

Kirkkonummen kunnan vastaus Masalan osayleiskaavasta tehtyyn valitukseen, jonka on laatinut Uudenmaan elinkeino- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) Liikenne- ja infrastruktuurivastuualue (18.4.2023)

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.

Valituksen sisältö

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) Liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen valitus koskee kunnanvaltuuston päätöstä (6.3.2023, § 13) hyväksyä Masalan osayleiskaava. Valittaja edellyttää, että kunnanvaltuuston päätös kumotaan Suvimäen ja Majvikin alueelle osoitettujen aluevarausten A (asuntoalue), AP (pientalovaltainen asuntoalue) ja AO (erillispientalojen asuntoalue) osalta ja niihin liittyvine liikennejärjestelyineen. Valituksessa on kolme pääotsikkoa, joista ensimmäisen on otsikoitu Asian aikaisemmat vaiheet ja tausta, toinen Valituksen perustelut ja siihen liittyy myös kappale, joka on otsikoitu Yksityiskohtaiset perustelut. Viimeinen kolmas kappale on otsikoitu Johtopäätökset.

Valittaja (ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualue) on tuonut valmisteluvaiheen lausunnossa (8.1.2018) esille, että se pitää tärkeänä Masalan taajaman kasvaessa Kehä III:n (kantatie 50) rinnakkaiskatuyhteyksien toteuttamista, jotta nykyisin turvattomista tasoliittymistä Kehä III:lle päästään eroon. Lisäksi kaavakartan aluevarauksissa on varauduttu Masalan eritasoliittymän ja uuden Majvikin eritasoliittymän toteuttamiseen Kehä III:lle. Uusi kehämäinen tieyhteys kulkee Kehä III:n poikki ja ollakseen kaavan mukaisen maankäytön toteutuessa turvallinen, edellyttää yhteys uuden Majvikin eritasoliittymän toteuttamista. Rinnakkaiskatuyhteydet ja eritasoliittymät on esitetty myös vuonna 2016 valmistuneessa aluevaraussuunnitelmassa Kehä III (kantatie 50) välillä kantatie 51 - Mankki. Osayleiskaavassa on otettu huomioon aluevaraussuunnitelman ratkaisut.

Ehdotusvaiheen kaava-aineistossa asemakaavoitettaville alueille esitettiin kaavassa yleismääräys ”asemakaavoitettavaa aluetta palvelevat liikennejärjestelyt on toteutettava ennen alueen pääkäyttötarkoituksen mukaisten toimintojen käyttöönottoa”. Valittaja (ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualue) on tuonut lausunnossaan 13.1.2022 esille, että annettu ajoitusmääräys on epäselvä eikä määräyksen perusteella pystytä suoraan arvioimaan mihin alueisiin ja pääkäyttötarkoituksen mukaisiin toimintoihin se kohdistuu. ELY-keskus esitti, että ajoitusmääräys kohdennetaan selkeämmin tietyt alueita ja liikenneyhteyksiä koskevaksi, esimerkiksi osa-alue-rajauksella tai liikenneyhteyksiä koskevaksi, esimerkiksi osa-alue-rajauksella tai rasterimerkinnällä sekä riittäväillä määräyksillä. Valittajan lausunnossa tuotiin esille, että on erityisen tärkeää varmistaa, ettei Suvimäen eikä Majvikin alue lähde toteutumaan siten, että uuden rakentamisen liikenne ohjautuisi miltään osin Kehä III:n tasoliittymien kautta. Kaavaselostuksen perusteella valittaja on tulkinnut, että tavoitteena on aloittaa Suvimäen ja Majvikin alueen rakentaminen tieliikenteen yhteystarve -merkinnällä osoitetun silta- ja katuyhteyden varassa. Kuitenkin kaavamerkintöjen perusteella valittaja on pystynyt tulkitsemaan, että alueen ensisijainen yhteys on Majvikin eritasoliittymän kautta. Valittaja kehotti täsmentämään Suvimäen ja Majvikin liikennejärjestelyjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä siten, että myös niistä olisi käynyt ilmi silta- ja katuyhteyden ensisijaisuus Suvimäen ja Majvikin alueen liikennejärjestelyissä. Silta- ja katuyhteys olisi ollut syytä osoittaa katuina eikä yhteystarvemerkinnällä ottaen huomioon niiden merkittävyys Suvimäen ja Majvikin alueen kannalta.

Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelussa (7.9.2022) valittaja (ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualue) toi esille, että asemakaavoitettava Suvimäen ja Majvikin asuntoalue voidaan toteuttaa vasta Kehä III:lle toteutettavan Majvikin eritasoliittymän rakentamisen jälkeen. Maininta kaavaselostuksessa ei ole riittävä, vaan asia pitää esittää myös kaavamääräyksissä. Neuvottelussa todettiin, että Suvimäen ja Majvikin asuntoalueen liikenteen järjestämisen problematiikan on hyvin kunnan tiedossa. Asia todettiin tuotavan paremmin esille kaava-aineistossa, kun se valmistellaan hyväksymiskäsittelyyn. Lisähaasteena järjestelyiden toteuttamiseen kunta totesi maa-alueen omistajuuden (Venäjän federaatio), jonka kanssa ei suunnittelua voida edistää.

Kaavaan liittyen pidettiin työneuvottelu (1.11.2023, HUOM! päivämäärän pitäisi olla 1.11.2022), jossa esitettiin alustava hyväksymiskäsittelyyn valmisteltu aineisto. Valittaja (ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualue) toi esille, että kaavamääräyksessä tulee huomioida jo aiemmissa vaiheissa esitetty vaatimus ajoitusmääräyksestä Kehä III:n pohjoisen eritasoliittymän (Majvikin eritasoliittymä) toteuttamisesta ennen Suvimäen ja Majvikin asuntoalueen käyttöönottoa. Kyseiselle alueelle ei ole mahdollista kulkea Majvikin tasoliittymän kautta. Kunnan taholta todettiin, että kunta ja alueen kehittämisestä vastaava yksityistaho ovat selvittäneet muita liikenteen järjestämismahdollisuuksia, jotka pohjautuvat Suvimäen ja Majvikin asemakaavan valmisteluaineiston aineistoon. Kunnan edustajan avatessa tarkemmin liikenteen järjestämistä kävi ilmi, että vaihtoehdot ovat samat, mitä tämän kyseisen osayleiskaavan liitteenä olevassa liikenteen selvityksessä on esitetty eikä se siten tuonut uusia vaihtoehtoja.

