

Tiivistelmä ehdotusvaiheessa saapuneista lausunnoista ja muistutuksista sekä niiden vastineet

L38 Suninhaka asemakaavamuutoksen ehdotusvaiheen aineisto pidettiin nähtävillä 12.2.– 12.3.2020 kaupungintalo Monkolan asiakaspalvelukeskuksessa viraston aukioloaikoina, os. Karstuntie 4, Lohja ja kaupungin verkkosivulla lohja.fi/kaavoitus.

Kaava-aineistosta saapui yhdeksän (9) lausuntoa ja kolme (3) muistutusta.

Lausuntopyynnöt lähetettiin seuraaville tahoille: (Lihavoituna tahot, jotka antoivat kaavaehdotuksesta lausunnot.)

- **Lohjan kaupungin rakennuttaminen ja kaupunkitekniikka**
- **Lohjan kaupungin kiinteistö- ja kartastopalvelut**
- Lohjan kaupungin rakennusvalvonta
- **Lohjan ympäristöterveyspalvelut**
- **Lohjan kaupungin ympäristönsuojelu**
- Lohjan kaupungin matkailu
- Lohjan museo
- **Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**
- **Länsi-Uudenmaan Museo**
- Uudenmaan liitto
- **Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos**
- **Caruna Oy**
- DNA Palvelut Oy
- **Lounea Oy**
- Lohjan seudun ympäristöyhdistys ry
- Lohjan Liikuntakeskus Oy
- Etelä-Lohjan aluetoimikunta
- Suninhaka-Seura ry

Tiivistelmä lausunnoista ja niiden vastineet

Lohjan kaupungin kiinteistö- ja kartastopalvelut, 2.3.2020

K 1990 tila 2:21 mikä viiva tontin halki? (tontinraja/harjansuunta)

Vastine: Tontin halki osoitettu viiva on tulevan rakennuksen osoitettu harjansuunta.

K1995 Hurmeenkujan/Ajurinkujan omistussuhteet ja tontit, onko selvitetty?

Vastine: Ko. alueen maanomistajille on kaavaprosessin aikana annettu tietoa siitä, että tonttien lohkominen edellyttää maapalasiin myymistä/ostamista. Kulmatontin omistajan kanssa on keskusteltu ja tontin muoto on hänen toiveidensa mukainen.

K1995 Piippukuja 3:15 ja 3:16 rakennus yli tontinrajan? Onko tarkoitus? Ei voida lohkoa tonteiksi, kun rakennus yli rajan. Vanhassa kaavassa yksi rakennuspaikka.

Vastine: Ko. rakennuspaikat on L38 hyväksymisvaiheen kaavakartassa yhdistetty yhdeksi tontiksi.

Maapalasten järjestelyille on varattava reilusti aikaa.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

Länsi-Uudenmaan Museo, 10.3.2020

Museo katsoo, että alueen rakennetun kulttuuriympäristön arvot on huomioitu kaavatyössä hyvin. Alueelle on laadittu kaupunkikuvallinen inventointi, joka on hyvä ja riittävä. Inventoinnissa on myös tuotu havainnollisesti esiin alueen tärkeät ominaispiirteet ja niiden herkkyys muutoksille. Tietoa voidaan ja tulee hyödyntää alueen rakennustapaohjetta laadittaessa. Kaavaehdotuksen merkinnöissä ja määräyksissä alueen ja rakennusten todetut suojeluarvot on huomioitu hyvin. Lisäksi museo esittää muutamaa pientä tarkennusta kaavamääräysteksteihin.

Sr-1-merkinnän määräykseen tulee lisätä maininta, että sr-1-merkinnällä osoitettuja rakennuksia koskevista toimenpiteistä tulee pyytää museoviranmaisen lausunto. Sr-2-merkinnän määräystekstiin tulee lisätä, että rakennuksia ei saa purkaa.

