positiivisena yleiskaavan mahdollistaman kasvun ja sen tavoitteet tiivistää erityisesti olemassa olevaa kaupunkirakennetta. Olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistäminen luo hyvät edellytykset kaukolämpö ja -jäähdytysratkaisujen toteuttamisen myös uusiin kohteisiin. Tähän liittyen Fortum kuitenkin huomauttaa, että Etelä-Espoon alueella on varauduttava esitettyä suurempaan lämpökeskusten tarpeeseen.

Fortum myös huomauttaa, että yleiskaavamateriaaleissa ei ole esitetty ratkaisuja kaukojäähdytyksen toteuttamiseen. Ilmastomuutoksen seurauksena kaava- ja rakentamismääräykset tulevat tulevaisuudessa vaatimaan yhä enemmän myös asuntojen viilennysratkaisujen toteuttamista. Fortum toteaaakin, että liitekartassa 3 olevat lämpökeskukset tulisi kirjata muotoon: Lämpökeskukset / kaukojäähdytysasemat.

Kaavamateriaaleissa esitettyjen yhdyskuntahuoltoon varattujen alueiden lisäksi Fortum on tunnistanut tarpeen tulevaisuudessa ainakin seuraaville uusille lämpökeskuksille ja kaukojäähdytysasemille:

- Kauklahti, uusi lämpökeskus lähelle olemassa olevaa Kehä III:n varressa sijaitsevaa sähköasemaa
- Espoon keskus, uusi kaukojäähdytysasema voisi sijaita lähellä tulevaa Kuurinniityn sähköasemaa
- Keilaniemi, uusi lämpökeskus ja tarve myös kaukojäähdytysasemalle

Em. aluevaraustarpeet tulisi esittää varsinaisella yleiskaavakartalla, sekä teknisen huollon liitekartalla. Uusien lämpökeskusten ja kaukokylmäasemien sijoittamisen näkökulmasta on tärkeää, että ne sijaitsevat lähellä sähköasemaa, jolloin sähkön siirtäminen alueelle on helppoa.

Lämpökeskusten ja kaukojäähdytysasemien lisäksi Fortum on tunnistanut tarpeen tulevaisuudessa myös ainakin seuraaville uusille kaukolämpö- ja jäähdytyspumppaamoille:

- Kauklahdenväylän väylän varrella välillä Korkoontie - Vanttilantie
- Espoonjoen pohjoispuoli välillä Pappilantie-Savikuja
- Rantaradan pohjoispuoli välillä Espoon keskus – Kauklahti

Pumppaamoita ei ole tarpeen esittää yleiskaavakartalla, mutta niidentilanvaraustarpeet tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja asemakaavoitusvaiheessa.

Olemassa olevien kaupunkikeskusten lisäksi uutta kasvua on odotettavissa myös erityisesti Pohjois-Espoon alueella sijaitseviin aluekeskuksiin Histaan, Kalajärvelle, Viiskorpeen ja Myn-tinmäkeen. Fortum näkee hyvänä, että kaavaluonnoksen liitekartassa 3 on esitetty alustavat tilanvaraukset uusille lämpökeskuksille myös näille alueille. Fortum tuo esiin, että aluevaraus-ten lisäksi on tärkeä huolehtia siitä, että näiden alueiden välillä säilyy mahdollisuudet toteuttaa kaukolämpöverkkoa. Pitkien etäisyyksien johdosta uuden siirtoverkon suunnittelu on erityisen haastavaa. Fortum toteaa myös näiden alueiden osalta sen, että energiahuoltoon varatut alu-eet tulisi esittää liitekartan lisäksi myös varsinaisella kaavakartalla. Energiahuollon aluevarauk-set tulee ottaa mukaan tärkeänä lähtökohtana heti suunnittelu alkuvaiheessa ja ne tulee olla lähtökohtana myös yleiskaavaa tarkentavissa kaavarunkotarkasteluissa, sekä myöhemmin laadittavissa asemakaavoissa. Fortum myös toteaa, että näiden alueiden osalta mahdollisen kaukolämmön ja -jäähdytyksen toteuttaminen edellyttää riittävän tiiviin kaupunkirakenteen to-teutumista. Fortum toteaa, että laajoille ja väljästi rakennetuille pientaloalueille ei ole kannat-tavaa tarjota em. energiaratkaisuja.

Lausunnossa esitetyt uusien lämpökeskusten/kaukojäähdytysasemien ti-latarpeet on pääosin huomioitu kaavakartalla. Keilaniemeen merkitty tiiviin kaupunkirakenteen vuoksi vain yksi alustava sijaintipaikka lämpökeskuk-selle/kaukojäähdytysasemalle. Mahdollinen toinen sijaintipaikka on määri-tettävä tarvittaessa jatkosuunnittelussa.

Vetytuotanto

Kuten Espoon kaupunki itse kaavaselostuksessaan toteaa, että Espoossa saatetaan tuottaa lähivuosikymmeninä energiaa myös uusilla tavoilla. Tällaisia uusia energiamuotoja voivat olla esimerkiksi vety.

Fortum on sitoutunut edistämään siirtymistä vetytalouteen Pohjoismaissa. Vety on keskeinen tekijä teollisuuden dekarbonisaatiossa ja näin ollen tärkeä osa sekä Fortumin että Espoon kau-pungin hiilineutraalisuustavoitteita. On hyvä, että vety on nostettu energiamuotona kaava-selostukseen mukaan.

Kuten muidenkin energiaratkaisujen osalta, niin myös vetytuotannon osalta Fortum toteaa, että on tärkeää varautua energiantuotannon riittävillä aluevarausmerkinnöillä jo yleiskaavavai-heessa. Vetytuotannon osalta Fortum korostaa, että aluevarausmerkintöjen lisäksi erityisen tärkeässä roolissa on myös energian jakeluverkko. Valtakunnallisen runkoverkon lisäksi vety-tuotannossa myös paikalliselle jakeluverkolle tulee turvata riittävät tilanvaraukset yhä tiivisty-vässä kaupunkirakenteessa. Vetytalouden osalta keskeisessä roolissa tulee toimimaan Gas-grid Finland Oy, joka lähtee kehittämään kansallisen vetyverkon suunnittelua. Fortum toivoo, että Gasgrid Finland Oy:ltä pyydetään myös viranomaislausunto viimeistään kaavaehdotus-vaiheessa.

Merkitään tiedoksi. Gasgrid Finland Oy:ltä on pyydetty mutta ei ole saatu lausuntoa kaavaluonnoksesta. Kaavaehdotuksesta lähetetään edelleen lausuntopyyntö myös Gasgridille.

Ydinvoima

Espoon kaupunki toteaa kaavaselostuksessaan, että se tutkii Espoo-tarinan mukaisesti osana yleiskaavatyötä pienydinvoiman mahdollisuuksia Espoossa. Espoon kaupunki toteaa, että tällä hetkellä lainsäädäntö ei tunne pienydinvoimalan käsitettä ja niiden sijoittamista koskevat samat säädökset kuin perinteisiä ydinvoimaloita. Kaava mahdollistaa häiriötä aiheuttavien energiantuotantolaitosten sijoittumisen kaupunkirakenteen reuna-alueille, kauempana herkistä kohteista. Kaavoituksen näkökulmasta oleellista pienydinvoimaloiden sijoittumismahdollisuuksille on se, kuinka suureksi laitoksen suojavyöhyke tulevaisuudessa määritetään. Lisäksi on luonnollisesti huomioitava olemassa oleva ja tuleva kaupunkirakenne energiaverkostoineen.

Ydinvoimalaitoksia, joiden sähköteho on alle 300 MWe, kutsutaan yleisesti pieniksi modulaarisiksi reaktoreiksi (Small Modular Reactors, SMR). Tämän kokoluokan SMR reaktorin tilantarve on lähes yhtä suuri, kuin suuren kokoluokan voimalarakennuksen. Kehitteillä on myös ns. mikroreaktoreita sekä lämmöntuotantoon suunniteltuja pieniä reaktoreita, joiden lämpöteho liikkuu kymmenissä megawateissa ja joiden tilantarve olisi mahdollisesti pienteollisuusrakennusta vastaava.

Suomessa ydinvoimalaitoksia koskeva säännöstö on tehty isoja ydinvoimalaitoksia silmällä pitäen, eikä se kaikilta osin ole vielä optimaalinen pienreaktoreille. Tavoitteena on, että ydinenergialainsäädännön kokonaisuudistuksessa ja Säteilyturvakeskuksen (STUK) säännöstöuudistuksessa huomioitaisiin pienydinvoimalat nykyäänöstä paremmin, unohtamatta kuitenkaan suurempia laitosyksiköitä.

STUK päivitti suojavyöhykettä ja varautumisaluetta koskevaa määräystä vuoden 2024 alussa ja uusi määräys tuli voimaan helmikuussa 2024. Uudistetussa määräyksessä ei automaattisesti määrätä kaikkien ydinvoimalaitoksen ympärille viiden kilometrin etäisyydelle ulottuvaa suojavyöhykettä eikä 20 kilometrin etäisyydelle ulottuvaa varautumisaluetta. Vastaisuudessa ydinvoimalaitokselle lupaa hakevien täytyy osoittaa valvovalle viranomaiselle (STUK), millaisia suojavyöhykkeitä ja varautumisalueita turvallisuuden takaamiseen tarvitaan. Uusi määräys koskee kaikkia mahdollisia ydinvoimalaitoksia – pieniä ja suuria, yhteistuotantolaitoksia, sähkö tai lämpöä tuottavia. Pienydinvoimalaitoksien kohdalla muutos siten merkitsee sitä, että laitoksia voitaisiin rakentaa lähemmäs asutusta kuin olisi mahdollista vanhan määräyksen ollessa voimassa, jos laitoksen sijoittamisen turvallisuus osoitetaan.

Fortum toivookin olevansa tiivistä mukana ydinvoimaa koskevassa keskustelussa, jota Espoossa tulevaisuudessa käydään.

Merkitään tiedoksi.

Suomenoja

Suomenojan osalta Fortum toteaa lausunnossaan, että sen omistamalla Suomenojan laitosalueella on edelleen tulevaisuudessa tärkeä rooli hiilineutraalien energiaratkaisujen toteuttamisessa. Fortum tavoitteena on kehittää Suomenojan tuotantoa ja se ehdottomasti tarvitsee aluetta ja sen sisältämiä mahdollisuuksia, kuten merivettä, sähkönjakelua sekä keskeisiä reittejä kaukolämmön ja jäähdytyksen runkoverkolle.

Tällä hetkellä Suomenojan laitostekonaisuuteen kuuluu viisi tuotanto yksikköä: kaksi yhteistuotanto yksikköä, sähkökattilayksikkö ja lämpökattila sekä 60 megawatin lämpöpumppulaitos tuottamassa lämpöä ja jäähdytystä. Lämpöakku on osa tehokasta lämmöntuotantokonaisuutta.

Kuten Espoon kaupunki kaavaselostuksessaan toteaa, tulee Suomenojan voimalaitoksen keskeytyksetön merivedenotto turvata maankäytön jatkosuunnittelussa.

Fortum toteaa, että Suomenojan voimalaitoksen osalta se on tyytyväinen voimassa olevan Finnnon osayleiskaavan aluevarausmerkintöihin ja toivoo, että nämä ohjaavat myös nyt valmistettavaa koko Espoon yleiskaavaa.

Merkitään tiedoksi tilanne Suomenojan voimalaitoksen osalta. Finnnon osayleiskaava jää voimaan alueella ja ohjaa maankäytön jatkosuunnittelua. Yleiskaava 2060:ssa osoitetaan alueen maankäyttö voimaan jäävää kaavaa noudattaen käyttäen koko kaavalle yhteisiä merkintöjä ja niiden periaatteita.

Osallistuminen kaavoitustyöhön

Lopuksi Fortum toteaa lausunnossaan, että se haluaa olla mukana yleiskaavaprosessin kaikissa vaiheissa. Fortum toivoo, että se kutsutaan mukaan mahdollisiin yhteistyöryhmiin, joita yleiskaavaprosessin aikana kuullaan. Fortumilta tulee myös pyytää lausuntoa kaavaehdotuksesta.

Fortumin kanssa on käyty keskusteluja sekä kaavaluonnoksen että kaavaehdotuksen laadinnan aikana ja Fortumille lähetetään lausuntopyyntö myös kaavaehdotuksesta.

HELSINGIN KAUPUNKI

Espoon yleiskaavaluonnos on huolellisesti laadittu ja perustuu Espoon kaupunginhallituksen 13.3.2023 hyväksymiin yleiskaavan tavoitteisiin. Uusi rakentaminen pyritään ohjaamaan ensisijaisesti nykyisten ja tulevien raiteiden sekä merkittävimpien joukkoliikennereittien varrelle. Tiivistyvien alueiden välisiä alueita kehitetään pääosin pientalovaltaisina alueina. Merkittäviä innovaatiokeskittymiä vahvistetaan ja pyritään turvaamaan monipuolisen elinkeinotoiminnan tarpeet. Kaavaratkaisu perustuu Espoon ja pääkaupunkiseudun monikeskukseen rakentamiseen.

MAL 2023 -suunnittelun yhteydessä on todettu, että väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä Helsingin seudulla tarvitaan asuinkerrosalaa 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavaluonnos vastaa osaltaan tähän tarpeeseen.

Espoon yleiskaavaluonnos antaa kattavan kuvan Espoon kaupunkikehityksen suunnasta. Espoon väkiluku oli vuoden 2023 lopussa lähes 315 000 asukasta ja yleiskaava mahdollistaa kaupungin väkiluvun kasvun vähintään 500 000 asukkaaseen ja työpaikkojen kasvun 210 000 työpaikkaan. Näin merkittävällä kasvulla on suuri vaikutus koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen ja on välttämätöntä, että kasvu tukeutuu pääosin kestäviin kulkumuotoihin.

Yleiskaavan koko kaava-alueita koskeissa määräyksissä painotetaan, että asemakaavoituksessa pientalokaavoitusta priorisoidaan niin, että pientalorakentamisen osuus kasvaa merkittävästi. Kaavan A- ja AP-alueille suunnataan kasvusta noin 30 prosenttia. On selvää, että laajoilla, suurelta osin yksityisautoiluun tukeutuvilla alueilla on vaikutuksia koko seudun liikennejärjestelmän toimivuuteen, matka-ajan ennakoitavuuteen, ruuhkautuvuuden hallintaan sekä tarvaliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen toimivuuteen. Uusien laajojen pientalovaltaisten alueiden vaikutuksia on syytä arvioida ja pyrkiä lieventämään kaavaehdotusta laadittaessa myös esimerkiksi yhdyskuntarakenteen hajautumisen, luontokadon ja ilmastovaikutusten kannalta.

Yleiskaavan toteuttamisen ohjelmointi tehdään valtuustokausittaisella kaavoitusohjelman ja vuosittaisen työohjelman avulla kaupungin strategiaan pohjautuen. Ohjelmointi ja priorisointimääräys on tästä syystä poistettu yleiskaavaehdotuksen yleismääräyksistä.

Kaavaehdotuksen mahdollistamasta väestönkasvusta arvioidaan sijoittuvan monipuolisen asumisen ja pientalovaltaisen asumisen alueille noin 35 %. Tästä huolimatta arvioidaan, että lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle rai-deliikenteen asemasta. Merkittävä osa pientalorakentamisesta sijoittuu siis keskeisesti suhteessa yhdyskuntarakenteeseen.

Yleiskaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnissa todetaan autoliikenteen suoritteiden kasvavan kokonaisuudessaan noin 45 - 50 %. Espoon ja Helsingin välisillä merkittävimmillä katu- ja tie-osuuksilla autoliikenteen määrän ennustetaan kasvavan 34 - 85 %. Yleiskaavan vaikutus liikennemäärien kasvuun Helsingin rajoilla aiheuttaisi kestäättömän tilanteen Helsingin katuverkkoon eikä se ole valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tai maakuntakaavan tavoitteiden mukaista kehitystä. Helsingillä ei myöskään ole omissa maankäytön suunnitelmissaan sellaisia ratkaisuja, jotka mahdollistaisivat tämän mittaluokan ajoneuvoliikenteen vastaanottamisen sisääntuloväylille ja kantakaupungin katuverkkoon, eikä sellaiseen myöskään löytyisi toteutuskelpoisia teknisiä ratkaisuja. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että yleiskaavaratkaisusta johtuva autoliikenteen määrän kasvu ei johda seudullisen liikennejärjestelmän kuormittumiseen ja että kaava täyttää tältä osin yleiskaavalle maankäyttö- ja rakennuslaissa osoitetut sisältövaatimukset. Jatkosuunnittelussa tulisikin vielä arvioida tarkemmin seudullisia liikennevaikutuksia. Seudullisia liikennevaikutuksia arvioitaessa tulee autoliikenteen lisäksi tarkastella myös joukkoliikenteen toimivuuteen ja taloudelliseen kannattavuuteen kohdistuvia vaikutuksia etenkin metron laajennuksien ja uusien pikaratikkayhteyksien osalta. Myös liikenteen ympäristövaikutuksiin, kuten liikenteen CO₂-päästöihin, meluun ja ilmanlaatuun sekä liikenneturvallisuuteen liittyvät vaikutusarviointit tulee tehdä huolellisestikaavan laajalla vaikutusalueella. Arvioinnin perusteella tulee tarvittaessa etsiä kaavaratkaisua, joka vähentää merkittävästi arvioitua autoliikenteen suoritetta.

Yleiskaavan ehdotusvaiheen liikenneselvityksessä on tarkennettu analyysia yleiskaavan liikennevaikutuksista.

Henkilöautoliikenteen määrä tie- ja katuverkolla kasvaa Espoon väestönkasvun myötä, mutta myös kaupunkia ympäröivän alueen kasvun seurauksena. Varautumalla tehokkaaseen joukkoliikenteeseen ja keskittämällä maankäyttöä mahdollistetaan työ- ja vapaa-ajan matkat Helsingin ja Espoon välillä, kuten myös laajemmin seudullisesti, joukkoliikenteellä yksityisautoilun sijaan.

Selvityksen perusteella yleiskaavan joukkoliikennetarkaisu on kokonaisuutena toimiva ja mm. tasapainottaa metrolinjoiden M1 ja M2 matkustajakaumaa lisäten metron kapasiteettia Tapiola - Matinkylä -välillä. Yleiskaavan pikaraitiotieverkko palvelee pääosin Espoon sisäistä poikittaisliikennettä, eikä sillä ole merkittäviä vaikutuksia Helsinkiin.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty ohjeellisella merkinnällä ns. Tallinna-tunneli. Merkintä perustuu Fin Est Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoihin linjauksiin, joista kaksi kulkee Otaniemen kautta. Lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu Tallinnasta Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentoasemalle. 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä laaditussa esiselvityksessä todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä, missä työmatkojen matkaajalla on ensisijainen merkitys. Kiinteän yhteyden tulee tästä syystä kulkea radan seudulliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Espoon kautta kulkevat linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen

valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä. Tallinnatunnelia koskeva ohjeellinen merkintä on syytä poistaa yleiskaavoitusta ohjaavan Helsingin seudun vaihemaakunta-kaavan vastaisena.

Yleiskaavaratkaisua on tarkistettu osoittamalla Raideliikenneyhteyden selvitystarve -merkinnällä Keilaniemestä Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Viirion suuntautuvien raideliikenteen yhteyksien selvitystarve. Yleiskaavatöiden yhteydessä laadittujen selvitysten ja tarkastelujen perusteella on katsottu tarkoituksenmukaiseksi arvioida tarkemmin vaihtoehtoja näiden yhteyksien toteuttamiseksi

Vermön alue on kaavaluonnoksessa osoitettu palveluiden alueeksi. Alue on myös merkitty osaksi joukkoliikenteen poikittaisyhteyteen tukeutuvaa kehittämisvyöhykettä. Kehittämisvyöhykemerkinä puoltaisi Vermön alueen voimakasta kehittämistä toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkina Leppävaaran ja Perkkaan jatkeena, kuten Helsingin kaupunki alueen maanomistajana on 27.4.2023 päivätyssä maanomistajan aloitteessa yleiskaavan muuttamisesta esittänyt. Helsingin kaupunki esittää, että nykyinen raviradan alue osoitetaan Espoon yleiskaavassa 2060 tiiviiksi ja houkuttelevaksi kaupunginosaksi, mikä tukisi molempien kaupunkien kestävästä kehitystä. Helsinki ei jatka alueella nykyisin toimivan raviradan vuokrasopimusta vuoden 2030 jälkeen. Espoo ja Helsinki valmistautuvat väkilukunsa voimakkaaseen kasvuun. Liikenteen sujuvuuden, ilmastopäästöjen ja rakentamisen taloudellisuuden näkökulmasta uusia asuinalueita on järkevää keskittää hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrelle. Vermön alue sijaitsee seudullisesti keskeisellä paikalla Leppävaaran monipuolisten palveluiden lähellä. Alueen vierestä kulkee pikaraitiolinja 15 ja alue sijaitsee Mäkkylän rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Alustavien kaavataloudellisten tarkastelujen perusteella alueen toteuttaminen näyttäisi kummallekin kaupungille taloudellisesti kannattavalta.

Vermo on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa edelleen palveluiden alueeksi (P). Espoossa on kysyntää suurten tapahtumien järjestämiseen soveltuvalla alueella. Suurten tapahtumien alueelle on etsitty korvaavia sijainteja muualta kaupungista, mutta vastaavan kokoisia alueita hyvällä joukkoliikennesijainnilla ei löydy Espoosta. Alueen osoittamista asumiseen on myös tarkasteltu, mutta sen on todettu tuovan haasteita erityisesti alueen julkisten palveluiden verkon näkökulmasta. Perkkaan alueelle on myös toteutettu viime vuosina runsaasti tiivistä asumista. Asumisen lisääminen vain osalle aluetta heikentäisi puolestaan edellytyksiä käyttää aluetta tapahtumatoimintaan. Alue on tarkoituksenmukaista osoittaa kokonaisuudessaan palveluiden alueeksi.

Espoon ja Helsingin välisen rajan ylittävät luonto- ja virkistysyhteydet on huomioitu hyvin. Myös seudullisten rajat ylittävien liikenneyhteyksien jatkuvuus on varmistettu. Helsinki laatii parhaillaan osayleiskaavaa Länsiväylän ympäristöön. Suunnitteluperiaatteiden mukainen asukasmäärän lisäystavoite on vähintään 10 000 - 15 000 asukasta. Osayleiskaavatyössä tarkastellaan myös Länsiväylän luonnetta, Länsisataman liikenteen sujuvuuden varmistamista ja joukkoliikennetarkistuksia. Kaavan valmistelun yhteydessä on tehty ja tehdään yhteistyötä Espoon kanssa.

Valtakunnallisen ja seudullisen junaliikenteen kehityksen näkökulmasta on välttämätöntä, että seudulle toteutetaan kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen Uusimaa 2050 -kaavaan. Lännen suunnan varikon liikennöinnin kannalta perusteltu sijainti on Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumassa Rantaradan varrella.

Kaavakartalle on tuotu merkintä ”joukkoliikenteen varikon selvitystarve”. Espoon kaupunki selvittää toteutusmahdollisuuksia Kauklahdenmetsän

kallioon sijoittuvalle lähijunavarikolle, joka sijaitsee noin 2 km Kaukalahden asemasta itään. Varikon sijainti tuo etua myös Länsiradan liikenteeseen.

