

# Kirkkonummen kunnan vastaus Masalan osayleiskaavasta tehtyyn valitukseen, jonka on laatinut Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry ja Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry (17.4.2023)

## Taustatietoa

Ensimmäiseksi on syytä todeta, että Kirkkonummen kunnanvaltuusto on hyväksynyt 19.6.2023 (§ 47) Masalan osayleiskaavaa koskevan asiavirheen ja muutaman kirjoitusvirheen korjauksen. Päätöksellä ei ole vaikutusta osayleiskaavan periaatteisiin eikä tähän valitukseen, sillä edellä mainittu päätös ei koske valitusta. Päätöksen yhteydessä osayleiskaavalle on annettu uusi piirustusnumero, joka on 3486 (vanha piir.nro 3481) ja se on päivätty uudestaan: 12.6.2023 (vanha pvm. 6.3.2023).

Toisekseen on syytä todeta, että kunnanhallitus on päättänyt 28.8.2023 (§ XXX) panna Masalan osayleiskaavan voimaan lukuun ottamatta valituksen alaisia alueita kuten esimerkiksi Suvimäen ja Majvikin aluetta, johon tämä valitus kohdistuu.

## Valitus

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry:n ja Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry:n valitus koskee kunnanvaltuuston päätöstä (6.3.2023, § 13) hyväksyä Masalan osayleiskaava. Valittaja vaatii, että osayleiskaavaa hyväksymispäätös on kumottava lainvastaisena, koska se on maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) ja luonnonsuojelulain (LSL) vastainen.

Valituksessa vaaditaan, että

- asiakohta 1 kaavassa s-1 -merkitylle liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikalle osoitettu tie- ja muu rakentaminen poistetaan luonnonsuojelulain (LSL 49 §) ja yleiskaavan sisältövaatimusten (MRL 39 §) vastaisena
- asiakohta 2: maakuntakaavan suojeluvaraukset tulee osayleiskaavassa esittää suojeluvarauksina SL-merkinnällä maakuntakaavan ohjausvaikutuksen mukaisesti (MRL 32 §)
- asiakohta 3: uusi tieyhteys ”Masalan kehätie” ja uudet asuinalueet, joita varten tieyhteyttä suunnitellaan, poistetaan luonnonsuojelulain (LSL 49 §), yleiskaavan sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioonottamisvelvoitteen (MRL 24 §) vastaisena
- asiakohta 4: kaava on asetettava uudelleen nähtäville myös siksi, että ilmastovaikutusten arviointi ei ole ollut käytettävissä kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana (MRL 9 §, MRL 62 §).

Valituksen perusteluissa todetaan seuraavaa:

- Suvimäen ja Majvikin alueella on osoitettu Helsingin hallinto-oikeuden (HHAO, päätös 22.2.2021, 02777/19/5402) päätöksen vastainen katu- ja asuinalue. Kokoojakadun linjaus on esitetty osayleiskaavassa samoin kuin laittomaksi todetussa poikkeusluvassa. Uusi tie- ja muu rakentaminen s-1 -merkityillä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoilta tulee poistaa LSL 49 §:n vastaisena. Yleiskaavan sisältövaatimuksissa säädetään MRL 39 §:ssä, jonka mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys sekä 8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luontoarvojen vaaliminen. Siten edellä esitetyt kaava-merkinnät ovat myös MRL 39 §:n mukaisten yleiskaavan sisältövaatimusten vastaisia.
- Masalan osayleiskaavasta puuttuvat Uusimaa-kaavan 2050 mukaiset luonnonsuojelualueet Espoonlahden rantavyöhykkeeltä, josta käytetään myös nimeä Kartanonrannan rantavyöhyke, Sundsbergin rantametsä ja Sundetin rantametsä. Maakuntakaavan suojeluvaraukset tulee esittää osayleiskaavassa SL-merkinnällä.  
Viranomaisen on suunniteltaessa alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista (MRL 32 §). Yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään MRL 39 §:ssä, jonka mukaan yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaava otettava huomioon siten kuin siitä sääderään.

- ”Masalan kehätie” ja siihen liittyvä rakentaminen hajottavat yhdyskuntarakennetta, lisäävät yksityis-autoiluun tukeutuvaa liikkumista, tulisivat liito-oravan reviirille ja supistaisivat tärkeitä virkistysalueita. Suuri osa kiinteistöjen omistajista vastustaa asemakaavoitusta ja ”kehätien” rakentamista. Tielle ei ole osoitettavissa poikkeusluvan edellyttämää tarvetta. Kaavasta tulee poistaa uusi tieyhteys ”Masalan kehätie” ja uudet asuinalueet, joita varten tieyhteyttä suunnitellaan.

”Masalan kehätie” vaatisi toteutuakseen poikkeusluvan ainakin yhden liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämisen ja tosiasiallisen kulkuyhteyden vähintään merkittävään heikentämiseen. Högsätersissä liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka on merkitty s-1 -merkinnällä. ”Kehätien” toisessa päässä liito-orava on jätetty huomiotta. Sen sijaan kaavakartalle on harhaanjohtavasti merkitty nuolimainen kaavamerkintä, jonka mukaan ”*Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on toteutettava puustoisena ja riittävän leveänä. Sijainti on ohjeellinen*”. Tämä kaavamerkintä on kuitenkin sijoitettu olemassa olevan tiiviin rivitaloalueen ja avoimen pellon/niityn yli. Nämä ovat liito-oravalle kulkukelvottomia ja niiden tosiasiallisesti käyttämä reitti ja mahdollisesti jopa lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka jää ”kehätie” alle.

Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämisen mahdollistavalle poikkeusluvalla ei ole perusteita (valituksessa on kolme kohtaan, joissa valittaja perustelee kantansa).

Yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään MRL 39 §:ssä. Niistä ”Masalan kehätie” ja siihen liittyvä rakentaminen ovat ristiriidassa ainakin seuraavien kanssa:

- yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristö, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla
- rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonvarojen vaaliminen
- virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

ELY-keskus voisi myöntää poikkeuksen liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentämiselle, mikäli luontodirektiivin 16 (1) artiklan mukaan ehdot täytyisivät. Poikkeus edellyttäisi, että muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole ja että kyseessä olisi erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottava syy. Tässä tapauksessa ei voida katsoa, että nämä edellytykset täytyisivät siten, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiselle voitaisiin tulevaisuudessa antaa poikkeamislupaa, jonka ”kehätien” rakentaminen vaatisi.

- Sekä ilmastonmuutoksen torjunta että siihen sopeutumisen tulisi olla merkittävässä osassa kaavan vaikutuksia arvioitavissa ja kaavaa laadittaessa (MRL 9 §). Ilmastovaikutusten arviointi on valmistunut vasta osayleiskaavaehdotuksen oltua nähtävillä, vaikka ilmastovaikutusten arvioijien kanssa olisi pitänyt käydä vuoropuhelua kaavavalmisteluun edetessä ja ilmastovaikutusten olisi pitänyt olla osaltaan kaavan valmistelua. Nyt ilmastovaikutusten arvioinnissa vain todetaan tilanne ja annetaan ohjeita kaavan jatkosuunnitteluun. Lisäksi ilmastovaikutusten arvioinnissa ei ole tunnustettu autovyöhykkeelle tulevaa merkittävää lisärakentamista, koska on uskottu kaavoittajan esittämään epärealistista oletusta houkuttelevasta bussiliikenteestä.

Kaavaa ei ole asetettu uudelleen nähtäville ilmastovaikutusten arvioinnin jälkeen. Kaavan perusteita tulee tarkistella uudestaan ilmastovaikutusten näkökulmasta ja asettaa kaava uudelleen nähtäville ilmastovaikutusten arvioinnin kanssa. Valmistelu ja vuorovaikutus on ollut tältä osin MRL 62 §:n vuorovaikutusvaatimuksen vastaista.