Vastine: Asemakaavan muutosehdotuksen määräyksiä on korjattu lausunnon mukaisesti.

Sr-1

Suojeltava rakennus. Rakennusta ei saa purkaa, eikä laajentaa. Rakennuksessa tehtävien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen arkkitehtoninen, kulttuurihistoriallinen ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä arvo säilyy. Rakennusta koskevista toimenpiteistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Sr-2

Kaupunkikuvallisesti tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksen julkisivukorjauksia tehtäessä tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja. Mikäli aiemmin suoritettujen rakennustoimenpiteiden ovat heikentäneet rakennuksen alkuperäisiä ominaispiirteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään tai muulla rakennukseen ja ympäristöön soveltuvalla tavalla. Rakennuksen

ulkoasua koskevista tai siihen vaikuttavista korjaus- ja muutostöistä on rakennusluvan käsittelyn yhteydessä pyydettävä museoviranomaisen lausunto.

Rakentamistapaohjeet viedään hyväksymiskäsittelyyn L38 asemakaavamuutoksen hyväksymisen jälkeen.

Lounea Oy

Lounea Oy on toimittanut Lohjan kaavoitukselle tiedoksi kuituverkkokarttansa kaava-alueelta.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

Caruna Oy, 20.3.2020

Pyydämme, että kaavaan merkitään varaukset olemassa oleville puistomuuntamoille, jotka on esitetty liitteessä 1 violetilla neliöllä.

Vastine: Liitteessä esitetyt puistomuuntamot ovat L38 asemakaavamuutosalueen ulkopuolella.

Ympäristöterveyspalvelut, 20.3.2020

Alueelle tehdyssä selvityksessä (Promethor 25.03.2019) raideliikenteen vaikutuksista todetaan, että tarkastelualue sijoittuu raideliikenteen aiheuttaman tärinän riskialueelle. Tämä on huomioitu kaavaehdotuksen määräyksissä. Raidemelu kohdistuu rautatien läheisiin asuinrakennuksiin. Meluselvityksessä (Promethor 14.03.2019) on esitetty melutasot eri tilanteissa. Rautatien puolella rakennuksiin kohdistuva liikenteen yhteismelutaso on yli 60 dB. Selvityksen mukaan liikenteestä aiheutuva melutaso 55 dB ylittyy myös vt 25:n puoleisilla kiinteistöillä. Päiväaikaan paikoin melutaso on piha-alueilla yli 60 dB. Myös yöaikaan ylittyy paikoin melun ohjearvo. Meluselvityksessä on esitetty meluntorjuntatoimenpiteitä (meluaita vt 25:n varteen ja seinän ääneneristävyyden lisäystä rautatien varren kiinteistöille).

Kaavamääräyksiin on sisällytetty määräys "Uusien rakennuksien rakennusluvan käsittelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon, että kaava-alue on liikennemelualuetta.". Kyseisellä määräyksellä voidaan ohjata rakennusvalvontaa edellyttämään riittävää rakenteiden ääneneristävyyttä, mutta se ei riitä toimenpiteeksi alentamaan piha-alueilla esiintyvää melua. Tämän vuoksi kaavamääräyksiin tulee lisätä "uusia asuinrakennuksia ei saa rakentaa ennen kun meluntorjunta on rakennettu valtatie 25 varteen tai vaihtoehtoisesti uudet asuinkiinteistöt tulee rakentaa siten, että ulkona oleskelualueella melutaso alittaa päiväaikaan 55 dB."

Vastine: Määräyksiä on täydennetty seuraavasti:

"Uusien asuinrakennusten rakennusluvan käsittelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon, että kaava-alue on tie- ja raideliikenteen melualueita.