Länsiväylän ratkaisulla Helsingin puolella on vaikutuksia Espoosta (tai kauempaa) Helsingin keskustaan suuntautuvan liikenteen reitteihin ja muun tieverkon kuormitukseen. Länsiväylän osayleiskaavan selvityksessä tulee ulottaa tarkastelut Espoon alueen tie- ja katuverkolle liikenteen reitti-siirtymien todentamiseksi ja vaikutusten arvioimiseksi.

HSL

Espoon koko kaupungin yleiskaava katsoo vuoteen 2060. Se osoittaa askelmerkit koko kaupungin kehittämiseksi seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yleiskaava 2060 on luonteeltaan alueva-rauskaava. Se osoittaa selkeästi kehityksen isot linjat ja antaa väljyyttä yksittäisten alueiden kehittämiseen.

Yleiskaavan tärkeimpänä tehtävänä on varautua kaupungin kasvuun ja ohjata se kestävästi osaksi kaupunkirakennetta. Yleiskaava ohjaa kasvun nykyisten ja uusien joukkoliikenteen run-koyhteyksien varrelle, pääosin nykyistä rakennetta tiivistäen ja tehostaen.

Yleiskaavassa varaudutaan uusiin raideyhteyksiin kaupunkikeskusten välillä. Uudet yhteydet Kauklahti-Kivenlahti, Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi, Matinkylä-Leppävaara, Tapiola-Suur-pelto sekä Leppävaara-Viiskorpi vahvistavat kaupunkikeskusten elinvoimaa ja parantavat koko Espoon saavutettavuutta. Pohjoinen Espoo kehittyy uuden ESA-radan ja Kalajärveltä etelään ja itään suuntautuvien runkoyhteyksien varaan.

Yleiskaava ohjaa keskustojen kehitystä myös toiminnallisesti ja laadullisesti. Yleiskaava osoit-taa pyöräilyn pääverkon kaupunkikeskusten välille. Uutta lähijunaliikenteen varikkoa tutkitaan Kaukalahden keskustan molemmin puolin.

Tiivein rakentaminen ohjataan uusille raidekäytävälle, joiden välissä pientalovaltaiset alueet ke-hittyvät ominaispiirteensä säilyttäen. Iso osa kasvusta ohjataan jo kertaalleen asemakaavoite-tuille alueille. Suurimmat uudet asumisen varaukset on osoitettu uuden Länsiradan varrelle Myntinmäkeen sekä Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus -joukkoliikennekäytä-ville.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä lausuu seuraavaa:

HSL ottaa lausunnossaan kantaa Espoon yleiskaavan mahdollistamaan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuuteen sekä joukkoliikenteen järjestämiseen seudullisesta näkökul-masta, kiinnittäen huomiota erityisesti yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisuun, lähijunaliikenteen varikoihin, liikenneverkon investointitarpeisiin ja joukkoliikenteen talouteen sekä liikenteen päästövähennyksiin.

Yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisu

Kaavaselostuksen mukaan vuoteen 2060 arvioidusta maankäytön (asukkaat ja työpaikat) kas-vusta noin 85 prosenttia sijoittuu 600 metrin etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä joukko-liikenneyhteydestä tai 1 km etäisyydelle kaavaratkaisussa esitetystä raideliikenteen asemasta. Uudet raideyhteydet Kivenlahden ja Kaukalahden sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välillä esitetään toteutettavaksi lähtökohtaisesti metrona. Kaavamerkinnän (Raide) mukaan ky-seessä on raideliikenteen yhteyden ohjeellinen sijainti, joka tarkentuu hankesuunnitelman yh-teydessä. Espoon keskuksen ja Matinkylän välisen raideyhteyden osalta selvitetään toteutus-vaihtoehtoina mettoa ja pikaraitiotietä. Uudet asemat on esitetty raideliikenteen maanalaisen aseman merkinnällä. Kaavaselostuksen mukaan yleiskaavan ehdotusvaiheessa on tarkoitus

muodostaa joukkoliikenteen kehityspolku tavoitevuoteen 2060 sekä lisäksi esitys välivaiheen joukkoliikenneverkosta vuoteen 2040.

HSL pitää hyvänä lähtökohtana, että Espoon maankäytön kasvu pyritään sijoittamaan nykyiseen maankäyttöön sekä hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuen. HSL muistuttaa kuitenkin, että yleiskaavaluonnoksen maankäyttö- ja raideratkaisu poikkeaa yleiskaavoitusta ohjaavan, voimassa olevan maakuntakaavan (Helsingin seudun vaihemaakuntakaava) ratkaisusta.

HSL pitää Espoon joukkoliikenteen kehityspolun muodostamista eri tavoitevuosille tärkeänä osana seudullista liikennejärjestelmäsuunnittelua ja edellyttää kehityspolun määrittelyä laajassa MAL-yhteistyössä koko seudulle. HSL haluaa muistuttaa, että joukkoliikenne on seudullista, eivätkä sen ratkaisut ole vain yhden kunnan päätettävissä.

HSL:n näkemyksen mukaan maankäytön tiivistämisen tavoite pitäisi olla kasvavassa ja ympäristötavoitteiltaan kunnianhimoisessa Espoossa esitettyä kunnianhimoisempi. Seudun kuntien hyväksymässä MAL 2023 -suunnitelmassa seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille. Vuosina 2020–2022 tavoite on toteutunut 93-prosenttisesti. Uudeksi tavoitteeksi on asetettu 95 prosenttia, sillä tuleva kasvu ei voi olla nykyistä hajautuvampaa.

MAL-suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen. Espoon kasvusuunnista MAL 2023 -suunnitelmaan sisältyvät Länsiradan käytävä sekä Viiskorpi – Kalajärvi -vyöhyke. Sen sijaan Espoon yleiskaavaluonnoksen Kivenlahden ja Kauklahden sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välisiä raideratkaisuja ei ole tunnistettu seudullisessa MAL 2023 -työssä, eikä myöskään Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.

HSL toteaa, että väestöpohjan pitää olla riittävä, jotta uudet joukkoliikenteen yhteydet Kivenlahden ja Kauklahden sekä Espoon keskuksen ja Matinkylän välillä voisi toteuttaa nimenomaan metroina. Kummallekin välille on esitetty ainoastaan 30 000 uutta asukasta metrohaaraa kohti. Vertailukohtana tähän esimerkiksi Viiskorven – Kalajärven pientalovyöhykkeelle on sijoitettu 20 000 uutta asukasta.

Ennen kalliisiin raideratkaisuihin investoimista tulisi tutkia myös suunnitellun asuntotuotannon ja työpaikkojen toteutumisedellytyksiä etenkin kauempana olemassa olevista keskuksista. Riskinä on, että uusien raideyhteyksien käyttäjämäärät jäävät suunniteltua pienemmiksi ja kannattamattomat investoinnit veronmaksajien maksettaviksi. Nykyiseen tapaan rahoitettu joukkoliikennejärjestelmä ei kykene kannattelemaan uusia metrohankkeita ilman merkittävää kunnan subventioasteen kasvattamista.

Espoon yleiskaavaluonnoksessa esitetty maakuntakaavoituksesta ja seudun yhteisestä MAL-suunnitelmasta poikkeava maankäyttö- ja raideratkaisu edellyttää laajempia, vähintään seututason maankäyttöä ja liikennettä koskevia selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, joissa otetaan huomioon mm. joukkoliikenneverkon kokonaisuus sekä joukkoliikenteen talous yli kuntarajojen.

Merkitään tiedoksi.

Yleiskaavaratkaisun suhdetta maakuntakaavaan on täsmennetty kaava-selostukseen.

Joukkoliikennehankkeita edeltää usein kaupungin (tai kunnan) näkemys maankäytön kehittämisestä, jossa keskeisenä ajurina on kestävä kaupungin hyvin moniulotteinen kehittäminen. Espoossa ensimmäistä kertaa laadittava koko kaupungin laajuinen yleiskaava on mahdollistanut

joukkoliikennejärjestelmän pitkän aikavälin tavoitteiden nostamisen seudulliseen keskusteluun. Yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen on HSL:n käynnistänyt joukkoliikenteen suuntaviivat 2060 -työkokonaisuus mahdollistanut seudun kuntien pitkän aikavälin joukkoliikenteen suunnitelmien yhteen tuomisen ja erilaiset seututason tarkastelut. Työ luo pohjaa seudun joukkoliikenteen kokonaiskuvan muodostamiselle ja käynnistyvälle liikennejärjestelmä- ja MAL-suunnittelulle. SUMP-suunnittelu haastaa myös seutua kestävän kaupunkiliikenteen suunnitteluun. Tämä suunnittelukierros tuottaa myös päivitetyn näkemyksen maakuntakaavatasoisen suunnittelun lähtötiedoksi ja suunnitelmien huomiointi seudullisesti mahdollistuu hyvin toimivien suunnittelujärjestelmien kautta.

Koko kaupungin yleiskaava on mahdollistanut joukkoliikennejärjestelmän tarkastelun kokonaisuutena, mitä ei aiemmin ole tehty näin laajasti ja perusteellisesti. Tärkeää on myös huomata yleiskaavan aikajänne, joka ulottuu pitkälle tulevaisuuteen ja tuleekin tuottaa mahdollisuuksia joukkoliikenteen kehittämiseen osana kaupungin kehittämistä ja väestönkasvun hallintaa.

Kaavaehdotus ohjaa kasvun vahvasti joukkoliikennekäytävälle, jotka noudattelevat MAL 2023 -suunnitelman ensisijaisia vyöhykkeitä. MAL-sopimukseen kirjatut lähivuosien seudulliset asuntotuotantotavoitteet eivät sellaisenaan sovellu vertailukohdaksi yleiskaavan mahdollistamalle uudelle maankäytölle. Yleiskaavan maankäytön tiivistämisen tavoite on hyvin kunnianhimoinen, sillä arviolta lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta.

Yleiskaavatyön yhteydessä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista on tarkasteltu monipuolisesti, myös yhteysvälien vaihteisuuden osalta. Yleiskaavaehdotuksessa esitettävälle raideliikenteen yhteysväleille on tehty maankäytöntarkasteluja, joilla on varmistettu, että alueille on mahdollista sijoittaa raiteiden edellyttämä väestöpohja ympäristön reunaehdot huomioon ottaen (esimerkiksi palvelu- ja virkistysaluetarpeet sekä luonnonsuojelun tarpeet). Maankäytön tarkasteluista on laadittu oma raportti kaava-aineistoon.

Noin 75 % yleiskaavaehdotuksen mukaisesta uudesta maankäytöstä sijoittuu jo kertaalleen asemakaavoitetuille alueille. Saavutettavuudeltaan heikommille alueille sijoittuvien uusien pientaloalueiden osuus kokonaisuudesta on verrattain vähäinen. Samalla ne tarjoavat mahdollisuuksia monipuolisen asuntotuotannon kehittämiseen ja säästävät hyvin saavutettavat sijainnit tehokkaammalle rakentamiselle.

Espoon raideliikenteen verkko on rakentunut hyvin lyhyessä ajassa. Se on kuitenkin nopeasti osoittautunut tärkeäksi kestävän yhdyskuntarakenteen selkärangaksi ohjaten Espoon kehitystä. Espoon kestävien kulkumuotojen osuus onkin kymmenessä vuodessa noussut 51 prosentista 59 %:iin, mikä on erittäin merkittävä muutos kestävän liikkumisen osalta. Espoon raideliikenteen verkko on kuitenkin vielä keskeneräinen poikittaisten yhteyksien puutteen vuoksi.

Espoon subventioaste on ollut selvästi muita HSL-kuntia korkeampi. Käytännössä subventioastetta on mahdollista seurata ilman infrainvestointeja

ja niiden kanssa. Espoon korkea subventioaste selittyy osin Espoon lyhyessä ajassa tehdyillä merkittävillä raideliikenteen investoinneilla, mutta myös Espoon kehitysvaiheella – joukkoliikenteen käyttö ja joukkoliikenneverkon kehitys, sekä siihen sidoksissa oleva maankäyttö on vielä alkuvaiheessa eikä ole vielä lunastanut koko potentiaaliaan.

Joukkoliikenneinvestointien kustannukset ja hyödyt ovat moninaiset. Kustannukset koostuvat mm. itse hankekustannuksista, mutta myös varikoista ja kalustosta, sekä joukkoliikenteen käyttötaloudesta (operointi-lipputulot). Hyötyjä syntyy päästö-, melu- ja onnettomuuskustannussäästöistä ja aikasäästöistä/-kustannuksista. Kustannuksia ja hyötyjä on tärkeä tarkastella myös maankäytön investointien ja -tulojen sekä verotulojen kautta. Yleiskaavan taloudellisten vaikutusten raportissa on valotettu tätä haastavaa kokonaisuutta.

Pohdinta lipputulosten ja infrainvestointien suhteesta on seudun kontekstissa ymmärrettävä. Samalla tärkeää on myös tuottaa joukkoliikennepalvelua tehokkaasti. Kyse on seudun yhteisistä valinnoista ja sopimuksista.

Lopulta yleiskaavan ja siinä esitettyjen liikenteen ratkaisujen osalta on kuitenkin kyse liikennejärjestelmää varten tehtävistä varauksista. Niiden tehtävänä on varmistaa, että tulevaisuudessa seudun liikennejärjestelmää on mahdollista kehittää. Yleiskaavatyössä tiedostetaan varausten toteuttamisen edellyttävän monia jatkovaiheita ja yleiskaavasta erillisiä suunnitteluprosesseja ja valintoja.

Uudet raideyhteydet Kivenlahti – Kauklahti ja Matinkylä – Espoon keskus – Jorvi

HSL haluaa muistuttaa, että uusien raideyhteyksien maankäyttöratkaisu on erilainen riippuen siitä, toteutetaanko yhteys metrona vai pikaraitiotienä. Siksi valinta tulee tehdä jo yleiskaavovaiheessa.

Kivenlahden ja Kauklahtien välillä raideyhteys vaikuttaa harkitummalta. Tiivistä maankäyttöä on jo muodostunut esimerkiksi Saunalahteen, ja kaavaluonnoksessa asemien paikat sijaitsevat nykyisissä ja tulevaisuudessa maankäytön keskittymissä. Kyseinen yhteys on ollut myös jollakin tasolla esillä aiemmissa suunnitelmissa sekä yleiskaavoituksessa raidevarauksena, eikä raitteen toteuttaminen ainakaan osittain pintaratkaisuna ole mahdotonta, jolloin voitaisiin välttyä myös erityisen kalliiden maanalaisten asemien rakentamiselta. Kivenlahti-Kauklahti metrolinja edellyttää kuitenkin perusteellisia liikenteellisiä tarkasteluja.

Matinkylä – Espoon keskus (Jorvi) yhteys edellyttää huomattavasti lisää suunnittelua ja jatkoselvityksiä niin maankäytön kuin liikenteen suhteen. Matinkylän ja Espoon keskuksen välille kaavaillut uudet asemat eivät sijaitse yleiskaavaluonnoksen keskustatoimintojen alueella (kaupunkikeskuksessa, lähikeskuksessa tai lähipalvelujen keskittymässä), vaan ne on sijoitettu kerrostalovaltaisille asuinalueille. Kaavaratkaisussa asemia ei ole hyödynnetty luontaisina palveluiden keskittyminä, eikä niiden saavutettavuuteen ympäröivästä maankäytöstä ole panostettu. Pääkatuverkko ei johda luontevasti metroasemille, vaan muodostaa metron kanssa samansuuntaisia, kilpailevia yhteyksiä.

Seudullisesti merkittävien palveluiden, kuten Jorvin sairaalan saavutettavuutta tulee tutkia laajemmin seudullisesti. Jorvin sairaalan pitäisi olla saavutettavissa kestävillä kulkutavoilla laajalti Länsi-Uudeltamaalta.

Yleiskaava 2060 -työn selvitysten perusteella Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus-Jorvi-yhteysvälejä on tarkoituksenmukaista kehittää raideliikenteeseen tukeutuen. Näin pystytään varmistamaan

valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maankuntakaavan mää-
rysten toteuttaminen.

Yleiskaavaehdotuksessa Kivenlahti-Kauklahti-väli on osoitettu metrona
voimassa olevan yleiskaavan tapaan. Tähän mennessä tehdyt tarkastelut
eivät tue Kivenlahti-Kauklahti välin metroa pintaratkaisuna, sillä pintarat-
kaisulle ei ole tilaa Kauklahdessa, ja se ohjaisi aseman sijoittumista Kauk-
lahden itäpuolelle Saunalahteen, kauemmas nykyisen asumisen painopis-
teestä. Nämä huomioiden yhteysvälin pintaratkaisun tosiasiallinen pituus
jäisi lyhyeksi huomioiden metron edellyttämät pituuskaltevuuden ratkai-
sut. Lisäksi syntyvä ratkaisu lisäisi estevaikutusta Kauklahdenväylän var-
rella. Näistä seikoista kuten myös muista liikenteellisistä yksityiskohdista
on jatkettava tarkasteluja.

Matinkylä- Espoon keskus-Jorvi-väli on osoitettu raideyhteys-merkinnällä,
jolla varaudutaan seudun liikennejärjestelmän näkökulmasta merkittävän
yhteysvälin kytkemisen raideliikenteeseen. Yhteysvälin uudet ja merkittä-
västi muuntuvat maankäytön alueet on osoitettu Asumisen ja palvelujen
reservialueiksi, joiden suunnittelu ja toteuttaminen on kytketty raideyhtey-
den ratkaisuun. Jorvin alueen keskeinen rooli sekä Espoon että seudun
sairaalapalveluiden tarjoajana ja työpaikkakeskittymänä on tunnistettu.
Alueen kytkeytymistä Espoon keskukseen, muuhun Espooseen ja seutuun
on tutkittu kaavatyön aikana laadituissa liikenneselvityksissä. Jorvin si-
jainti lähellä keskeisiä liikenneväyliä tarjoaa jo nykyiselläänkin hyvän saa-
vutettavuuden autoliikenteellä ja osin myös joukkoliikenneyhteyksin.

Katuverkon osalta yleiskaavaehdotuksessa on esitetty vain yleiskaavan
näkökulmasta keskeinen katuverkko. Pääkadut välittävät liikennettä kau-
punkikeskusten sekä aluekeskusten välillä toimien myös pääyhteyksinä
valtakunnalliseen tieverkkoon. Keskustojen toimivuuden ja liikenneturval-
lisuuden varmistamiseksi ei ole syytä muuttaa nykyistä pääkatuverkkoa
ohjaamalla liikennettä läpi kaikkein tiiveimmän alueen.

Länsirata ja uudet rakentamisen alueet

*Yleiskaavassa osoitetaan kokonaan uusia rakentamisen alueiden varauksia. Länsiradan käy-
tävälle sijoittuvat alueet laajentavat nykyistä taajama-alueita.*

Länsirata Espoossa ja siihen liittyvä maankäyttö on pääosin ratkaistu Pohjois- ja Keski-Espoon
yleiskaavassa. Espoon yleiskaavassa 2060 maankäyttöön on kuitenkin tehty muutoksia, joi-
den jälkeen laaja osa Myntinmäen pohjoisosassa sijaitsevasta uudesta pientaloalueesta ei tu-
keudu Länsiradan asemaan. Tältä osin ratkaisu poikkeaa voimassa olevasta maakuntakaa-
vasta.

**Länsiradan toteutumisen myötä kaupunkirakenne laajenee radan suun-
nassa tukeutuen uusiin asemanseutuihin.**

**Espoon yleiskaava 2060 on laadittu oikeusvaikutuksettomana Histan, Län-
siradan ratakäytävän ja Myntinmäkeä ympäröivien alueiden osalta siten,
että tässä yleiskaavassa ratkaistavana on Myntinmäen asemanseutu ja
vaihtelevan laajuinen alue asemanseudusta eri ilmansuuntiin. Yleiskaava-
kartalla on esitetty tulkinta lopputilanteen oikeusvaikutteisten yleiskaavo-
jen muodostamasta kokonaisuudesta.**

**Yleiskaavaratkaisu on linjassa maakuntakaavassa esitetyn maankäytön ta-
voitetilan kanssa. Myntinmäen asemanseudulla ja sen pohjoispuolella**

maankäyttö sijoittuu maakuntakaavassa osoitetulle alueelle Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.

HSL haluaa muistuttaa, että Länsiradan rakentamisesta ei ole tehty päätöksiä, eikä liikennöintiin liittyviä kysymyksiä ole ratkaistu.

Länsiradan rakentamisesta on poliittisesti ja kuntien tasolla tehty tarvittavat päätökset. Lopullisen osakassopimuksen allekirjoituksen jälkeen hanke voi siirtyä varsinaiseen ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen. Liikennöinnin kysymykset tulevat ratkaistaviksi seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Lähijunaliikenteen varikot

Espoon kaupunkiradan edellyttämää lähijunavarikkoa varten kaavaluonnoksessa on esitetty selvitystarvemerkinä Näkinmetsään (kalliovarikko) sekä Mankkiin, Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan.

Mankkiin osoitettu Rantaradan varikon selvitystarvemerkinä on Helsingin seudun vaihemaa-kuntakaavan ja MAL 2023 -suunnitelman mukaisessa sijainnissa. Lähijunaliikenteen tarvitsemien uusien varikoiden sijaintivaihtoehtoja on selvitetty Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oyn laatimassa HSL-alueen lähijunaliikenteen alustavassa varikkoselvityksessä (2022).

HSL muistuttaa, että varikkokapasiteetin kasvattaminen ja varikkotoiminnan kehittäminen on välttämätöntä lähijunaliikenteen ja muun Suomen junaliikenteen kasvun ja kehittämisen turvaamiseksi. Tarkoituksenmukainen varikkokokonaisuus mahdollistaa lähijunaliikenteen kustannustehokkaan ja luotettavan liikennöinnin. Tarkoituksenmukaisesti sijoitetut toimivat varikot mahdollistavat junakalustolle korkean käyttöasteen ja kasvavaan kysyntään voidaan tarjota lisäkapasiteettia kustannustehokkaasti.

Varikkohankkeen lähtökohtana on Helsingin seudun kuntien ja valtion välillä solmittu MAL-sopimus vuosille 2020–2031. Sopimuksen mukaan seudun kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeellisten uusien lähijunavarikoiden sijoittamisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Helsingin seudun kunnat ovat yhteisesti sopineet, että Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy (JKOY) vastaa lähijunaliikenteen varikoiden toteutuksesta.

Uusimaa-kaavan merkinnät HSL:n lähijunaliikenteeseen liittyen ovat nykyinen varikko Helsingin Ilmalassa sekä uudet varikot Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalla sekä Pääradalla Keravan Jäspilässä. Uudet varikot on sijoitettu optimaalisesti lähijunaliikenteen linjojen päihin, ja niiden sijainnit perustuvat aiempiin selvityksiin.

HSL toteaa, että uusille lähijunaliikenteen varikoille on tarvetta jo 2030-luvulla eli huomattavasti Espoon yleiskaavan tavoitevuotta aiemmin. Tarve syntyy ennen muuta uusien kalustohankintojen myötä, mutta myös Helsinki-Pasila-välin kapasiteetti, mahdolliset Ilmalan varikon käytön rajoitukset sekä mahdollinen varautuminen pitkällä tähtäimellä Pissararataan edellyttävät uusien varikoiden käyttöönottoa.