### ***Kunnan vastaus:***

*Suomessa maankäytön suunnittelujärjestelmä pohjautuu yleis- ja asemakaavoitukseen. Kirkkonummen kunta on toteuttanut maankäytön kehittämistä hyvien kaavoitusperiaatteiden mukaisesti. Taustaksi on syytä nostaa esille Saaristo- ja rannikkoalueiden osayleiskaava (lainvoim. v. 1998) ja Kirkkonummen yleiskaava 2020 (lainvoim. v. 2000). Edellä mainitut kaavat käsittävät käytännössä koko kunnan alueen. Vuosikymmenten ajan kunnan kaavoitus on ollut edistyksettä ja kunta on ollut esimerkillinen toimija. Kunta laatii osayleiskaavoja, mikäli yleiskaavan päivit-*

tämistarvetta on ilmennyt. Masalan osayleiskaava on yksi näistä hankkeista. Sen laatimisen tarkoituksesta ja sisällöstä (kohta 2.3, s 3) on kirjattu muiden muassa seuraavaa:

Masalan osayleiskaava laaditaan maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena oikeusvaikutteisena osayleiskaavana. Osayleiskaavaehdotus koostuu kaavakartasta, kaavamerkinnoista ja sekä kaavamääräyksistä. Masalan osayleiskaavan laatiminen perustuu kunnanvaltuuston hyväksymään kaavoitusohjemaan vuosille 2021-2025 (kv 5.10.2020, § 78). Osayleiskaavan avulla mahdollistetaan Masalan taajaman ja sen lähialueen kasvuedellytykset:

- mahdollistamalla toimivan liikennejärjestelmän
- mahdollistamalla alueen asukkaille hyvän joukkoliikenteelle palvelutason
- luomalla edellytykset monipuoliselle asuntotuotannolle
- luomalla edellytykset palvelujen ja työpaikkojen syntymiselle
- varaamalla alueen asukkaille riittävät virkistysalueet
- turvaamalla alueen ekologisten yhteyksien säilymisen.

Valittaja väittää osayleiskaavan laaditun lainvastaisesti. Kunnan periaatteiden mukaan hyväksymiskäsittelyyn valmistellut kaavat laaditaan aina lainmukaisina. Näin on toimittu myös Masalan osayleiskaavan osalta. On muistettava, että kaavanlaadintaa ja sen oikeudellisuutta ohjaavat läpi kaavoitusprosessin kaksi keskeistä viranomaistahoa, jotka ovat Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristön ja luonnonvarojen vastuualue ja Uudenmaan liitto. Kumpikaan edellä mainituista viranomaistahoista eivät yhdy valittajan esittämään käsitykseen, jonka mukaan Masalan osayleiskaava olisi laadittu lainvastaisesti valittajan esittämien lainkohtien (LSL 49 §, MRL 9 §, MRL 24 §, MRL 32 §, MRL 39 § ja MRL 62 §) valossa. Näin ollen Kirkkonummen kunta toteaa, että Masalan osayleiskaava on laadittu lainmukaisesti kuten myös sitä koskevat kunnassa tehdyt päätökset.

- **Kirkkonummen kunta esittää edellä kuvattujen perustelujen johdosta, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen kohdan, jossa valittaja väittää Masalan osayleiskaavan laaditun lainvastaisesti ottaen huomioon myös kunnan vastaukset asiakointiin 1-4.**

#### Asiakohhta 1

##### **Kunnan vastaus:**

Valittajan mukaan osayleiskaavassa s-1 -merkitylle liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoille osoitettu tie- ja muu rakentaminen on poistettava luonnonsuojelulain (LSL 49 §) sekä yleiskaavan sisältövaatimusten (MRL 39 §) vastaisina. Kyseiset kolme osayleiskaavan aluetta sijaitsevat kehämäisen yhteyden alueella (valituksessa: "Masalan kehätie") sekä Suvimäen ja Majvikin alueella. Kyseiset alueet on esitetty tämän vastauksen kuvassa 1.

Yleiskaavoitus on nimensä mukaisesti luonteeltaan yleispiirteistä maankäytön suunnittelua eikä siinä täsmällisesti määrätä esimerkiksi rakennettavien alueiden rajoista tai teiden linjauksista. Osayleiskaavan kaavamääräys edellyttää, että valittajan esille nostamien alueiden, jotka ovat liikekeskustan länsipuolella sijaitseva kehämäisen yhteyden vyöhyke sekä Suvimäen ja Majvikin alue, yksityiskohtainen maankäyttö ratkaistaan laatimalla alueille asemakaavat. Kunnan periaatteiden mukaan asemakaavahankkeiden lähtötiedoiksi laaditaan tarvittavat selvitykset, joista esimerkkinä mainittakoon luontoselvitys. Asemakaavoitus edellyttää monien selvitysten osalta tarkkuustasoltaan täsmällisempää tietoa kuin mitä yleiskaavan lähtöaineistoksi tuotetuilta aineistolta vaaditaan. Kunta on laatinut myös Masalan osayleiskaavoituksen lähtötiedoksi yleispiirteisii luontoselvityksiä (kt. liitteet) sekä hyödyntänyt lainvoimaisten asemakaavojen ja vireillä olevien kaavahankkeiden luontoselvityksiä siten, että niiden pohjalta sekä muun olemassa olevan luontoselvitysaineiston perusteella on osayleiskaavan alueen merkittävät luontoarvot tunnistettu ja ne on tuotu myös kaavakartalle.

Edellisen kappaleen viesti, jonka kunta haluaa nostaa esille, on kaavoituksen hierarkiaperiaate: yleiskaavoituksen selvitysaineisto tarkentuu ja täydentyy asemakaavoituksen yhteydessä laadittavilla selvityksillä. Asemakaavoituksen edellyttämien selvitysten tarkkuustason ansiosta saadaan riittävät täsmätiedot tehdä oikeita ja perusteltuja suunnitteluratkaisuja koskipa ne esimer-

kiksi maisemien ja elinympäristön arvojen vaalimista tai kaavataloudellisesti järkevää maankäyttöä. Edellä kuvattu on siten ristiriidassa valittajan näkemykseen, jonka mukaan osayleiskaavan pohjalta olisi mahdollista tehdä luotettavat ja lopulliset päätökset alueiden yksityiskohtaisesta kehittämisestä. Kirkkonummen kunnan näkemyksen mukaan valittajan väitteet MRL 39 §:n kohtien 1 ja 8 laiminlyönnistä osayleiskaavassa ovat täten virheellisiä, koska ne eivät perustu MRL:n kaavoitusjärjestelmään, lisäksi osayleiskaavan määräyksen mukaan kyseiset alueet eli liikekeskustan länsipuolella sijaitseva kehämäisen yhteyden vyöhyke sekä Suvimäen ja Majvikin alue on asemakaavoitettava. Se tarkoittaa, että vasta alueiden asemakaavoituksen yhteydessä ratkaistaan alueiden yksityiskohtainen maankäyttö.



Kuva 1. Kuvaparin molemmat kuvat ovat otteita Masalan osayleiskaavasta. Kuvaparin vasemmasta kuvasta ilmenee Masalan liikekeskustan länsipuolella sijaitseva liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka (s-1), joka sijaitsee osayleiskaavan kehämäisen yhteyden vyöhykkeellä. Kuvaparin oikeasta kuvasta ilmenee Espoonlahden tuntumassa sijaitseva Suvimäen ja Majvikin alue, jonka alueella on kaksi liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkaa (s-1). Alueiden läpi on linjattu ohjeelliset tieyhteydet, joiden tarkat paikat määritetään laadittaessa alueille asemakaavat. Molemmissa kuvissa liito-oravien lisääntymis- ja levähdyspaikat (s-1) on osoitettu oranssilla ympyrällä.