Uusien asuinrakennusten rakennuslupaa haettaessa tulee jokaiselle asunnolle osoittaa vähintään 15 m² melulta suojattua välittömästi asuntoon liittyvää piha-alueita, jossa

saavutetaan VNp 993/1992 mukaiset melun ohjearvot. Meluesteenä toimivan rakennuksen tai rakenteen toteutuminen on varmistettava ennen asuntojen käyttöönottoa, tai ohjearvojen täytyminen on varmistettava muulla tavoin. ”

[Kaupunkitekniikka, 23.3.2020](#)

Alueen kunnallistekniikan infra on etupäässä 60-luvulta. Kapeita katuja ei ole varsinaisesti koskaan rakennettu vaan ne muodostuneet paikoilleen. Kuivautusjärjestelyt ovat puutteelliset ja tuoreessa vuotovesiselvityksessä on havaittu alueella kertyvän runsaasti vuotovesiä jätevesiviemäriin, eli alueella on selvä tarve hulevesiverkostolle. Vesihuoltolinjat vaativat saneerausta lähivuosina, ennen mittavia odotettavissa olevia verkostohäiriöitä. Valaistus on vanha ja kaapelit ovat ilmassa ja edellyttävät myös saneeraustoimenpiteitä.

Kaupunkitekniikka on ollut mukana kaavaprosessissa ja ollut mm. mitoittamassa katujen leveyksiä. Alueen luonteen huomioiden on katualueiden mitoituksessa menty jo nyt alle ohjearvojen. Kapeimmillaan 7 metrin katualueet ovat ehdoton minimi huomioiden kaikki tarvittava infra, kuivatusjärjestelyt sekä kunnossapidon tarpeet kuten lumitila.

Kaavaehdotuksessa on poistettu vanhoja kaavanmukaisia rakentamattomia väyliä. Valtatien reunaan osoitettu meluesteen toteutus ei voi olla kaupungin vastuulla, vaan mahdollinen toteuttaminen kuuluu Uudenmaan ELY-keskukselle.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

[Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos, 23.3.2020](#)

Mikäli kunnallistekniikkaa uusitaan, tulee huomioida myös sammutusveden riittävyys alueella.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

[Ympäristönsuojelu, 24.3.2020](#)

Lohjan ympäristönsuojelulla ei ole tiedossa kohdealueella luonnonsuojelulaissa mainittuja suojeltavia luontotyyppisiä tai erityisesti suojeltavien lajien esiintymispaikkoja tai muitakaan arvokkaita luontokohteita. Asemakaavan muuttaminen ei näin vaikeuta luonnonsuojelun toteuttamista.

Ympäristönsuojelu toteaa, että potentiaalinen pilaantuneen maan alue on materiaalien mukaan tutkittu ja selvityksen mukaan valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaiset kynnsarvot alittuivat kaikissa analysoiduissa näytteissä tutkittujen haitta-aineiden osalta. Melun ja tärinän osalta ympäristönsuojelu pitää tehtyjä selvityksiä riittävinä ja niiden pohjalta asemakaavamääräyksiin kirjattuja merkintöjä (ml. meluste) välttämättöminä.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

[Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 25.3.2020](#)

Alueelta on laadittu asianmukainen kulttuuriympäristöselvitys (Suninhaan kaupunkikuvallinen inventointi 2019) informatiivisine inventointikortteinen, jonka perusteella alueen ja rakennusten kulttuuri- ja

rakennushistorialliset arvot käyvät perustellusti ilmi. Selvityksen perusteella voidaan arvioida asemakaavan vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristöön ja selvityksestä johdetut suojelutavoitteet on huomioitu asianmukaisin suojelumääräyksin. ELY-keskus toteaa, että asemakaavaehdotus huomioi mallikkaasti arvokkaan kulttuuriympäristön ja ELY-keskuksen valmisteluvaiheessa esittämät seikat on huomioitu asemakaavaehdotuksessa kulttuuriympäristön osalta.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

Kaavaehdotuksessa on esitetty meluste valtatie 25 reunassa maantien alueelle LT. ELY-keskus toteaa, että meluste tulee osoittaa suoja-alueelle EV ja merkitä asemakaavamerkinnällä 160. Melusteen uusi sijainti ja korkeus tulee merkitä kaavakarttaan. Kaava-aineistossa tulee myös esittää, millaisena meluste voidaan toteuttaa (este/valli/edellisten yhdistelmä). Melusteen rakenteiden lähin etäisyys valtatie keskeltä on 30 metriä (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 46§).