HSL:n näkemyksen mukaan Espoon yleiskaavan yhteydessä tulee varmistaa Rantaradan lähijunaliikenteen varikon sijoittaminen liikenteellisesti optimaaliseen paikkaan Espoon ja/tai Kirkkonummen alueelle, mieluiten aluevarausmerkinnällä selvitystarvemerkin sijaan.

Aluevarausmerkinnällä on selvitystarvemerkinä vahvempi status, ja alue on myös mahdollista osoittaa yleiskaavan tarkkuudella varikkoselvityksen mukaiseen sijaintiin. Kaavaluonnoksessa selvitystarvemerkinä sijaitsee työpaikka-alueella (TP), joka kaavamerkinän mukaan varataan monipuolisille toimisto-, palvelu- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille

tuotantotoiminnoille. Alueelle voidaan sijoittaa myös sellaisia yhdyskuntateknisen huollon toimintoja, joista ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.

HSL esittää, että MAL-sopimuksen mukaisesti Espoo ja Kirkkonummi laativat yhteistyössä varikkoalueelle osayleiskaavan, jossa varikon sijainti määritellään tarkemmin. Varikon toteuttamisesta vastaava Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy ei voi käynnistää hanketta eikä sen YVA-prosessia ennen kuin paikka on määritelty. Mikäli varikon toteuttaminen viivästyy, Rantaradan suunnan lähijunaliikennettä ei pystytä jatkossa hoitamaan luotettavasti ja kustannustehokkaasti, eikä Espoon yleiskaavan mahdollistaman väestönkasvun myötä kasvavaan kysyntään pystytä vastaamaan.

Näkinmetsä ei ole tullut varikkosijaintina esiin missään aiemmassa seudullisessa selvityksessä. HSL pitää esitettyä sijaintia lähtökohtaisesti liikenteellisesti haastavana sekä kalliovarikkona rakentamiskustannuksiltaan kalliina, sillä esimerkiksi lähijunien säilytykseen ei tarvita katettua tai säältä suojattua tilaa.

Yleiskaavakartalle on tuotu merkintä ”joukkoliikenteen varikon selvitystarve”. Espoon kaupunki selvittää toteutusmahdollisuuksia Kauklahden metsän kallioon (ent. Näkinmetsä) sijoittuvalle lähijunavarikolle, joka sijaitsee noin 2 km Kauklahden asemasta itään.

Valtion vetämän aiemman lähijunavarikkoselvityksen osalta ei Espoossa noussut muita potentiaalisia sijainteja lähijunavarikolle, sillä kalliovarikoita ei aiemmissa selvityksissä huomioitu. Maantasoon sijoittuvia muita varikolle sopivia alueita ei Espoossa Rantaradan varrella ole löydettävissä, siksi vaihtoehtojen tuottaminen nähtiin tarpeellisenä. Jatkoselvityksissä on mahdollista tarkentaa kustannusarviota, johon alkuvaiheen suunnittelutarkkuuden vuoksi sisältyy vielä hyvin suuri vaihteluväli.

Liikenneverkon investointitarpeet ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arviointi

Yleiskaavassa on esitetty seuraavat uudet joukkoliikenteen runkoyhteydet:

- Länsirata (ent. Espoo-Salo – oikorata)
- Raideyhteys Matinkylä-Leppävaara (tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä)
- Raideyhteys Kivenlahti-Kauklahti (tutkitaan ensisijaisesti metrona)
- Raideyhteys (Jorvi) Espoon keskus-Matinkylä (tutkitaan ensisijaisesti metrona tai pikaraitiotienä)
- Raideyhteys Tapiola - Otaniemi - Helsingin raja Lehtisaaren suuntaan (nk. Tiederatikka)
- Raideyhteys Tapiola – Suurpelto
- Raideyhteys Leppävaara-Viiskorpi (tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä)
- Joukkoliikenteen yhteystarve Kalajärvi-Viiskorpi ja Kalajärvi-Vihdintie (mahdollistaa pikaraitiotien)
- Joukkoliikenteen yhteystarve Leppävaara-Uusmäki (mahdollistaa pikaraitiotien)

HSL:n näkemyksen mukaan on ymmärrettävää, että yleiskaavassa varaudutaan joukkoliikenteen verkon kehittämiseen pitkällä tähtäimellä. Ennen kaavaehdotusvaihetta ratkaisujen taloudellisia vaikutuksia tulee kuitenkin selvittää tarkemmin. Jatkotarkasteluissa on pohdittava muun muassa hankkeiden realistista rahoitusraamia, sovittamista seudulliseen liikennejärjestelmään sekä aikataulutusta, mikä tuo kaavaan mahdollisesti ajoitusmääräyksiä.

Raideverkon investointitarpeita (ilman Länsirataa ja sen asemia) on yleiskaavassa esitetty varovaisestikin arvioituna 2 miljardilla eurolla. Rahoitusraami tuntuu varsin epärealistiselta

pitkälläkin aikavälillä, erityisesti kun subventiotarpeen määrittelyn kannalta olennaiset operointikustannusten ja lipputulot arvioinnit puuttuvat kokonaan. Varovaisestikin arvioiden uusien raideinvestointien aiheuttamat infrakorvaukset vastaisivat vähintään Länsimetron Espoon osan vuonna 2023 aiheuttamia infrakorvauksia, yli 90 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on lippujen hinnoittelun näkökulmasta yksiselitteisesti liikaa.

Yleiskaavan ehdotusvaiheessa on koottu joukkoliikennehankkeista niiden karkeat investointikustannukset (alustava tarkkuus suhteutuen suunnitelmatarkkuuteen), sekä liikennemallin tuottamat operointikustannukset sekä lipputulot (joukkoliikenteen käyttötalous) sekä ulkoiskustannukset ja hyödyt (mm. aika, onnettomuudet, päästöt, melu). Edellisten lisäksi laajemmat taloudelliset vaikutukset sisältävät kuntatalouden monipuolisia tarkasteluita, joissa voidaan paremmin kuvata yleiskaavaratkaisun kokonaistaloudellisia vaikutuksia erityisesti kunnan näkökulmasta.

Infrakorvaustarkastelu ei kuulu yleiskaavan piiriin, sillä se on HSL-alueen kuntien välinen sopimus, jossa tehdyistä joukkoliikenneinvestoinneista on sovittu korvattavan kuntien kesken.

Seuraavassa vaiheessa on syytä tunnistaa lyhyemmän tähtäimen (esim. vuoteen 2040 mennessä) hankkeet ja edistää niiden suunnittelua seudullisessa yhteistyössä. Merkittävät hankkeet pitää tuoda yhteiseen keskusteluun seudullisessa MAL-suunnittelussa. HSL pitää keskeisenä Rantaradan varikon suunnittelua ja edistämistä.

Ehdotusvaiheen suunnittelun aikana on HSL-vetoisesti laadittu seudulla yhteisesti joukkoliikenteen selvitystöitä ja koottu kattavaa tietopohjaa kuntien yleiskaavojen sisällöistä ja suunnitelmista. Käynnistyvä seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma hyödyntää näitä lähtötietoja ja syöttää uuteen MAL-kierrokseen.

Ehdotusvaiheen kaavaselostuksen liitteeksi on laadittu lisäksi kartta Joukkoliikenteen verkko 2045, jossa uusia raiteita ovat Länsirata ja yhteys Matinkylä-Leppävaara. Nämä hankkeet nähdään aikataulullisesti ensisijaisina edistettävänä hankkeina myös seudullisessa suunnittelussa.

Espoon yleiskaavoituksen yhteydessä laaditun liikenneselvityksen laskelmat huomioivat ainoastaan rakentamisen kustannukset. Muun muassa ylläpito- ja liikennöintikustannuksia ei ole mukana. HSL muistuttaa, että esitetyistä uusista hankkeista tarvitaan kattavampia laskelmia, joissa arvioidaan vaikutuksia myös joukkoliikenteen järjestäjän (HSL) talouteen sekä myös muille HSL-jäsenkunnille infrasopimuksen perusteella. Lisäksi yhteiskuntataloudellisia hyötyjä ja kustannuseriä (esim. ulkoisvaikutukset) olisi syytä arvioida laajemmin.

Yleiskaavan liikenneselvityksessä todetaan, että metroskenaarioilla on laajempi positiivinen vaikutus metrolinjojen kuormitukseen, koska linjojen pidennykset Matinkylän kautta tasaavat kahden linjan välistä kuormitusta. Kuormituksen tasaaminen ei HSL:n näkemyksen mukaan ole riittävä perustelu uusien metroyhteyksien rakentamiselle. Kuormituksen tasaamiseen tulisi selvittää kustannustehokkaampia ja nopeammin käyttöön otettavia keinoja (esim. kulunvalvonta, kääntöraiteet). Selvitykset tulee tehdä seudullisesti ja koko metroverkkoa koskien.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavan tehtävänä on turvata tilavaraukset tarvittaville alueille.

Tallinna-tunneli ja liittyminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään

Yleiskaava 2060 -työssä on tunnistettu Suomen ja Viron välille suunnitellun rautatietunnelin (ns. Tallinnan tunneli) ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoiset

linjaukset, joista kaksi kulkee Otaniemen kautta. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty tältä pohjalta rautatietunnelin ohjeellinen linjaus. Yleiskaavaratkaisua arvioidaan tarkemmin ehdotusvaiheessa, kun hankkeen YVA-menettely etenee.

Yleiskaavaluonnoksen merkintä perustuu Fin Est Bay Area Development Oy:n vuonna 2019 käynnistyneen keskeneräisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoihin linjauksiin. Lainvoimaisessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Tallinna-tunneli on osoitettu Tallinnasta Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentoasemalle.

Maakuntakaavoituksen yhteydessä laaditussa esiselvityksessä todettiin, että tunnelin suurimmat taloudelliset ja kasvua tuottavat hyödyt muodostuvat Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä, missä työmatkojen matka-ajalla on ensisijainen merkitys. Kiinteän yhteyden tulee siksi kulkea radan seudulliseen ja valtakunnalliseen joukkoliikenteeseen parhaiten kytkevien solmujen, eli Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta.

Espoon kautta kulkevat linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä.

Merkitään tiedoksi.

Maankäytön sijoittuminen: AP-alueet

Pientalovaltaisia asumisen alueita AP on kaavaratkaisussa pinta-alaltaan kaikista asumisen alueista eniten. Alueita on vajaat 6000 hehtaaria eli 60 % kaikista asumisen alueista ja 15 % arvioidusta väestönkasvusta.

Uusien asukkaiden sijoittuminen ei ole tasapainossa kestävä maankäytön ja liikennejärjestelmän periaatteiden kanssa, eikä mahdollista kustannustehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Yleiskaavaluonnos mahdollistaa arviolta jopa 30 000 uuden asukkaan sijoittumisen pientaloalueille, raideverkon ulkopuolelle. Nyt esitetyllä kaavaratkaisulla ei saada riittävästi käyttäjiä uusille, kalliille raideyhteyksille. Rakennetun mutta tehottoman alueen laajentaminen mm. vähentää hiilinieluja ja vaikeuttaa ilmastomuutokseen sopeutumista (hulevesien hallinta, helteisyys ym.) ja käy julkistaloudelle kalliiksi yli elinkaaren.

Arviolta lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta. Yleiskaavaehdotusta varten tehdyillä maankäytön tarkasteluilla on varmistettu mahdollisuudet riittävään käyttäjäpotentiaaliin raideyhteyksien varrella.

Merkittävä osa uudesta pientalorakentamisesta on täydennysrakentamista nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Yleiskaavaehdotuksessa parhaiten saavutettavat sijainnit on osoitettu pääasiallisesti tehokkaaseen rakentamiseen mutta noin neljännes pientalorakentamisestakin sijoittuu suoraan raideliikenneverkon ja tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien vaikutusalueelle (1 km asemasta tai 600 m yleiskaavan joukkoliikenneyhteydestä). Merkittävä osa Espoon pohjoisosien uudesta pientalorakentamisesta tukeutuu uusiin Länsiradan asemanseutuihin tätä laajemmalla vaikutusalueella. Kaavaehdotusvaiheen liikenneselvitysten pohjalta on perusteltua varautua raideliikenneverkon laajentamiseen yleiskaavassa.

Liikenteen päästöt ja ajoneuvoliikenne

Vuoden 2060 ennustetilanteessa autoliikenteen suorite Espoossa kasvaa 1,5-kertaiseksi eli noin 45–50 % vuodesta 2018 lähtien. Vaikka autoliikenteen kokonaissuorite kasvaa, vähenee suorite asukasta kohti 12–15 % vuodesta 2018 vuoteen 2060. Autonomistumallin mukaan henkilöautojen määrä Espoossa kasvaa eri skenaarioissa 39–41 % vuodesta 2018 vuoden 2060 ennustetilanteeseen. Samana ajanjaksona henkilöautojen määrä suhteessa asukkaiden määrään kuitenkin laskee noin 18 %, 365 henkilöautosta 1000 asukasta kohti noin 300 henkilöautoon 1000 asukasta kohti.

Ajoneuvoliikenteen toimivuuden ja sujuvuuden varmistaminen ovat mukana kaavan tavoitteissa sekä kaavamääräyksissä.

Henkilöautojen arvioitu määrä (300 ha/ 1000 asukasta) vuonna 2060 ei vaikuta tavoitteelliselta kaupungin tiivistyessä ja elämäntapojen muuttuessa pitkällä tähtäimellä sen mukaisesti. Esi-merkiksi Helsingissä on 325 henkilöautoa tuhatta asukasta kohti jo vuonna 2023.

Liikenteen ilmastotoimista puuttuu kunnianhimoa. Autoliikenteen suorite nousee arvioiden mukaan puolitoistakertaiseksi kalliista raideratkaisuista huolimatta. Seudun kuntien yhdessä hyväksymässä MAL 2023 -suunnitelmassa on tavoitteena, että jo vuonna 2040 liikenteen päästöt ovat lähellä nollaa. Tähän tavoitteeseen ei päästä pelkästään ajoneuvoteknologiaa kehittämällä, vaan tarvitaan myös liikennesuoritetta vähentäviä keinoja. Yleiskaavan ratkaisuilla hu- kataan mahdollisuuksia sijoittaa kasvava maankäyttö nykyistä ilmastokestävämmiin ja säästää rakentamattomia alueita myös tuleville sukupolville.

Henkilöä kohti autoliikenteen suoritteen arvioidaan vähenevän Espoossa vuonna 2060 nykytilanteeseen verrattuna vain 12–15 %. Tämä vaikuttaa täysin riittämättömältä. Oletuksena pitäisi olla, että vuoden 2060 espoolaisilla on nykyistä kestävämmät elämäntavat, ja tätä myös tuetaan kaavoituksen keinoin. MAL 2023 -suunnitelman tavoitteiden mukainen tiivis ja sekoittunut maankäyttö, palveluiden ja työpaikkojen sijainti huomioiden mahdollistaa lyhyemmät matkat, mikä vähentää päästöjä ja suoritteita sekä lisää kävelyä ja pyöräliikennettä.

Autosuoritteeseen vaikuttavia keinoja on selvitetty edellisellä MAL-kierroksella sekä myös kaupungin toimesta liikennemallilla ja sen herkkyystarkasteluilla. Liikennemallissa erityisesti autoliikenteen hinnoitteluun liittyvät toimenpiteet nousevat esiin vaikutusten osalta. Nämä toimenpiteet eivät kuitenkaan kuulu yleiskaavatason toimenpiteisiin eivätkä myöskään kunnan päätösvallan piiriin. Selvitysten on hyvä perustua ensisijaisesti oletuksiin ja ratkaisuihin, jotka ovat yleiskaavan vaikutuspiirissä. Kasvava maankäyttö on pyritty sijoittamaan niin kestävästi kuin kaavoituksen monitahoisilla reunaehdoilla on mahdollista, ja ensisijaisesti joukkoliikennettä on pyritty kehittämään houkuttelevien, autolle kilpailukykyisten liikkumisvaihtoehtojen tuottamiseksi.

HSY

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Merkittävään väestönkasvuun varautuva yleiskaavaluonnos osoittaa runsaasti uutta asuin-kerrosalaa joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle. Tiivis, raiteisiin tukeutuva kaupunkirakenne mahdollistaa mittavan asuntotuotannon, mikä vastaa myös seudullisesti sovittuja maankäytön ja asumisen tavoitteita. Kaavaluonnoksen mukaan joukkoliikennekäytävien väliset alueet tiivistyisivät pientalovaltaisina, nykyisten pientaloalueiden ominaispiirteitä vaalien ja säilyttäen.

Suuren mittakaavan kerrostalotuotantoa pienimuotoisempaan tiivistämiseen on Suomessa ja muualla Euroopassa kehitetty monenlaisia talotyyppejä ja niiden yhdistelmiä. Tällaisen pienimuotoisen mutta tiiviin rakentamisen vaihtoehtojen kehittäminen edelleen olisi hyvä tapa lisätä monipuolisia asumisen vaihtoehtoja Helsingin seudulla. Näin toteutettaisiin myös seudulliseen MAL-suunnitelmaan sisältyviä asumisen laatua edistäviä tavoitteita.

Kaavaluonnokseen sekä Pohjois- ja Keski-Espoon voimassa olevaan yleiskaavaan sisältyvien uusien pientaloalueiden kaavoittaminen sen sijaan vaikuttaa yhdyskuntarakennetta hajauttavalta valinnalta. Tällaisen valinnan ilmastovaikutukset määräytyvät monien eri tekijöiden summana, ja joitakin vaikutuksia voitaneen tulevaisuudessa lieventää muiden sektoreiden ilmastotoimien avulla. HSY esittää kuitenkin perustellun huolensa tulevan yhdyskuntarakenteen kustannuksista erityisesti vesihuollon järjestämisen näkökulmasta, tarkemmin jäljempänä tässä lausunnossa.

Väestönkasvun lisäksi kaavaluonnoksessa oletetaan myös Espoon työpaikkamäärän kasvavan voimakkaasti, ja laskennallinen työpaikkaomavaraisuus mainitaan kaupungin tavoitteeksi. Helsingin seudun työmarkkinat ovat varsin riippumattomia kuntarajoista, joten olisi tärkeää mahdollistaa liikkuminen kestävin kulkutavoin paitsi oman kunnan, myös ympäryskuntien ja muun seudun työpaikoille. Lisäksi yleiskaavan ratkaisuihin olisi hyvä kyetä huomioimaan etätyön yleistyminen, vaikka siihen ei vakiintuneita menetelmiä vielä olekaan. Vähintään osa-aikainen etätyö on joillakin toimialoilla tyypillisempää kuin toisilla. Mahdollisuus koskee kuitenkin sekä monia espoolaisia asukkaita että Espooseen sijoittuvia työnantajia. Tämän aiheen osalta tausta-aineistojen päivityksessä ja kaavaehdotuksen laadinnassa on mahdollista hyödyntää paitsi HSL:n tuoreimman liikkumistutkimuksen tietoja, myös HSY:n työpaikkakehitystä koskevia tietovarantoja.

Yleiskaavan työpaikka-alueet ovat hyvin saavutettavissa myös muualta seudulta. Arviolta lähes 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu 600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta.

Yleiskaavaehdotuksen tueksi on laadittu arvio tulevasta toimitilatarpeesta. Tilatehokkuuden kasvaessa ja hybridityön vakiintuessa toimistotilatarpeen ennustetaan kehittyvän maltillisesti, vaikka työpaikkojen määrä ja tietotyön osuus kasvaisikin.

Vesihuolto

Kaavaluonnoksen mukaan Espoon kaupunki kasvaa voimakkaasti, mikä lisää vedenkulutusta ja jätevesimääriä. Yleiskaavan mahdollistama asukasmäärien lisäys huomioidaan HSY:n tarveselvityksissä ja investointiohjelmassa sekä vesihuoltoverkostojen esisuunnitelmissa kaavan vireilletulosta lähtien.

Kaavaratkaisuihin painotetaan kaupunkirakenteen tiivistämistä ja olemassa olevan infran hyödyntämistä. Siitä huolimatta vesihuoltoinfraa voidaan joutua uusimaan voimakkaimmin kehittyvillä alueilla. Tämä on kaavaselostuksessa mainittukin. Kaavaluonnoksen mukaan maankäyttöä tiivistetään merkittävästi nykyisten ja uusien raidekäytävien varrella. Tiivistämisen seurauksena myös jo olemassa olevia vesihuoltorakenteita joudutaan tyypillisesti siirtämään. Vesihuoltorakenteiden siirron toteuttamisajankohdan ennustettavuudella on HSY:lle suuri merkitys, sillä siirrot muodostavan merkittävän osan kokonaisinvestoinneista.

Merkitään tiedoksi. Olevan rakenteen tiivistämisen myötä tulevat siirtotarpeet määräytyvät tarkemmassa suunnittelussa. Asemakaavoituksen

etenemistä vesihuollon investointien näkökulmista tarkastellaan säännöllisesti vesihuollon kehittämissuunnitelmissa.

Maankäytön tiivistyessä aluekuivatus ja siihen liittyvät hulevesien tulvareitit on suunniteltava huolellisesti ja varmistettava, ettei hulevesiä päädy jätevesiviemäriin puutteellisen kuivatuksen seurauksena. Espoon tulisi varautua mahdollisiin huleveden paikallisiin puhdistusvelvoitteisiin, joilla tulevaisuudessa rajoitetaan huleveden kautta ympäristöön päätyvää ravinnekuormitusta sekä makro- ja mikropartikkeleiden ja metallien aiheuttamaa kuormitusta. Kaavoituksella tulisi myös varmistaa, että lumen paikalliselle varastoinnille on varattu riittävästi tilaa. Näin voidaan vähentää lumen kuljetuksia ja niistä aiheutuvia kasvihuonepäästöjä.

Kaavassa on hulevesien hallintaa koskeva yleismääräys, joka velvoittaa huomioimaan sekä määrällisen että laadullisen hallinnan tarpeet. Se, millä keinoilla hulevesiä hallitaan, ratkaistaan asemakaavoituksessa huomioiden kulloinkin voimassa oleva lainsäädäntö.

Lumen paikallisen varastoinnin tarve ja mahdollisuudet suhteessa muihin maankäytön tavoitteisiin riippuvat alueesta, ja ne ratkaistaan asemakaavatasolla.

Kaavaluonnos sisältää useita alueita, jotka sijaitsevat kaukana nykyisestä yhdyskuntarakenteesta. Tällaisia ovat esimerkiksi Hista-Myntinmäen alue, Viiskorpi-Kalajärven alue sekä näihin tukeutuvat alueet. Kuten kaavaselostuksessa on mainittu, näiden alueiden vesihuollon toteuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja. Lisäksi on huomioitava, että suurten siirtoyhteysien suunnittelu ja toteutus vie vuosia. Siirtoyhteysien lisäksi investointeja tarvitaan alueellisen vesihuollon toteuttamiseen.

Merkitään tiedoksi.

HSY korostaa, että infrahankkeiden toteuttamisjärjestyksellä on suuri merkitys vesihuoltoverkoston toimivuuden ja vedenlaadun kannalta. Alueiden toteuttaminen tulisi aloittaa läheltä nykyisiä infrarakenteita. Näin vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset saataisiin turvattua ja infrainvestoinnit mahdollisimman tehokkaasti käyttöön. Lisäksi HSY muistuttaa, että alueiden toteuttamisen keskinäisen järjestyksen vaihtuminen voi viivästyttää vesihuollon asianmukaista toteutusta vuosilla. HSY:n näkökulmasta laajalle levittäytyvä ja hajautunut yhdyskuntarakenne ei ole teknistaloudellisesti järkevä. Hajanaisesta yhdyskuntarakenteesta aiheutuva vesihuollon taloudellinen kannattamattomuus on kompensoitava joko asiakasmaksujen kautta maksurakennetta kehittämällä tai alueiden rakentamisen erillisrahoituksella.