Valituksen perusteissa valittaja (ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualue) toteaa, ettei kunnanvaltuuston hyväksymä osayleiskaava ota kaikilta osin huomioon maankäyttö- ja rakennuslakia (MRL) eikä lakia liikennejärjestelmästä ja maanteistä (LjMTL). (HUOM! tekstiä on hieman tyypistetty varsinaisesta valituksesta):

- MRL 9 §:n nojalla kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.
- MRL 39 §:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon mm. mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön ja talouden kannalta kestävällä tavalla sekä mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen elinympäristöön. Lisäksi MRL 9 §:n mukaisesti selvityksiin tulee osoittaa näiden edellytysten toteuttaminen kaavassa.
- LjMTL:n (laki liikenteen järjestämisestä ja maanteistä) 1 §:ssä todetaan, että lain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitetaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja kehittämiselle. Lain tarkoituksena on lisäksi turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskeissa asioissa.
- LjMTL 7 §:ssä säädetään, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään.
- LjMTL 13 §:ssä tienpitoa koskevien yleisten vaatimusten osalta on säädetty, että maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen on investoitava siten, että sillä edistetään muun muassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutumista, alueen kehittämistä, maankäytön suunnittelussa yhdyskuntarakenteelle ja ympäristölle asetettavien tavoitteiden toteutumista.
- LjMTL 15 a §:n mukaisesti voidaan myös todeta, että liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää.

Kunnan vastaus:

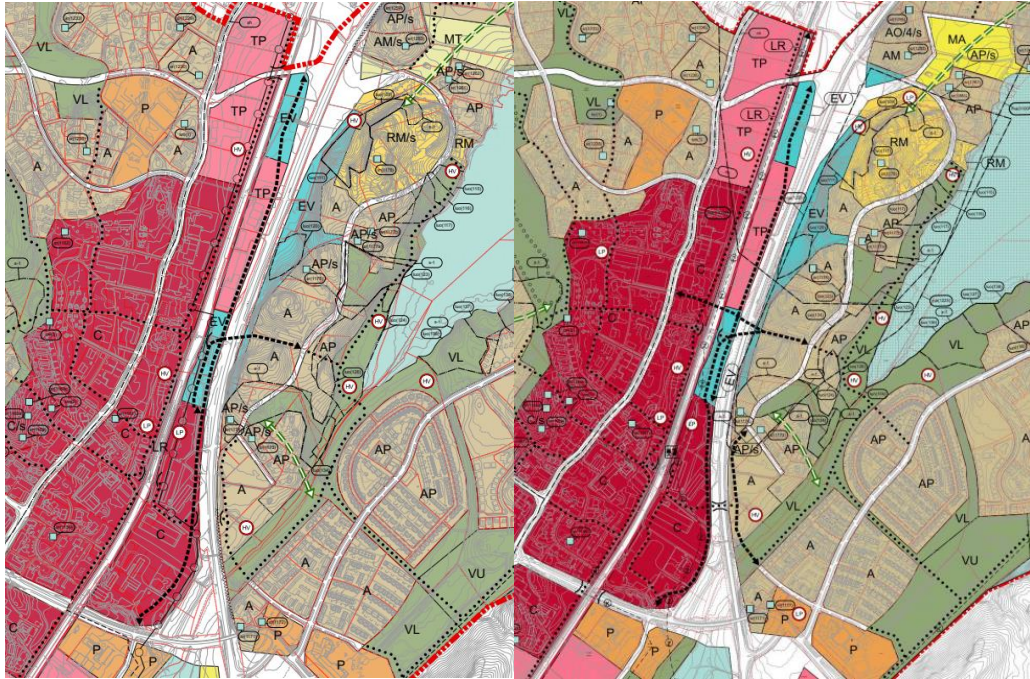
Masalan osayleiskaavan valmisteluaineisto (kaavaluonnos) asetettiin nähtäville yhdyskuntatekniikan lautakunnan 26.10.2017 (§ 52) mukaisesti. Uudenmaan ELY-keskus antoi siitä lausunnon (kirjattu kuntaa saapuneeksi 11.1.2018), johon kunnanhallitus on antanut vastuksen (25.10.2021, § 471). Alla on tiivistelmä ELY-keskuksen lausunnosta (kirjattu saapuneeksi 11.1.2018) sekä kunnan vastaus siltä osin kuin lausunto koski Suvimäen ja Majvikin aluetta:

Osayleiskaavan jatkosuunnittelussa on syytä kiinnittää huomiota kaavaratkaisun tarkkuustasoon asemakaavoitetuilla ja asemakaavoittamattomilla alueilla. Nyt esimerkiksi Kehä III:n itäpuolen kaavaratkaisu on länsipuolta yksityiskohtaisempi. Myös kaavaselostusta on syytä tarkistaa täsmällisemmäksi terminologialtaan ja yhteismitalliseksi käsiteltävien teemojen osalta.

Kaavoittajan vastine: Merkitään tiedoksi.

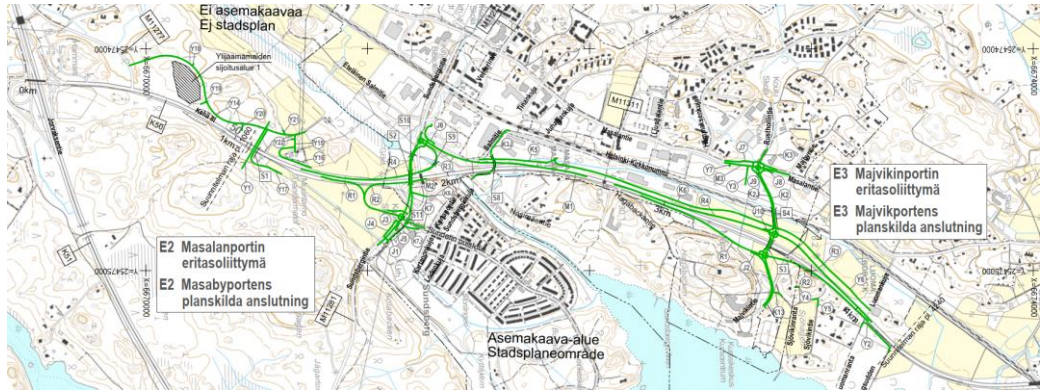
Kehä III:n itäpuolen ja Espoonlahden väliin laadittavan Suvimäen ja Majvikin asema-kaavahanke, Kolabackenin asemakaavahanke sekä Kartanonrannan jo hyväksytyt asemakaavat ovat vaikuttaneet osayleiskaavan kaavakartalla Kehä III:n itäpuolisen alueen tarkemmin esitettyyn maankäyttöön.