Maantien alue LT on lisättävä asemakaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Liikennealueen melustetta osoittava asemakaavamerkintä on poistettava kaavakartalta sekä asemakaavamerkinnöistä ja -määräyksistä.

Vastine: Suninhaan alue on olemassa oleva rakennettu alue, jonka rakennukset ovat pääasiassa 1920- ja 1970-luvuilta. Voimassa oleva keskeiset asemakaavat ovat vuosilta 1979 (nykyiset kerrosalamäärät ja käyttötarkoitukset) ja 1990 (vanhimman alueen suojelukaava). L38 asemakaavamuutoksella ei osoiteta uutta kerrosalaa eikä voimassa olevasta kaavasta poikkeavaa maankäyttöä alueille, joilla liikennemelun ohjearvot ylittyvät.

Asemakaavamuutoksessa ei ole kysymys uuden asuntoalueen sijoittamisesta liikennemelualueelle eikä alueen nykyinen käyttötarkoitus muutu. EV -alue on yksityisomistuksessa, eikä se liity mitenkään korttelialueiden rakentamiseen, joten melusteen sijoittaminen tälle alueelle ei ole tarkoituksenmukaista. Melusteen toteutumisen kannalta tarkoituksenmukaisin tapa on sijoittaa se melulähteen eli liikennealueen yhteyteen.

Kaavaselostuksesta ja liikennemeluselvityksestä löytyy kappale toteutustavoista: "Meluselvityksen mukaan on tarvittavan melusteen korkeus 4,2 m nykyisestä maanpinnasta. Melulaskennassa este on esimerkinomaisesti toteutettu maavallina, mutta este voidaan haluttaessa toteuttaa myös meluvallin ja -aidan yhdistelmänä tai muulla tavalla. Melusteen todellinen korkeus ja tarkka sijainti on tarkoituksenmukaisempi ratkaista esteen suunnitteluvaiheessa, jättäen siten joustovaraa esteen sijoittamisen, tyyppin ja materiaalin suhteen."

Kaavamääräyksessä on maininta esteen maisemaan sovittamisesta: "Merkintä osoittaa, että liikennealue on varustettava melusteella. Melusteen länsipuolelta este on sovittava maisemaan."

46§ (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä) koskee tiealueen ulkopuolella olevia rakenteita.

Maantiealue (LT) on lisätty asemakaavamerkintöihin ja määräyksiin. Liikennealueen melustetta osoittava asemakaavamerkintä säilyy samana.

Uusien asuinrakennusten rakentaminen kaava-alueen koilliskulmaan AP-16 alueelle edellyttää meluntorjuntaa. Meluntorjunta tulee rakentaa niin, että se suojaa myös alueen itäosassa jo olevien asuinrakennusten piha-alueita melulta. Uudisrakentamista ei tule sallia ennen melusteen toteutumista.

Koska kaava mahdollistaa kaksikerroksisten rakennusten rakentamisen, tulee melu huomioida myös toisessa kerroksessa ja makuuhuoneiden sijoittamisessa. Makuuhuoneet tulisi sijoittaa hiljaiselle puolelle, mikäli melun ohjearvot ylittyvät meluisammalla puolella.

Melun yleismääräystä on syytä täydentää seuraavasti: "Piha-, oleskelu- ja leikkialueilla tulee saavuttaa VNP 993/1992 mukaiset melun ohjearvot." Määräykseen tulee myös lisätä, että keskiäänitason lisäksi radan läheisyydessä tulee huomioida myös raideliikenteen aiheuttamat melun enimmäistasot (LMax).