Valittaja nostaa esille Suvimäen ja Majvikin asemakaavoitettavaa aluetta koskevan Helsingin hallinto-oikeuden kielteisen päätöksen (22.2.2021, 02777/19/5402, kt. liite 5). Kirkkonummen kunta teki Uudenmaan ELY-keskukselle 20.2.2019 kirjatun poikkeamishakemuksen (kt. liite 6) koskien kyseisen asemakaava-alueen liito-oravien elinympäristöä (LSL 49 §:n 3. mom.). ELY-keskus teki 4.4.2019 asiasta myönteisen päätöksen (kt. liite), josta Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry teki valituksen. Helsingin hallinto-oikeuden kielteinen päätös koski asemakaavahankkeen kokoojakadun linjausta kahden liito-oravan pesäpuun läheisyydessä sekä sen heikentäviä vaikutuksia kahdella liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikalla.

On totta, kuten valituksessa todetaan, että osayleiskaavassa Suvimäen ja Majvikin alueella tielinja on osoitettu likimain samalle paikalle kuin edellisessä kappaleessa todetun poikkeamisluvan mukaisessa maankäyttösuunnitelmassa. Kunnan näkemyksen mukaan edellä kuvattu ei kuitenkaan tee Masalan osayleiskaavasta lainvastaista, koska yleiskaavassa osoitettava maankäyttö on yleispiirteistä ja koska Suvimäen ja Majvikin alueelle on osayleiskaavan mukaisesti laadittava asemakaava, jossa on yhä mahdollista tutkia vaihtoehtoisia tielinjauksia suhteessa alueen liito-oravan pesäpuihin sekä lisääntymis- ja levähdysalueisiin. Myös ekologisen kompensaation käyttäminen voi olla mahdollista, joskaan nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki ei sisällä sitä koskevia säännöksiä. Lainsäädäntöä ollaan kuitenkin uudistamassa niin, että kompensaatio tullee yhdeksi vaihtoehdoksi edellä esitetyn problematiikan ratkaisemiseksi, sillä asemakaavan alueen



topografia on hyvin haasteellinen kehitettäessä alueen maankäyttöä ja sitä palvelevaa kunnallistekniikkaa.

- **Kirkkonummen kunta esittää edellä kuvattujen perustelujen johdosta, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen asiakohdan 1 osalta.**

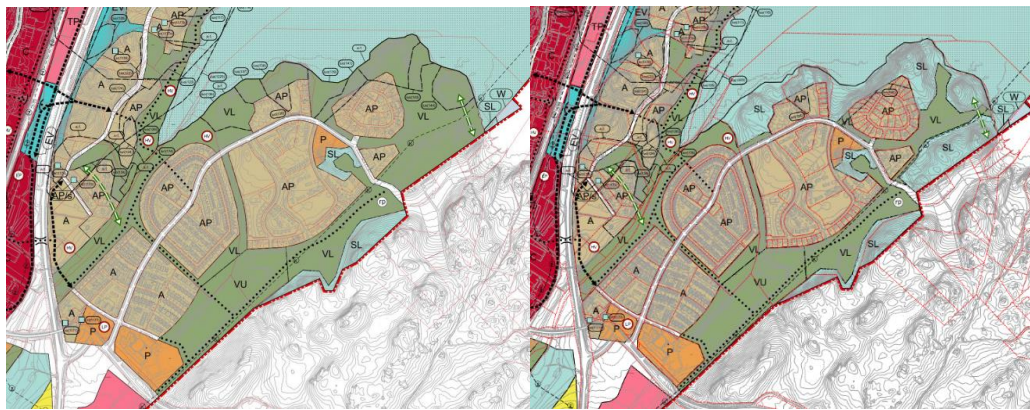
#### Asiakohhta 2:

##### **Kunnan vastaus:**

Valittaja edellyttää, että Espoonlahden alueella maakuntakaavan suojeluvaraukset on esitettävä osayleiskaavassa suojelualuevarauksina (SL) perustan vaatimuksensa MRL 32 §:ään, joka koskee maakuntakaavan ohjausvaikutusta.

Uudenmaan liitto on todennut osayleiskaavan ehdotuksesta antamassaan lausunnossa seuraavaa koskien osayleiskaavan maankäyttöä Espoonlahden rantavyöhykkeellä Kartanonrannan asuntoalueella. Uusimaa-kaavan 2050 mukaiset luonnonsuojelualueet sijaitsevat Kartanonranta Sundet III asemakaavan alueella, joka on tullut lainvoimaiseksi 2011. Laadittaessa kyseistä asemakaavaa todettiin sen alueella sijaitsevan luontoarvoiltaan merkittäviä kohteita, jotka on osoitettu kaavakartalla. Kaavaa laadittaessa ei edellytetty kyseisten alueiden osoittamista luonnonsuojeluun.

Masalan osayleiskaavan ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelussa 7.9.2022 (kt. liite) Uudenmaan liiton edustaja toi esille Uusimaa-kaavan 2050 mukaiset luonnonsuojelualueet Kartanonrannan alueella, Espoonlahden rantavyöhykkeellä sekä edellytti niiden osoittamista hyväksymiskäsittelyyn valmisteltavassa osayleiskaavassa. Vastaava kaavoittaja laati Uudenmaan liiton ohjeistuksen mukaisen kaavakartan osayleiskaavan työkokoukseen 1.11.2023 (kt. liite). Sen mukainen kaavakartta laadittiin myös yhdyskuntatekniikan lautakunnan kokoukseen 26.1.2023 (§ 16), jossa käsiteltiin osayleiskaava hyväksymistä (kt. kuva 2).



Kuva 2. Kuvaparin molemmat otteet ovat Masalan osayleiskaavan hyväksymiskäsittelyn eri vaiheista: vasen kuva on ote kunnanvaltuuston hyväksymästä Masalan osayleiskaavasta ja oikea kuva on ote yhdyskuntatekniikan lautakunnalle valmistellusta kaava-aineistosta, jossa Kartanonrannan maankäyttö on osoitettu Uusimaa-kaavan 2050 mukaisena.

Yhdyskuntatekniikan lautakunta päätti kokouksessaan, jossa siis käsiteltiin Masalan osayleiskaavan hyväksymistä, muuttaa Kartanonrannan asuntoalueen maankäytöstä seuraavasti:

Lautakunta päättää, että osayleiskaavaa muutetaan vahvan Sundet III asemakaavan mukaiseksi suojelualueiden osalta. Perustelut: Osayleiskaavan alueella on voimassa oleva Sundet III asemakaava, jossa on yksityiskohtaisesti määritelty suojelualue ja ranta-alueen VL-alueen luontoarvo sekä alueen sisällä s-1, s-2 ja s-3 -alueet. S-1 merkinnällä on määritelty asemakaavassa merkittävät luonnonsuojelun mukaisena säilytettävät alueen osat, alueen hoitaminen maiseman luonnetta oleellisesti muuttamatta, maiseman lehto- ja/tai metsäluonteen säilyttäminen, eikä alueella saa tehdä liito-oravan elinedellytyksiä heikentäviä toimenpiteitä. VL-alueen rakennusjäännösten ja rakennelmien jäänteet on säilytettävä s-2 määräyksen mukaan ja VL-alueen s-3 osia on hoidettava luonnonsuojelun mukaisena, jossa alueen suurikokoiset lehtipuut on säilytettävä. Asemakaava siis määrittelee jo yksityiskohtaisesti alueen suojelun.