Vesihuoltoverkostojen saneerausten kohdentamisen kannalta on tärkeää, että HSY saa mahdollisimman hyvissä ajoin tiedon rakentamishankkeiden suunnitellusta laajuudesta ja toteuttamisaikataulusta. Näin vesihuoltoverkostojen saneeraukset saadaan kohdennettua mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavan toteuttamisen ohjelmointi tehdään valtuustokausittaisella kaavoitusohjelman ja vuosittaisen työohjelman avulla kaupungin strategiaan pohjautuen. Vesihuollon toteutusaikataulua pyritään ennakoimaan vesihuollon kehittämissuunnitelmissa, joita laaditaan neljän vuoden välein yhteistyössä HSY:n kanssa. Lisäksi kaavoituksen etenemistä käydään vuosittain läpi HSY:n kanssa.

Espooseen on suunniteltu useita mittavia viemäritunnelihankkeita, kuten Mäkkylän ja Espoon keskuksen välinen viemäritunneli, joita ei ole tarkoituksenmukaistakaan esittää kaavaluonnoksessa yksityiskohtaisesti. HSY muistuttaa kuitenkin viemäritunnelien maanpäällisten huoltorakenteiden edellyttämistä tilavarausista, joiden suunnittelu aiheuttaa haasteita tiiviissä kaupunkirakenteessa. Jatkosuunnittelussa tulee myös välttää toimintojen sijoittamista kaikkein

alavimmille alueille. Näin viemäröinti saadaan toteutettua energiatehokkaasti ja voidaan minimoida ilmastomuutoksesta aiheutuvien hulevesi- ja viemäritulvien riskit.

Nykyisten ja suunnitteilla olevien tunnelihankkeiden esittämisestä kaavaehdotuksessa on keskusteltu erikseen HSY:n kanssa. Uudet jätevesitunnelien tarpeet on kaavakartalla osoitettu vesihuollon yhteystarve-merkinnällä. Uusien tai täydentyvien rakentamisalueiden sijoittaminen on hyvin haastavaa kasvavassa kaupungissa, jossa on paljon myös luontoarvoja. Ensisijaisesti pyritään kokonaisuutena kestäväen yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Tiedossa olevat yleiskaavatasoiset tulvariskialueet on pyritty ratkaisussa huomioimaan.

Yhteenvetona vesihuollon osalta HSY toteaa, että yleiskaavan toteuttamisella ja toteuttamisjärjestyksellä tulee olemaan HSY:lle suuri taloudellinen vaikutus. Kaavoituksen jatkuessa yleiskaavavaiheesta asemakaavoitukseen vesihuollon kokonaisuus tulee huomioida kaikissa selvityksissä ja suunnitelmissa. Suunnittelutyö on tehtävä tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n vesihuollon asiantuntijoiden kanssa. HSY:n nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin riittävyys kehittyvien alueiden vesihuollon toteuttamiseksi on selvitettävä vielä tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Jatkosuunnittelussa vesihuoltojärjestelmien toimintaedellytykset on turvattava riittävin tilavarauksin ja alueet suunniteltava siten, että tarve jo rakennetun vesihuollon siirtämiselle olisi mahdollisimman vähäinen.

Merkitään tiedoksi ja jatketaan HSY:n kanssa tiivistä yhteistyötä vesihuollon suunnittelussa.

Jätehuolto

Kaavaluonnoksessa on huomioitu Ämmässuon ekoteollisuuskeskus toimintoineen sekä Ämmässuon suojavihervyöhyke. Kaavamerkintä ET, eli yhdyskuntateknisen huollon alue, mahdollistaa nykyisen toiminnan alueella ja toiminnan kehittämisen edelleen. HSY toteaa, että ekoteollisuuskeskukselle on olennaista monipuolisen, kiertotalouteen perustuvan ja vihreää siirtymää vauhdittavan teollisuuden mahdollistaminen. Aluetta kehitetään edelleen jätehuollon ja kiertotalouden tarpeisiin. Toiminnasta aiheutuvia ympäristövaikutuksia on vähennetty huomattavasti toiminnan kehittyessä ja toimenpiteitä vaikutusten vähentämiseksi jatketaan edelleen, kuten kaavamerkinnässä on edellytetty. Toiminnasta voi kuitenkin edelleen aiheutua ympäristöön joitakin vaikutuksia, kuten hajua, pölyä ja melua. Toiminnan luonne tulee huomioida ympäröivän alueen kaavoituksessa, sillä kaavan mukaisen toiminnan kaikkia ympäristövaikutuksia ei voida poistaa. Ämmässuon ekoteollisuuskeskuksen ympärille on merkitty suojaviheralue (kaavamerkintä EV). Alueella tullaan turvaamaan riittävä suojapuusto ja muu kasvillisuus kaavamääräyksen mukaisesti. Kaavamääräyksellä tulee mahdollistaa myös luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen ja parantamiseen tähtäävät toimenpiteet alueella.

Ämmässuo ja sitä välittömästi ympäröivät alueet ovat kaavan oikeusvaikutuksetonta aluetta ja alueen kaavaratkaisu on laadittu noudattaen alueella jatkosuunnittelua ohjaavaa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa. Suojaviheraluemerkintä ei estä luonnon monimuotoisuutta parantavia toimia, kunhan huolehditaan siitä, että alueen riittävä suojakasvillisuus säilyy.

Kaavaselostuksessa viitataan HSY:n Sortti-toimintaan seuraavasti: ”Ämmässuon alueella sijaitsee myös Espoon ainut Sortti-asema. Helsingin seudun ympäristökeskus HSY:n mukaan Espoon eteläosissa on tarvetta toiselle Sortti-asemalle, jonka tarkempi sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa”. HSY toteaa, että yhden uuden Sortti-aseman sijoittamista Espoon eteläosiin voidaan pitää vähimmäisedellytyksenä turvaamaan kasvavan Espoon asukkaiden kierrätyksen lähipalvelut.

HSY viittaa myös Espoon kaupunkistrategian Kestävä Espoo –tavoitteeseen, jonka mukaan jätehuolto on asukkaille tärkeä palvelu, jonka tulee olla lähellä asukkaita ja helposti saavutettavissa. Näin tuetaan vaikuttavasti myös Espoon ilmasto- ja kiertotaloustavoitteita. Ämmäsuon Ekoteollisuuskeskuksessa sijaitseva Sortti-asema tulisi mieluiten sijoittua hyvien kulkuyhteyksien varrelle, jolloin palvelu olisi asukkaiden kannalta helposti saavutettavissa myös pyöräillen ja kävellen.

Luonteva paikka Sortti-asemalle voisi sijaita myös lähellä merkitykseltään seudullisia tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksiköitä (KM-alue). HSY:n näkemyksen mukaan Sortti-asema voitaisiin sijoittaa myös yleiskaavassa TP-alueeksi merkitylle alueelle kaavamääräyksen perusteella (“alueelle voidaan sijoittaa myös sellaisia yhdyskuntateknisen huollon toimintoja, joista ei aiheudu ympäristöhäiriöitä.”) Sortti-toiminnasta ei aiheudu ympäristöön sellaista häiriötä, jonka takia toiminta ei soveltuisi työpaikka-alueeksi kaavoitetulle alueelle. Yksi HSY:n asiakasmäärältään suurimmista Sortti-asemista sijaitsee Helsingin Konalassa asutuksen ja lähivirkistysalueen välittömässä läheisyydessä. Sen lähiympäristöstä saadaan palautetta aseman toiminnan ympäristövaikutuksista äärimmäisen harvoin.

Yleiskaavatyön yhteydessä on tarkasteltu vaihtoehtoisia sijainteja sortti-asemalle. Eteläisessä Espoossa on hyvin rajallisesti alueita, jotka soveltuisivat sorttiasemalle alueen ympäristön luonteen, alueen koon ja liikenteellisen sijainnin puolesta. Potentiaalisimmaksi paikaksi sorttiasemalle on todettu Turvesuon pohjoispuolinen alue, jossa on kaavaehdotuksessa ET-kohdemerkintä.

KAINUUN ELY-KESKUS

Kainuun ELY-keskus toimivaltaisena patoturvallisuusviranomaisena lausuu seuraavasti.

Yleiskaavamerkinnöissä ja määräyksissä on todettu seuraavasti:

”Tulvavaarat ja -riskit on otettava huomioon maankäytön jatkosuunnittelussa. Meren ja vesistöjen rannoilla sekä muilla alavilla alueilla on huolehdittava tulvasuojelusta riittävällä rakentamiskorkeudella.”

Kaavamääräyksissä on tarkennettu seuraavasti:

(s. 121) *”Uutta rakentamista ei ole juurikaan osoitettu alueille, joille ulottuu vesistötulvia. Toisaalta yleiskaavan toteutumisen myötä vettä läpäisemättömien pintojen määrä kasvaa, joka voi paikallisesti vaikuttaa alueiden vesitaseeseen. Kaavassa tulvaherkät puro-osuudet on jätetty pääosin rakentamisen ulkopuolelle, mikä mahdollistaa hallitun tulvimisen tulvaherkillä alueilla.*

Espoon merialue kuuluu merkittävään tulvariskialueeseen, jossa merenpinnan nousu voi aiheuttaa merkittäviä vahinkoja. Yleiskaavassa alavien ranta-alueiden rakentaminen edellyttää tulvariskin huomioon ottamista. Yleiskaavassa on varauduttu merialueen tulvariskeihin ohjaamalla jatkosuunnittelua yleismääräyksellä. Määräys edellyttää, että jatkosuunnittelussa on huolehdittava tulvasuojelusta riittävällä rakentamiskorkeudella. Rakennukset ja rakennelmat tulee sijoittaa riskittömälle korkeudelle siten, ettei mahdollinen tulva aiheuta kohtuutonta vahinkoa ihmisille eikä rakenteille. Kaavalla ei vaikuteta nykyisten meritulvariskialueilla olevien rakennusten tulvarisktiin tai tulvasuojaukseen.” ja lisäksi (s. 137) *”Ilmastonmuutoksen myötä meren pinta nousee ja erityisesti rankkasateisiin liittyvät hulevesitulvariskit kasvavat. Merivesitulviin kaava ohjaa varautumaan riittävällä rakentamiskorkeudella, mikä ehkäisee tulvariskien syntyä. Nykyisten meritulvariskialueella sijaitsevien rakennusten suojaamiseen*

yleiskaava ei vaikuta eikä ota kantaa, vaan tulvasuojaustoimet suunnitellaan tarkemmalla suunnittelutasolla ja tulvariskien hallintasuunnitelmissa.”

Patoturvallisuusviranomaisen pitää hyvänä, että uutta rakentamista tulvariskin alaisille alueille vältetään ja ranta-alueiden rakentamisessa edellytetään tulvasuojelumielessä riittävää rakentamiskorkeutta. Näin vältetään väliaikaisten ja pysyvien tulvasuojelurakenteiden rakentamiselta.

On myös hyvä, että luonnoksessa on jatkosuunnittelua ohjattu seuraavasti: ”Koska yleiskaava on esitystarkkuudeltaan yleispiirteinen, ja tulvariskeissä sekä tulva-aluerajauksissa voi tapahtua muutoksia maankäytön muutosten ja ilmastomuutoksen myötä, tulvavaaran ja -riskien huomioon ottamista jatkosuunnittelussa ohjataan kaavassa yleismääräyksillä. Jatkosuunnittelun yhteydessä on tarpeen selvittää ajantasaiset tulvavaara-alueet ja tulvakorkeudet.” (s.59)

Patoturvallisuusviranomaisen muistuttaa, että pysyvät tulvasuojelurakenteet -tulvapenkereet käsitellään patoturvallisuuslain mukaisesti patoina. Padot luokitellaan tarvittaessa patoturvallisuuslain (494/2009) 11 §:n mukaisiin luokkiin, mikäli niistä onnettomuuden sattuessa saattaa aiheutua vaaraa. Niin uusista kuin jo olemassa olevista tulvapenkereistä tulee ilmoittaa patoturvallisuusviranomaiselle, jotta niiden luokittelutarve voidaan selvittää.

Merkitään tiedoksi.

KAUNIAISTEN KAUPUNKI

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Yleiskaavaluonnos on laadittu selkeästi. Kaavan rakenne ja siinä esitetyt merkinnät pohjautuvat pitkälti maakuntakaavan ja voimaanjäävien oikeusvaikutteisten osayleiskaavojen ratkaisuihin. Väestömäärän kehitys on huomioitu kaavan tavoitteiden mukaisesti ohjaten kasvu kestäväksi osaksi nykyistä kaupunkirakennetta huomioiden joukkoliikenteen runkoyhteydet.

Asuminen

Kauniaista lähimpänä oleva eniten uudistuva alue asumisen kannalta on Kera. Alueen kehittäminen tapahtuu tarkempien kaavojen kautta ja Kauniaisilta on pyydetty näistä kaavoista lausunnot.

Liikenne

Yleiskaavassa esitettävä liikenneverkko ja erityisesti joukkoliikenneverkko ovat tärkeässä roolissa, kun vastataan kaavan tavoitteisiin kasvusta, verkostokaupungin kehityksestä ja kaupungin elinvoimaisuudesta, toimivuudesta ja houkuttelevuudesta. Väestönkasvu kasvattaa väistämättä myös henkilöautoliikennettä, vaikka henkilöautotiheys ja asukaskohtainen ajoneuvosuorite vähenevätkin. Mm. Keran alueen voimakas asumisen ja työpaikka-alueiden täydennysrakentaminen tulee lisäämään liikennettä myös Kauniaisten ympäristössä. Kauniainen ilmaisee huolensa lisääntyvästä liikenteestä lähialueellaan ja etenkin vaikutuksista Kauniaisten katuverkkoon.

Ennusteen mukaan Kauniaisten alueella ei tapahdu merkittävää liikenteen sujuvuuden heikkenemistä. Espoon Sepänkylän vaikutusalueella Kauniaisten eteläosassa katuverkon kuormitus ruuhkahuipun aikana kasvaa jonkin verran verrattuna nykytilanteeseen.

Joukkoliikenne

Yleiskaavaluonnoksen pohjaksi on tutkittu useita eri vaihtoehtoja Espoon joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi. Yleiskaavassa on esitetty mm. raideyhteys Matinkylä-Leppävaara välillä. Yhteyttä tutkitaan ensisijaisesti pikaraitiotienä. Yhteydestä on laadittu 2021 maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämistarkastelu. Yleiskaavassa esitetty reitti poikkeaa voimassa olevien yleiskaavojen reitistä hieman esim. Suurpellon alueella. Reitin sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa. Kauniaisten osalta yhteyden sijainnilla on merkitystä mm. Nihtisillan ja Keran alueilla.

Kaupalliset palvelut

Yleiskaavassa määritetään koko kaupunkia koskevat periaatteet kaupan sijoittumiselle, koolle sekä laadulle. Yleiskaavaratkaisu pohjautuu kaupan nykytilaan, maakuntakaavan ratkaisuun, Espoon kaupan selvitykseen (2023) sekä yleiskaavan tavoitteisiin.

Väestömäärän kehitys on tärkein yksittäinen tekijä, joka vaikuttaa siihen kuinka paljon kaupallista liiketilaa tarvitaan tulevaisuudessa. Yleiskaavassa varaudutaan ennustettuun kasvuun ja luodaan mahdollisuudet toimivan kaupallisten palveluiden verkoston muodostumiselle ja elinvoiman kasvulle.

Kaupallisia palveluita ohjataan Espoossa kaikilla kaavatasoilla. Kaupungissa on yhteensä kuusi maakuntakaavallista keskustatoimintojen aluetta (kaupunkikeskukset, Hista ja Kalajärvi), joiden yhteyteen saa sijoittaa kauppaa ilman myymäläalakohdasta ylärajaa, sekä neljä maakunnallista seudullisesti merkittävää kaupan aluetta (Lommila, Suomenoja, Nihtisilta-Turvesolmu, Kulloonsilta), joihin voidaan sijoittaa pääasiassa tilaa vaativaa kauppaa maakuntakaavassa määritellyn aluekohtaisen myymäläalan enimmäismitoituksien mukaan. Lisäksi maakuntakaavat ja yleiskaavat sallivat tietyin mitoituksin ja rajaehdoin kaupan vapaan sijoittamisen taajama-alueille tai niiden ulkopuolelle.

Kauniaisten vaikutuspiirissä muutoksia elinkeinojen osalta on osoitettu Lommilan ja Nihtisilta-Turvesolmun kohdilla tilaa vaativan kaupan kehittämisalueena. Aluetta kehitetään tilaa vaativan kaupan alueena. Keran alue on osoitettu merkinnöillä innovaatioympäristö ja keskustatoimintojen ja kaupunkikulttuurien alue. Tilaa vievänä kauppana varaus ei kilpaile em. alueen palvelutarjonnan kanssa mutta toimintaan liittyvä liikenne vaikuttaa väistämättä myös Kauniaisiin, mikä tulisi huomioida kaavan jatkosuunnittelussa ja vaikutusten arvionnissa.

Yleiskaavan vaikutusten arvionti on näin suuressa ja merkittävässä kaavassa erittäin olennaista. Kauniaisten kaupunki toteaa, että kaavan vaikutuksia tulee arvioida myös yli kuntarajojen ja tuoda esille vaikutukset Kauniaisten kaupungin näkökulmasta.

Yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnissa on arvioitu kunkin teeman osalta myös seudulliset vaikutukset.

Esitysteknisenä huomiona Kauniaisten kaupunki toteaa, että kaava-aineistoon kuuluvat teemalliset kartat olisivat informatiivisempia, mikäli teemakartan mukaisia toimintoja kuvattaisiin yli kuntarajojen. Esimerkiksi liikenneverkkoysteysien osoittaminen teemakartoissa myös Kauniaisten puolella havainnollistaisi selkeämmin seudullisesti merkittävät linjaukset.

Ehdotusvaiheen liikenteen teemakartassa ja selostuksen liikenteen liitekartoissa esitetään asiasisältöä myös Kauniaisten alueella. Muuton teemakartoilla on kuitenkin nimenomaan tarkennettu kaavaratkaisua, mikä perustelee kaavakartan kanssa samaa aluerajausta.

KIRKKONUMMEN KUNTA

Kirkkonummen kunta toteaa Espoon yleiskaavan 2060 valmisteluaineisto laaditun taiten: asetettuihin tavoitteisiin nähden maankäyttöratkaisu, kytkentä lainsäädäntöön, maakuntakaavotukseen ja muihin kaavanlaadintaan liittyviin tekijöihin sekä maankäyttöratkaisun vaikutustarkastelut on tehty hyvin. Kokonaisuutena aineiston kaavaratkaisu on monella tasolla kunnianhimoinen. Keskeisenä aineistosta nousee esille joukkoliikenteen järjestämistapa Espoon kaupungin kaltaisessa verkostomaisessa kaupunkirakenteessa, jota on määrä tiivistää huomattavasti nykytilanteeseen verrattuna. Valmisteluaineiston kaavaselostuksen teksti on helppoluista ja ymmärrettävää.

Valmisteluaineistosta ilmenee Espoon kaupungin tahtotila kehittää kaupungin maankäyttöä niin, että tavoitevuoteen 2060 mennessä kaupungissa asuisi peräti 510 000 asukasta. Kasvu olisi 35 vuoden aikana noin 210 000 asukasta (n. 6000 as./v.). Kirkkonummen kunta esittää, että kaavaehdotuksesta ilmenee tavoitevuoden asukasmäärät suuralueittain. Aineiston mukaan uusista asukkaista 70 % (lähes 150 000 as.) sijoittuu keskustatoimintojen ja kerrostalovaltaisille alueille. Kaavaratkaisussa pientalovaltaiset alueet kytkeytyvät keskuksiin ja kyläalueet täydentyvät tapauskohtaisten lupaharkintaan perustuen eikä niille arvioida sijoittuvan merkittävästi väestönkasvua. Valmisteluaineiston mukaan tavoitevuonna Espoossa olisi vähintään 210 000 työpaikkaa tarkoittaen nykytilanteeseen (v. 2024) verrattuna 50 000 - 90 000 uutta työpaikkaa.

Kaavaratkaisun mahdollistama väestömäärä on huomattavasti suurempi kuin esimerkiksi Espoon kaupungin ja Helsingin seudun väestöprojektiot 2018-2060 -selvityksessä (Kaupunkitutkimus TA Oy, 2019), jonka mukaan Espoossa asuisi vuonna 2060 noin 430 000 - 445 000 asukasta. Valmisteluaineistossa ei ole perusteltu väestönkasvutavoitteen nostamista. Kirkkonummen kunta esittää tältä osin vaikutusarvioinnin syventämistä kaavaehdotuksessa siten, että siitä on luettavissa merkittävän väestönkasvun aiheuttamat mahdolliset kasvukivut sekä toimenpidekehikko mahdollisten syntyvien haittatekijöiden ratkaisemiseksi. Edellä kuvattu huoli johtuu siitä, että Helsingin seudun väestönkasvu perustuu yhä enenevässä määrin tai jopa pelkästään maahanmuuttoon sekä kehityksen mukanaan tuomiin haasteisiin kuten uhkakuvaan eri alueiden eriytymiskehityksestä. Lisäksi Kirkkonummen kunta ehdottaa, että kasvutavoitetta peilataan kaavaehdotuksessa Helsingin seudun tulevaisuuskehitykseen, jottei Espoon väestönkasvu olisi ylimitoitettu seudun muihin kuntiin nähden. Esimerkiksi vuoden 2060 Helsingin väestöennuste on 240 000 asukasta eli vain 30 000 suurempi kuin valmisteluaineistossa esitetty Espoon tavoitteleva kasvu.

Valmisteluaineistossa todetaan, että tavoiteltu väestönkasvu vuodelle 2060 edellyttää laskennallisesti noin sadan uuden päiväkodin ja liki 25 uuden peruskoulun rakentamista. Tämän lisäksi tarvitaan uusia ylemmän asteen kouluja kuten myös uutta toimitilaa terveys- ja sosiaalipalveluille sekä kulttuuripalveluille. Kasvava tilantarve koskee myös liikunta- ja urheilupalveluja sekä virkistyspalveluja.

Kaavaratkaisun vaikutustarkastelut on esitetty valmisteluaineistossa monipuolisesti lukuun ottamatta tavoitellun väestönkasvun sekä sen aiheuttamien mahdollisten haasteellisten seurannaisvaikutusten osalta, joskin asiaa on sivuttu asumisen vaikutusarvioinnissa.

Yleiskaavassa varaudutaan väestöennusteiden mukaiseen väestönkasvuun ja asumisen tarpeisiin. Yleiskaavalla ei näin ollen tavoitella tiettyä määrää kasvua vaan ohjataan kehitystä kestävästi, mikäli ennustettu kasvu toteutuu.

