

14.5.2024

PICKALA ROCK RESORT ASEMAKAAVAEHDOTUS - DETALJPLANFÖRSLAG

Nähtävillä 22.3.-22.4.2024 (MRL 65§, MRA 27§)

Framlagt 22.3.-22.4.2024 (MBL 65§, MBF 27§)

Vastineraportti - [Rapport över bemötande](#)

MUISTUTUKSET - ANMÄRKNINGAR

1. M02

1.1 Liikenneselvitys, liikenne-ennuste ja toimivuustarkastelu – [Trafikutredning, trafikprognos och funktionsgranskning](#)

Nyt käsiteltävänä olevan asemakaavoituksen toteuttaminen ei voi perustua nykyisen Störsvikintien liikenneyhteyteen.

Laaditun liikenneselvityksen lähtökohtatiedot ovat väärin. Liikenneselvityksen lähtökohtatiedoissa todetaan tavoitteeksi kaavoittaa pääasiassa omakotitalotontteja vapaa-ajanasumiseen.

Liikenneselvityksen määrälliset laskentaperusteet eivät ole yhteneväisiä muualla kaava-aineistossa esitettyjen lukujen kanssa. Laskentaperusteita ei ole avoimesti perusteltu ja esitystapa viittaa laskentaperusteiden olevan luonteeltaan arvauksia.

Selvityksestä puuttuu kokonaisuudessaan liikenneturvallisuutta koskeva laadullinen tarkastelu Störsvikintien osalta.

Kaavoittajan vastine: Liikenneselvityksessä on käytetty vakituisen asumisen tuottamaa liikennemääräarviota. Liikenneselvityksen raportin (*pvm 15.12.2023*) alustukseen on valitettavasti jäänyt selvitysvaiheen aiemmista pohdinnoista erheellinen maininta vapaa-ajan asumisesta. Kyseessä on kuitenkin vakituisen asumisen mahdollistava alue ja liikenneselvitys on laadittu vakituisen asumisen tuottaman liikennearvion perusteella. Oikea tulkinta alueenkäytöstä ja kaavassa käytetty laskentaperuste on selkeästi tuotu esiin selvitysvaiheen jälkeen laaditussa kaavaselostuksessa.

Liikenneselvityksen asukasmäärän lopullisissa laskelmissa on käytetty mitoitusperusteena 100 k-m²/as kattaen suurimman osan asumisesta ja pienellä osalla asumista on käytetty arviota 70 k-m²/as. Tästä on saatu 340 asukasta koko alueelle (32 600 k-m²). Kaava-aineistossa esiintyvät asukasmäärät ovat teoreettisia arvioita. Liikennetuotoksen arvioinnin kannalta 350-400 asukasta ei vaikuta merkittävästi lopputulokseen.

Timalantie rakennetaan siinä vaiheessa, kun Sunnanvikin eritasoliittymäkin. On tutkittu yhteistyössä Ely – keskuksen kanssa myös sitä vaihtoehtoa, että Timalantie rakennettaisiin ennen kuin eritasoliittymä. Se johtaisi ko. liittymän porrastukseen vaikeassa maastossa. Lisäksi alikulkutunneli kevyelle liikenteelle pitäisi rakentaa. Porrastus ja alikulkutunneli olisivat useiden miljoonien eurojen hukkainvestointeja, kun Sunnanvikin eritasoliittymä myöhemmin rakennetaan. Alueella on hyväksymisvaiheessa eritasoliittymän rakentamisen mahdollistama asemakaava. Eritasoliittymän maantielain mukainen tiesuunnitelma on kunnan ja Ely -keskuksen yhteistyönä laadittu ja hyväksymiskäsittelyssä. Kantatien YVA-selvitys ja yleissuunnittelu on käynnistynyt. Hankkeen toteutukselle ei ole vielä rahoitusta.

Liikenneselvitystyön päättämisvaiheessa joulukuussa 2023 on päätetty laatia Störsvikintien ja kantatie 51:n liittymäalueen kattava toimenpidesuunnitelma, jonka tarkoituksena on parantaa liittymäalueella liikenteen turvallisuutta, toimivuutta ja sujuvuutta. Parannustoimenpiteiden suunnittelu on parhaillaan käynnissä; nykytilanteeseen nähden turvallisuutta parantavia muutoksia ovat mm. liittymän sivusuuntien porrastaminen ja ryhmittymiskaistat, sekä jalankulun ja pyöräliikenteen alikulkuyhteydet. Hankkeen

14.5.2024

suunnitteluun on saatu valtion rahoitusta, ja se etenee Ely- keskuksen vetovastuulla. Hankkeen toteutukselle tullaan hakemaan valtion rahoitusta. Mahdollisuudet saada myös toteutukseen valtion rahoitusta arvioidaan olevan hyvät, koska suunnitteluunkin on jo valtion rahoitusta saatu.