*Osayleiskaavan kaava-aineisto päivitettiin lautakunnan päätöksen mukaiseksi lukuun ottamatta rantavyöhykkeen ulkopuolella sijainnutta luonnonsuojelualuetta (SL), josta on kaavaselostuksessa käytetty epävirallista nimeä Sundsbergin metsä (kt. kaavaselostus, s. 34 ja s. 71) kunnanhallituksen kokoukseen 13.2.2023 (§ 56). Niin ikään päivitettiin kunnan vastaus Uudenmaan liiton lausuntoon kaavaehdotuksesta ja se kuuluu seuraavasti:*

Alueen luonnonympäristöön liittyvät valtakunnalliset ja maakunnalliset kysymykset on otettu kaavassa pääosin riittävästi huomioon. Kaavaselostuksen kohdasta "Uudenmaan maakuntakaavoissa Masalan osayleiskaavan suunnittelualueelle on osoitettu seuraavia merkintöjä" puuttuu maininta suojelualuumerkinnöistä, joita on alueella Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen jälkeen voimassa sekä luonnonsuojelualuumerkintänä aiemmista maakuntakaavoista, että Espoonlahden Natura-alueeseen kytkeytyvinä uusina suojelualuumerkintöinä Uusimaa-kaavan kokonaisuudesta.

**Kaavoittajan vastine:**

*Kartanonrannan asemakaavoituksessa on otettu huomioon Espoonlahden ranta-alueen maankäyttö niin, että kaavamääräyksiin alue on säilynyt hyvin luonnontilaisena. Kunnan näkemyksen mukaan Kartanonrannan ranta-alueelle ei täten ole tarvetta osoittaa Uusimaa-kaavan 2050 mukaisia uusia luonnonsuojelualueita. Sen sijaan Sundsbergin metsä (epävirallinen nimi) osoitetaan luonnonsuojelualueena (SL) siltä osin kuin se kuuluu osayleiskaavaan.*

*Ei muutoksia kaavaehdotukseen lukuun ottamatta Sundsbergin metsään kuuluvan alueen osoittamisesta luonnonsuojelualueena (SL).*

*Osayleiskaavan kaavaselostuksessa (s. 71) Kartanonrannan asuntoalueen maankäytöstä on kirjattu seuraavaa:*

Kartanonrannassa Masalan osayleiskaavan maankäyttö poikkeaa Uusimaa-kaavassa 2050 osoitetusta. Alueen asemakaavat on laadittu niin, että Espoonlahden rantavyöhyke on osoitettu lähivirkistysalueeksi, jonka ympäristö on säilytettävä. Edellisen lisäksi valtaosaa rantavyöhykkeestä koskee kaavamääräys, joka edellyttää alueiden säilyttämistä luonnonsuojeluna muuttamatta maiseman lehto- ja metsäluonnetta. Niin ikään kaavamääräys kieltää toimenpiteet, jotka heikentävät liito-oravan elinedellytyksiä. Rantavyöhykkeelle ei ole luonnon eikä maaston erityispiirteiden takia toteutettu esimerkiksi rantaviivan suuntaista ulkoilureittiä, minkä ansiosta ulkoilupaine suuntautuu muualle. Ranta-alueelle toteutetut Kartanonrannan asukkaiden käyttöön varattu uimapaiikka ja venealkama ovat toiminnoltaan niin pienimuotoisia, ettei niistä aiheudu rasitetta Espoonlahden Natura-alueelle. Näin ollen kaavamääräykset ovat osoittautuneet toimiviksi ja riittäviksi. Niiden ansiosta rantavyöhyke on säilynyt hyvin maisemaltaan ja luonnololiltaan luonnonsuojeluna. Kartanonrannan ranta-alueella ei ole edellä kuvattua tarvetta muuttaa Uusimaa-kaavan 2050 mukaiseksi luonnonsuojelualueeksi, vaan alueen asukkaille on turvattu oikeus käyttää rantaa virkistykseen.

*Keskeiset osayleiskaavan kaavaprosessin lainmukaisuutta valvovat tahot ovat Uudenmaan ELY-keskus ja Uudenmaan liito. Molemmilla olisi ollut oikeus tehdä valitukset osayleiskaavan maankäytöstä Espoonlahden ranta-alueella. Näin ei kuitenkaan tapahtunut. Kirkkonummen kunta katsoo, että kunnalla on oikeus päättää Kartanonrannan asuntoalueen rantavyöhykkeen maankäytöstä tilanteessa, jossa alueen asemakaavojen myötävaikutuksella vyöhykkeen luontoarvot ovat säilyneet luonnonsuojeluna yli 20 vuotta huolimatta alueen muuttumisesta asumiseen.*

*Kirkkonummen kunta pitää Kartanonranta Sundet III asemakaavan ranta-alueita koskevia kaavamääräyksiä riittävinä (kt. liite 10). Tästä on osoituksena, kuten yllä olevasta kaavaselostuksen otteesta ilmenee, että Espoonlahden rantavyöhyke Kartanonrannan asuntoalueella on säilynyt ja säilyy myös tulevaisuudessa luonnonsuojeluna ilman rantavyöhykkeelle osoitettavia luonnonsuojelualueita, joita valittaja peräänkuuluttaa valituksessaan. Kirkkonummen kunta edellyttää, että rantavyöhyke säilyy jatkossakin asuntoalueen asukkaiden virkistysalueena.*

➤ **Kirkkonummen kunta esittää edellä kuvattujen perustelujen johdosta, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen asiakohdan 2 osalta.**

Asiakohta 3:

**Kunnan vastaus:**

*Valittajan mukaan uusi tieyhteys "Masalan kehätie" ja uudet asuinalueet, joita varten tieyhteystä suunnitellaan, on poistettava luonnonsuojelulain (LSL 49 §), yleiskaavan sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioonottamisvelvoitteen (MRL*

24 §) vastaisena. Tässä yhteydessä on syytä todeta, että valittajan nimeästä ”Masalan kehätiestä” käytetään kaavaselostuksessa nimeä kehämäinen yhteys.

Valituksessa vedotaan yleiskaavan sisältövaatimukseen (MRL 39 §), jonka perusteella ”Masalan kehätie” ja siihen liittyvä rakentaminen olisivat ristiriidassa lainkohdan kanssa ainakin seuraavien asioiden kanssa:

- o yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- o mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristö, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla
- o rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonvarojen vaaliminen
- o virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Todettakoon myös, että kunnan vastauksessa asiakohtaan 1 on käsitelty osayleiskaavassa osoitetun taajaman uuden kehämäisen yhteyden eteläosassa sijaitsevan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan säilymistä eikä kyseistä asiaa ole tarpeen enää käsitellä tässä asiakohdassa lukuun ottamatta valittajan näkemyksen mukaan harhaanjohtavaa kaavakartan nuolimaista kaavamerkintä, joka kuuluu seuraavasti: ”Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on toteutettava puustoisena ja riittävän leveänä. Sijainti on ohjeellinen”.

Osayleiskaavan uusi kehämäinen yhteys yhdistää taajaman läntisellä vyöhykkeellä Sepänkyläntien ja Masalantien toisiinsa. Masalantieltä yhteys jatkuu rantaradan ja Kehä III:n ylittäen sekä Majvikinportin eritasoliittymän kautta Suvimäen ja Majvikin alueelle. Osayleiskaavassa (kt. kuva1, vasen kartta) Suvimäen ja Majvikin alueelta on osoitettu yksi vaihtoehtoinen ajoneuvo liikenteen yhteys Kehä III:n ja rantaradan yli Masalantielle sekä kolme vaihtoehtoista yhteyttä taajaman itäisellä vyöhykkeellä eli rantaradan itäpuolella alueen muuhun tieverkkoon.