Yleiskaavan valmistelun pohjana on ollut Espoon kaupungin laatima väestöennuste vuodelta 2022, jossa Espoon väkiluvun ennustetaan kasvavan perusvaihtoehdossa noin 470 000 asukkaaseen ja nopean kasvun vaihtoehdossa yli 510 000 asukkaaseen vuoteen 2060 mennessä. Vuosina 2024 ja 2025 valmistuneiden väestöennusteiden perusteella kasvu voi olla tätäkin

suurempaa. Espoon kaupungin laatimat väestöennusteet vastaavat hyvin seudullisia ja valtakunnallisia väestöennusteita.

Yleiskaavaehdotus mahdollistaa Espoon väestömäärän kasvun yli 500 000 asukkaaseen vuoteen 2060 mennessä. Yleiskaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnissa on arvioitu kaavaratkaisun vaikutukset, mukaan lukien vaikutukset alueelliseen eriytymiseen.

Sosiaalisten vaikutusten arviointia on tarkennettu kaavaehdotusvaiheessa. Kaavaluonnoksen vaikutuksista segregaatioon laadittiin lisäksi erillinen arviointi, joka on toiminut kaavaehdotuksen valmistelun tukena.

Suur-Espoonlahti ja sen kytkentä Kirkkonummen Sundsbergiin ja Sarvvikiin

Seuraavan sivun kartasta (ote valmisteluaineistosta) ilmenee Suur-Espoonlahden alueelta Länsiväylä (moottoritie) sekä olemassa olevat metroasemat kuten myös uudet metrolinja (Kivenlahti-Kauklahti ja Matinkylä-Espoon keskus). Suuralueen kaavaratkaisu tarkoittaa maankäytön tiivistymistä etenkin keskusten ja uusien asemanseutujen alueilla. Valmisteluaineiston mukaan alue onkin yksi voimakkaimmin kasvavista alueista Espoossa, millä on luonnollisesti vaikutusta myös Kirkkonummen suuntaan. Kirkkonummen kuntaa kuitenkin huolestuttaa kaavaratkaisun virkistykseen varattujen alueiden niukkuus Espoon keskeisellä kasvun vyöhykkeellä.

Kirkkonummelaisten pendelöinti suuntautuu suurelta osin Espooseen ja muulle pääkaupunki-seudulle, mikä edellyttää sujuvia kulkuyhteyksiä Suur-Espoonlahden alueen kautta Helsingin suuntaan ajoneuvo- ja joukkoliikenteelle. Kirkkonummen kunta edellyttää, että edellä kuvattu otetaan huomioon kaavaehdotuksessa. Mitä ilmeisimmin itäisen Kirkkonummen asukkaat käyttävät myös suuralueen kaupallisia palveluja myös tulevaisuudessa.

Virkistysalueiden riittävyteen on vastattu lausunnon lopussa kohdassa, jossa on tuotu esiin virkistysalueiden käyttäjäpaineen kasvu yleisesti.

Liikennemallinnuksen lähtötietona on käytetty MAL-työn mukaista arvioita Kirkkonummen maankäytön kehittymisestä. Yleiskaavaehdotuksen raidevaraukset parantavat joukkoliikenneyhteyksiä Kirkkonummen suuntaan ja ajoneuvoliikenteen osalta vaikutukset jäävät vähäisiksi.

Suuralueen saariston maankäyttö on pääpiirteissään yhdenmukaista Kirkkonummen kunnan maankäytön kanssa painottuen vapaa-aikaan, virkistykseen, loma-asumiseen ja matkailupalveluihin. Pitkällä aikavälillä Kirkkonummen kunnan tavoitteena on yhteistoiminnassa Espoon kaupungin kanssa kehittää kesäaikaista vesibussiliikennettä, joskaan edellä käsiteltyä aihetta ei ole mainittu aineistossa, mutta Kirkkonummen kunta esittää, että se lisätään aineiston joukkoliikennettä käsittelevään kohtaan kaavaehdotuksessa.

Ehdotusvaiheen kaavaselostuksessa on yleiskaavaratkaisun alla oma kohdansa vesiliikenteelle. Vesiväylät on lisätty kaavakartalle yleiskaavan luonnosvaiheen jälkeen.

Kirkkonummen kunta esittää kaavaehdotuksessa Espoon rantareitin jatkamista Länsiväylän eteläpuolitse kulttuurihistoriallisesti merkittävän Muulon sillan kautta Sarvvikin alueelle. Kirkkonummen kunta on käynnistämässä Sundsbergin osayleiskaavan laatimista, jossa rantareitti on tarkoitus linjata Sarvvikin alueelta Masalaan. Sarvvikista osoitetaan myös baanamainen yhteys kuntakeskuksen suuntaan. Rantareitti linjataan Kirkkonummen kunnan puolella Espoonlahden rantavyöhykkeelle ja edelleen Espoon Lasikallion alueelle, joka kuuluu Suur-Kauklahden alueeseen.

Yleiskaavaehdotusta on tarkennettu ja kaavakartalla osoitettua rantaraittia on jatkettu esitetysti Mankissa Kirkkonummen rajalle asti.

Suur-Kauklahti sekä sen kytkentä Kirkkonummen Luomaan ja Masalaan

Seuraan sivun kartasta (ote valmisteluaineistosta) ilmenee Kehä III (moottoritie) ja Rantarata, joka yhdistää Kirkkonummen raiteilla Espooseen ja muuhun pääkaupunkiseutuun. Kartasta ilmenee myös osia Länsiradan linjauksesta. Kirkkonummen kuntarajan tuntumassa, Mankissa on kaavaratkaisussa varaus vaihtoehtoiselle lähijunaliiikenteen varikolle. Toinen vaihtoehtoinen sijainti sille on Näkinmetsässä, lähellä Espoon keskusta. Varikkoalueet on kaavaratkaisussa osoitettu joukkoliikenteen varikon selvitystarve -kaavamerkinnällä (jls).

Kirkkonummen kunnalla ei ole muuta huomauttamista suuralueen kaavaratkaisun maankäyttöön Suur-Kauklahden alueella muutoin kuin, että Espoonlahden rantaraitti on suunnattava myös Kirkkonummen Luoman suuntaan, jotta kuntien yhteinen tavoite Espoonlahden ympärille muodostuvasta reitistä toteutuisi.

Espoonlahden Natura 2000 -verkostoon kuuluva lintuvesialueen ei ole osoitettu uutta maankäyttöä rantaraittia lukuun ottamatta, mitä Kirkkonummen kunta pitää hyvänä ratkaisuna. Todettakoon myös, että Espoonlahden tulvariskialueet on syytä ottaa huomioon ranta-alueiden maankäytössä.

Rantaraitti on lisätty karttaan jatkumaan Kirkkonummen Luoman suuntaan. Reitin sijainti tulee tarkentumaan jatkosuunnittelussa. Meritulvariskien huomioon ottamista kaavassa ohjataan yleismääräyksellä. Tulvariskien tarkempi huomioon ottaminen tehdään asemakaavavaiheessa.

Vanha-Espoo ja sen kytkentä Kirkkonummen Veikkolaan

Seuraavan sivun kartasta (ote valmisteluaineistosta) ilmenee Turunväylä ja Kehä III (moottoritiet) sekä suunniteltu Länsirata, jonka varrella syntyy Espoon uusin kaupunkikeskusta Hista (n. 15 000 as.) sekä Myntinmäen asemanseutu (n. 10 000 as). Todettakoon, että osa Myntinmäen alueesta sijoittuu myös Suur-Kauklahden alueelle.

Toteutuessaan Länsirata tuo toimeliaisuutta radanvarren kehittämiseksi Espoon lisäksi Kirkkonummella, Vihdissä ja Lohjalla. Ratakäytävän kehittämishankkeita on syytä edistää kuntien kesken yhteistyössä esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeiden toteuttamiseksi ja palvelujen järjestämiseksi järkevällä tavalla. Esimerkiksi Kirkkonummen kunnan tavoitteena on ohjata Nuuk-sion kansallispuistossa vierailijat käyttämään mahdollisimman paljon uutta rata yhteyttä, sillä Veikkolaan suunniteltu asema sijaitsee välittömästi kansallispuiston vieressä. Kaavaratkaisussa Vanha-Espoon alueelle esitettyjen rataan kytkeytyvien uusien taajamien Histan ja Myntinmäen toteuttamisaikataulut ja niiden kehittämisen suuntaviivat kiinnostavat Kirkkonummen kuntaa, joka haluaa korostaa, että Veikkolan taajaman itäpuolisten alueiden maankäytön tehostumisella on merkittävät vaikutukset myös Veikkolan taajaman tulevaisuuskehitykselle.

Ratakäytävän suunnittelu ja kehittäminen yhdessä on oleellista – erityisesti nyt, kun lausunnon antamisen jälkeen Veikkolan asemasta on käytännössä luovuttu.

Valmisteluaineistossa todetaan, että Espoon keskuksesta on määrä kehittää merkittävä seudullinen joukkoliikenteen solmukohta. Todettakoon, että Lommila säilyy valmisteluaineiston mukaan merkittävänä kaupallisten palvelujen alueena, jonne voidaan sijoittaa erikoiskaupan suuryksiköitä. Toisaalta Ämmäsuon ja Kulmakorven alueelle keskittyy jätehuollon, kiertotalouden ja maa-aineshuollon keskittymä.

Kirkkonummen kunnalla ei ole muuta huomautettavaa Vanha-Espoon alueen maankäyttöön.

Valmisteluaineistossa on esitetty nykyiset ja uudet työpaikka-alueet sijoittuvat maankäytön näkökulmasta luonteviin ja hyvin saavutettaviin paikkoihin. Kirkkonummen kunta ymmärtää Espoon verkostokaupungin liikennesuunnittelun haasteet, joihin esitetään ratkaisuna uusia raidehankkeita. Vastauksena esitetään kaupungin sisäisten poikittaisten liikenneyhteyksien huomattavaa parantamista vuoteen 2060 mennessä uusilla joukkoliikenteen raideyhteyksillä, joskin aineistossa todetaan, että joukkoliikenteeseen suunnitellut hankkeet ovat investoinneita kalliita eikä niiden toteutettavuutta ole tutkittu. Kaavaratkaisun vaikutusten arviointi käsittää hyvin ylimalkaiset kustannusarviot raidehankkeille eikä se sisällä hankkeiden priorisointia. Turunväylän parantamissuunnitelman kustannusarviot perustuvat Uudenmaan ELY-keskuksen aluevarausuunnitelmaan vuodelta 2022. Muita ajoneuvoliikenteen hankkeita ei aineistossa ole käsitelty.

Valmisteluaineiston esittelytilaisuudessa 17.6.2024 lausunnonantajille kerrottiin, että Espoon mahdolliset uudet metrolinjat on tarkoitus toteuttaa maanalaisina. Aineisto ei sisällä riittäviä tietoja tavoitevuoden 2060 uusien raidehankkeiden toteuttamiskustannuksista, joilla on tuntuvia vaikutuksia niin Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) kuin sen jäsenkuntien talouteen. Laskelmat Länsirata-hankkeen toteuttamiskustannuksista ovat tiedossa. Kirkkonummen kunta esittää, että kaavaehdotuksessa esitetään kaavaratkaisun uusien hankkeiden kustannusarviot valmisteluaineistoa yksityiskohtaisemmin sekä niiden tarkoituksenmukainen toteuttamisjärjestys tai mahdollinen hankkeiden karsiminen valmisteluaineistosta esitetystä perusteluineen.

Ehdotusvaiheessa on julkaistu Espoon metrolaajennusten esiselvitys, jossa on arvioitu rakentamisen kustannukset alustavasti. Raideliikennehankkeiden taloudellisia vaikutuksia on arvioitu laajemmin osana yleiskaavaehdotuksen taloudellisten vaikutusten arviointia.

Investointitarpeet järeimmissä raideliikenteen skenaarioissa ovat huomattavasti suuremmat kuin runkobussijärjestelmässä, mutta ne tuovat vastavasti myös laajempia käyttäjähyötyjä ja vähentävät eniten liikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia, kuten päästöjä ja melua. Bussijärjestelmä on toteutustavaltaan joustavampi ja edullisempi, mutta sen vaikutukset kaupunkirakenteen ja elinkeinoelämän kehitykseen jäävät rajallisemmiksi. Eri raidehankkeiden ja maankäytön toteuttamisaikatauluja ei yleiskaavatyön yhteydessä arvioitu, sillä ne ovat päätöksiä, jotka tehdään vasta yleiskaavatyön jälkeen.

Muuta jatkosuunnittelussa huomioon otettavaa

Vaikka kaavaratkaisu perustuu asumisen keskittämiseen keskuksiin ja asemaseuduille sekä niiden asukkaita palvelevan joukkoliikenteen määrätietoiseen ja vahvaan kehittämiseen, ajoneuvoliikenne kasvaa nykytilanteesta (v. 2018 tiedot) tavoitevuoteen 2060 noin 40 % huolimatta valmisteluaineistossa esitetystä tiedosta, jotka koskevat henkilöautotiheyden ja asukaskohtaisen ajoneuvoliikenteen suoritteiden pienenemisestä. Kaavaratkaisun ajoneuvoliikenteen huomattava kasvu johtuu yksinkertaisesti Espoon tavoittelemasta merkittävästä väestökasvusta. Aineiston mukaan liikennemäärien kasvu kohdistuu pääosin pääväylille. Johtopäätöksenä edellisestä Kirkkonummen kunta toteaa, että ajoneuvoliikenteen kasvu kohdistuu myös naapurikuntiin ja näin ollen Länsiväylän, Kehä III:n ja Turunväylän liikennemäärien kasvuun varautuminen on otettava huomioon Kirkkonummen kunnan omassa maankäytössä.

Merkitään tiedoksi.

Espoo ei tavoittele merkittävää väestön kasvua, vaan varautuu ennusteiden mukaiseen merkittävään asukas- ja työpaikkamäärän kasvuun

yleiskaavan tavoitevuoteen 2060 mennessä, minkä välillisenä seurauksena arvioidaan myös ajoneuvoliikenteen määrien kasvavan.

Valmisteluaineiston energiaratkaisuja koskee yleismääräys, jolla edistetään hiilineutraaleja energiaratkaisuja sekä energiatehokkuutta toimintojen ja rakennusten sijoittamisessa. Varsinaisia konkreettisia toimenpiteitä energiaratkaisun edistämiseksi ei aineistossa kuitenkaan esitetä lukuun ottamatta kaavaratkaisun periaatetta energiatuotannon hajottamisesta eri puolille kaupunkia varaamalla kyseiselle toiminnalle alueet. Kirkkonummen kunta pitää aineiston suunnitteluperiaatteita kuitenkin kannatettavina.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavalla on hiilineutraalin energiantuotannon kannalta mahdollistava rooli, eikä yleiskaavalla pitkän aikavälin yleispiirteisenä suunnitelmana ole tarkoituksenmukaista ottaa tarkasti kantaa murroksessa oleviin energiaratkaisuihin. Kaavaselostuksessa on avattu tarkemmin kaavamääräysten sisältöä.

Kasvihuonepäästöjen minimoimiseksi Espoon kuuden kaupunkikeskuksen palvelut, lähipalvelut ja joukkoliikenteen kehittämisperiaatteet nousevat kaavaratkaisussa vahvasti esille. Kaavaratkaisun kolmen eri luokituksen mukaisten keskusten palvelujen hyvän saavutettavuuden odotetaan vähentävän asiointiliikkumisen tarvetta. Niin ikään kaavaratkaisusta nousee esille baanat, jotka lisännevät pyöräilyn sujuvuutta ja houkuttelevuutta. Kirkkonummen kunta kannattaa edellä nostettuja suunnitteluperiaatteita, mutta esittää, että jatkosuunnittelussa katsotaan yhteystarpeiden jatkuvuus myös Espoon kuntarajojen ulkopuolelle.

Kirkkonummi korostaa, että rakennusten päästöt ovat liikenteen päästöjä suuremmat, ja painottuvat voimakkaasti rakentamisvaiheeseen. Rakentamisen hiilijalanjälkeen ja vähähiilisyyden edistämiseen tulisi siis kiinnittää voimakkaammin huomiota.

Rakentamisen hiilijalanjälkeä ohjataan kansallisesti. Asemakaavatasolla arvioidaan esimerkiksi tarve purkamiselle ja rakennusmateriaalien ohjaukselle. Yleiskaava 2060:ssa ohjataan rakentamisen hiilijalanjälkeä yleismääräyksellä olevan infran ja rakennuskannan ensisijaisesta hyödyntämisestä. Yleiskaavalla ei ole sen pitkän aikajänteen ja yleispiirteisyyden vuoksi tarkoituksenmukaista ohjata yksityiskohtaisesti esimerkiksi rakennusmateriaaleista.

Kaavaratkaisu tavoittelee Espoon kaupunkirakenteen tuntuva tiivistämistä: asumisen ja muun toiminnan keskittämistä keskuksiin ja asemanseuduille, minkä ansiosta sen väitetään olevan resurssitehokas uusien infrainvestointien tarpeen vähentyessä. Valmisteluaineiston mukaan myös maaperän rakennettavuus on otettu huomioon kaavaratkaisussa kuten myös massojen hallinta ja kierrätystoiminta, joita varten on varattu yhdyskuntateknisen huollon alueet. Todettakoon, että aineiston mukaan tuotanto- ja varastotoiminnan alueille on sallittua sijoittaa myös kiertotaloustoimintoja. Kirkkonummen kunta toteaa, että etenkin olemassa olevien taaja-asutustyyppisten alueiden täydennysrakentaminen saattaa olla monella tapaa haasteellista eikä pelkästään kalliiksi nousevan kunnallisteknisen rakentamiseen osalta. Edellä kuvattun johdosta valmisteluaineiston mukainen väite resurssitehokkuudesta voi olla ainakin kaavatalouden osalta harhaanjohtava, sillä täydennysrakentaminen edellyttää usein myös ennestään kunnallistekniikan piirissä olevien alueiden kunnallistekniikan rakentamiseen täysin uudestaan.

Täydennysrakentamisen kustannukset vaihtelevat paljon ja voivat toisinaan aiheuttaa merkittäviäkin muutoksia katu- ja vesihuoltoverkkoon. Taloudellisten vaikutusten arvioinnin yhteydessä on pyritty tunnistamaan ns. muuntuvia alueita, joissa alueiden rakentaminen todennäköisesti aiheuttaa suurempia investointitarpeita viheralueisiin ja katu- ja vesihuoltoverkkoon,

esimerkiksi teollisuusalueen muuntuessa asumiseen tai tiivistymisen ollessa voimakkaampaa. Täydennysrakentaminen on edullisimmillaan, mikäli se kohdistuu väljästi toteutuneille tonteille, jossa voidaan hyödyntää olemassa olevaa infraa. Kaupunkirakenteen tiivistyminen myös aiheuttaa haasteita eri toimintojen sijoittamiseen ja voi toisinaan voi edellyttää kalliimpia ratkaisuja palveluiden toteuttamiseksi.

Kirkkonummen kunta toteaa, että arvokkaat kulttuuriympäristöt ja -maisemat on kaavaratkaisussa huomioitu ja niiden säilyminen on turvattu eikä olemassa olevia arvoja menetetä. Sama koskee Natura 2000 -verkoston alueita sekä muita luonnonsuojelualueita. Sen sijaan valmisteluaineistossa esitetty Espoon kaupungin merkittävä väestönkasvu saattaa aiheuttaa tilanteen, jossa kaupungin asukkaiden luonnossa liikkumistarpeet ja mahdollisesti myös muut virkistystarpeet suuntautuvat lähikuntiin kuten esimerkiksi Kirkkonummelle, mikäli kaupunki ei huolehdi riittävän laajojen virkistysalueiden säilymisestä omassa kunnassa. Edellä kuvattu tilanne ei saa toteutua. Tämän takia Kirkkonummen kunta edellyttää, että Espoon kaupunki huolehtii maankäytössään virkistysalueiden ja -palvelujen riittävydestä kasvavalle väestölle. Kirkkonummen kunnan huoli kohdistuu etenkin Suur-Espoonlahden alueeseen, jonka virkistysalueiden vähäinen määrä on kaavaratkaisussa havaittavissa samalla kun alueen väestönkasvun ennustetaan olevan yksi suurimmista Espoossa.

Virkistysalueiden saavutettavuus on yleiskaavassa suhteellisen hyvä. Väestönkasvun myötä virkistysalueiden käyttöpaine kasvaa, mutta Espoossa on myös laajoja virkistysalueita hyvin saavutettavissa eri puolilla kaupunki, myös Espoonlahdessa. Espoonlahden alueella suurimmat nykyiset virkistysalueet, kuten Hanikka, Hannusmetsä ja Sammalvuori on osoitettu virkistysalueiksi, minkä lisäksi asuinalueiden sisälle on osoitettu keskeisimmät virkistysalueet, ja niiden säilymistä on tuettu kaavamääräyksin. Rantaraittia on jatkettu myös Saunalahdesta pohjoiseen, mikä tasaa rantaraitin käytäjäpainetta olemassa olevalla osuudella ja yhteydet keskuspuiston suuntaan on huomioitu. Rantaraitti on osoitettu lausunnon mukaisesti jatkuamaan myös Kirkkonummen Luoman suuntaan. Suur-Espoonlahdessa myös Suvisaariston suunnan virkistyskäyttömahdollisuuksia on parannettu mm. uudella ulkoilureittiyhteydellä. Pohjois-Espoon laajat virkistysalueet mahdollistavat seudullisten retkeily- ja ulkoilualueiden kehittämisen Espoossa.

LOHJAN KAUPUNKI

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

On hyvä, että Länsirata on osa Espoon joukkoliikenneverkostoa. Tulevaisuudessa Länsiradan asemanpaikat voivat olla merkittävä osa Lohjan asukkaiden työssäkäyntialuetta. On suositeltavaa, että työpaikka-alueet sijoittuvat tulevaisuudessa asemapaikkojen läheisyyteen tai hyvien yhteyksien äärelle. Vähäpäästöisen ja kestävä liikumisen näkökulmasta on tärkeää, että asemanpaikkojen käveltävyys, pyöräiltävyys sekä joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja matkaketjut sujuvia. Sujuvia matkaketjuja edistää radanvarsikaupunkien yhtenäinen lippujärjestelmä, mikä tulee huomioida kaavan jatkotyössä mahdollisuuksien mukaan.

Lisäksi pääväylien, kuten Turunväylän (VT1/E18), välityskykyä tulee parantaa ja autoliikennettä hillitä maankäytöllisin ratkaisuin.

Merkitään tiedoksi.

**Yleiskaavaratkaisulla tavoitellaan hyvin kytkeytynyttä verkostokaupunkia, jossa yhteydet kaupungin eri osien välillä ovat sujuvia. Tämä palvelee työ-
säkäyntialueen sekä Espoon työpaikka-alueiden toimijoiden etuja.**

**Yleiskaavaehdotus ohjaa maankäyttöä hyvin saavutettaville alueille. Arvion
lähies 90 % ennustetusta asukkaiden ja työpaikkojen kasvusta sijoittuu
600 metrin etäisyydelle yleiskaavaratkaisussa esitetystä joukkoliikenneyhteydestä tai 1 kilometrin etäisyydelle raideliikenteen asemasta. Yleiskaavaehdotuksen työpaikka- ja keskustavaraukset Histassa, Myntinmäessä ja Espoon keskuksessa ovat hyvin saavutettavissa asemilta.**

METSÄHALLITUS

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Metsähallitus hallinnoi yleiskaava-alueella useita valtion luonnonsuojelualueita, joista suurimpia ovat mm. Nuuksion kansallispuisto, Laajalahden ja Espoonlahden luonnonsuojelualueet sekä osin Vantaan kaupungin puolelle sijoittuva Vestran soiden, lehtojen ja vanhojen metsien luonnonsuojelualue. Valtion luonnonsuojelualueet on kaavaluonnoksessa esitetty asianmukaisesti luonnonsuojelualueina (merkintä SL) sekä tarvittaessa erillisellä Natura-aluemerkinnällä (nat). Luonnonsuojelualueita koskevassa kaavamääräyksessä viitataan maisemaan muuttavien toimenpiteiden osalta MRL 128 §:n. Metsähallitus huomauttaa, että perustetuilla luonnonsuojelualueilla tehtäviä toimenpiteitä säätelevät ensisijaisesti kyseisen luonnonsuojelualueen rauhoitusmääräykset.