Osayleiskaavan valmisteluaineistossa (kaavaluonnos) Suvimäen ja Majvikin alueen maankäyttö pohjautui alueen vireillä olevaan asemakaavahankkeeseen, josta kunnalla on yksityiskohtaista tietoa ja sitä hyödynnettiin jo kaavan valmisteluaineistossa. Niin myös osayleiskaavaehdotuksen samoin kuin hyväksymiskäsittelyyn valmistellun osayleiskaavan maankäyttö perustui asemakaavahankkeeseen ja siten maankäyttö on osoitettu verraten yksityiskohtaisesti esimerkiksi asemakaavatyön luontotietojen ja liikenteen järjestämistavan osalta.



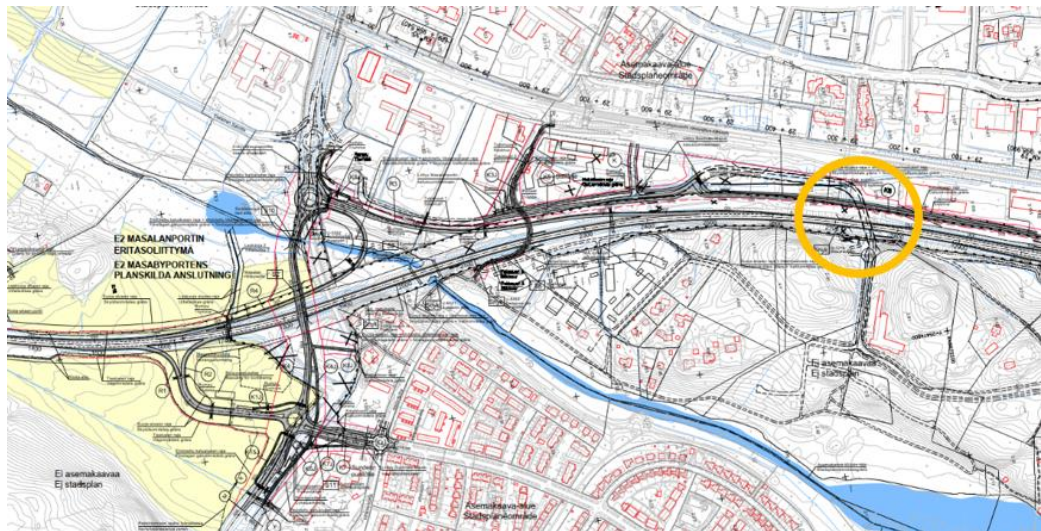
Kuva 1. Kuvasarjan vasen kuva on ote osayleiskaavan kaavaehdotuksesta (kh 25.19.2021, § 471) ja oikea kuva ote kunnanvaltuuston hyväksymästä osayleiskaavasta (kv 6.3.2023, § 13). Molemmista kuvista ilmenee Kehä III:lle toteutettavat eritasoliittymät: Masalanportti sijaitsee kuvien eteläosissa ja vastaavasti Majvikinportti kuvien pohjoisosissa sijaitsee.

Vuonna 2016 valmistuneen aluevaraussuunnitelman Kehä III (kantatie 50) välillä kantatie 51 – Mankki liikenneratkaisut ja siihen istutettu maankäyttö otettiin huomioon osayleiskaavan valmisteluaineistossa. Sen sijaan sekä kaavaehdotuksessa että hyväksytyssä osayleiskaavassa Kehä III ja siihen liittyvät liikenneratkaisut pohjautuivat tiesuunnitelmahankkeen tietoihin päinvastoin kuin mitä valittaja väittää. Tiesuunnitelman liikenneratkaisu (Kantatien 50 parantaminen Masalan ja Majvikin kohdalla, Kirkkonummi, Tiesuunnitelma, 30.11.2021, ELY-keskus, Kirkkonummen kunta, Afry Finland Oy, kt. kuva 2) poikkeaa jonkin verran aluevaraussuunnitelmasta muiden muassa Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen yhteydessä laaditun liito-oravaselvityksen tulosten aiheuttamien muutosten seurauksena. Suuria periaatteellisia eroja ei kuitenkaan ole. Sittenkin tiesuunnitelmaa on täydennetty Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen yhteydessä tutkitulla Kehä III:n ylittävällä uudella sillalla, jonka toteuttamisen myötä edellä mainittu kaavahanke olisi mahdollista toteuttaa ilman Majvikinportin eritasoliittymän rakentamista. On kuitenkin todettava, että Majvikinportin eritasoliittymä tarvitaan vasta kun Masalan taajaman väkiluku kasvaa tuntuvasti synnyttäen tilanteen, jossa uudistetun Masalanportin eritasoliittymän liikenteellinen toimivuus heikkenee merkittävästi.



Kuva 2. Ote tiesuunnitelman luonnoksesta (kantatien 50 parantaminen Masalan ja Majvikin kohdalla, Kirkkonummi, Tiesuunnitelma, 30.11.2021).

Hyväksymiskäsittelyyn valmistellusta tiesuunnitelmasta (Kantatien 50 parantaminen Masalan ja Majvikin kohdalla, Kirkkonummi, Tiesuunnitelma, 31.8.2022, kt. kuva 3) ilmenee Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen myötävaikutuksella tullut siltavaraus, joka sijoittuu Kehä III:lle likimain Masalan aseman kohdalle.



Kuva 3. Ote hyväksymiskäsittelyyn valmistellusta tiesuunnitelmasta (kantatien 50 parantaminen Masalan ja Majvikin kohdalla, Kirkkonummi, Tiesuunnitelma, 31.8.2022). Siitä ilmenee Kehä III yli osoitettu uusi silta (kt. oranssi ympyrä), joka sijaitsee likimain Masalan aseman kohdalla. Kuvasta ilmenee myös uuteen siltaan liittyvät ajoneuvoliikenteen järjestelyt molemmin puolin Kehä III:sta.

Hyväksytyyn osayleiskaavan kaavaselostuksessa todetaan muiden muassa seuraavaa (s. 25): ”Kehä III:n nykyiset liittymät eivät ole liikenneturvallisia ja vireillä olevassa Kehä III:n tiesuunnitelman muutoksessa mahdollistetaan kahden eritasoliittymän toteuttaminen suunnittelualueelle (Masalanportti ja Majvikiportti, tilanne v. 2022).”