Hankkeella on laajempaakin merkitystä kunnan liikenneverkon kehittämiseksi. Liittymän parantaminen palvelee Etelä-Siuntion muidenkin alueiden kehittämistä ennen koko kt51 parantamiseen liittyviä toimenpiteitä.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennevastuualue toteaa asemakaavaehdotuksesta antamassaan lausunnossa 19.4.2024, että asemakaava- alueen valmistelussa on huomioitu Störsvikintien ja kantatie 51:n liittymän vaikutus alueen liikenteeseen hyvin, ja että asemakaavan luonnosvaiheen jälkeen kaavan yleisiin määräyksiin on lisätty ajoitusmääräys liittymän parantamisesta, jota voidaan pitää koko alueen liikenneturvallisuutta tukevana toimena.

Störsvikintien ja kantatie 51:n liittymäalueen lisäksi asemakaava-alueen sisäiset katuliittymät ja ajoyhteys kaava-alueelta Störsvikintielle on tutkittu liikenneselvityksen toimivuustarkasteluissa. Timalantien eteläosan katu- ja rakennussuunnittelusta on käynnistetty Siuntion kunnassa erillinen toimeksianto, jossa on mukana liikenne- ja liikenteenohjaussuunnittelu. Störsvikintie on kunnan hoidossa ja tulee aikanaan kunnan katujen ja teiden perusparannusohjelmaan. Störsvikintie on asfaltoitu, varustettu katuvalaistuksella, kevyen liikenteen väylällä sekä ajoradan hidasteilla ajonopeuksien rajoittamiseksi. Sillä on 50 km/h ja 40 km/h nopeusrajoitukset.

Planläggarens bemötande: I trafikutredningen har en uppskattning av trafikmängden orsakad av fast bosatta använts. Tyvärr har det i inledningen av rapporten för trafikutredningen (datum 15.12.2023) felaktigt nämnts fritidsbosättning utgående från tidigare överväganden under utredningsfasen. Det handlar dock om ett område som möjliggör fast bosättning, och trafikundersökningen har upprättats baserat på den trafikmängd som genereras av fast bosättning. Den korrekta tolkningen av områdesanvändningen och beräkningsgrunden som används i planen framgår tydligt i planbeskrivningen som utarbetats efter utredningsfasen.

I de slutliga beräkningarna av invånarantalet i trafikutredningen har man använt en dimensioneringsgrund på 100 m²vy/inv för största delen av bostadsområdet, och för en liten del av boendet har man använt en uppskattning på 70 m²vy/inv. Detta har resulterat i 340 invånare för hela området (32 600 kvadratmeter). Invånarantalet som förekommer i planmaterialet är teoretiska uppskattningar. Med avseende på bedömningen av trafikproduktionen påverkar 350-400 invånare inte väsentligt slutresultatet.

Timalavägen kommer att byggas i det skede när också Sunnavikens planskilda korsning byggs. Man har också i samarbete med NTM-centralen undersökt möjligheten att bygga Timalavägen före planskilda korsningen. Det skulle leda till stafflerad anslutning vid den aktuella anslutningen i utmanande terräng. Dessutom skulle en tunnel för lätt trafik behöva byggas. Stafflering och byggande av tunnel skulle innebära en onödig investering på flera miljoner euro när Sunnavikens planskilda korsning byggs senare. Ett detaljplaneförslag, som möjliggör byggandet av planskild korsning, är under godkännandeförfarande. En vägplan, enligt landsvägslagen, för planskilda korsningar har utarbetats i samarbete mellan kommunen och NTM-centralen och är under godkännandeförfarande. MKB-utredningen och en översiktsplan för stamvägen har inletts. Det finns ännu ingen finansiering för genomförandet av projektet.