Merkitään tiedoksi.

Perustettujen luonnonsuojelualueiden lisäksi Metsähallituksen luontopalvelut hallinnoi alueella joitakin suojeluun varattuja kiinteistöjä (mm. Hakjärvellä ja Nuuksion Solvikissa), jotka tullaan edelleen perustamaan lakisääteiksi luonnonsuojelualueiksi. Suojeluun varatut kiinteistöt tulee lisätä kaavaan ja esittää ne perustettujen luonnonsuojelualueiden tapaan SL-merkinnällä. Valtion luonnonsuojelualueet sekä Metsähallituksen suojeluun varatut alueet ovat ladattavissa SYKE:n avoimesta latauspalvelusta (aineisto palvelussa nimellä "Valtion muut suojelualueet"):

Kyseiset alueet on merkitty yleiskaavaan luonnonsuojelualueeksi (SL-merkinnällä).

Vaikutukset valtion luonnonsuojelualueisiin ja Natura-alueisiin

Kaavaselostuksen mukaan alle 2 km etäisyydelle Natura-alueista sijoittuu uusia ja tiivistettäviä rakentamisalueita, kuten myös vesistöarvoja sisältävien Natura-alueiden valuma-alueille. Vaikutuksista Natura-alueisiin tehdään erillinen Natura-arviointi kaavaehdotusvaiheessa. Kaavaselostuksessa myös todetaan, että jatkosuunnittelussa arvioidaan tarkemmin luonnonsuojelu- ja suojelualueiden vaikutusalueelle sijoitettavan rakentamisen vaikutukset.

Metsähallitus pitää luonnonsuojelulain mukaisen Natura-arvioinnin laatimista osana yleiskaavatyötä perusteltuna kaupungin alueelle sijoittuvien Natura-alueiden nykytila ja suunniteltu rakentaminen huomioiden. Metsähallitus huomauttaa, että useiden Natura-alueiden (mm. Nuukio, Matalajärvi, Laajalahden lintuvesi) ympäristössä on jo nykyisin merkittävää ihmistoimintaa ja siitä aiheutuu jo nykytilanteessa kuormitusta (mm. kuluminen, ihmistoiminnan häiriötekijät, hulevesivaikutukset) Natura-alueisiin. Yleiskaavan Natura-arvioinnissa tulee siksi huomioida alueiden ympäristöön jo suunnitellut toiminnot sekä arvioida niiden yhteisvaikutukset yleiskaavassa esitettävien, mahdollisten uusien toimintojen kanssa.

Valmisteltavana oleva yleiskaava tukeutuu laajasti jo hyväksytyihin osayleiskaavoihin. Metsähallitus huomauttaa, että em. kaavojen vaikutuksia on arvioitu myös osana kyseisen kaavan Natura-arviointia. Natura-vaikutusten arvioinnissakin on siten tärkeää tuoda esiin, missä määrin kaavassa esitetään uutta toimintaa Natura-alueiden vaikutusalueelle jo hyväksytyjen kaavojen rinnalle sekä miten uudet kaavamerkinnot mahdollisesti lisäävät aikaisempien kaavojen vaikutuksia Natura-alueeseen.

Alustavasta kaavaehdotuksesta (20.10.2025) on laadittu Natura-arviointi, jonka ohjausryhmässä myös Metsähallituksella on ollut edustus. Arviointi on tämän jälkeen päivitetty siten, että siinä on huomioitu kaavaan edellisen arvioinnin jälkeen tehdyt muutokset. Siinä on arvioitu yleiskaava 2060:n vaikutukset vain sen oikeusvaikutteiselle alueelle osoitetun maankäytön muutoksen osalta. Arvioinnissa on otettu huomioon alueelle voimaan jäävien yleiskaavojen vaikutukset yhteisvaikutuksena yleiskaava 2060:n oikeusvaikutteisen osan kanssa. Voimaan jäävät yleiskaavat ohjaavat maankäytön jatkosuunnittelua näiltä osin, minkä vuoksi ne antavat vahvemman pohjan Natura vaikutusten arvioinnille. Yhteisvaikutusten arvioinnissa on huomioitu myös muut vaikutuksia kaava-alueella tai sen lähiympäristössä aiheuttavat toiminnot, mikäli ne eivät sisälly yleiskaavaratkaisuun ja sen arviointiin. Metsähallituksen edustaja on ollut mukana Natura-arvion ohjausryhmässä.

Nuoksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelma (HKS)

Nuoksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelman (HKS) päivitys on ollut lausunnoilla vuodenvaihteessa 2022–2023 ja suunnitelma on tällä hetkellä Ympäristöministeriössä hyväksyttävänä. Suunnitelmassa (lausuntoversio 28.11.2022) Nuoksion kansallispuiston retkeily- ja pyöräilyreittejä suunnitellaan laajennettaviksi, jotta reitistöt vastaavat paremmin kasvaneeseen kysyntään ja jotta virkistyskäyttöä pystytään myös paremmin ohjaamaan kansallispuiston luontoarvojen turvaamiseksi. HKS ohjaa kansallispuiston hoitoa ja käyttöä, minkä vuoksi siinä esitetyt toimenpiteet ja suunnitteluperiaatteet tulee huomioida myös yleiskaavassa Nuoksion kansallispuiston osalta.

Yleiskaavaluonnoksessa tunnistetaan Espoon kaupungin pääulkoilureitit kaavamääräyksen mukaan sitovina yhteyksinä mutta sijainniltaan ohjeellisina. Mitä sitovalla yhteydellä tarkoitetaan, ei kaava-aineistossa kuitenkaan määritellä. Pääulkoilureittejä esitetään kaavaluonnoksessa myös Nuoksion kansallispuiston alueelle. Metsähallitus huomauttaa, että uusien reittien suunnittelu perustuu Nuoksion kansallispuistossa kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelmaan. Kansallispuistoalueelle osoitetut reitit tulee yleiskaavassa suunnitella kansallispuiston päivitetyn hoito- ja käyttösuunnitelman periaatteiden mukaisesti.

Uusien reittien suunnittelu perustuu kansallispuistossa vyöhykejakoön, jossa uusia ulkoilureittejä osoitetaan lähinnä retkeily- ja luontomatkailuvyöhykkeille. Kaavaluonnoksessa pääulkoilureittejä esitetään Nuoksion kansallispuistossa esimerkiksi Kattilajärveltä Lippukallion kautta Velskolaan, Ketunkorven asuinalueelta Hauklammelle sekä Bånbergetin alueen pohjoisosiin. Nämä reitit sijoittuvat kansallispuiston syrjävyöhykkeille. Vaikka jokaisenoikeudella tapahtuva ulkoilu on syrjävyöhykkeillä sallittua, ei niille merkitä uusia ulkoilureittejä tai toteuteta uutta palveluvarustusta. Tästä syystä edellä mainittujen reittien toteuttaminen ei ole hyväksyttävänä olevan Nuoksion kansallispuiston HKS:n perusteella mahdollista.

Metsähallitus yhtyy kaavaselostuksessa (s. 127) esitettyyn tarpeeseen turvata riittävät lähivirkistysalueet erityisesti alueilla, joille kaavassa osoitetaan merkittävää väestön kasvua. Metsähallitus toteaa, että lähivirkistysalueet ovat keskeisessä asemassa myös luonnonsuojelualueisiin kohdistuvan hallitsemattoman virkistyskäytön ja siitä aiheutuvan kulumisen hallitsemiseksi. Metsähallitus katsoo, että yleiskaavassa tulee osoittaa riittävä määrä lähivirkistys- ja

viheralueita, jotka mahdollistavat ulkoilun ilman, että käyttöpaine kohdistuu pelkästään luonnonsuojelu- ja Natura-alueille.

Kaavaehdotukseen ulkoilureitti on siirretty Bånbergetin alueen ulkopuolelle. Uudet ulkoilureitit on myös poistettu Ketunkorven ja Velskolan alueilla Nuuksion kansallispuiston syrjäalueelta. Uusien rakentamisalueiden läheisyyteen on varattu virkistysalueita, ja kaavalla ohjataan rakentamisalueiden sisäisten virkistysalueiden turvaamista.

Liikenneselvitys

Metsähallitus kiittää Espoon kaupunkia siitä, että jo kaavaluonnoksen valmisteluvaiheessa on tehty erillinen liikenneselvitys ja kaavassa huomioidaan edelleen julkisen liikenteen käyttömahdollisuudet.

Nuuksion kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelman päivityksessä on myös tunnistettu tarve joukkoliikenteen edistämiseen, jotta kansallispuistoon on mahdollista saapua julkisella liikenteellä ja vähentää edelleen yksityisautoilusta aiheutuvia ongelmia. Julkinen tai kilpailutettu liikenne, jolla parannetaan kansallispuiston sisääntuloporttien saavutettavuutta, on nostettu tärkeäksi toimenpiteeksi myös Nuuksion vastuullisen matkailun kehitysohjelmassa 2023–2030.

Julkisen liikenteen kehittäminen kytkeytyy Nuuksion kansallispuiston hoidon ja käytön suunnittelun sekä järviylängön virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämisen ohella myös yleiseen aluekehitykseen. Metsähallitus pitää siksi tärkeänä, että yleiskaavan 2060 valmistelussa pyritään löytämään mahdollisuuksia liikenneyhteyksien parantamiseksi myös asuinalueiden ja Nuuksion järviylängön välillä.

Metsähallituksella on Nuuksion kansallispuiston osalta tietoa mm. kansallispuiston käyntimääristä sekä osallistuu mielellään keskusteluun, jossa julkisen liikenteen kehittämismahdollisuuksia arvioidaan.

Nykyisin Nuuksion joukkoliikenteen matkustajakysyntä on melko vähäistä, eikä joukkoliikenneyhteyksien merkittävä kehittäminen ole tämänhetkisellä kysynnällä perusteltua. Mikäli kysyntä tulevaisuudessa kasvaa, voidaan joukkoliikenneyhteyksien parantamiseen palata esim. liikennöintisuunnitelmatasolla.

Viheryhteydet

Lisärakentaminen ja jo rakennettujen alueiden tiivistyminen muodostavat uhkan Espoon kaupungin alueelle sijoittuville luonnonsuojelualueille. Metsähallitus näkee tärkeänä, että erityisesti ekologiset yhteydet Nuuksion järviylängöltä muille kaupungin suojelu- ja viheralueille pyritään turvaamaan osana kaavan valmistelua.

Metsähallitus katsoo, että kaavaluonnoksessa tunnistetaan asianmukaisesti ekologisten yhteyksien keskeisiä kehittämiskohteita. Erityisesti Metsähallitus haluaa nostaa lausunnossaan esiin viheryhteydet Nuuksion kansallispuistosta etelän suuntaan, johon on jo aikaisemmin kaavoitettu merkittävää lisärakentamista mm. Pohjois- ja Keski-Espoon osayleiskaavassa. Nuuksion kansallispuiston eteläpuolella nykyinen Turunväylä (VT 1) muodostaa merkittävän liikku- misesteen, jonka alitus- ja ylitysmahdollisuuksien järjestäminen sekä ekologisia yhteyksiä tukevat viheralueet tulee pyrkiä kaavassa turvaamaan.

Kaavassa on tunnistettu keskeisimmät ekologisten yhteyksien pullonkaulat omalla kaavamerkinnällään ”Ekologisen runkoyhteyden kehittämis- kohta”. Merkintä ohjaa parantamaan kohdan toimivuutta ja huomioimaan

jatkosuunnittelussa yli- tai alikulun tarve sekä virkistysyhteyksien kehittämistarpeet. Kehittämiskohdat linkittyvät ekologisiin runkoyhteyksiin ja niitä tukeviin viheralueisiin. Ne on sijoitettu selvityksien perusteella kriittisiin yhteyskohtiin, mutta tarvittavat ratkaisut ja niiden tarkka sijainti tulee määrittellä jatkosuunnittelussa. Kaavaehdotukseen on lisätty luonnokseen verrattuna virkistysalueita Histan ja Forsbackan alueella Nuuksiosta Keskuspuistoon suuntautuvan yhteyden toimivuuden tukemiseksi.

SUOMEN METSÄKESKUS

Suomen metsäkeskus kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Espoon yleiskaava 2060 luonnoksesta. Metsäkeskus tarkastelee yleiskaavaa metsälain valvonnan ja kestäväan metsätalouteen perustuvien elinkeinojen edistämisen näkökulmasta.

Yleiskaavan valmistelussa on hyvä huomioida, että metsälakia (1093/1996) sovelletaan yleiskaava-alueilla vain maa- ja metsätalouteen ja virkistykseen osoitetuilla alueilla. Näillä alueilla sovelletaan mm. myös luonnonsuojelulain (1096/1996), vesilain (587/2011), ympäristönsuojelulain (527/2014) ja muinaismuistolain (295/1963) säädöksiä. Kun metsälakia ei sovelleta, vaikuttaa se myös muiden metsänkäyttöä ohjaavien lakien voimassaoloon, kuten lakiin metsätalouden määräaikaisesta kannustejärjestelmästä (1020/2023) (Metka) ja lakiin metsätuhojen torjunnasta (1087/2013) (metsätuholaki). Nämä lait ovat riippuvaisia metsälain soveltamisesta. Suomen metsäkeskus valvoo metsälainsäädännön noudattamista.

Alueilla, joilla metsälakia sovelletaan, metsälaki ohjaa metsien hoitoa ja käyttöä. Metsälain ohella metsien käyttöä säätelevät myös metsälain nojalla annettu valtioneuvoston asetus metsien kestävästä hoidosta ja käytöstä. Myös ympäristölainsäädännöllä on vaikutuksia metsätalouteen. Metsälaki asettaa metsien hoidolle ja käytölle vähimmäisvaatimukset. Vähimmäisvaatimuksissa säädetään muun muassa puun korjuusta, metsän uudistamisesta ja metsäluonnon monimuotoisuuden turvaamisesta.

Yleiskaavassa voidaan maankäytön suunnittelulla vaikuttaa hiilinielujen ylläpitoon, säilymiseen ja lisäämiseen. Suunnittelussa on syytä huomioida, että metsäalueita ei pirstota muulla maankäytöllä ilman erityisiä perusteita. Tärkeintä on eheän yhdyskuntarakenteen tukeminen, haja-asutuksen leviämisen rajoittaminen ja yhtenäisten metsätalousvaltaisten alueiden säilyttäminen. Näin turvataan myös ekologiset yhteydet ja viherverkostojen sekä virkistysalueiden kehittäminen luonnonarvot säilyttäen.

Kaavakartta

Kaavakartan esittämistapa, jossa esitetään aluevarausmerkinnöillä ja erityisominaisuuksia kuvaavilla merkinnöillä myös ne alueet, jotka ovat oikeusvaikutuksettomia on Suomen metsäkeskuksen näkemyksen mukaan ongelmallinen. Metsänkäyttöilmoituksia tarkastaessamme ja Metka -tukia myöntäessä selvitämme kaavakartalta mihin tarkoitukseen alue, jolle esim. metsänkäyttöilmoitus on esitetty, on kaavakartalla osoitettu.

Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavakartan esittämistapaa tulisi tarkastella uudestaan.

Kaavakartassa on selkeästi esitetty, millä alueilla Yleiskaava 2060 on oikeusvaikutteinen ja millä alueilla maankäytön jatkosuunnittelua ohjaavat voimaan jäävät yleiskaavat. Metsäkeskuksen esiin nostamissa metsänkäyttöilmoituksissa ja Metka-tukien myöntämisessä on noudatettava voimassa olevaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Espoon karttapalvelussa esitetään jatkossakin voimassa olevien yleiskaavojen yhdistelmä, joka

palvelee myös muita viranomaisia oikeusvaikutteisen yleiskaavatilanteen arvioinnissa.

Kaavamerkinnot ja määräykset

Yleiskaavojen kaavamerkintöjen ja -määräysten tulkinta on aiheuttanut haasteita metsänhoitotoimenpiteiden toteutukselle kaava-alueilla. Maa- ja metsätalousvaltaisten alueiden ja virkistysalueiden yhteydessä kaavamerkintöjen selkeyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Ympäristöministeriön julkaisussa Yleiskaavamerkinnot ja -määräykset, opas 11 todetaan, että "Kaavamääräysten tulee olla selkeitä ja yksiselitteisiä, mielellään lyhyitä, mutta ennen kaikkea ymmärrettäviä. Muidenkin kuin kaavoituksen asiantuntijoiden on voitava saada selville, mitä oikeuksia ja velvoitteita merkinnöistä ja määräyksistä seuraa."

Samassa oppaassa on kerrottu myös kaavamerkintöjen ja -määräysten osoittamisesta kaavakartan yhteydessä. Oppaassa ohjeistetaan, miten kaavamerkinnot kuvaus ja määräykset tulisi esittää. Määräykset tulisi jaotella niiden ohjausvaikutuksen mukaan suunnittelu-, rakentamis-, ja suojelumääräyksiin.

Toistamme aloitusvaiheessa esittämämme lausunnon kaavamerkintöjen ja määräysten esittämistavasta.

Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavamerkintöjen ja määräysten selityksistä tulee selvittää, mistä määräyksestä on kyse. Metsäkeskuksen mukaan selkeä tapa esittää erilaiset kaavamääräykset seuraavasti:

Suojelumääräys: Tähän teksti, joka kertoo kielletyt toimenpiteet

Suunnittelumääräys: Tähän teksti, joka kertoo, mitä suunnittelussa on otettava huomioon.

Rakennusmääräys: Tähän rakennusmääräykset ja huomioon otettavat asiat.

Hyvä esimerkki selkeästä tavasta esittää kaavamerkinnot ja määräykset on Mäntsälässä suunnitteilla olevat Mäntsälän yleiskaava 2050 luonnoksen yhteydessä esitetyt yleiskaavamerkinnot ja määräykset.

Lisäksi olisi tärkeää, että kaavamerkintöjen ja -määräysten oikeusvaikutukset kaavan osallisille, kuten viranomaisille ja maanomistajille avataan kaava-aineistossa esim. kaavaselostuksessa.

Kaavamääräysten luonne ja sisältö vaihtelevat teemakohtaisesti, ja määräysten jäsentely on tehty kunkin määräyksen kohdalla ottaen huomioon sen ominaispiirteet ja määräyksen kannalta keskeisimmät ohjattavat asiat. Kaikkia määräyksiä ei ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista luokitella tiukasti esimerkiksi suunnittelu- tai rakennusmääräyksiin. Kaavaehdotuksen selostukseen on lisätty kunkin kaavamääräyksen kohdalle kuvaus, joka avaa tarkemmin kunkin merkinnän ja määräyksen sisältöä ja merkitystä.

Vaikutustenarvioinnit

Kaavan vaikutusten arvioinneista ei löydy arviointia metsätalouden harjoittamiseen alueella. Kaavaselostuksessa kuitenkin mainitaan, että "laajat metsäalueet ovat merkittäviä myös metsätalouden näkökulmasta". Laajoille metsäalueille liittyy kuitenkin rajoituksia alueiden metsien käyttöön. Lisäksi lisääntyvä rakentaminen ja maankäytön muutoksen vaikuttavat metsätalouden käytössä olevaan pinta-alaan.

Suomen metsäkeskus lausuu, että yleiskaavan vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen arvioidaan kaavatyön yhteydessä.

Yleiskaavan vaikutukset maa- ja metsätalouden harjoittamiselle on arvioitu ehdotusvaiheessa osana elinkeinovaikutusten arviointia.

Kaavamerkinnot ja -määräykset

Maa- ja metsätalousalue, M

Suomen metsäkeskuksen näkemyksen mukaan aluevaraus on muilta osin selkeä, mutta toimenpiderajoitukseen tulee lisätä, että toimenpiderajoitus (maisematyölupavaatimus) ei koske puunkaatoa. Näin kaavamerkintä olisi selkeämpi ja vähentäisi tulkinnanvaraisuutta.

Määräyksissä on erikseen mainittu, jos toimenpiderajoitus koskee myös puunkaatoa. Rakentamislain ohjaus on asian suhteen yksiselitteinen, eikä ole erikseen tarvetta todeta määräyksellä, mitä toimenpiderajoitus ei koske.

Avoimen maisematilan elinkeinoalue, AME

Metsäkeskus näkee, että kaavamerkintä aiheuttaa haasteita metsälain soveltamisen tulkinnan kanssa. Kaavamerkintä olisi selkeämpi osoittaa maa- ja metsätalousvaltaisena alueena M tai maisemallisesti arvokkaana peltoalueena MA.

Suomen metsäkeskus lausuu, että aluevaraus merkintä tulee vaihtaa M- tai MA-aluevarausmerkinnäksi.

Maa- ja metsätalousalue tai maisemallisesti arvokas peltoalue merkintä ei kuvaa riittävän hyvin AME-merkinnällä osoitettuja alueita, sillä merkinnällä on osoitettu myös sellaisia perinteisesti viljelykäytössä olleita avoimia alueita, joiden käyttö on muuttunut viljelykäytöstä muuhun avoimen maisematilan säilymistä tukevaan elinkeinotoimintaan, kuten golfkentiksi. Lisäksi maisemallisten arvojen ja arvokkaan kulttuurimaiseman näkökulmasta alueilla on tunnistettu tarve toimenpiderajoituksen asettamiselle.

Virkistysalue, V

Yleiskaava-alueella on esitetty laajoja alueita virkistysalueiksi ja näillä alueilla vaaditaan maisematyölupaa puunkaatoon. Suomen metsäkeskuksen näkemyksen mukaan metsäalueille, jotka ovat yksityisessä omistuksessa ei tulisi esittää maisematyölupa vaatimusta puunkaatoon. Yksityisten metsänomistajien alueita metsätaloustaloutta. Näkemyksemme mukaan nämä alueet tulisi mieluummin esittää maa- ja metsätalousvaltaisina alueina, joilla on ulkoilun ohjaustarvetta (MU). Mikäli näille alueille kuitenkin esitetään virkistysalue aluevarausmerkintää, tulee virkistyskäytön paine selvittää tarkemmin ja keskustella alueiden käytöstä maanomistajan kanssa. Lisäksi merkinnän vaikutukset metsätalouden harjoittamiseen tulee arvioida.

Suomen metsäkeskus lausuu, että virkistysalueet, jotka ovat yksityisten maanomistajien omistamilla mailla muutetaan MU-merkinnöiksi ja niille ei esitetä toimenpiderajoitusta (maisematyölupavaatimus).