Osayleiskaavan kaavaehdotuksesta antamassaan lausunnossaan Uudenmaan ELY-keskus totesi seuraavaa koskien Suvimäen ja Majvikin aluetta (vastaavan kaavoittaja lyhennelmät) sekä myös kunnan vastaukset niihin:

Asemakaavoitettavia alueita koskevan yleismääräyksen mukaan ”asemakaavoitettavaa aluetta palvelevat liikennejärjestelyt on toteutettava ennen alueen pääkäyttötarkoituksen mukaisten toimintojen käyttöönottoa”. On hyvä, että kaavassa on tunnistettu tarve kytkeä uutta maankäyttöä ja sen edellyttämiä liikennejärjestelyjä ajoitusmääräyksellä yhteen. ELY-keskus kuitenkin katsoo, että annettu ajoitusmääräys on epäselvä, eikä määräyksen perusteella pystytä suoraan arvioimaan mihin alueisiin ja pääkäyttötarkoituksen mukaisiin toimintoihin se kohdistuu. ELY-keskus esittää, että ajoitusmääräystä kohdennetaan selkeämmin tiettyjä alueita ja liikenneyhteyksiä koskevaksi, esimerkiksi osa-alueerajauksella tai rasterimerkinnällä sekä riittäville määräyksillä. Myös kaavaselostukseen on syytä avata nämä kytkökset.

Kaavoittajan vastine:

Kaavaehdotuksen yleismääräystä täydennetään seuraavasti: "Masalan osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen laadittavien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten ajoneuvo-liikenteen johtaminen Kehä III:n tasoliittymiin on kielletty".

Edellisen lisäksi liikennettä koskevaa kaavamääräystä täydennetään seuraavalla määräyksellä: "Asemakaavoitettavien alueiden suunnittelussa on otettava huomioon joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytykset laatimalla katujen ja pysäköinti-alueiden, kävelyn ja pyöräilyn sekä ulkoilureittien yleissuunnitelman tai vastaavan muun liikenteen järjestämissuunnitelman tai ulkoilureittisuunnitelman laatimista".

Laadittaessa asemakaavoja tutkitaan hankekohtaisesti liikenteen järjestäminen osayleiskaava yleismääräyksen mukaisesti laatimalla tarvittavat liikennesuunnitelmat. Tämän vuoksi osayleiskaavassa ei osoiteta ajoitusmääräyksiä koskemaan tiettyjä alueita osa-alueajauksella tai rasterimerkinnällä.

Kaavakartalla on esitetty Kehä III:n itäpuolelle Suvimäki-Majvikin alueelle uusia A- ja AP-alueita. Kaavasielostuksen perusteella kunnan tavoitteena on aloittaa Suvimäki-Majvikin alueen rakentaminen nyt tieliikenteen yhteystarve -merkinnällä osoitetun silta- ja katu-yhteyden varassa. Kuitenkin kaavamerkintöjen perusteella voi tulkita, että alueen ensisijainen yhteys on Majvikin eritasoliittymän kautta. ELY-keskus kehottaa täsmentämään Suvimäki-Majvikin liikennejärjestelyjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä siten, että myös niistä käy ilmi silta- ja katu-yhteyden ensisijaisuus Suvimäki-Majvikin alueen liikennejärjestelyissä. Nämä on syytä osoittaa katuna, ottaen huomioon niiden merkittävyys Suvimäki-Majvikin alueen kannalta.

Alueiden maankäytön avaaminen edellyttää uuden yhteyden toteuttamista rakentamalla silta Salmi-tieltä Kehä III:n yli sekä Majvikintien liittymän parantamista rakentamalla eritasoliittymä Kehä III:n tiesuunnitelman mukaisesti. Erityisen tärkeää on varmistaa, ettei Suvimäki-Majvikin alue lähde toteutumaan siten, että uuden rakentamisen liikenne ohjautuisi miltään osin Kehä III:n tasoliittymien kautta. Ajoitusmääräystä tulee tarkentaa koskemaan molempia yhteyksiä Suvimäki-Majvikin alueelle.

ELY-keskus tuo esiin, että nykyisen Majvikintien liittymän kautta voidaan kulkea vain Majvikin kokous- ja kongressihotelliin eikä sen kautta voida järjestää liittymistä Suvimäki-Majvikin uudelle asuntoalueelle. Uusi katu-yhteys Majvikista Suvimäki-Majvikin asuntoalueelle voidaan toteuttaa vasta Majvikin eritasoliittymän rakentamisen jälkeen. Tämä tulee varmistaa kaavamääräyksellä.

Kaavakartalla on osoitettu uusi TP-alue Masalan eritasoliittymän kaakkoisneljännekseen. Kyseiselle TP-alueelle liittyminen tulee toteuttaa Kolbackenin asemakaavan mukaisesti Energiarinne -kadun kautta.

Kaavoittajan vastine:

Kaavaehdotusta muutetaan siten, että Suvimäen ja Majvikin asuntoalueen ajoneuvo-liikenneteen kytkeytymiselle muuhun liikenneverkkoon mahdollistetaan erilaisia vaihtoehtoja. Kaava-aineisoa muutetaan niin, että siinä tuodaan esille neljä erilaista vaihtoehtoa liikenteen järjestämiseksi. Niin ikään lopulliseen kaavasielostukseen täydennetään on lyhyet kuvaukset vaihtoehtojen vaikutuksista Suvimäen ja Majvikin maankäyttöön. Todettakoon, että jäljempänä kuvattujen liikennejärjestelyjen lähtökohtana on Suvimäen ja Majvikin valmisteluaineiston mukainen väestömäärä eli noin tuhat uutta asukasta.

Suvimäen ja Majvikin asuntoalueen voidaan toteuttaa niin, ettei sen kaikki liikenne ohjautu ainoastaan Kehä III:n Majvikinportin eritasoliittymän kautta. Edellä kuvattu liikennejärjestely olisi kaikin puolin tavoiteltavin, mutta sen eritasoliittymän toteuttamisen ajankohta lienee vasta 2030-luvulla ellei jopa 2040-luvulla.