I avslutningsfasen av trafikundersökningen i december 2023 beslutades det att upprätta en omfattande åtgärdsplan för anslutningsområdet mellan Störsviksvägen och stamväg 51, vars syfte är att förbättra trafiksäkerheten, funktionaliteten och smidigheten i anslutningsområdet. Planeringen av förbättringsåtgärderna pågår för närvarande; för att förbättra säkerheten jämfört med nuvarande situationen inkluderar åtgärderna bland annat stafflering av anslutningarna från sidorna och filer för

14.5.2024

gruppering av trafik, samt en undergång för gång- och cykeltrafik. Projektets planering finansieras av staten och leds av NTM-centralen. Finansiering för genomförandet av projektet kommer att ansökas från staten. Möjligheterna att få statlig finansiering för genomförandet bedöms vara goda eftersom statlig finansiering redan har erhållits för planeringen.

Projektet har också en bredare betydelse för att utveckla kommunens trafiknät. Förbättringen av anslutningen tjänar också utvecklingen av andra områden i södra Sjundeå innan åtgärderna för förbättring av hela stamväg 51 genomförs.

Ansvarsområdet för trafik i Nylands NTM-central noterar i sitt utlåtande om detaljplaneförslaget 19.4.2024 att konsekvenserna av Störsviksvägens och stamväg 51:s anslutning på områdets trafik har beaktats väl under planeringen av detaljplanområdet, samt efter utkastfasen har en tidsförläggning för förbättringen av anslutningen tillagts till de allmänna planbestämmelserna, vilket kan betraktas som en åtgärd som främjar trafiksäkerheten i hela området.

Förutom anslutningsområdet mellan Störsviksvägen och stamväg 51 har de interna gatukorsningarna och körförbindelsen från detaljplanområdet till Störsviksvägen undersökts i funktionsgranskningen för trafikundersökningen. Planeringen för gatudelen av Timalavägens södra del har inletts i ett separat uppdrag som Sjundeå kommun gett, där trafik- och trafikstyrningsplanering ingår. Störsviksvägen sköts av kommunen och kommer att ingå i kommunens program för grundläggande förbättring av gator och vägar. Störsviksvägen är asfalterad, har gatubelysning, en separat väg för lätt trafik samt hastighetsreglerande hinder för att begränsa hastigheten. Hastighetsbegränsningarna är 50 km/h och 40 km/h.

1.2 Kaavataloudellinen arviointi – Ekonomisk bedömning av planen

Kaavataloudellisessa laskelmassa ei ole asianmukaisesti huomioitu kaikkia Rock-kaavan aiheuttamia tulevia kustannuksia (kantatie 51/Störsvikintien risteys, Störsvikintien turvallistaminen, Timalantien alkuosuus Störsvikissä, Timalantien joukkoliikennekadun rakentaminen).

Kaavoittajan vastine: Kaavataloudellisista vaikutuksista on laadittu arviointiraportti (Sitowise Oy/ 5.3.2024). Siinä on monta muuttujaa ja epävarmuustekijää tonttien myynnin edistymisestä alkaen. Sen luvut eivät ole tarkkoja arvoja, vaan osoittavat suuntaa ja suuruusluokkaa.

Siinä laskelmiin on otettu mukaan vain kaava-alueen sisäiset katu- ja tieverkon rakentamiskustannukset. Tämä on kaavataloudellisissa arvioinneissa yleisesti käytetty menettelytapa. Perusteena tälle on se, että kaavaa ei rasieta kaava-alueen ulkopuolisten rakenteiden kustannuksilla silloin kun nämä rakenteet eivät palvele pelkästään kaava-aluetta ja kun kustannuksia ei voida perustellusti jyvittää kaava-alueen ja muiden nykyisten/tulevien uusien alueiden kesken. Tämä koskee myös tilannetta, jossa kaavan toteuttaminen edellyttää kyseisiä rakenteita. Kunnan maankäytön kehittäminen edellyttää infran investointeja, joita kaikkia ei aina voida osoittaa yksittäiselle kaava-alueelle.

Timalantien -Störsvikintien ja Sunnavikin risteuksen välisen joukkoliikennekadun rakentamisen voidaan katsoa palvelevan kaava-aluetta laajempaa aluetta. Tämä koskee myös Störsvikintien liikenneturvallisuuden parantamiseksi tarvittavia toimia. Lisäksi näitä toimia tarvittaisiin jo nykytilanteessa, mutta kaavan toteuttamisen myötä tämä tarve toki kasvaa.