Virkistysaluerajaukset perustuvat pääosin voimassa oleviin yleiskaavoihin. Asukasmäärän kasvaessa ei ole perusteltua vähentää virkistysalueiden määrää voimassa oleviin kaavoihin verrattuna. Uusia virkistysalueita on osoitettu uusien ja kasvavien asutuskeskittymien läheisyyteen, hyvälle saavutettavuusvyöhykkeelle asuinalueilta, turvaamaan riittävät

virkestysalueet uusille ja nykyisille asukkaille. Kaava-alueelle kohdistuu tulevaisuudessa nykyistä enemmän myös seudullista virkestyskäyttöpainetta.

Virkestysalueiden määräyksessä on todettu, että alueilla sallitaan maa- ja metsätalouden harjoittaminen. Virkestysalueilla on tarpeen turvata myös erilaisia maisema-, kulttuuri- ja luontoarvoja ja kehittää alueita ekosysteemipalveluiden kannalta monihyötyisinä.

Yleiskaavan vaikutukset maa- ja metsätalouden harjoittamiselle on arvioitu ehdotusvaiheessa osana elinkeinovaikutusten arviointia. Sosiaalisten vaikutusten yhteydessä on arvioitu lähivirkestyskäyttöpaineen ja seudullisen virkestyskäytön kasvua sekä nykyisten seudullisten virkestyspalveluiden lisäämistarvetta.

Luonnonsuojelualue, SL

Luonnonsuojelualuevarauksia ei tule esittää sellaisille yksityisten metsänomistajien alueille, joille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista luonnonsuojelualueita. Näillä alueilla ei sovelleta metsälakia, mikä johtaa myös siihen, että alueella ei sovelleta lakia metsätuhojen torjunnasta. Tämä aiheuttaa monenlaisia haasteita esim. alueiden kirjanpainajatuhoriskin kannalta. Mikäli SL -alueilla, joille ei ole perustettu luonnonsuojelualueita iskee esim. myrskytuho ei maanomistaja ole velvollinen korjaamaan tuhopuita alueelta tämä taas voi johtaa kirjanpaina epidemiaan alueella. Koska lakia metsätuhojen torjunnasta ei alueilla sovelleta vaikuttaa tämä myös maanomistajien korvausvelvoitteisiin ja mahdollisuuksiin saada korvauksia. Näitä haasteita on avattu enemmän teoksessa Kirjanpaina, suojelualueet ja kaavoitus.

Myös toimenpiderajoitus SL-alueilla on metsäkeskuksen näkökulmasta haastava. Metsäkeskus muistuttaa, että kunta voi joutua korvaamaan maanomistajille, jos lupa toimenpiteeseen mainituilla alueilla evätään eikä maanomistaja sen vuoksi voi kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla käyttää hyväkseen maataan, hänellä on oikeus saada kunnalta tai, jos alue on tarkoitettu tai osoitettu valtion tarpeisiin, korvaus vahingosta, joka hänelle siitä aiheutuu.

Lisäksi Suomen metsäkeskus toteaa, että suojelupäätösten tulisi perustua vapaaehtoisuuteen, niin kuin METSO-ohjelman periaatteisiin kuuluu, eikä kaavamääräyksiin. Kaavatyön yhteydessä tulisi siis keskustella niiden maanomistajien kanssa, joiden alueille ei vielä ole perustettu luonnonsuojelulain mukaista suojelualueita, mutta on esitetty SL-aluevaraus.

Suojelualue, S

Se mitä lausunnossamme kirjoitamme luonnonsuojelualueista, koskee myös S alueita.

Luonnonsuojelualueen perustaminen on maanomistajalle vapaaehtoista. Luonnonsuojelualueen merkinnällä on osoitettu alueita, joissa on luonnonsuojelulain 43 § mukaisia arvoja. Yleiskaavalla pyritään turvaamaan näiden suojeluarvojen säilyminen ja toteuttamaan näin kaavan tavoitetta luonnon monimuotoisuuden vahvistamisesta. Metsänhoidolliset toimet ovat toimenpiderajoitusalueella luvanvaraisia, mutta eivät kiellettyjä. Oikeusvaikutusettomalla alueella olevien uusien SL-alueiden merkinnät ja määräykset eivät ole oikeusvaikutteisia vaan niiden rooli on selvitykseen rinnastettavissa. Kyseisillä alueilla metsälaki on edelleen voimassa, mikäli alueet ovat voimassa olevassa kaavassa M- tai V-alueita. Maanomistaja on oikeutettu korvauksiin myös, jos hakee aluettaan suojeluun.

Arvokas kulttuuriympäristö, AK

Metsäkeskus huomauttaa, että alueella ei sovelleta metsälakia. Tämän seurauksena alueella ei myöskään sovelleta lakia metsätuhojen torjunnasta kaikilta osin, näitä ovat mm. pykälät 6 §, 20 § ja 21 §.

Arvokas kulttuuriympäristö -merkintä on luonteeltaan päällekkäismerkintä, eikä sen perusteella arvioida metsälain voimassa oloa. Merkitsevää on sen alla oleva aluevarausmerkintä.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, luo

Merkinnän kuvaus ja määräykset eivät ole selkeitä. Kaavamerkinnästä ei selkeästi erotu, mikä osa on kaavamerkinnän kuvausta ja mikä osa sisältää kaavamääräyksen. Nämä tulee selvästi erottaa toisistaan. Lausunnon alussa esitämme tavan, jolla kaavamerkinnän kuvaus ja kaavamääräys saadaan selkeästi erotettua toisistaan, niin että muutkin kuin maankäytön suunnittelijat ymmärtävät, mitä kaavamerkinnällä ja -määräyksellä tarkoitetaan. Toistamme myös, että suojelupäätösten tulisi perustua vapaaehtoisuuteen, niin kuin METSO-ohjelman periaatteisiin kuuluu.

Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavamerkintää ja määräystä tulee selkeyttää.

Kaavamääräysten luonne ja sisältö vaihtelevat teemakohtaisesti, ja määräysten jäsentely on tehty kunkin määräyksen kohdalla ottaen huomioon sen ominaispiirteet ja määräyksen kannalta keskeisimmät ohjattavat asiat. Määräykset eivät sisällä kaavamerkinnän kuvausta määräyksen alussa olevaa määritelmää lukuun ottamatta. Kaavaehdotuksen selostukseen on liitetty kunkin kaavamääräyksen kohdalle kuvaus, joka avaa tarkemmin kunkin merkinnän ja määräyksen sisältöä ja merkitystä.

Kaavaehdotuksen valmistelussa luo-alueet on jaoteltu kahden merkinnän alle luo1 ja luo2. Luo2-alueissa on korostettu virkistyskäytön ohjaustarvetta, muutoin merkintöjen sisältö on vastaava.

Maisematyölupa maa- ja metsätalousvaltaisille alueille

Kaavaselostuksessa todetaan useassa kohtaa, että ”Toimenpiderajoite ei koske puunkaatoa niiltä osin kuin merkintä on päällekkäinen Maa- ja metsätalousalue M-pääkäyttötarkoituserkinnän kanssa.”. Selkeyden vuoksi tämä teksti tulisi kirjoittaa oikeusvaikutteisen kaavakartan yhteydessä joko yleismääräyksiin tai kaavamääräysten yhteyteen, jossa asetetaan toimenpiderajoitus ja vaatimus maisematyölupaan. Muuten merkintä voi aiheuttaa haasteita sen tulkinnaissa. Näin on esimerkiksi käynyt jo Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan tapauksessa.

Määräyksissä on erikseen mainittu, jos toimenpiderajoitus koskee myös puunkaatoa. Rakentamislain ohjaus on asian suhteen yksiselitteinen, eikä ole erikseen tarvetta todeta määräyksellä, mitä toimenpiderajoitus ei koske.

Ekologinen runkoyhteys

Kaavamerkinnän yhteydessä todetaan, että ”Yhteyksiä tulee kehittää luonnon olosuhteiltaan monipuolisina, puustoisina, jatkuvina ja mahdollisimman leveinä alueen ominaispiirteet huomioiden.”. Kaavan aineistosta ei selviä, mitä tämä tarkoittaa metsätalouden harjoittamisen kannalta Ekologisen runkoyhteyden alueella. Suomen metsäkeskuksen mukaan niillä maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla, joilla on Ekologisen runkoyhteyden merkintä metsätalouden harjoittamista, tulisi ohja metsälailla. Suomen metsäkeskus lausuu, että kaavamerkintään lisätään, että merkintä ei vaikuta metsätalouden harjoittamiseen alueella.

Kaavaselostuksessa on kaavamerkinnän kuvauksessa lyhyesti avattu määräyksen sisältöä myös metsänhoidon kannalta, mutta kullekin alueella soveltuvat metsänhoidolliset toimet, jotka turvaavat ekologisen yhteyden, ovat tapauskohtaisia. Merkinnällä on osoitettu maakunnalliset ja keskeiset paikalliset ekologiset yhteydet, jotka ovat olennaisia Espoon ekologisen verkoston toimivuuden kannalta. Ekologisten runkoyhteyksien jatkosuunnittelua ja toteutusta ohjataan suojelumääräyksellä, jonka mukaan yhteyttä on kehitettävä luonnonympäristöltään monipuolisena, puustoisena, jatkuvana ja mahdollisimman leveänä arvokkaat ominaispiirteet huomioiden. Metsänhoidollisissa toimenpiteissä tulee ottaa huomioon ekologisen runkoyhteyden jatkuvuus ja huomioida, ettei hakkuilla katkaista kokonaan metsäisiä runkoyhteyksiä. Laajat avohakkuut ekologisen runkoyhteyden alueella voivat heikentää selvästi yhteyden toimivuutta vuosiksi. Ekologisen runkoyhteyden alueella metsänhoidossa tulisikin suosia jatkuvan kasvatuksen periaatetta tai varmistaa muutoin, että puustoinen yhteys säilyy riittävän leveänä yhteyden ekologisen toimivuuden ylläpitämiseksi myös hakkuiden jälkeisinä vuosina.

Ekologiset runkoyhteydet on pääsääntöisesti osoitettu kaavan virkistysalueille, joissa on voimassa metsälaki ja mahdollisuus metsänhoitoon. Lisäksi runkoyhteydet tukeutuvat muihin kaavan viheralueisiin, joilla voidaan harjoittaa metsätaloutta. Runkoyhteyden viivamerkintä osoittaa yhteyden suunnan ja sijainnin yleiskaavatarkkuudella, mutta ei sellaisenaan kuvaa sen leveyttä. Ekologisille runkoyhteyksien leveydelle ja laadulle on laadittu ohjeelliset periaatteet yleiskaavatyön yhteydessä. Niistä saa lisätietoa yleiskaavaselostuksen kappaleesta Luonto, virkistys ja kaupunkivihreä.

VIHDIN KUNTA

[alusta poistettu kaavaa selostava osuus]

Vihdin kunnan kaavatilanne

Vihdin kunnan puolella kuntarajaan tai sen läheisyyteen rajoittuvat seuraavat lainvoimaiset kaavat, jotka tulee ottaa vaikutustenarvioinnissa huomioon:

- Vihdin strateginen yleiskaava (kv 21.9.2020, lainvoimainen 19.10.2021)
- Tervalampi-Salmi osayleiskaava (kv 29.1.1996, lainvoimainen 8.8.2003) (kaava-alue rasteroitu Visyssä)
- Otalampi-Härkälän osayleiskaava (kv 16.10.1995, lainvoimainen osin 20.5.1998)
- Heinäsuon osayleiskaava (kv 6.9.1999, lainvoimainen 16.8.2000) (kaava-alue rasteroitu Visyssä)
- Etelä-Nummolan osayleiskaava (kv 24.1.2022, lainvoimainen 8.3.2023) (kaava-alue ympyröity liitekuvassa)
- N198 Etelä-Nummolan työpaikka-alue I asemakaava (kv 24.1.2022, lainvoimainen kokonaisuudessaan 3.4.2023)

Vihdissä on lisäksi tekeillä Nummolan keskustassa osayleiskaava, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelma saadaan nähtäville vuoden 2024 aikana, sekä Vihti-Nummolan asemanseudun kaavarunko, joka asetetaan uudelleen nähtäville loppuvuodesta 2024 kaavaehdotuksen muodossa.

Vihdissä on lisäksi käynnistetty asemakaavatyö, jossa maantie 110 tullaan asemakaavoittamaan kaduksi VT2:lta Lohjan rajalle asti. Valmistelussa on myös Etelä-Nummelan yritysalue II uusi asemakaava, jonne voi sijoittua monipuolisesti teollisuutta sekä erilaisia toimitiloja ja liiketiloja, erityisesti tilaa vaativan (maakuntakaavan KM-merkintä) kaupan tarpeisiin.

Tekeillä olevien kaavahankkeiden tarkoitus on vahvistaa keskusta-alueiden elinvoimaisuutta ja luoda edellytykset Länsiradan asemanseudun kaupunkimaiselle kehittämiselle tavoitteenaan 7 000-9 000 asukasta aseman välittömään läheisyyteen sekä voimistaa Vihdin työpaikka-alueita Vanhan Turuntien varrella.

Vihdin voimakkaimmin kehittyvä alue on Espoon vaikutuspiirissä sekä Länsirataan, että mt 110 -joukkoliikennekäytävään rajoittuen.

Vihdin strategisessa yleiskaavassa on esitetty Espooseen rajoittuvat lainvoimaiset osayleiskaavat rasterilla. Espoon kaavoituksessa tulee tarkistaa, että kaavamerkinnot ja -määräykset ovat linjassaan näiden lainvoimaisten osayleiskaavojen kanssa.

Kunnanhallitus päättää antaa Espoon kaupungille Yleiskaava 2060 valmisteluvaiheesta seuraavan lausunnon:

Vihdin kunta katsoo kaavaluonnosaineiston olevan selkeä ja hyvin laadittu. Vaikutusten arviointia pitää täydentää ehdotusvaiheessa eritoten liikenteen ja liikkumisen teemojen osalta, joita tulee tarkastella ylikunnallisesti. Lisäksi laajemmat työpaikka-alueet ja kaupan alueet Histan vaikutuspiirissä vaativat tarkempaa analyysiä.

Yleiskaavaehdotuksen kaupan ratkaisua on tarkistettu siten, etteivät yleiskaavamääräykset mahdollista paikallista tilaa vaativan kaupan yksikköä Histassa. Histaan kytkeytyvien työpaikka-alueiden ja keskusta-alueen jatkosuunnittelua ohjaa valtaosin Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava.

Ehdotusvaiheessa vaikutusarviointeja on täydennettyseudullisten tarkasteluiden osalta mm. Muutoksia saavutettavuudessa eri lähtö- ja määränpäiden välillä. Lisäksi on tuotettu näkemystä joukkoliikenne- sekä autoliikenneverkon kuormituksesta.

Yleiskaavan päätavoitteiksi kirjatut teemat 'Espoo kasvaa ja tiivistyy kestävästi, Espoo on ilmastoviisas verkostokaupunki, Espoo on viihtyisä ja luonnonläheinen' ovat sinänsä kannatettavia kattoteemoja. Teemoja on hyvä tarkentaa ehdotusvaiheessa, etteivät ne jää pelkiksi ylätasojen ajatuksiksi muistaen kuitenkin jättää riittävästi ohjaus- ja ratkaisukeinoja asemakaavoitusvaiheeseen. Voisiko näitä teemojakin ajatella ylikunnallisesti; miten lähialueen kunnat voisivat yhdessä saavuttaa edellä mainitut tavoitteet kuntarajoista riippumatta toisiaan tukien?

Yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa tulee arvioida kaavaratkaisun vaikutuksia myös Vihdin eteläosiin ja Nuuksioon, josta valtaosa sijoittuu Vihdin puolelle. Erityisesti kaupan palveluverkon ja liikenneverkon kehittämisellä on ylikunnallisia vaikutuksia ostovoiman kysyntään ja suuntautumiseen. Länsiradan kehityskäytävän vahvistaminen on suotavaa.

Vaikutukset Nuuksion kansallispuistoon on arvioitu osana Natura-vaikutusten arviointia eikä merkittäviä vaikutuksia arvioida aiheutuvan.

Vihdin kunta kannattaa vahvasti periaatetta, jossa tiivein rakentaminen ohjataan uusille raidekäytävälle. Suurimmat uudet asumisen varaukset on osoitettu uuden Länsiradan varrelle Mynntinmäkeen sekä Kivenlahti-Kauklahti- ja Matinkylä-Espoon keskus -joukkoliikennekäytävälle, mikä on erittäin kannatettavaa. Espoon pientalorakenne sijoittuu näiden keskustien väliin ja läheisyyteen hyvien palveluiden saavutettaviksi.

Yleiskaavan esitystavaksi on valittu erittäin tarkkakarajainen, jopa rakeisuuden näyttävä karttamateriaali. Tämä luo haasteita jatkosuunnitteluun. Espoossa valittu tarkka aluevarauskaava poikkeaa myös merkittävästi Vihdin yleiskaavan esitysmuodosta. Tällä voi olla vaikutusta myös naapurikuntiin, jos tulee tarpeelliseksi tutkia hankkeita myös ylikunnallisesti.

Yhteenvedo

Vihdin kunta katsoo aineiston olevan hyvin laadittu. Vaikutustenarviointia tulee tarkentaa erityoten ylikunnallisiin teemoihin liittyen. Vihdin kunta kannattaa voimakkaasti seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä ja olevien -sekä tulevien asemanseutujen kehittämistä.

Kuntien yhteiseen vaikutuspiiriin sijoittuu valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä liikenneväyliä ja -hankkeita. Vihdin kunta tekee mielellään yhteistyötä kuntien raja-alueiden läheisten maankäytön ratkaisujen yhteensovittamiseksi sekä reittien ja liikenneyhteyksien jatkuvuuden varmistamiseksi.

Länsiradan jatkosuunnittelussa on hyödyllistä tehdä yhteistyötä yhteisten teemojen osalta.

Kaavoituksessa tulee huomioida Vihdin lainvoimaiset kaavat ja nyt valmistelussa olevat hankkeet.

VÄYLÄVIRASTO

Väylävirasto on tutustunut yleiskaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden sekä vesiväylien näkökulmasta.

Meriväylät

Espoon merialueella sijaitsee useita Väyläviraston ylläpitämiä meriväyliä. Kaavan ranta-työhykkeellä sijaitsee myös useita linjamerkkejä. Kiinteitä linjamerkkejä käytetään vesiliikenteen ohjaamiseen, aluksen kulun turvaamiseen ja sen paikan määrittämisen apuna.

Väylävirasto pitää tärkeänä, että nähtävillä olevassa aineistossa huomioidaan Väyläviraston ylläpitämillä väylillä osoittavat kiinteiden linjamerkkien, sijainti ja niiden säilyminen esteettömästi nykyisillä paikoillaan. Linjamerkkien näkyvyydellä ja toimivuudella on merkittävä vaikutus turvalliseen merenkulkuun.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavaehdotukseen on lisätty väylät.

VANTAA

Yleistä

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua Espoon Yleiskaava 2060 –luonnoksesta. Yleiskaavaluonnoksen sisältö on kattavaa ja se pohjautuu laadittuihin selvityksiin. Kaavaratkaisu kattaa eri maankäyttömuodot ja luo hyvän pohjan kaupungin kasvun ohjaamiselle ja maankäytön kehitykselle. Kaupunki haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota muutamiin jäljempänä mainittuihin asioihin.

Espoon yleiskaavan tavoitteet ja periaatteet ovat kestävän kaupunkisuunnittelun periaatteiden mukaiset. Kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja uudet alueet tukeutuvat tehokkaisiin joukkoliikennetarkoituksiin. Ongelmaksi saattaa muodostua rakentamisen aikatauluttaminen. Länsiradan raideliikenteen asema ei toteudu ilman riittävän tehokasta maankäyttöä. Alkuvaiheessa voikin siis olla, että uusi alue toimii lähinnä yksityisautoilun varassa, vaikka alueen rakentaminen sidotaankin päätökseen radan toteuttamisesta.

Keskustat

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu keskustoja kolmella eritasoisella keskustamerkinällä. C1-alueita ovat suuret kaupunkikeskukset, C2-alueita uudet, edellisiin verrattavissa olevat keskustat. C3-merkinnällä on osoitettu 25 lähipalvelukeskittymää. Keskustamerkintöjä on kartalla noin neljäkymmentä. Keskustamerkintöjen runsaus herättää kysymyksen, ohjaavatko ne riittävästi alueiden kehittymistä, ja toisaalta, aiheuttavatko ne ongelmia esim. kaupallisten lähipalveluiden sijoittumiselle jatkossa.

Merkitään tiedoksi. Kaavaehdotuksessa keskustatoiminnoille varattujen alueiden laajuus ja kaavamääräykset muodostavat selkeän keskustahierarkian. Kaupunkikeskuksia (C1) kehitetään laajimpina ja toiminnoiltaan monipuolisimpina keskuksina. Lähikeskusten (C2) laajuus ja kaupan kehittämismahdollisuudet ovat puolestaan selvästi lähipalvelukeskittymiä (C3) suuremmat. Kaupan kehittämismahdollisuudet keskusta-alueilla ovat muita alueita laajemmat, jotta mm. kaupallinen lähipalveluverkko muodostuisi kaavan tavoitteiden mukaiseksi.

Asuminen

Yleiskaavassa asumista ohjataan pääasiassa tukeutuen uusiin poikittaisiin joukkoliikennekäytäviin sekä Länsiradan uusien asemien ympäristöön. Kasvu sisäänpäin ja olemassa olevan maankäytön tehostaminen tukee ilmastoviisasta kaupungin rakentamista.

Yleiskaavan selostuksessa todetaan, että asemakaavoittamattomilla alueilla rakentaminen tapahtuu suunnittelutarveratkaisujen kautta, eikä tämä mahdollista merkittävää rakentamista näillä alueilla. Lakimuutoksen myötä suunnittelutarveratkaisu poistuu keinovalikoimasta, ja asemakaavan ulkopuolella edetään rakennusluvan yhteydessä myönnettävällä sijoittamisluvalla. Sijoittamisluvan edellytykset ovat nykyistä suunnittelutarveratkaisua väljemmät, mikä tulee johtamaan hajarakentamisen lisääntymiseen, mikäli maanomistajat tätä mahdollisuutta haluavat käyttää.

Palvelut

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty PY-varauksina peruskoulut ja osalle niistä laajennusvara, sekä varauksia uusia julkisia palveluita varten. Päiväkodit sisältyvät muihin asumisen maankäyttöalueisiin, minkä vuoksi niiden varmistamisessa tarvitaan ennakointia, jotta riittävän koinen ja hyvin saavutettava sijainti kaupunkirakenteesta löytyy. Palveluverkon kehittämisessä on jatkossa hyvä etsiä urbaaneja, tiiviiseen kaupunkirakenteeseen sopivia ratkaisuja, jotka säästävät maapinta-alaa ja ovat kestävien kulkumuotojen saavutettavissa.

Pinta-alaltaan pienempien palvelutarpeiden kuten päiväkotien tarvetta on arvioitu palveluverkkoselvityksessä alueittain. Yleismääräykset velvoittavat jatkosuunnittelua turvaamaan julkisten palveluiden kehittämisen sekä niiden edellyttämät aluevaraukset.