Vastine: Määräyksiä on täydennetty seuraavasti:

"Uusien asuinrakennusten rakennusluvan käsittelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon, että kaava-alue on tie- ja raideliikenteen melualueita.

Uusien asuinrakennusten rakennuslupaa haettaessa tulee jokaiselle asunnolle osoittaa vähintään 15 m² melulta suojattua välittömästi asuntoon liittyvää piha-alueita, jossa saavutetaan VNP 993/1992 mukaiset melun ohjearvot. Meluesteenä toimivan rakennuksen tai rakenteen toteutuminen on varmistettava ennen asuntojen käyttöönottoa, tai ohjearvojen täyttyminen on varmistettava muulla tavoin."

Radan läheisyydessä on havaittu tärinähaittaa, minkä vuoksi asemakaavavaiheessa on syytä selvittää tärinähaitta mittauksin eikä jättää tärinän selvittämistä rakennuslupavaiheeseen. Kaavamääräystä tärinän osalta on paikallaan tarkentaa seuraavasti: "Normaaleissa asuinrakennuksissa ja majoitustiloissa tärinän voimakkuus ei saa ylittää värähtelyluokan C raja-arvoa 0,30 mm/s tai rakennusluvan hakemisen aikana voimassa olevaa määräysarvoa."

Vastine: Suomessa ei ole virallisia raja-arvoja liikenteen aiheuttamalle kokokehon tärinälle, joka kohdistuu ihmisiin rakennuksissa. Myös rakennusten rakenteiden vaurioriskille tai runkomelun enimmäistasolle ei ole toistaiseksi annettu virallisia raja-arvoja. VTT on antanut tiedotteissansa tärinään liittyviä suositusarvoja.

Maaperätietojen perusteella tarkastelualueen maaperä on 200 m etäisyydelle radasta pääosin hienoa hietaa, jonka jälkeen maaperä muuttuu savimaaksi. Tärinälausunnon mukaan savimaahan syntyvä matalataajuuksinen värähtely leviää tehokkaasti, ja sen suuruutta on laskennallisesti vaikea arvioida. Raideliikenteen aiheuttamaa maan värähtelyä savikkoalueilla ei kuitenkaan voida selvittää luotettavasti ilman mittauksia. Edellä esitetyn perusteella raideliikenteen aiheuttaman tärinän todellinen taso ja mahdollisesti asettamat rajoitukset rakentamiselle tulee selvittää mittauksilla viimeistään rakennuslupavaiheessa.

Alueelle on mahdollista sijoittaa I-II kerroksisia erillispientaloja, kytkettyjä pientaloja ja rivitaloja. Tärinämittaukset on tarkoituksenmukaisempi tehdä rakennuslupavaiheessa, kun on enemmän tietoa rakennuksen sijainnista ja ominaisuuksista.

Määräystä on täydennetty seuraavasti:

"Uudet asuinrakennukset tulee suunnitella ja toteuttaa siten, että asuin- ja majoitustiloissa tärinän voimakkuus ei saa ylittää rakennusluvan hakemisen aikana voimassa olevia tärinän ja runkomelun suositusarvoja."