Myöskään Timalantien alkuosuuden sekä kantatien 51 ja Störsvikintien liittymän parantamisen ei voida katsoa palvelevan pelkästään kaava-aluetta. Ne ovat kuitenkin alueen toteuttamisen kannalta välttämättömiä toimenpiteitä. Tämän vuoksi kustannukset on tuotu raportissa esiin päätöksenteossa huomioitavaksi asiaksi, vaikka niitä ei ole sisällytetty varsinaiseen laskentaan.

14.5.2024

Maanomistajan ja kunnan kesken laaditaan ennen asemakaavan hyväksymistä maankäyttösopimus. Maankäyttösopimusehdotuksen mukainen sopimuskorvaus kunnalle on 4.12 milj. € (alv 0). Tämän rahamääräisen sopimuskorvauksen lisäksi maanomistaja luovuttaa kunnalle veloituksetta katualueet ja yleiset alueet yhteensä 14.5 ha sekä kaava-alueelle jo rakentamaansa infraa sekä erilaisia infran jatkorakentamisen kannalta välttämättömiä suunnitelmia ja tutkimustuloksia yhteensä 1.31 milj. € (alv 0) edestä. Maankäyttösopimuskorvaustulot realisoituvat kunnalle sopimuksen voimaantulon jälkeen. Kadun rakentamiskustannusten kattaminen maankäyttösopimuskorvauksella merkitsee sitä, että koko tarkasteluajanjaksolle laskettu kaavataloudellinen nettovaikutus tulee olemaan positiivinen - todennäköisesti myös, jos laskelmiin lisättäisiin kantatien 51 ja Störsvikintien liittymän parantamisen sekä Timalantien alkupään rakentamisen kustannukset.

Kaava-alueen elinkaaren alkuvaiheen rakentamisinvestoinnit infraan ovat merkittäviä, mutta ne ovat välttämättömiä ja niihin on varauduttava. Vesihuollon liittymismaksut ja maankäyttösopimuskorvaus kuitenkin tasaavat tilannetta. Lisäksi on merkittävää, että alkuvaiheen kaavataloudellisen nettokustannuksen on arvioitu muuttuvan nettotuloksi ajan myötä.

Kaavataloudellisten vaikutusten ohella Rock Resort -alueen merkitystä tarkasteltaessa on välttämätöntä ottaa tärkeänä lisäperusteena huomioon myös sen myönteinen vaikutus kunnan kehittymiseen veto- ja pitovoimaisena asuinpaikkana. Pickalan alue on yksi Siuntion maankäytön kehityskuvan päivityksessä määritellyistä vetovoimatekijöistä. Rock Resort on tämän vetovoiman merkittävä tukijalka. Uusi Rock-golfkenttä tähtää maailman parhaaksi par3-kentäksi ja tuo kuntaan golfmatkailijoita nostoen samalla Siuntion tunnettuisuutta. Samalla Rock-kenttä lisää jo olemassa olevan Pickalan golfkeskuksen palveluja ja Rock Resort -asuinalue vahvistaa Störsvikin alueen väestöpohjaa. Väestöpohjan vahvistuminen luo osaltaan toimintaedellytyksiä paikallisten, sekä julkisten että kaupallisten, palvelujen sijoittumiselle alueelle (esimerkiksi päiväkotit ja ympärivuotinen ravintola).

Asemakaava täyttää MRL:n 54 §:n sisältövaatimukset, koska se on laadittu siten, että sillä luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä on vaalittu eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja ole hävitetty. Kaavoitettavalla alueella ja sen lähiympäristössä on riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaava täyttää MRL:n 54 §:n sisältövaatimukset myös sen vuoksi, että se ei aiheuta kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään ole asetettu maanomistajille tai muille oikeuden haltijoille sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheutettu sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

Planläggarens bemötande: En bedömningsrapport om de ekonomiska konsekvenserna av planen har utarbetats (Sitowise Oy/5.3.2024). Den innehåller många variabler och osäkerhetsfaktorer, inledningsvis från försäljningsframsteg av tomter. Siffrorna är inte exakta värden utan pekar på riktning och storleksordning.