Kaavakartalla on esitetty Kehä III:n itäpuolelle Suvimäki-Majvikin alueelle uusia A- ja AP-alueita. Kaavasielostuksen perusteella kunnan tavoitteena on aloittaa Suvimäki-Majvikin alueen rakentaminen nyt tieliikenteen yhteystarve -merkinnällä osoitetun silta- ja katu-yhteyden varassa. Kuitenkin kaavamerkintöjen perusteella voi tulkita, että alueen ensisijainen yhteys on Majvikin eritasoliittymän kautta. ELY-keskus kehottaa täsmentämään Suvimäki-Majvikin liikennejärjestelyjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä siten, että myös niistä käy ilmi silta- ja katu-yhteyden ensisijaisuus Suvimäki-Majvikin alu-

VE1

Nykyisen Kehä III:n tasoliittymän kautta on järjestettävä Kokous- ja kongressihotelli Majvikin asiakas- ja huoltoliikenne kunnes alueelle toteutetaan uusia liikennejärjestelyjä. Se tarkoittaa, ettei hotellin eteläpuoleisen alueen, toisin sanoen Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen maankäytön aiheuttamaa liikennettä ole mahdollista johtaa olemassa olevan tasoliittymän kautta. Kunnalla on tämä hyvin tiedossa. Hyväksymisvaiheen kaavasielostuksessa alueen liikenteen ohjaaminen uuden, vireillä olevan tiesuunnitelman mukaisen Majvikinportin eritasoliittymän kautta on todettu parhaaksi.

VE2

Suivimäen ja Majvikin asemakaavan valmisteluaineiston jälkeen on tutkittu kyseisen alueen ajoneuvoliikenteen järjestämistä uuden Kehä III:n ylittävän sillan kautta Salmittielle ja edelleen Sundsbergintielle (Salmittien ja Sundsbergintien risteykseen toteutetaan kiertoliittymä). Sillan sijainti on Masalan aseman tienoilla. Tämän vaihtoehto on monella tapaa edullinen esimerkiksi joukkoliikenteen näkökulmasta. Hyväksymisvaiheen kaavaselostuksessa edellä kuvattu vaihtoehto on nimetty VE2.

VE3

Suivimäen ja Majvikin asemakaavan valmisteluaineistossa alueen ajoneuvoliikenne ohjattiin Kartanonrannan kautta Sundsbergintielle. Hyväksymisvaiheen kaavaselostuksessa edellä kuvattu vaihtoehto on nimetty VE3. Tämä vaihtoehto aiheettaa ruuhkaisuutta Kartanonrannan liikenneverkossa, vaikka Sundetin puistotielle rakennettaisiin kiertoliittymä. Toisin sanoen tämän vaihtoehdon mukainen liikennejärjestely edellyttäisi asukastavoitteen madaltamista. Niin ikään tämä vaihtoehto edellyttää, että Masalan portin eritasoliittymä on rakennettu. Vaihtoehto on myönteinen joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta.

VE4

Syksyn 2022 aikana nousi keskusteluun uusi vaihtoehto, joka on hyväksymisvaiheen kaavaselostuksessa on nimetty VE4. Uuden Kehä III:n ylittävän sillan kautta ohjataan Suivimäen ja Majvikin asemakaavan ajoneuvoliikenne Masalantielle. Tämä vaihtoehto lisää Masalantien liikennemäärää huomattavasti eikä liikennejärjestely palvele joukkoliikennettä. Tämän vaihtoehdon mukainen liikennejärjestely edellyttäisi asukastavoitteen madaltamista.

Lopullisessa osayleiskaavassa osoitetaan vireillä olevan tiesuunnitelman (tilanne v. 2022) mukaisen Majvikinportin eritasoliittymän aluevaraus, jonka toteuttamisen myötä nykyinen tasoliittymä suljetaan, kun eritasoliittymä toteutetaan. Suivimäen ja Majvikin alueen uusien asemakaavoitettavien alueiden liikenteen johtaminen Kehä III:lle edellyttää joko Majvikinportin eritasoliittymän toteuttamista tai edellä esitettyjen kolmen muun vaihtoehdon (VE2-VE4) toteuttamista kuitenkin niin, että VE3:n käyttöönotto edellyttää Masalanportin eritasoliittymän toteutumista. Tämän johdosta kaavaehdotuksen kaavamääräyksiä on täydennetty mm. seuraavalla määräykselle: "Masalan osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen laadittavien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten ajoneuvoliikenteen johtaminen Kehä III:n tasoliittymiin on kielletty".

Kolabackenin asemakaavaan kuuluva TP-alue on osoitettu kaavaehdotuksen kartalla. Liikenneyhteyksiä (kadut ja tiet) ei osoiteta erikseen, mikäli alueiden läpi ei ole tarkoitus osoittaa muuta liikennettä. Tältä osin ei muutoksia kaavaehdotukseen.

Todettakoon, että Masalan osayleiskaavan viranomaisneuvottelu järjestettiin 7.9.2022 (kt. liite 1), mutta ajanpuutteen takia asian käsittely jäi kesken. Tämän takia päätettiin järjestää osayleiskaavahanketta koskeva työneuvottelu, johon osallistuivat kunnan edustajien lisäksi Uudenmaan ELY-keskuksen ja Uudenmaan liiton edustajia. Työneuvottelu pidettiin 1.11.2022 (kt. liite)

Osayleiskaavaa valmisteltaessa hyväksymiskäsittelyyn kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalveluja sekä vastaavaa kaavoittajaa hämmentää Uudenmaan ELY-keskuksen toimintatapa, sillä vastaava kaavoittaja toimitti 30.11.2022 sähköpostitse ELY:n kuntavastaavalle ehdotuksen täydennettävästä kaavamääräyksestä seuraavaa (ote sähköpostin tekstistä alla):

Asia 2

Koskien Kehä III:n tasoliittymiä olen kehitellyt seuraavan kaavamääräyksen:

"Masalan osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen laadittavien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten ajoneuvoliikenteen johtaminen Kehä III:n tasoliittymiin on kielletty".

Kyseinen määräys mahdollistaa siis nykytilanteen säilymisen kunnes uusien asemakaavojen kautta tilanne muuttuu. Määräys koskee Suivimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen lisäksi esimerkiksi Kehä III:n länsipuolella olevan työpaikka-alueen asemakaavaa, kun sitä ryhdytään jossain vaiheessa uudistamaan (nyt ko. työpaikka-alueelle on tasoliittymä Kehä III:lla).

Vastaavasti poistamme aiemmin valmistellun kaavamääräyksen koskien ajoitusmääräystä:

”Asemakaavoitettavia alueita palvelevat liikennejärjestelyt ja liikenneyhteydet pääväylille on toteutettava ennen alueen pääkäyttötarkoituksen mukaisten toimintojen käyttöönottoa.”