Osayleiskaava on kunnan tahtotilan ilmaisu suunnittelualueen kehittämisestä ja maankäytön kehittämisperiaatteista. Näin ollen kunta katsoo, että Masalan taajaman kehittäminen ja osayleiskaavan väestötavoitteen saavuttaminen edellyttää varautumista alueen liikennejärjestelmän vaiheittaisen toteuttamiseen. Toisaalta on muistettava, että Masalan taajaman kehittäminen ja osayleiskaavan laatiminen pohjautuu kuntapäätäjien tavoiteasetteluun perustuen muiden muassa kunnanvaltuuston hyväksymään Masalan ja Luoman kehityskuvaan 2040 (kv 5.9.2016, § 70), jonka teema on kaupunki lähellä luontoa. Osayleiskaavoituksen keskeinen tavoite on konkretisoida kunnan tavoiteasettelun mukainen maankäyttö, mikä on toteutunut verraten hyvin Masalan osayleiskaavassa. Tässä yhteydessä on kuitenkin hyvä muistuttaa, että esimerkiksi kunnan päättämä osayleiskaavan asukastavoite (enit. 15 000 as.) vuodelle 2050 poikkeaa Uudenmaan ELY-keskuksen kannasta, joka tuli ilmi sen valmisteluvaiheen aineistosta antamasta lausunnosta, jossa esitettiin taajaman väestötavoitteen nostamisen tutkimista johtuen Masalan hyvästä seudullisesta sijainnista. Kunta laati asiasta lyhennelmän ja vastasi siihen seuraavasti (kaavoittajan vastine, kh 25.10.2021, § 471, lausunto 1):

Masalan osayleiskaavaluonnos tukee pääosin maakuntakaavoissa esitettyjä maankäytön tavoitteita. Osayleiskaavan perusajatus asutuksen vyöhykkeittäisestä jakautumisesta siten, että tiivein asuminen sijoittuu Masalan keskustan ja junaseisakkeen ympärille, on hyvä.

Seudun nykyinen kehitys huomioon ottaen osayleiskaavan jatkosuunnittelussa on tarkoituksenmukaista tutkia mitoituksen tehostamista kaava-alueen kaikilla mitoitusvyöhykkeillä. Masalaa on sijaintinsa ja muiden olosuhteidensa perusteella syytä pitää seudullisesta näkökulmasta erittäin potentiaalisena maankäytön kehittämisalueena. Tähän nähden osayleiskaavaluonnoksessa tutkittua 10 000-15 000 asukkaan väestötavoitetta voidaan pitää verrattain maltillisena. Kaava-alueen rakentamis-paine voi yleiskaavan tavoitevuoteen 2040 mennessä olla huomattavasti nyt arvioitua suurempi. Tähän on tarpeen varautua jo nyt kaavoituksessa, jotta maankäytölle jää tulevaisuudessa riittävästi tehostamisvaraa aseman vaikutusalueella.

**Kaavoittajan vastine: Tehokkuuksia on tarkistettu osayleiskaavan ehdotusvaiheessa. Keskustatoimintojen aluetta on laajennettu hieman, lisäksi mitoitusvyöhykkeistä pientalovaltaisen tiivistettävän asumisen aluetta on tehostettu matalasta aluetehokkuudesta korkeampaan tehokkuuteen ( $e^a = 0,05 \rightarrow e^a = 0,10$ ).**



Mikäli uutta kehämäistä yhteyttä ei toteuteta, ei saavuteta osayleiskaavan tavoitevuoden 2050 mukaista asukasmäärää (enit. 15 000 as.). Laadittujen liikenneselvitysten mukaan tavoitevuonna ajoneuvoliikenne puuroutuu vähintäänkin tietyissä risteyksissä. Jo ennen kaavoituksen käynnistämistä kunta on tutkinut Masalan taajaman kehittämisedellytyksiä. Jo tällöin ymmärrettiin, että taajaman kasvun edistäminen edellyttää panostusta älykkääseen ja vaiheittain toteutettavaan ajoneuvoliikenteen järjestämistapaan. Vuonna 2010 valmistui Masalantien kehittämisselvitys (Sito Oy, kt. liite) ja kaavoitustyön yhteydessä on laadittu Masalan osayleiskaavan liikenneselvitys (Ramboll Finland Oy, 2021, kt. liite 12). Lisäksi Masalan keskustan laatu- ja ympäristösuunnitelmassa (FCG Oy, 2017, kt. liite 13) on otettu kantaa liikekeskustan alueen maankäyttöön ja katujen toteuttamistapaan.

Liikenneselvitysten perusteella taajaman kasvaessa riittävästi tarve uuden kehämäisen yhteyden toteuttamiseksi on ilmeinen. Osayleiskaavan mahdollistaman asukasluvun kasvun myötä syntyy siis tilanne, jossa Kehä III:lta liikekeskustaan johtavan ajoneuvoliikenteen väylän kesto-kyky taittuu: ensimmäiseksi ajoneuvoliikenne puuroutuu Sundsbergintien, Masalantien ja Sepänkyläntien kiertoliittymässä ja sitten Sundsbergintien eritasoliittymässä Kehä III:lla huolimatta siitä, että viimeisenä mainittu liittymä, Masalanportin eritasoliittymä, uudistettaisiin viireillä olevan tiesuunnitelman mukaisena. Valittajan väite poistaa turhana osayleiskaavan mukainen kasvavan taajaman ajoneuvoliikennettä palveleva uusi kehämäinen yhteys eli ”Masalan kehätie” sekä sen äärellä sijaitsevat uudet ja täydennysrakennettavat asuinalueet, ovat kunnan näkemyksen mukaan ristiriidassa osayleiskaavan liikenteen järjestämistä koskevien selvitysten kanssa (kt. liitteet). Valituksessa todetaan lisäksi: ”Kaavasta tulee poistaa uusi tieyhteys ”Masalan kehätie” ja uudet asuinalueet, joita varten tieyhteyttä suunnitellaan.” Kyseinen valituksen väite ei siis pidä paikkaansa. Kunnan näkemys on, että pitkällä aikavälillä uusi kehämäinen yhteys tarvitaan Masalan taajaman sujuvan ajoliikenteen varmistamiseksi Sepänkyläntieltä Suvimäen ja Majvikin alueelle sekä edelleen taajaman muuhun tieverkkoon. Kehämäisen yhteyden vyöhyke edellyttää asemakaavojen laatimista. Yhteyden äärelle on kaavoitettava riittävä määrä asuntoja, jotta bussiliikenteen käyttöönotto mahdollistuu. Kirkkonummen kunnan näkemys valituksen kohtaan, jossa esitetään uuden kehämäisen yhteyden poistamista osayleiskaavasta ei perustu laadittuihin selvityksiin ja sen takia valittajan väite tien tarpeellisuudesta on virheellinen.