Endast kostnaderna för att bygga upp det interna gatunätverket inom planområdet har inkluderats i beräkningarna. Detta är en allmänt använd metod för ekonomisk bedömning av planer. Grunden för detta är att planen inte bör belastas med kostnaderna för konstruktioner utanför planområdet när dessa konstruktioner inte enbart tjänar planområdet och när kostnaderna inte rimligen kan fördelas mellan

14.5.2024

planområdet och andra nuvarande/kommande nya områden. Detta gäller även situationer där genomförandet av planen kräver dessa konstruktioner. Kommunens markanvändningsutveckling kräver investeringar i infrastruktur, och alla sådana kan inte alltid hänföras till ett enskilt planområde.

Byggandet av en kollektivtrafikgata mellan Timalavägen-Störsviksvägen och Sunnavikens korsning kan anses gynna ett större område än planområdet. Detta gäller också åtgärder som behövs för att förbättra trafiksäkerheten på Störsviksvägen. Dessutom skulle dessa åtgärder behövas redan i den nuvarande situationen, men behovet ökar naturligtvis med genomförandet av planen.

Även förbättringar av början på Timalavägen och korsningen mellan stamväg 51 och Störsviksvägen kan inte anses gynna endast planområdet. De är dock nödvändiga åtgärder för att genomföra området. Därför har kostnaderna tagits upp i rapporten för att beaktas vid beslutsfattande, även om de inte har inkluderats i själva beräkningarna.

Innan detaljplanen godkänns ska det upprättas ett markanvändningsavtal mellan markägaren och kommunen. Enligt förslaget till markanvändningsavtal är ersättningen för kommunen 4,12 miljoner euro (moms 0). Förutom detta monetära avtalsbelopp överlåter markägaren avgiftsfritt till kommunen gatuområden och allmänna områden totalt 14,5 ha samt infrastruktur som redan har byggts på planområdet samt olika planer och utredningsresultat som är nödvändiga för fortsatt infrastrukturutbyggnad, sammanlagt till ett värde av 1,31 miljoner euro (exklusive moms). Intäkterna från markanvändningsavtalet realiseras för kommunen efter att avtalet har trätt i kraft. Att täcka byggkostnaderna för gatan med markanvändningsersättningen innebär att det totala ekonomiska nettobidraget för hela planperioden förväntas vara positivt - sannolikt även om kostnaderna för förbättringen av korsningen mellan stamväg 51 och Störsviksvägen samt början av Timalavägen skulle läggas till i beräkningarna.

Investeringarna i infrastruktur i början av planområdets livscykel är betydande, men nödvändiga och måste planeras för. Anslutningsavgifter för vatten- och avloppsanläggningar samt ersättning från markanvändningsavtal jämnar dock ut situationen. Väsentligt är även att den planeconomiska nettokostnaden förväntas bli en nettovinst över tiden.

När man granskar betydelsen av Rock Resort-området är det nödvändigt att också ta hänsyn till dess positiva inverkan på kommunens utveckling som en attraktiv plats att bo och besöka. Pickala-området är en av attraktionsfaktorerna som definierats i Sjundeås uppdaterade utvecklingsbild för markanvändning. Rock Resort är en viktig del av denna attraktionskraft. Den nya Rock-golfbanan strävar efter att bli världens bästa par3-bana och kommer att locka golfturister till kommunen, samtidigt som den gör Sjundeå som mera välkänd. Samtidigt kommer Rock-banan att utöka de befintliga tjänsterna vid Pickala golfbanan och Rock Resort-bostadsområdet kommer att stärka befolkningsunderlaget i Störsvik. Stärkningen av befolkningsunderlaget skapar förutsättningar för lokala, både offentliga och kommersiella, tjänster att etablera sig i området (till exempel dagis och året runt-öppen restaurang).

Detaljplanen uppfyller de innehållskrav som fastställs i MBL § 54, eftersom den är utformad för att skapa förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsamt livsmiljö, tillgänglighet till service och trafikanordning. Den byggda och naturliga miljön har bevarats och inga särskilda värden har förstörts. Det finns tillräckligt med parker eller andra områden för närrekreation inom det planerade området och dess närområde.

Detaljplanen uppfyller också innehållskraven i MBL §54 eftersom den inte medför att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Den medför heller

14.5.2024

inte några oskäligen begränsningar eller oskäligen olägenheter för markägare eller andra rättighetshavare som inte skulle kunna undvikas utan att bortse från detaljplanens mål eller krav.