Kirkkonummen kunnalle nimetty ELY-keskuksen yhteyshenkilö edustaa Ympäristö ja luonnonvarat vastuualuetta, mutta kunnan käsityksen mukaan yleisesti koko ELY-keskusta kunnan suuntaan. Hän antoi vastaavalle kaavoittajalle hyväksyntänsä edellä esitetyille sähköpostin mukaisille muutoksille kaavamääräyksiin puhelimitse. Jälkikäteen kunnan tietoon on tullut, ettei kyseistä sähköpostia toimitettu ELY-keskuksen Liikenne- ja infrastruktuurivastuualueelle. Edellä kuvattu toiminta hämmentää kuntaa, koska kunta on ymmärtänyt, että yhteyshenkilön antama mielipide on ELY-keskuksen kanta.

Huolimatta siitä, ettei ELY-keskuksen sisäinen viestintä näytä toimivan, niin kunta pitää osayleiskaavan kaavamerkintöjä ja -määräyksiä riittävinä koskien valituksessa esille nostettua Suvimäen ja Majvikin alueen maankäyttöratkaisua sekä sitä tukevia kaavamääräyksiä. Valituksessa esille nostettiin asumisen aluevaraukset, jotka ovat seuraavat osayleiskaavan käyttötarkoitukset: asuntoalue (A), pientalovaltainen asuntoalue (AP) ja erillispientalojen asuntoalue (AO) sekä niitä palvelevat liikenneyhteydet.

Valitus koskee osayleiskaavan A-, AP- ja AO-aluevarauksia sekä niitä palvelevia liikenneyhteyksiä vireillä olevan Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen alueella. Valituksessa todetaan kunnan edustajien selvittäneen työkokouksessa 1.11.2022 kyseisen asemakaavan liikenteen uusia järjestämistapoja. Tässä valituksessa on todettu asiasta seuraavasti: ”Kunnan edustajan avatesa tarkemmin liikenteen järjestämistä kävi ilmi, että vaihtoehdot ovat samat, mitä tämän kyseisen osayleiskaavan liitteenä olevassa liikenteen selvityksessä on esitetty eikä se siten tuonut uusia vaihtoehtoja.” Mielenkiitoseksi asian tekee, ettei valittaja (ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurin vastuualue) ollut työkokouksessa läsnä. Kunta katsoo, että valittajan väite ei pidä paikkaansa, sillä hyväksymiskäsittelyyn valmistelussa olleessa kaavaselostuksessa ja -kartalla tuotiin esille neljä erilaista vaihtoehtoa liikenteen järjestämisestä Suvimäen ja Majvikin asemakaavan alueelta.

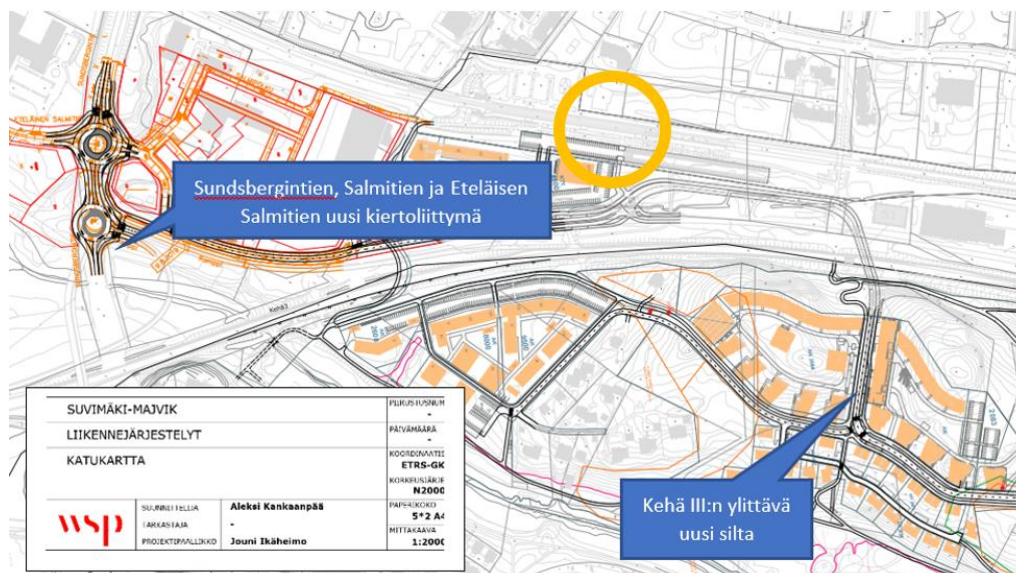
Tämän vastauksen kuvasta 1 ilmenee, että kaavaehdotuksessa (kuvaparin vasen kuva) ajoneuvoliikenteen järjestämistä vaihtoehtoja oli kaksi: ennen pohjoisen Majvikinportin eritasoliittymän rakentamista, ajoneuvoliikenne on tarkoitus johtaa suunniteltavalta Suvimäen ja Majvikin asemakaavan alueelta Kehä III:n ylittävän uuden sillan kautta Masalan aseman läheisyydessä sijaitsevalle Salmitielle ja josta liikenne johdetaan edelleen Sundsbergintielle sekä sille rakennettavan kiertoliittymän kautta joko liikekeskustan suuntaan tai Kehä III:n suuntaan. Asemakaavoitettavan alueen ajoneuvoliikenteen tilanne paranee rakennettaessa Majvikinportin eritasoliittymä, sillä sen kautta ajoneuvoliikenne voidaan johtaa suoraan asemakaavan alueelta suoraan Kehä III:lle.

Kunta on selvittänyt valittajataholle viranomaisneuvottelussa 7.9.2022, että Suvimäen ja Majvikin asemakaavan toteuttaminen ennen Majvikinportin eritasoliittymän toteuttamista on mahdollista ohjaamalla ajoneuvoliikenne suunnittelualueelta mukaan lukien myös Sjövikin asuontyppään ajoneuvoliikenne Kehä III:n ylittävän uuden sillan kautta Salmitielle sekä edelleen Salmittien, Eteläisen Salmittien ja Sundsbergintien risteykseen toteutettavalle kiertoliittymälle, josta ajoneuvoliikenne on järjestettävissä kiertoliittymästä eri suuntiin (kt. kuvat 3 ja 4). Majvikinportin eritasoliittymän toteuttaminen toki parantaa asemakaavoitettavan alueen saavutettavuutta entisestään. Kunta kokee, että valittaja ei kuitenkaan ole ymmärtänyt, että todennäköisin ajoneuvoliikenteen järjestämistapa asemakaavan alueelta on edellä kuvattu eli yhteys Kehä III yli Masalan juna-aseman läheisyyteen. Niin ikään kunta kokee, että valittajan yksipuolinen näkemys, jonka mukaan asemakaava-alueen liikenteen järjestäminen edellyttää Majvikinportin eritasoliittymän toteuttamista on virheellinen. Valittaja on tuonut tämän näkemyksen esille valituksessaan.