Legendi:

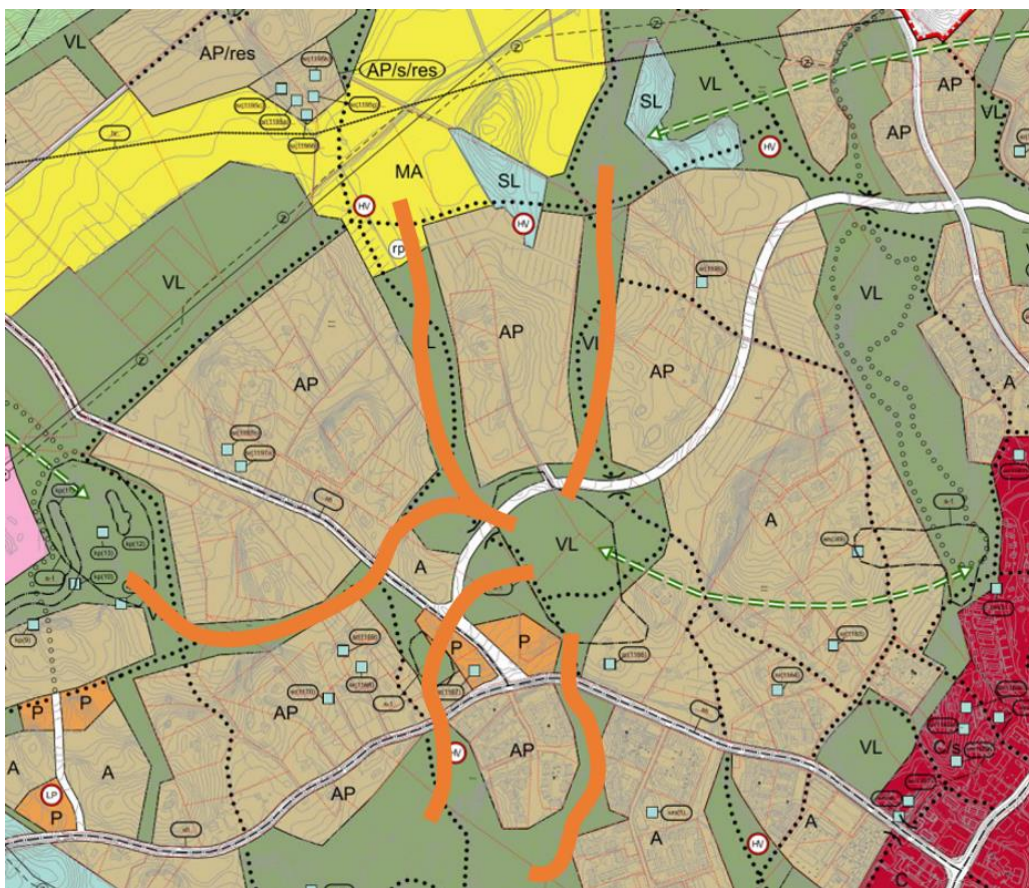
- Juna-asema
- Junarata
- Kehä III
- Eritasoliittymä
- Nykyinen bussiliikenteen runkolinja
- Nykyinen bussiliikenteen muu linja
- Suunniteltu bussiliikenteen linja (v. 2050)
- 800 m runkolinjan bussipysäkit
- 800 m nykyisen muun bussiliikenteen pysäkit
- 800 m suunnitellun bussiliikenteen pysäkit (v. 2050)

Kuva 3. Kaavaselostuksen analyysikartta saavutettavuudesta ja nykyisestä ja tulevasta julkisesta liikenteestä. Saavutettavuutta on käytetty yhtenä osayleiskaavan mitoitusperiaatteista. Osayleiskaavan alue on rajattu punaisella. Kirkkonummen kunta on Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) perustajajäsen ja HSL toimii kunnan joukkoliikenneviranomaisena. Toisin sanoen HSL suunnittelee kunnan joukkoliik-



kenteen yhteistyössä kunnan kanssa. Yksi osayleiskaavan tavoitteista on varmistaa ja tarjota taajaman asukkaille hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Suuri etu tavoitteen toteutumisessa on lähijunaliikenteen asema Masalan liikekeskustassa. Masalan juna-asemasta on tarkoitus kehittää minimatkakeskus, jonne bussivuorot syöttävät ja josta ne nappaavat liikkujia. Kunnan pitkän aikavälin tavoite on käynnistää taajaman uudella kehämäisellä yhteydellä bussilinja, joka palvelisi huomattavan suurta osaa osayleiskaavan tavoitevuonna 2050 väestöstä, joka kipuaa enimmillään 15 000 asukkaaseen. Tuolloin valtaosa väestöstä asuu joko juna-aseman tai tavoitellun uuden kehämäisen yhteyden vaikutusalueella. Bussiliikenteen tavoitekartta vuodelle 2050 ilmenee kuvasta 3.

Valittajan mukaan uusi tieyhteys ”Masalan kehätie” ja uudet asuinalueet, joita varten tieyhteyttä suunnitellaan, on poistettava luonnonsuojelulain (LSL 49 §), yleiskaavan sisältövaatimusten (MRL 39 §) ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioonottamisvelvoitteen (MRL 24 §) vastaisena. Tähän asiaan on vastattu kunnan asiakohdan 1 vastauksessa.




Kuva 4. Ote Masalan osayleiskaavasta, josta ilmenee valituksessa esille nostettu liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikka (s-1) sekä asuntoalueelle (A) merkitty liito-oravan kulkuyhteyttä kuvaava kaavamerkintä. Oransseilla viivoilla on esitetty liito-oravan kulkuyhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikalta lähivirkistysalueiden (VL) kautta taajaman lähiympäristöön.

Valituksessa todetaan Högsätersin alueella sijaitsevan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan merkityn omalla kaavamerkinnällä (s-1). Niin ikään valituksessa todetaan, että ”Kehätien” toisessa päässä liito-orava on jätetty huomiotta (kaavoittaja tulkitsee, että termi toinen pää tarkoittaa s-1 -alueen länsipuolta). Valitus jatkuu näin: ”Sen sijaan kaavakartalle on harhaanjohtavasti merkitty nuolimainen kaavamerkintä, jonka mukaan ”Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on toteutettava puustoisena ja riittävän leveänä. Sijainti on ohjeellinen”. Tämä kaavamerkintä on kuitenkin sijoitettu olemassa olevan tiiviin rivitaloalueen ja avoimen pellon /niityn yli. Nämä ovat liito-oravalle kulkukelvottomia ja niiden tosiasiallisesti käyttämä reitti ja mahdollisesti jopa lisääntymis- ja/tai levähdyspaikka jää ”kehätie” alle”.

Kunnan osayleiskaavoissa käytettävä kaavamääräys osoittaa liito-oravalle soveltuvan kulkuyhteyden:

LIITO-ORAVAN KULKUYHTEYS.

Liito-oravalle soveltuva kulkuyhteys on toteutettava puustoisena ja riittävän leveänä. Sijainti on ohjeellinen.

 FLYGEKORRSRUTT.

Förbindelsen för flygekorren ska ha ett trädbestånd och vara tillräckligt bred. Läget är riktgivande.

Masalan osayleiskaavan työneuvottelussa 1.11.2022 käsiteltiin liito-oravan kulkureitin nuoli-merkintää. Uudenmaan ELY-keskuksen ja Uudenmaan liiton edustajat, jotka ovat keskeisiä kaavoitusta ohjaavia ja sen lainmukaisuutta valvovia viranomaisia, pitivät kaavamerkintää riittävänä. Kaavamerkintä on tarkoituksella ohjeellinen, koska asemakaavoitettaessa kyseisen merkinnän alueelta laaditaan ensinnäkin yksityiskohtainen luontoselvitys kaavoituksen lähtötiedoksi. Toisekseen kyseisen yhteyden tarkka paikka voidaan määritellä laadittavan luontoselvityksen ja maaston puustoisuuden perusteella, kun alueen asemakaavoituksesta on tehty päätös. Osayleiskaavan liito-oravan kulkuyhteys -merkintä on muistutus käynnistyvälle asemakaavoitukselle. Edellä kuvatun perusteella Kirkkonummen kunnan mielestä valittajan väite harhaanjohtavasta kaavamerkinnästä on virheellinen.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat luonteeltaan suurpiirteisiä eivätkä ne kunnan arvion mukaan koske osayleiskaavaa valituksessa esitetyllä tavalla, sillä taajaman uudella kehämäisellä yhteydellä ei ole valtakunnallista merkitystä. Edellä kuvatun perusteella Kirkkonummen kunta pitää valittajan näkemystä paitsi kummallisena, mutta myös perusteettomana.