Elinkeinot ja työpaikat

Tasapainoinen elinkeinokehitys ja oikein sijoittuva työpaikkarakentaminen ovat koko pääkaupunkiseudun kehityksen kannalta olennaista. Espoon yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu erikseen Työpaikka-alueiksi (TP), Kaupallisten palvelujen alueiksi (KM) ja Tuotanto- ja varastotoiminnan alueiksi (T). Näiden lisäksi työpaikkoja ja toimitilarakennuksia ohjataan kaikille keskusta-alueille. Keskusta-alueille ei ole erikseen osoitettu rakentamisen osuuksia esimerkiksi työpaikoille, kaupallisille palveluille ja asuntorakentamiselle. Mikäli asuntorakentamisen paine palautuu rakennusalan taantumaa edeltäneelle tasolle, on vaarana, että työpaikkarakentamiselle ei jää keskustoissa riittävästi tilaa. Tähän tulisi kiinnittää huomiota esimerkiksi kaavamääräyksissä.

Elinkeinoalueiden profiilit -selvityksessä on tarkasteltu asumisen ja toimintilan osuutta keskustoissa nykyisellään. Keskusta-alueiden välisten erojen ja yleiskaavan yleispiirteisyyden johdosta yleiskaavaehdotuksessa ei ole ohjattu eri toimintojen suhdetta kaavamääräyksiin.

Tekninen huolto

Teknisen huollon teemakartalla selostuksen liitteellä on esitetty yhdyskuntateknisen huollon kohteita sekä alueille sopivia toimintoja. Kartalla ei ole esitetty voimalinjoja ja kaasulinjoja. Teemakartassa olisi hyvä näkyä sähköasemien lisäksi myös voimajohdot, sillä viivamaisia kohteita on paikoin vaikea erottaa kaavakartalta.

Voimajohdot ja kaasulinjat esitetään kaavaehdotuksessa energiahuollon teemakartalla.

Liikenne

Espoon yleiskaavassa on esitetty rohkeasti kasvun keskittymistä nykyisten ja uusien raideyhteyksien varaan. Vahvoin joukkoliikenneyhteyksiin panostaminen vaikuttaa koko seudun liikkumiseen ja tukee kestävästä liikkumisesta. Tällä voi olla myös negatiivisia vaikutuksia, mikäli esimerkiksi nykyisen metroyhteyksien kapasiteetti ei riitä palvelemaan uusien metroyhteyksien varrella olevaa ja tulevaa maankäyttöä. Asukkaille on joka tapauksessa tärkeää päästä liikkumaan kuntarajoista riippumatta. Vantaa näkeekin tärkeänä, että kuntien väliset, erityisesti seudun poikittaiset yhteydet sekä seudullisesti merkittävät joukkoliikennematkat on nostettu esiin Espoon yleiskaavaluonnoksessa. Myös muut kestävästä liikkumisesta tukevat kaavaratkaisut ovat kannatettavia.

Lähijunaliikenteen varikko on merkitty kaavakarttaan kahteen sijaintiin selvitystarvemerkintänä. On hyvä, että varikkoa tutkitaan tarkemmin yleiskaavan laatimisen yhteydessä. Vantaa korostaa, että asia on seudullisesti merkittävä, koska varikoita tarvitaan seudun lähijunaliikenteen kehittämiseen. Varikkoasia tulee ratkaista mahdollisimman nopeasti, jotta seudun lähijunaliikenteen kehittäminen on mahdollista.

Espoon yleiskaavaluonnos mahdollistaa Myyrmäen ja Leppävaaran välisen joukkoliikenneyhteyden sekä Vihdintietä pitkin Myyrmäkeen kulkevan yhteyden toteuttamisen myös pikaraitiotienä. Vantaan kaupunki pitää ratkaisua erittäin tärkeänä, jotta mahdollistetaan erilaisia vaihtoehtoja seudulliselle pikaraitioverkostolle. Merkintä on linjassa Vantaan ja Helsingin voimassa olevien yleiskaavojen kanssa; Vantaan yleiskaavassa yhteydet on merkitty Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä ja Helsingin yleiskaavassa pikaraitiotienä. Kyseiset yhteydet on merkitty Espoon yleiskaavaluonnokseen joukkoliikenteen yhteystarpeena. Myyrmäen ja Leppävaaran välillä liikennöi jo nykyisin bussirunkolinja, joten merkintänä voisi olla yhteystarpeen sijaan esimerkiksi runkoyhteys.

Määräys on muutettu muotoon ”kehitettävä joukkoliikenteen runkoyhteys”.

Tie- ja katuverkon osalta Espoon yleiskaavaluonnoksen merkinnöistä keskeisin Vantaata koskeva yhteys on Lintulaaksontien jatke. Selostuksessa mainitaan, että yhteys on tärkeä myös joukkoliikenteen seudullisten yhteyksien kannalta ja se mahdollistaisi jo nykyisen bussirunkoyhteyden kehittämisen. Myös TEN-T-ydinverkkoon kuuluvan Kehä III:n kehittämisen mahdollistaminen (lisäkaistat) on olennaista sekä kansallisen että seudullisen saavutettavuuden kannalta.

Selostuksen liitekarttana oleva Liikenne 2060 ei vastaa täysin kaavakartan ratkaisua. Esimerkiksi Myyrmäen ja Leppävaaran väliin merkityn bussirunkoyhteyden osalta myös liitekartassa olisi hyvä näkyä, että yhteys voi toteutua tarvittaessa pikaraitiotienä. Liitekartalle ei ole myöskään merkitty joukkoliikenteen varikon selvitystarpeita. Liitekarttaa on syytä täydentää muun muassa varikon sijainnin selvityä.

Liitekartta on oikeusvaikutukseton teemakartta, joka havainnollistaa mahdollista muutosta vuoteen 2060 mennessä. Vaikka kaavamerkintä mahdollistaa pikaraitiotien toteutuksen, ensisijainen kulkumuoto yhteysväliillä on runkobussi matkustajakysynnän perusteella.

Tallinna-tunnelin osalta Espoon yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu hankkeen tekeillä olevan ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) vaihtoehtoiset linjaukset, jotka kulkevat Otaniemen kautta. Linjaukset on osoitettu Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä. Vantaan yleiskaavassa on vastaava merkintä, mutta Vantaalla osoitettu linjaus kulkee voimassa olevan maakuntakaavan mukaisesti Helsingin keskustan kautta.

Vantaan kaupunki toteaa, että Helsingin kautta kulkeva ratkaisu on seudun etu ja liikennejärjestelmän näkökulmasta ensisijainen vaihtoehto. Otaniemen kautta kulkeva vaihtoehto ei tarjoa suoraa vaihtoyhteyttä kaikkiin kaukojuniin, esimerkiksi Turun suunnan juniin tarvittaisiin kaksi vaihtoa. Verkollisesti Otaniemen kautta kulkeva yhteys muodostaisi vaihdottoman yhteyden Aviapoliksen ja Otaniemen/Keilaniemen välille. On kuitenkin epätodennäköistä, että välillä liikennöisi HSL:n liikennettä.

Otaniemen kautta kulkeva linjaus edellyttää muutosta Vantaan yleiskaavalliseen ratkaisuun. Kaupunki seuraa, tehdäänkö Tallinna-tunnelin linjaukseen muutoksia maakuntakaavan päivittämisen yhteydessä.

Merkitään tiedoksi.

Virkistys ja luonnonympäristö

Espoon yleiskaavaluonnoksen ratkaisulla turvataan seudullisen viheralueverkoston jatkuvuus. Viheralueverkoston kytkeytyneisyyttä ja luonnon monimuotoisuutta tuetaan monin merkinnöin ja määräyksin. Yleismääräyksissä on monia luonnon monimuotoisuutta, ekosysteemipalveluja ja virkistysalueiden saavutettavia tukevia määräyksiä. Määräykset ohjaavat hyvin ja täsmällisesti tarkempaa suunnittelua.

Gubbmossen on vuonna 2003 rauhoitettu luonnonsuojelualue Linnaisissa Vantaalla. Suo jatkuu Espooseen, mutta suojelualue päättyy suoraviivaisesti rajalla. Espoon yleiskaavassa voisi tutkia, olisiko mahdollista määritellä aluetta laajemmin esimerkiksi luontotyypin kokonaisuutta turvaavalla tavalla.

Gubbmossenin alue on yleiskaavaehdotuksessa osoitettu luonnonsuojelualueeksi.

Kulttuuriympäristö ja maisema

Espoosta Vantaalle jatkuva Espoonjokilaakson maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö on turvattu kahdella määräyksellä, arvokkaana kulttuuriympäristönä ja Espoonjokilaakson kehittämisvyöhykkeenä. Kulttuuriympäristön ominaispiirteiden säilymistä ei kuitenkaan tueta yhtä tarkkoilla määräyksillä kuin Vantaalla.

Suuri rantatie kulkee Vantaalta Espooseen Ainontielle Pitkäjärven eteläpuolella. Vantaan yleiskaavoissa Suurta rantatietä on koskenut historiallisen tien suojelumääräys jo yleiskaavassa 2007. Yleiskaavassa 2020 siihen liitettiin kehittämismääräys: ”Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävelen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkenut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä.” Olisi hyvä, jos Turusta Viipuriin kulkevaa historiallista tietä voitaisiin kehittää yhtenäisenä ja jatkuvana Vantaata laajemmalla alueella.

Arvokkaan kulttuuriympäristön rasterimerkintä ei erotu kaikilla maankäyttömerkinnöillä, se hukkuu esimerkiksi virkistysalueen vaaleanvihreään.

Merkitään tiedoksi.

Ympäristöhaittojen hallinta

Yleismääräyksen mukaan ”Maankäytön jatkosuunnittelussa on huomioitava lentoliikenteen, liikenteen ja muiden toimintojen melusta ja päästöistä johtuvat rajoitukset maankäytön sijoittumiselle sekä näihin liittyvät suojaustarpeet.” Kaavaselostuksessa on esitetty lentoliikenteen reittitiheydet, muttei kuvattu, millä tavoin lentomelualueen ja nk. puskurivyöhykkeen ulkopuolella laskeutumisreiteillä lentomelu huomioidaan.

Vantaan kaupunki toivoo jatkossakin yhteistyötä kuntarajaan rajoittuvissa ja rajan ylittävissä suunnittelukysymyksissä.

Alemman melutason alueilla – puskurivyöhykkeellä (L_{den} 50–55 dB) sekä laskeutumisvyöhykkeellä – ääneneristävyystarve arvioidaan jatkosuunnittelussa ja lopullisesti rakennuslupavaiheessa Finavian ajantasaisen lentomelukartan perusteella. Lentomelualueilla sovelletaan tiukempaa määräystä ulkovaipan ääneneristävyyden mitoitukselle huomioimalla myös yläpohja.

Lentomelun ennusteisiin liittyy epävarmuutta ja meluvyöhykkeet voivat muuttua vuoteen 2060 mennessä lentoliikenteen kehittymisen, kiitoteiden käytön ja ilmailupolitiikan muutosten seurauksena. Tämän vuoksi yleiskaava ei määrää yksityiskohtaisia melusuojausvaatimuksia laskeutumisreiteille ja puskurivyöhykkeelle ennustemelun perusteella. Laskeutumisvyöhyke sekä lentomeluvyöhykkeet ovat nähtävissä Finavian verkkosivuilla ja Espoon karttapalvelussa.

LÄNSI-UUDENMAAN PELASTUSLAITOS

(lausunto sisältää kaksi liitettä, sammutusvesisuunnitelma ja aurinkosähköjärjestelmien paloturvallisuusohje)

Toimintavalmius

Pelastuslain tavoitteena on parantaa ihmisten turvallisuutta ja vähentää onnettomuuksia. Lain tavoitteena on myös, että onnettomuuden uhatessa tai tapahduttua ihmiset pelastetaan, tärkeät toiminnot turvataan ja onnettomuuden seurauksia rajoitetaan tehokkaasti.

Pelastuslain mukaisesti yhteiskuntaan pyritään luomaan sellaiset puitteet, että yksittäiset ihmiset, yhteisöt ja viranomaiset voivat elinympäristössään ja toiminnassaan ehkäistä onnettomuuksia sekä varautua rajoittamaan ja torjumaan onnettomuuksista aiheutuvia vahinkoja ja seurauksia. Pelastuslain mukaisella pelastustoimen järjestelmällä pyritään varmistamaan, että onnettomuuksien uhatessa tai jo tapahduttua ihmiset saavat tarvitsemaansa järjestäytyntä apua ja että onnettomuuden vaikutukset jäävät mahdollisimman vähäisiksi yksilöille ja yhteiskunnan tärkeille toiminnoille.

Pelastustoimintaan kuuluu pelastustoiminnan suunnittelu ja mitoittaminen alueen riskien mukaan eli toimintavalmius. Toimintavalmiuden yksi osatekijä on toimintavalmiusaika. Pelastustoiminnan toimintavalmiusajalla tarkoitetaan aikaa, joka alkaa siitä, kun ensimmäinen yksikkö vastaanottaa hälytyksen ja päättyy siihen, kun pelastusryhmä aloittaa tehokkaan pelastustoiminnan. Toimintavalmius-aikaan vaikuttaa mm. paloasemien sijainti ja alueen tiestö.

Suomi on jaettu 1 km x 1 km kokosiin riskiruutuihin. Riskiruudut jaetaan riskiluokkiin I-IV. Tällä hetkellä riskiluokat tulee tavoittaa seuraavien aikarajojen mukaisesti: I-riskiluokan alue tulee tavoittaa kuudessa minuutissa hälytyksen vastaanottamisesta, II-riskiluokan alue 10:ssä minuutissa, III-riski-luokan alue 20:ssä minuutissa ja IV-riskiluokan alue 40:ssä minuutissa. Tällä hetkellä valmistelussa on uusi toimintavalmiuden suunnitteluohje, jossa aikamääreitä voidaan uudistaa.

Riskiruutujen muodostumiseen vaikuttavat asukasluku, kerrosala ja niiden yhteisvaikutus sekä tapahtuneet liikenneonnettomuudet. Asukasmäärien lisääntyminen tulee lisäämään myös yksityisautoilua nykyisestä ja siten myös riskiruutujen muodostumiseen. Myös yksittäinen tai useampi riskikohde ruudulla voi vaikuttaa riskiruudun luokitukseen. Tällainen voi olla esimerkiksi laaja teollisuuskohde tai muu poikkeuksellisen riskin omaava kohde.

Alueiden rakentumisen myötä osa riskiruuduista tulee todennäköisesti nousemaan I- ja II-riskiluokkaan. Tällöin vaatimus toimintavalmiusajalle lyhenee nykyisestä. Nykyisellä paloasema- ja tieverkostolla ei välttämättä tulla tavoittamaan uusia keskustatoiminta-alueita tai lähikeskuksia I- ja II-riskiluokalle määritetyssä ajassa ja niitä on tarvetta tarkastella kaavoituksen edetessä.

Uusien alueiden rakentumisessa on tärkeää, että pääkadut olisivat mahdollisimman selkeitä ja riittävän leveitä. Uusien alueiden tulisi olla lähestyttävissä kahdesta eri suunnasta. Tärkeää on myös huomioida liittymien sijainti ja rakentuminen siten, että uudet alueet saavutetaan mahdollisimman nopeasti. Lisäksi pelastuslaitoksen näkökulmasta liikenteellisten umpiperien rakentumista tulisi välttää. Liikennesuunnittelussa olisi hyvä huomioida myös liikennevalojen ohjaus (HALI-järjestelmä), jolloin hälytysajoneuvoille voidaan osoittaa hälytystehtävässä niin sanottu vihreä linja.

Pelastuslaitoksen näkökulmasta tulisi paloasemien sijaintia tarkastella hyvissä ajoin uusien alueiden kaavoitusvaiheessa. Näin huomioidaan ja mahdollisuuksien mukaan suunnitellaan ja rakennetaan uudet paloasemat vastaamaan toimintavalmiusaikatarpeita.

Yleiskaavan yhdyskuntatekninen huolto 2060 -teemakartalla on esitetty nykyisin toiminnassa olevat paloasemat sekä uusien paloasemien tarpeet, kuten Histassa ja Viiskorpi-Kalajärven alueella. Tarkempi suunnittelu tapahtuu asemakaavoituksessa.

Sammutusvesi

Pelastuslaitoksen tulee tehdä suunnitelma sammutusveden hankinnasta ja toimittamisesta (sammutusvesisuunnitelma, liite 1) yhteistyössä pelastustoimen alueeseen kuuluvien kuntien ja pelastustoimen alueella toimintaa harjoittavien vesihuoltolaissa (119/2001) tarkoitettujen vesihuoltolaitosten sekä näille vettä toimittavien vesilaitosten kanssa. Sammutusvesisuunnitelma

on laadittava siten, että sammutusveden hankinta ja toimittaminen vastaavat 29 §:ssä tarkoitettussa palvelutasopäätöksessä määritellyjä onnettomuusuhkia. Sammutusvesisuunnitelman hyväksyy alueen pelastustoimi.

Kunnan tulee huolehtia alueellaan sammutusveden hankinnasta pelastuslaitoksen tarpeisiin sammutusvesisuunnitelmassa määritellyllä tavalla. Kunnan tulee ottaa sammutusveden hankinta huomioon vesihuoltolain mukaisessa vesihuollon kehittämissuunnitelmassa sekä hyväksyessään vesihuoltolaitokselle vesihuoltolaissa tarkoitetun toiminta-alueen. Kunnan vastuulla olevaan sammutusveden hankintaan kuuluu lisäksi velvollisuus huolehtia sammutusvesisuunnitelmassa määriteltävistä sammutusveden ottopaikoista luonnonvesilähteisiin.

Vesihuoltolaissa tarkoitetun vesihuoltolaitoksen ja tälle vettä toimittavan vesilaitoksen tulee toimittaa sammutusvettä vesijohtoverkostosta sammutusvesisuunnitelmassa määritellyllä tavalla pelastuslaitoksen tarpeisiin. Sammutusveden toimittamiseen kuuluu vedenhankinta ja johtaminen vesihuoltolaitoksen verkostoon kuuluviin paloposteihin ja sammutusvesiasemille. Lisäksi sammutusveden toimittamiseen kuuluu palopostien ja sammutusvesiasemien kunnossapito ja huolto. (Pelastuslaki 379/2011 30 §)

Alueiden sammutusvesitarpeista on laadittu taulukko (liite 1, s. 7), jossa on eriteltyinä eri alueiden sammutusvedentarve. Taulukossa on esitetty muun muassa tarvittavan veden tuotto vesiasemasta sekä vesiasemien välinen etäisyys toisistaan. Vesilinjojen putkistot tulisi suunnitella ja toteuttaa alueen lopullisen käyttötarpeen mukaiseksi. Vesilinjojen rakentuminen tulisi aloittaa samaan aikaan muun rakentamisen kanssa.

Mikäli alueelle esitetään tunnelirakentamista, tulee huomioida sammutustyössä tarvittava suurempi sammutusvedentarve.

Merkitään tiedoksi. Sammutusvesiratkaisut huomioidaan asemakaavavaiheen vesihuoltosuunnittelussa.

Ratarakenteet ja tunnelirakentaminen

Tunnelirakentamisessa tulee huomioida suuri sammutusvedentarve. Sammutusveden lisäksi tulee kiinnittää huomiota asemien ja tunneleiden saavutettavuuteen kahdesta eri suunnasta. Eri hankkeiden rata- ja tunnelivaraukset tulisi suunnitelmissa esittää selkeästi.

Aseman, pysäkkien ja liityntäpysäköinnin sijoittelussa tulee huomioida mm. ajoyhteyksien selkeys, liikenteen sujuvuus, kevyenliikenteen käyttäjien turvallisuus ja ruuhkautumisen estäminen. Lisäksi tulee huomioida hälytysajoneuvojen pääsy riittävän lähelle asemalaitureita.

Yleiskaavassa esitetään maankäyttö yleispiirteisesti, eikä tunneliratkaisuja ole vielä suunniteltu sillä tarkkuudella, jolla voitaisiin ottaa kantaa esimerkiksi ajoyhteyksiin. Merkitään tiedoksi jatkosuunnittelua varten.

Konsultointivöhykkeet

TUKESin valvomien kemikaalikohteiden konsultointivöhykkeet on huomioitu kaavaselostuksen kappaleessa 3.11.2 Ympäristöhäiriötä aiheuttavat laitokset ja onnettomuusriskit. Pelastuslaitoksella ei ole konsultointivöhykkeiden osalta lausuttavaa.

Merkitään tiedoksi.

Varautuminen

Pelastuslaitoksen tehtävänä on väestön varoittaminen vaara- ja onnettomuustilanteissa ja siihen tarvittavan hälytysjärjestelmästä huolehtiminen. Nykyisellään väestöhälytinsijärjestelmä kattaa pääasiassa Espoon eteläosat ja olemassa olevat kaupunkikeskukset (teoreettinen

tavoittavuus 95% kunnan väestöstä). Asukasmäärän kasvaessa ja uusien kaupunkikeskusten rakentuessa nykyinen väestöhälytinjaestelmä ei tavoita kaikkia uusia asukkaita. Uusia väestöhälyttimiä on tarve lisätä kaikkiin uusiin kaupunkikeskuksiin. Väestöhälyttimiä pyritään sijoittamaan julkisiin tai kaupungin omistamiin kiinteistöihin. Hälyttimen sijoittaminen olisi hyvä huomioida jo kaavoitusvaiheessa.

Espoossa väestönsuojapaikkoja on nykytilanteessa riittävästi alueen asukasmäärään nähden. Asukasmäärän kasvaessa tulee kuitenkin huomioida väestönsuojien riittävä rakentaminen erityisesti pientalovoittoisilla alueilla sekä uusissa kaupunkikeskuksissa. Pelastuslaitos näkee monikäyttöiset kalliosuojat yhtenä vaihtoehtona varautua alueen pientaloasukkaiden väestönsuojatarpeeseen.

Merkitään tiedoksi.

Uusiutuva energia ja uusi teknologia

Sähköautojen määrä tulee jatkossa kasvamaan. Sähköautojen sammuttaminen vaatii suuremman sammutusvesimäärän kuin polttomoottorikäyttöinen ajoneuvo. Tästä syystä esimerkiksi liityntä-pysäköintialueilla ja pysäköintihalleissa tulee varautua suurempiin sammutusvesimääriin.

Aurinkopaneelien yleistyessä on tärkeää huomioida, että niiden suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan pelastuslaitoksen toimintaedellytykset. (liite 2: Aurinkosähköjärjestelmien paloturvallisuusohje)

Erilaisten energia- ja akkuvarastojen kaavavaiheessa tulisi tehdä tiivistä yhteistyötä pelastuslaitoksen kanssa, jotta huomioidaan pelastuslaitoksen toimintaedellytykset (esim. kohteen saavutettavuus). Myös kohteiden ympäröivät rakennukset ja toiminnot tulisi huomioida.

Tiivistyvän kaupunkirakentamisen myötä ja luontovihreyden säilyttämisen tarpeisiin enenevässä määrin suunnitellaan katoille viherkattoja. Näiden yleistyessä tulee huomioida pelastuslaitoksen toimintaedellytykset niiden sammuttamisessa.

Merkitään tiedoksi. Yleiskaavassa ei osoiteta erikseen aurinkoenergiakenttiä. Niiden mahdollinen sijoittuminen ratkaistaan maankäytön jatkosuunnittelussa.

Tulvariskit

Pelastuslaitoksen näkökulmasta on tärkeää selvittää tulvavaara-alueet ja tulvakorkeudet viimeistään kohdekohtaisessa suunnittelussa.

Merkitään tiedoksi.