Tämän valituksen vastauksen kuvasta 1 ilmenee myös, että kunnanvaltuuston hyväksymästä osayleiskaavassa (oikea kuva) Suvimäen ja Majvikin alueen ajoneuvoliikenteen järjestämistä vaihtoehtoja on peräti neljä ja niiden toimintaedellytykset on kuvattu tässä kunnan vastauksessa, niin sanotussa kaavoittajan vastineessa kaavaehdotuksesta (Suvimäen ja Majvikin asuntoalueen liikenteenjärjestämisen vaihtoehdot VE1-VE4) ja kaavaselvityksessä liikennevaihtoehtoja kuvaavassa osiossa (8.2.3 Liikenne, s. 62-64).

Valittajan väite, jonka mukaan sekä osayleiskaavan viranomaisneuvottelussa 7.9.2022 että työkokouksessa 1.11.2022 ei olisi tuotu esille uusia vaihtoehtoja Suvimäen ja Majvikin asemakaavoitettavan alueen ajoneuvoliikenteen ratkaisemiseksi verrattuna kaavaehdotukseen, ei pidä paikkaansa. Näyttäisi pikemminkin olevan niin, ettei valittaja ole valitusta laatiessaan tutustunut kaava-asiakirjoihin. Vielä mielenkiintoisemmaksi asian tekee se, että lopulliseen Kehä III:n tiesuunnitelmaan Suvimäen ja Majvikin asemakaavan laadinnan aikana esille nousut kunnan valmisteleva ja ELY-keskuksen hyväksymä ajatus uudesta Kehä III:n ylittävstä ajoneuvoliikenteen yhteydestä (kt. kuvat 3 ja 4), jonka toteuttaminen mahdollistaisi Suvimäen ja Majvikin asemakaavan toteuttamisen ennen Majvikinportin eritasoliittymän rakentamispäätöstä ei näytä olleen valittajan tiedossa. Näin ollen valittajan mukainen tulkinta osayleiskaavan kaavamääräysten riittämättömyydestä Kehä III:n osalta on virheellinen, koska Suvimäen ja Majvikin asemakaava on mahdollista toteuttaa ennen Majvikinportin eritasoliittymän toteuttamista.

Valittaja esittää, että kaavan toteuttamista koskeva ajoitusmääräys kohdennetaan selkeämmin tiettyjä alueita ja liikenneyhteyksiä koskevaksi, esimerkiksi osa-alueajauksella tai liikenneyhteyksiä koskevaksi, esimerkiksi osa-alueajauksella tai rasterimerkinnällä sekä riittävillä määräyksillä. Kunta tulkitsee valittajan tarkoittavan vireillä olevaa Suvimäen ja Majvikin asemakaavahanketta. Kunta ei kuitenkaan näe, kuten ei myöskään ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat vastuualue tarvetta valittajan esittämälle vaatimukselle, koska osayleiskaavan mukaisen maankäytön ajoneuvoliikenne voidaan toteuttaa ilman Majvikinportin eritasoliittymää. On valittavaa, että valittaja jättäytyy kieltäytyä hyväksymästä osayleiskaavan selvityksessä vaihtoehdon 2 toteuttamiskelpoisuutta. Asemakaavoitustyön yhteydessä laadittu selvitys (Masalan osayleiskaavatyön liikenne-ennusteiden tarkistus, liikenneverkon kehityspotit, Ramboll Finland Oy, 2021, liite 3) todistaa kunnan näkökannan.



Kuva 4. Ote Suvimäen ja Majvikin asemakaavaan liittyvästä alustavasta liikenteenjärjestämisperiaatteesta (WSP Finland Oy), josta ilmenee Sundsbergintielle suunniteltu kiertoliittymä, jonka kautta mm. Suvimäen ja Majvikin asuntoalueen ajoneuvoliikenne on määrä johtaa joko liikekeskustan suuntaan tai Kehä III:n suuntaan. Masalan aseman sijainti on osoitettu oranssilla ympyrällä.

Tässä yhteydessä on syytä tuoda esille, että kunta ja Uudenmaan ELY-keskus on käynyt ensimmäisen Kehä III:n tiesuunnitelman sekä Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeen yhteensovittuspöytäkirjan keuhällä 2020 eli ennen kuin asemakaavahankkeen myötä syntyi ajatus uudesta

sillasta Kehä III:n yli Masalan juna-aseman kohdalla. Sen jälkeen tiesuunnitelman laatiminen on edennyt rinnatusten osayleiskaavahankkeen kanssa ja hyväksymiskäsittelyyn valmistellussa tiesuunnitelmassa on otettu huomioon mahdollisuus johtaa edellä mainitun asemakaavan ajoneuvoliikenne Kehä III:n yli tien länsipuolelle, josta se on ohjattavissa Sundsbergintielle toteutettavan kiertoliittymän kautta joko Masalan liikekeskustan tai Kehä III:n suuntaan (kt. kuvat 3 ja 4).

Valituksessa todetaan, että osayleiskaavan ehdotuksessa antamassaan lausunnossa ELY-keskus kehotti täsmentämään Suvimäen ja Majvikin liikennejärjestelyjä koskevia merkintöjä ja määräyksiä siten, että myös niistä olisi käynyt ilmi silta- ja katuyhteyden ensisijaisuus Suvimäen ja Majvikin alueen liikennejärjestelyissä. Valittajan mukaan silta- ja katuyhteyden olisi ollut syytä osoittaa katuina eikä yhteystarvemerkinällä ottaen huomioon niiden merkittävyys Suvimäen ja Majvikin alueen kannalta. Kunta ei ymmärrä, miksi valittaja edellyttää sitoutumaan vain tiettyyn ajoneuvoliikenteen järjestämistapaan koskien Suvimäen ja Majvikin asemakaavoitettavaa aluetta tilanteessa, jossa asemakaavoitus ei ole edennyt riittävän pitkälle. Kyseistä yhteystarvemerkinettä on syytä käyttää, mikäli varmuutta tietystä liikenne- ja katuverkosta ei ole. Edellä kuvattu on Kirkkonummen kunnan mukaan täysin lainmukainen tapa esittää asia eikä siihen ole puuttunut kaavaohjauksesta vastaavat keskeiset viranomaiset eli Uudenmaan ELY-keskuksen Ympäristön ja luonnonvarat vastuualue eikä Uudenmaan liitto.