LAUSUNNOT - UTLÅTANDEN

1. SIUNTION YMPÄRISTÖ- JA RAKENNUSLAUTAKUNTA

1.1. VL-alueiden ja kulttuuriperintökohteiden kaavamerkintöihin- ja määräyksiin esitetään lisäys- ja korjauspyyntöjä. Rakentamistapaohjeeseen on syytä laatia yhteenveto ohjeesta. Paineellinen pohjavesi ehdotetaan mainittavan kaavakartalla. Lähiympäristön suunnitteluohjeen kokonaisuutta toivotaan selkeytettävän.

Kaavoittajan vastine: VL-merkinnän ruotsinnos on korjattu vastaamaan suomenkielistä määräystä. VL/s-alueen määräykseen on lisätty indeksiselitteet. Kaava-alueen länsiosaan on lisätty luo-1 -merkintä osoittamaan ruohoturvekankaan aluetta. VL/s -merkinnällä osoitettuja alueita on muutettu VL-alueiksi. Kulttuuriperintökohteiden kaavamääräys on täydennetty koskemaan myös perinneympäristöjä. rakentamistapaohjetta on täydennetty tiivistelmällä ja lähiympäristön suunnitteluohjetta selkeytetty. Kaavamääräyksiin on lisätty: Paineellinen pohjavesi on varmennettava tutkimuksin ja otettava suunnittelussa huomioon.

Planläggarens bemötande: VL-markeringens översättning till svenska har rättats för att motsvara den finskspråkiga bestämmelsen. För VL/s-områdets bestämmelser har indexförklaringar lagts till. I planområdet västra del har en luo-1-markering lagts till för att anvisa området med grästorvmo. Områden som markeras med VL/s har ändrats till VL-områden. Bestämmelserna för kulturarvsobjekt har kompletterats för att också omfatta vårdbiotoper. Bygganvisningen har kompletterats med en sammanfattning och riktlinjerna för närmiljön har förtydligats. Följande har lagts till i bestämmelserna: Artesiskt grundvatten måste bekräftas genom undersökningar och beaktas i planeringen.

2. INKOON – SIUNTION YMPÄRISTÖYHDISTYS RY

2.1 Muinaisranta tulee säilyttää rakentamattomana. Autoteiden rinnalle ja golffiiketoiminta-alueen (VU-1) poikki tulee rakentaa kevyenliikenteen väylät. Läntisin alue on jätettävä rakentamatta. Rakentamista tulee tehdä vain harkiten ja aloittaen kaava-alueen itäisistä osista. Kuten julkisen liikenteen kehittäminen, myös päivittäispalvelujen tuominen uudelle lähiöalueelle on tärkeää.

Kaavoittajan vastine: Säilynyt muinaisranta sijaitsee VL/s -lähivirkistysalueella, jolle ei ole osoitettu rakentamista. Katuverkko sijaitsee maastoltaan haastavalla alueella. Katujen poikkileikkaus on tavoitellusti pyritty pitämään kapeana, ja suunnittelussa on huomioitu maisemalliset ja ympäristöä koskevat reunaehdot. Paikallisten kokoojakatujen reunassa kulkee yhdistetty jalankulku- ja polkupyöräväylä. Golfkentän poikki kulkee katu ja kevyen liikenteen väylä yhdessä kohtaa. Enempää ei turvallisuussyistä ole mahdollista toteuttaa jalankulku- ja polkupyöräväyliä golfkentän alueelle. Läntisen alueen luontoarvoiltaan arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamatta ja osoitettu suojelumerkinnöin (VL/s). Luonnonympäristön säilymistä koskevia ohjeita on annettu myös sitovassa rakentamistapaohjeessa sekä lähiympäristön suunnitteluohjeessa.

Kaavamääräyksellä vaiheistetun asuinrakentamisen aloitus painottuu alueen itäosaan.

14.5.2024

Pickala Rock Resortin asuinalue liittyy Timalantiehen, jota on mm. Siuntion maankäytön kehityskuvassa suunniteltu kehitettävän osana joukkoliikenteen reittiä Sunnavikin eritasoliittymän toteutuessa. Timalantien ja Störsvikintien varteen on asemakaavoitettu eteläisen Siuntion palvelualueita.