Osayleiskaavan liito-oravan kulkuyhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikalta ilmenevät kuvasta kuva 4. ja sen mukaisesti osayleiskaavassa on otettu huomioon valituksessa esille tuotu huoli ja väite, jonka mukaan ”kehätien” toisessa päässä liito-orava on jätetty huomiotta. Kirkkonummen kunta toteaa, että valittaja ei ole tunnistanut osayleiskaavan niin sanottuja vihersormia, jotka toimivat asukkaiden virkistysalueina ja -yhteyksinä, mutta samalla myös eläinten, kuten liito-oravan kulkureitteinä. Edellä kuvatun perusteella Kirkkonummen kunta toteaa, että valittajan esittämä väite liito-oravan kulkuyhteyksien turvaamisesta osayleiskaavassa ei pidä paikkaansa.

➤ **Kirkkonummen kunta esittää edellä kuvattujen perustelujen johdosta, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen asiakohdan 3 osalta.**

Asiakohta 4:

**Kunnan vastaus:**

Valittaja edellyttää, että Masalan osayleiskaava on asetettava uudelleen nähtäville valittajan aiempien asiakohtien takia myös siksi, että ilmastovaikutusten arviointi (kt. liite) ei ole ollut käytävissä kaavaehdotuksen nähtävillä olon aikana (MRL 9 §, MRL 62 §).

Valituksessa todetaan, että osayleiskaavan ilmastovaikutusten arviointi on valmistunut vasta kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen, vaikka ilmastovaikutusten arvioijien kanssa olisi pitänyt käydä vuoropuhelua kaavavalmistelun edetessä ja ilmastovaikutusten olisi pitänyt olla osaltaan kaavan valmistelua. Valittajan mukaan ilmastovaikutusten arvioinnissa vain todetaan tilanne ja annetaan ohjeita kaavan jatkosuunnitteluun. Lisäksi valituksessa todetaan, että ilmastovaikutusten arvioinnissa ei ole tunnustettu autovyöhykkeelle tulevaa merkittävää lisärakentamista, koska on uskottu kaavoittajan esittämään epärealistiseen oletukseen houkuttelevasta bussiliikenteestä. Valittajan mukaan osayleiskaavan valmistelu ja vuorovaikutus on ollut tältä osin MRL 62 §:n vuorovaikutusvaatimuksen vastaista, koska kaavaa ei ole asetettu uudelleen nähtäville ilmastovaikutusten arviointiselvityksen valmistumisen jälkeen. Niinpä valittaja edellyttää, että osayleiskaavan perusteita on tarkistettava uudestaan ilmastovaikutusten näkökulmasta ja asettaa osayleiskaava uudelleen nähtäville ilmastovaikutusten arvioinnin kanssa.

*Kunta on monessa asiassa edelläkävijä. Kirkkonummi toimii HINKU-kuntien verkostossa (Kohti hiilineutraalia kuntaa) ja se on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Ilmastovastuullisen toiminnan tueksi ja edistämiseksi kunta on laatinut Kirkkonummen ilmastotoimenpiteiden tiekartan (Gaia Consulting Oy, 2019) ja Kirkkonummen kunnan kestävän energian ja ilmaston toimintasuunnitelman SECAP (Benviroc Oy, 2021). Nykyisin kunta laatii myös merkittävien osayleis- ja asemakaavojen ilmastovaikutus-arviointeja.*

*Valituksessa vaaditaan, että osayleiskaava on asetettava uudelleen nähtäville, koska osayleiskaava ilmastovaikutusten arviointi (Masalan osayleiskaava, Ilmastovaikutusten arviointi Ramboll Finland Oy, 2022) on valmistunut vasta osayleiskaavan ehdotuksen nähtävillä olon jälkeen. Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) ei edellytä ilmastovaikutusten arvioinnin laatimista. Kunta on esimerkiksi Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa käytyjen työneuvottelujen yhteydessä tuonut esille, että osayleiskaavan ilmastovaikutusten arviointiselvitys laaditaan kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen. Myös kaavaehdotuksen selostuksessa todettiin, että selvitys osayleiskaavan ilmastovaikutuksista laaditaan ennen kaavan hyväksymiskäsittelyä (9.2 Vaikutukset ma- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon, s. 75):*

#### Vaikutukset ilmastoon

Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon liittyvät osayleiskaavan alueella lähinnä liikenneväylien rakentamiseen, liisääntyvään liikenteeseen ja sen päästöihin. Uudisrakentaminen ja purkaminen aiheuttavat ilmastopäästöjä, mutta pitkällä aikavälillä kaavaratkaisulla pyritään minimoimaan ilmastopäästöjä riittävän tiivillä ja julkiseen liikenteeseen nojaavalla yhdyskuntarakenteella.

Ilmastomuutoksen torjuntatoimenpiteet tulevat lähitulevaisuudessa näkymään myös Kirkkonummen maankäytössä. Kunta on sitoutunut vähentämään kasvihuonepäästöjään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraali kunta (HINKU) -päästövähennystyötä ohjaa Kestävän energian ja ilmaston toimintasuunnitelma SECAP, mutta toimintasuunnitelman jalkauttaminen toimialojen työhön on vielä kesken osayleiskaavan laadinnan hetkellä (tilanne v. 2021). Vasta konkreettisilla toimilla kunta voi vaikuttaa ilmastomuutoksen hillintään. Osayleiskaavan määräyksissä ei ole nähty perustelluksi osoittaa toimenpiteitä ilmastomuutoksen torjunnan osalta tässä vaiheessa kaavaprosessia. Osayleiskaavan maankäyttö pohjautuu Masalan taajaman tarjoamiin palveluihin sekä joukkoliikenteen palvelutason nostamiseen taajama-alueella. Kaavaratkaisun maankäyttö on siten ilmastovaikutuksiltaan myönteinen, sillä yhdyskuntarakenne täydentyy hallitusti. Uusiutuvan energian mahdollinen hyödyntäminen suunnittelualueella vaikuttaa päästöihin suotuisasti.

Kaava-aineistoa täydennetään kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen ilmastovaikutusten arviointiselvityksellä, jonka tulosten perusteella kaavaan tehdään tarvittavat muutokset ja täydennykset. Kaavamääräykset tarkentuvat toisaalta myös tarkemmassa vaiheessa maankäytön suunnittelua.

*Osayleiskaavan ehdotuksesta antamissaan lausunnoissa Uudenmaan ELY-keskus ja Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry esittivät kaavan ilmastovaikutusten selvittämistä ehdotuksessa esitetyä paremmin. Alla tiivistelmä ympäristöyhdistyksen lausunnosta ja kunnan vastaus siihen:*

Ilmastomuutokseen varautumiseen ei riitä, ettei rakenneta tulva-alueille. Ilmastomuutoksen seuraukset yhdyskuntarakenteen vaatimuksiin ovat paljon moninaisemmat, eikä niitä kaikkia tunneta tai niihin varautuminen ole osayleiskaavatyössä mahdollista (esimerkiksi ilmastopakolaisten suuret määrät Suomessa). Kaavasunnittelussa olisi kuitenkin suhtauduttava kunnianhimoisemmin sekä ilmastomuutoksen torjuntaan että siihen sopeutumiseen. On huomattava, että rakentaminen rakentamattomille metsäalueille vähentää myös pysyvästi kunnan hiilinieluja- ja varastoja. Kaikki uusi rakentaminen tulee ohjata kävelyetäisyydelle keskustasta. Kaikki rakentaminen tulee ohjeistaa hiilivarastorakentamiseksi.

Kaava tulee asettaa nähtäville ilmastovaikutusten arvioinnin jälkeen vielä uudelleen, koska sekä ilmastomuutoksen torjuntaan että siihen sopeutumiseen tulee olla merkittävässä osassa kaavan vaikutuksia arvioitaessa.