Osayleiskaavan kaavamääräys, joka kuuluu seuraavasti: ”Masalan osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen laadittavien asemakaavojen ja asemakaavamuutosten ajoneuvoliikenteen johtaminen Kehä III:n tasoliittymiin on kielletty”, on kunnan näkemyksen mukaan hyvin yksiselitteinen. Määräys ei mahdollista muita vaihtoehtoja, kuin johtaa Kehä III:n lähialueella laadittavissa asemakaavoissa ja asemakaavojen muutoksissa ajoneuvoliikenne Kehä III:lle toteutettaviin eritasoliittymiin. Muutoin kunta toimisi vastoin osayleiskaavaansa. Masalan osayleiskaava on hankkeen alusta lähtien tarkoitus laatia lainvoimaisena kuten Kirkkonummen kunnan tapana on. Näin ollen osayleiskaava ei mahdollista esimerkiksi Suvimäen ja Majvikin asemakaavoitettavalla alueella rakentamista suunnittelutarveratkaisuina, mikä on mahdollisesti saattanut olla yksi valittajan motiiveista laatia valitus.

Kirkkonummen suunnittelukokouksessa 25.5.2023 käsiteltiin Masalan osayleiskaavaa (kt. liite). Kokouksen muistioon on kirjattu seuraavaa koskien valitusta:

Uudenmaan ELY:n liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen tekemä valitus ihmetytti niin kunnan kuin Uudenmaan ELY:n ympäristö ja luonnonvarat-vastuualueen edustajia. Osayleiskaavassa valituksen alainen alue on esitetty asemakaavoitettavaksi alueeksi. Toisin sanoen aluetta on kehitettävä laatimalla alueelle asemakaava, muita toimenpiteitä osayleiskaava ei mahdollista. Luomajärvi toi esille tyytymättömyyden valituksesta, sillä hänen mukaansa kunnan ja ELY-keskuksen yhteistyössä laatima kaavamääräys, joka ei mahdollista osayleiskaavan hyväksymisen jälkeen laadittavien asemakaavoitettavien ja asemakaavojen muutoksen liikenteen johtamisen Kehä III:n tasoristeyksiin, oli riittävä. Ketonen selvensi, että ELY:n ympäristön ja luonnonvarat -vastuualue pitää myös ko. kaavamääräystä riittävänä.

Schulte-Tigges puolusti Uudenmaan ELY:n liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen tekemää valitusta, joka kohdistui vireillä olevaan Suvimäen ja Majvikin asemakaavahankkeeseen. Perustelunaan hän ennakoiki mahdollisuutta, että kunta voisi myöntää suunnittelutarveratkaisuja osayleiskaavan asemakaavoitettavalle alueelle. Kunnan edustajat vakuuttivat, ettei sellainen ole kunnan edun mukaista eikä kunta toimi Schulte-Tiggesin olettamalla tavalla. Kunnan tavoin Uudenmaan ELY:n ympäristön ja luonnonvarat vastuualueen edustajat toivoivat myös valituksen vetämistä pois, koska laadittu kaavamääräys yksiselitteisesti edellyttää alueen asemakaavoittamista.

Vaikuttaa vähintäänkin huolestuttavalta, että ELY-keskuksen Liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue pitää Kirkkonummen kuntaa toimijana, joka ei noudattaisi laatimansa ja hyväksymänsä osayleiskaavan kaavamääräyksiä.

Edellisessä kappaleessa kuvatun lisäksi vaikuttaa erittäin huolestuttavalta, etteivät ELY-keskuksen eri vastuualueet keskustele keskenään tai sitten keskinäisiä keskustelua ei ymmärretä puolin eikä toisin. Vielä ongelmallisempaa kunta näkee, ettei ELY-keskuksen Liikenteen ja infrastruktuurin vastuualue vaikuta tuntevan vastuualueellaan samanaikaisesti ja samaa paikkaa koskevia vireillä olevia hankkeita eli tässä tapauksessa Masalan osayleiskaavoitusta eikä Kehä III:n tiesuunnitelman laadintaa. Valittaja, joka siis edustaa ELY-keskuksen Liikenteen ja infrastruktuurin vastuualuetta ei näytä olevan tietoinen Kehä III:n tiesuunnitelman tilanteesta, sillä valittajan näkökanta näyttää olevan, että Suvimäen ja Majvikin asemakaavan toteuttaminen edellyttää Majvikinportin eritasoliittymän toteuttamista, mikä ei kunnan näkemyksen mukaan pidä paikkaansa. Kirkkonummen kunta toteaa, että juuri osayleiskaavan määräys, joka edellyttää asemakaavan laatimista Suvimäen ja Majvikin alueelle, kieltää kunnalta kyseiselle alueelle suunnittelutarveratkaisujen myöntämisen. Kirkkonummen suunnittelukokouksen (25.5.2023) muistioista on luettavissa kunnan ja ELY-keskuksen Ympäristön ja luonnonvarat vastuualueen näkemysten edellä kuvattuun olevan yhteneväinen.

Lopuksi todettakoon, että Kehä III:n maantietä koskevan osan tiesuunnitelma voidaan panna voimaan vasta kun sen aluetta koskevat asemakaavat ovat tulleet lainvoimaisiksi. Kirkkonummen kaavoitusohjelman 2023-2027 mukaisesti tiesuunnitelman aluetta koskevat asemakaavat muutetaan ohjelman kahden ensimmäisen vuoden aikana yhteensopiviksi tiesuunnitelman kanssa. Tässä yhteydessä on lisäksi syytä nostaa esille myös, että MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen mukaan seuraavalla suunnittelukaudella (vuodet 2024-2027) pannaan vireille Masalanportin eritasoliittymän rakentaminen. Kirkkonummen kunnanvaltuusto (22.5.2023, § 37) on antanut kunnan lausunnon MAL-suunnitelmaluonnoksesta.

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

Vastaukseen liittyvät liitteet:

- Liite: Masalan osayleiskaavan viranomaisneuvottelu, 7.9.2022, muistio
- Liite: Masalan osayleiskaavan työneuvottelu 1.11.2022, muistio
- Liite: Masalan osayleiskaavatyön liikenne-ennusteiden tarkistus, liikenneverkon kehityspolut (Ramboll Finland Oy, 2021)
- Liite: Kirkkonummen suunnittelukokouksen 25.5.2023 muisto

Oheismateriaali:

- Valittajan laatima valitus liitteineen
- MRL 9 §, MRL 39 §, LjMTL 1 §, LjMTL 7 §, LjMTL 13 § ja LjMTL 15 a §