Planläggarens bemötande: Den bevarade stenåkern ligger på ett VL/s-närreklamationsområde där inget byggande är planerat. Gatunätverket ligger i ett område med utmanande terräng. Gatuprofilen har avsiktligt hållits smal och planeringen har tagit hänsyn till landskaps- och miljöbegränsningar. Längs lokala samlargator finns en kombinerad gång- och cykelbana. En väg och en gång- och cykelbana korsar golfbanan på ett ställe. Av säkerhetsskäl är det inte möjligt att bygga fler gång- och cykelbanor på golfbanans område. De mest värdefulla naturområdena i väst har lämnats obebyggda och anvisats skyddsmarkeringar (VL/s). Instruktioner för att bevara den naturliga miljön har också givits i den bindande byggnadsanvisningen och riktlinjerna för närmiljön.

Enligt detaljplanen ska den fasade bostadsbyggandet börja i östra delen av området.

Pickala Rock Resorts bostadsområde är anslutet till Timalavägen, som enligt Sjundeås utvecklingsbild för markanvändning planeras att utvecklas som en del av kollektivtrafikrutten när Sunnaviks planskilda korsning genomförs. Områden för tjänster i södra Sjundeå har planerats in längs Timalavägen och Störsviksvägen.

3. CARUNA OY

3.1. Kaavakartalta puuttuu luonnosvaiheessa esitetty varaus puistomuuntamolle.

Kaavoittajan vastine: Esitetty muuntamovaraus on suunnitelmien edetessä todettu tarpeettomaksi.

Planläggarens bemötande: Den föreslagna områdesreservering för transformator har bedömts som onödig i takt med att planerna framskrider.

4. UUDENMAAN LIITTO

4.1. Uudenmaan liitto näkee tärkeäksi, että liikenneselvityksen ehdotetut toimenpiteet tulevat toteutetuiksi, jotta kaavan tuottama liikenne ei aiheuta lisäongelmia kantatielle. Kaavaselostuksessa tuodaan esiin, että tulevassa asemakaavoituksessa otetaan huomioon kantatie 51:n parantamisen edistymisen ja asemakaavoitus tulee senkin vuoksi etenemään vaiheittain. Vaiheistus olisi tarpeellista esittää myös kaavamääräyksissä.

Kaavoittajan vastine: Kaavaselostuksessa mainittu vaiheittaisuus tarkoittaa Etelä-Siuntion asemakaavoituksen vaiheittain toteuttamista.

Planläggarens bemötande: Förverkligande i etapper som nämns i planbeskrivningen innebär att detaljplaneringen för södra Sjundeå genomförs stegvis.

4.2. Ilmastomuutoksen hillinnän ja ilmastomuutokseen sopeutumisen kannalta kestävien ratkaisujen tarkastelujen vaikutukset kaavaratkaisuun olisi hyvä avata.

Kaavoittajan vastine: Ilmastovaikutuksia hillitseviä ratkaisuja on tarkasteltu suunnittelutyön aikana ja niitä on otettu huomioon suunnitteluratkaisuissa. Näistä keskeisimpiä tavoitteita ovat olleet puuston säilyttäminen mahdollisimman laajasti, maaston ja rakennusten hienovarainen yhteensovittaminen sekä tonttikoon sekä tontin rakennettavan alueen pitäminen mahdollisimman pienenä. Kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen kaavaan on lisätty tiettyjä kortteleita koskeva puurakentamista edellyttävä kaavamääräys.

Planläggarens bemötande: Under planeringsprocessen har åtgärder för att minska klimatpåverkan övervägts och beaktats i planlösningarna. De viktigaste målen har varit att bevara trädbeståndet så mycket

14.5.2024

som möjligt, att smidigt samordna byggnaderna i terrängen samt att hålla tomtstorlekarna och den byggbara ytan så liten som möjligt. Efter att planförslaget varit offentligt framlagt har en bestämmelse lagts till i planen som kräver byggande i trä för vissa kvarter.

5. ELY-KESKUS

5.1. Asemakaavaratkaisu on lainvoimaisen yleiskaavan mukainen, mutta ELY-keskus tuo kantanaan esiin, että uudet asunnot eivät ole joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa vaan kaavaratkaisu pohjautuu yksityisautoiluun. Valmisteluvaiheen vastineissa mainittu autojen liityntäpysäköinti kantatien 51 varressa ei itsessään riitä tekemään suunnittelualueesta joukkoliikenteen kannalta hyvin saavutettavaa.