#### **Kaavoittajan vastine:**

*Merkitään tiedoksi.*

*Kunta on keväällä 2022 laatinut osayleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnin (Masalan osayleiskaava, Ilmastovaikutusten arviointi, Ramboll Finland Oy, 2022) ja sen esille nostamat toimenpiteet otetaan huomioon, kun osayleiskaava valmistellaan hyväksymiskäsittelyyn. Perusteita kaavaehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville ei ole, sillä vaikutusarvioinnin johtopäätökset ovat kaavaehdotuksen linjausten mukaiset ja johtopäätösten toteuttaminen edellyttää kunnalta konkreettisia päätöksiä esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämisessä, energiaratkaisuissa sekä kaavaehdotuksen mukaisen viherrakenteen toteuttamisessa ja ylläpidossa.*



*Osayleiskaavan viranomaisneuvottelussa 7.9.2022 todettiin, että osayleiskaavaa ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville, vaikka esimerkiksi maankäyttö muuttuu ekologisen käytävän alueella sille muodostettavan uuden luonnonsuojelualueen (SL) johdosta.*

*Kaavoitusta ohjaavat keskeiset toimijat eli Uudenmaan ELY-keskuksen ja Uudenmaan liiton edustajat ilmastoasiantuntijoineen osallistuivat osayleiskaavan ilmastovaikutusarvioinnin työpajaan 7.4.2022 antamalla panoksensa hankkeelle. Todettakoon, ettei työpajasta ei laadittu muistiota. On ilmiselvää, että osayleiskaavan ilmastovaikutusten arviointityö on laadittu osana kaavoitusprosessia. Molemmat kaavoitusta ohjaavat keskeiset tahot, eli Uudenmaan ELY-keskus ja Uudenmaan liitto, eivät ole pitäneet kunnan menettelytapaa maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) vastaisena, päinvastoin kumpikin taho on pitänyt osayleiskaavan ilmastovaikutusten arviointia laadullisesti hyvänä sekä kuntaa edistyksellisenä laatiessaan arvioinnin.*

*Tässä yhteydessä on syytä tuoda esille, että ajosuoritteiden määrän vähentäminen on kunnan ilmaston hillinnän merkittävin haaste, vaikka sähköautojen määrä kasvaisi huomattavasti nykytilanteesta. On tosiasia, että osayleiskaavan maankäyttö on monella tapaa niin yhdyskuntarakenteeltaan kuin ilmastovaikutuksiltaan oikeaoppinen: ennestään tiiviikhön ja tiivistyvän keskusta-alueen ympärille muodostuu kehämäinen asumisen ja työpaikkojen vyöhyke. Osayleiskaavassa kävelyn ja pyöräilyn yhteydet edellä mainitulta vyöhykkeeltä keskusta-alueelle sekä juna-asemalle on järjestettävissä, vastaavasti vyöhykkeelle on toteutettavissa hyvän palvelutason joukkoliikenne tarkoittaen esimerkiksi bussivuoroja uudella kehämäisellä yhteydellä. Masalan juna-asemasta kehitetään minimatkakeskus, jossa on muiden muassa riittävästi liityntäpysäköintipaikkoja niin henkilöautoille kuin polkupyörillekin. Huomattava osa kirkkonummelaisista pendelöivät työmatkansa pääkaupunkiseudun suuntaan. Yksi Masalan taajaman kehittämistavoitteista on ohjata asukkaiden työmatkaliikennettä siten, että yhä useampi hyödyntäisi liityntäpysäköintiä: toisin sanoen varsinainen työmatka tehtäisiin julkisen liikenteen välineistöllä eli usean Masalan asukkaan tapauksessa joko junalla, bussilla tai bussin ja metron yhdistelmällä. Kunta vaikuttaa olevan Masalan taajaman kehittämisessä huomattavasti optimistisempi kuin valittaja, koska osayleiskaavan suotuisa yhdyskuntarakenne luo edellä kuvatuille toiminnoille hyvät edellytykset. Niin ikään osayleiskaavan tavoiteltu väestömäärä (enint. 15 000 as.) mahdollistaa taajaman palvelujen monipuolistumisen, minkä seurauksena esimerkiksi shoppailu- ja vapaa-ajanmatkustaminen mitä ilmeisimmin vähentyisi.*

*Osayleiskaavan työneuvottelussa 1.11.2022 käytiin läpi haasteelliset lausunnot ja muistutukset. Neuvotteluun osallistui edustajat Uudenmaan ELY-keskuksesta ja Uudenmaan liitosta. Molemmat ovat keskeisiä viranomaistahoja, jotka vastaavat kaavanlaadinnan lainmukaisuudesta. Neuvotteluaineisto, joka sisälsi mm. osayleiskaavan kartan ja selostuksen lisäksi myös yhteenvedon saadusta palautteesta (lausuntojen ja muistutusten tiivistelmät sekä kaavoittajan alustavat vastineet niihin), oli toimitettu hyvissä ajoin ennen neuvottelua. Niinpä neuvotteluun osallistuneilla oli mahdollisuus keskustella kaikesta saadusta palautteesta, myös esimerkiksi Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry:n lausunnosta. Neuvottelussa ei kuitenkaan missään vaiheessa noussut keskeisten viranomaistahojen kautta valituksen mukaista vaatimusta asettaa osayleiskaava uudelleen nähtäville, vaikka esimerkiksi kaavaa koskeva ilmastovaikutusten arviointiselvitys oli valmistunut vasta kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen.*

*Edellä kuvatun perusteella Kirkkonummen kunta pitää valittajan vaatimusta osayleiskaavan asettamisesta uudelleen nähtäville kohtuuttomana sekä katsoo kunnan laatineen osayleiskaavan lainmukaisesti.*

- **Kirkkonummen kunta esittää edellä kuvattujen perustelujen johdosta, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen asiakohdan 4 osalta.**



*Vastaukseen liittyvät liitteet:*

- *Liite: Jorvaksen luontoselvitys (Luontotieto Keiron Oy, 2014)*
- *Liite: Masalan ja Luoman osayleiskaava-alueiden luontoselvitys (Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 2015)*
- *Liite: Kirkkonummen Masalan länsipuoleinen alue, luontoselvitykset 2017 ja 2018 (Pöyry Oy, 2019)*
- *Liite: Masalan ja Luoman osayleiskaava-alueiden liito-oravaselvitys (Luontoselvitys Metsänen Oy, 2019)*
- *Liite: Helsingin hallinto-oikeuden päätös 22.2.2021, 02777/19/5402*
- *Liite: Luonnonsuojelulain 49 §:n 3 momentin mukainen poikkeamishakemus, joka koskee Suvimäen ja Majvikin asemakaava-alueen liito-oravien elinympäristöjä, Kirkkonummen kunta, kuntatekniikka 20.2.2019*
- *Liite: Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, päätös (4.4.2019), Asia: Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittämistä ja heikentämistä koskeva luonnonsuojelulain 49 § 3 momentin mukainen poikkeamislupa*
- *Liite: Masalan osayleiskaavan viranomaisneuvottelu, 7.9.2022, muistio*
- *Liite: Masalan osayleiskaavan työneuvottelu 1.11.2022, muistio*
- *Liite: Kartanonranta Sundet III asemakaavan kaavamääräykset*
- *Liite: Masalantien kehittämiselvitys (Sito Oy, 2010)*
- *Liite: Masalan osayleiskaavan liikenneselvitys (Ramboll Finland Oy, 2021)*
- *Liite: Masalan keskustan laatu- ja ympäristösuunnitelma (FCG Oy, 2017)*
- *Liite: Masalan osayleiskaava, Ilmastovaikutusten arviointi (Ramboll Finland Oy, 2022)*

*Oheisaineisto:*

- *Valittajan laatima valitus liitteineen*
- *MRL 9§, MRL 24 §, MRL 32 §, MRL 39 §, MRL 62 ja LSL 49 §*