Kaavoittajan vastine: Pickala Rock Resortin asuinalue liittyy Timalantiehen, jota on mm. Siuntion maankäytön kehityskuvassa suunniteltu kehitettävän osana joukkoliikenteen reittiä Sunnavikin eritasoliittymän toteutuessa.

Pickala Rock Resorts bostadsområde är anslutet till Timalavägen, som enligt Sjundeås utvecklingsbild för markanvändning planeras att utvecklas som en del av kollektivtrafikrutten när Sunnaviks planskilda korsning genomförs.

5.2. Määräysten on hyvä ohjata vahvemmin (ilmastovaikutusten kannalta) parempiin ratkaisuihin.

Kaavoittajan vastine: Kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen kaavaan on lisätty tiettyjä kortteleita koskeva puurakentamista edellyttävä kaavamääräys. Asemakaavan osana on laadittu sitovat rakentamistapaohjeet, joissa ohjeistetaan mm. energiatehokasta rakentamista.

Planläggarens bemötande: Efter att planförslaget varit till allmänt påseende har en bestämmelse lagts till i planen som kräver byggande i trä för vissa kvarter. Som en del av detaljplanen har bindande bygganvisningar utarbetats, där bland annat energieffektivt byggande föreskrivs.

5.3. Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi vaikuttaisi tehtävään ratkaisuun, mutta kyseisessä ratkaisussa tämä ei juuri näy. Lisäksi puutteena on, että ratkaisulle on ilmoitettu hiilidioksiditonneina hiilikädenjälki, mutta kaava-aineistosta ei selviä, mihin tämä perustuu, sillä esimerkiksi puurakentamista ei kaavaehdotuksessa edellytetä.

Kaavoittajan vastine: Ilmastovaikutuksia hillitseviä ratkaisuja on tarkasteltu suunnittelutyön aikana ja niitä on otettu huomioon suunnitteluratkaisuissa. (Kohta 4.2.) Ratkaisuiden vaikutukset todetaan ilmastovaikutusten arviointiraportilla.

Kaikkia alueelle rakennettavia pientaloja ei ole oletettu ilmastovaikutusten arvioinnissa puurakenteisiksi. Rakennusten ja tonttien ilmastohyötyjen arviointi pohjautuu kuitenkin arvioon siitä, kuinka suuri osa pientaloista tyypillisesti rakentuu puurakenteisina, mikäli rakennusmateriaalien valintaa ei ohjata. Hiilivarastovaikutuksen lisäksi rakennusmateriaalien ilmastohyötyihin lasketaan materiaalien kierrätys, uudelleenkäyttö ja energiahyötykäyttö elinkaaren lopussa. Nämä muodostavat arvioiduista rakennusmateriaalien ilmastohyödyistä 60 % ja hiilivarastovaikutus 40 %.

Planläggarens bemötande: Under planeringsprocessen har åtgärder för att minska klimatpåverkan övervägts och beaktats i planeringslösningarna (se avsnitt 4.2). Konsekvenserna av dessa åtgärder fastställs i klimatkonsekvensernas bedömningsrapport.

I bedömningen av klimatpåverkan antas inte att alla småhus som byggs på området är av träkonstruktioner. Bedömningen av byggnadernas och tomternas klimatfördelar baseras dock på en uppskattning av hur stor del av småhusen som vanligtvis byggs med träkonstruktioner om materialvalen inte styrs. Utöver

14.5.2024

koldioxidlagringen inkluderar bedömningen av byggnadsmaterialens klimatfördelar även återvinning, återanvändning och energiutnyttjande i slutet av livscykeln. Dessa utgör 60 % av de uppskattade klimatfördelarna för byggnadsmaterial och 40 % av koldioxidlagringen.

6. HSL

Alueelle ei ole suunnitteilla joukkoliikenteeseen muutoksia tai lisäyksiä.

Kaavoittajan vastine: Merkitään tiedoksi.

Planläggarens bemötande: Antecknas till kännedom.

7. LOHJAN YMPÄRISTÖTERVEYSPALVELUT

Kortteli 76 sijaitsee pohjavesialueella, joten siihen olisi myös hyvä lisätä pohjavettä koskeva asemakaavamääräys.

Kaavoittajan vastine: Asemakaavamerkintä ja -määräys on lisätty korttelille 76.

Planläggarens bemötande: Detaljplanebeteckning och -bestämmelse har lagts till vid kvarter 76.