Tiivistelmä muistutuksista ja niiden vastineet

Mielipide A, 5.3.2020

Toivoisin, että tonttini kohdalle lisättäisiin kaavan valmistelussa liittymä Suninhaantielle, koska olen suunnitellut rakentavani autokatoksen/-tallin, jonne kuljettaisiin tuon kadun kautta (kts. liitekartta). Kulku Piippukujan kautta ei ole mahdollista järjestää, koska talon sijainti sekä viemärikaivot etelä päädyssä estävät sen. Liittymän asemointi on esitetty liitekartassa. Vuonna 2017 esitetystä ehdotuksesta tämä oli huomioitu (kts. kartta liite kaavaehdotus2017), joskin hieman väärässä kohdassa. Nykyisessä suunnitelmassa Suninhaantien puoleinen reuna on merkitty jälleen merkinnällä, joka estää tältä puolelta ajoneuvoliittymän sijoittamisen tontilleni. Tämä aiheuttaa minulle tilanteen, että en voi rakentaa tontilleni autokatosta/-tallia, koska sinne pääsy on estetty. Näkymästä tämä ei voi olla kiinni, koska tie on suora molempiin suuntiin ja etäisyys tonttini rajasta asfaltin reunaan on jo 4,5 metriä. Näin ollen kulku tontilleni ei voi aiheuttaa vaaratilannetta vaikka liikenne Suninhaantiella kasvaisikin.

Toivon että merkintää muutetaan tonttini kohdalla ja mikäli tämä on mahdoton toteuttaa, niin toivon yhteyden ottoa ja perusteluja.

Vastine: Kaavaehdotuksessa liittymäkielto on osoitettu Suninhaantien varrelle korttelin 1994 osalta kaikille rakennuspaikoille. Suninhaantie on kokoojakatu, jolla tulevaisuudessa tulee liikenne lisääntymään, liittymien määrä vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Tonttien ajoliittymät on tarkoitettu toteutettavaksi Piippukujan ja Ajurinkujan kautta. Mikäli nykytilanne poikkeaa tästä, mutta on kuitenkin myönnettyjen rakennuslupien mukainen, kaavanmukaista liittymäkieltoa tulee noudattaa vasta uuden rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa.

Mielipide B, 28.2.2020

Virkkalan keskustan bussipysäkille kävelevien pitää henkensä kaupalla ensin mennä Kisakujalle, ja sitten Virkkalantielle. Molemmat risteykset, sekä Suninhaan kujilta Kisakujalle että Kisakujalta edelleen Virkkalantielle ovat hengenvaarallisia. Hiljainen kuolemanvaara on ainakin polkupyöräilijät, jotka eivät nykyään soita kelloa jalankulkijaa ohittaessaan. Samoin jalankulkijan näkyvyys ja katsomisen mahdollisuus Omenakujalta Kisakujalle on pensaiden ja puuston peittämä. Virkkalantieltä on joskus tullut pyöräilijä kovaa vauhtia alas Virkkalantielta, hän joutui väistäessään Kisakujan ojaan. Jalankulkijan mahdollisuus nähdä Kisakujalta Virkkalantielle tultaessa on olematon, kun hän on menossa Virkkalaan. Samoin pyöräilijä voi tulla päälle Lohjan suunasta Virkkalantiellä.

Kuljen päivittäin asioimaan Virkkalaan ja myös bussipysäkille Virkkalan keskustaan. Sitä kautta pääsee bussilla Lohjan keskustaan ja Helsinkiin päin, mutta myös Karjaan ja Inkoon suuntaan. Monet Helsingissä töitä tekevät käyttäisivät bussia Helsingin ruuhkien takia, jos bussipysäkille pääsy olisi turvallisempi. Myös Virkkalassa asioiminen on tehty liian vaaralliseksi.

Vastine: L38 Suninhaan asemakaavamuutosalue ei ulotu Kisakujalle. Asemakaavan muutosehdotuksen mukaan Kisakujaan liittyvät kujat – Omenakuja, Puutarhakuja ja Hurmeenkuja ovat liittymäkohdalla jalankulkua ja pyöräilyä varten.

Kisakuja on asemakaava-alueeseen rajautuva yksisuuntainen katu, jossa nopeusrajoitus on tällä hetkellä 40 km/h, kadun varrella on urheilukentän puolella kevyen liikenteen väylä. Kisakuja on muutettu yksisuuntaiseksi Kisakujan ja Virkkalantien risteysalueen huonon

näkyvyyden takia. Suninhaan kujilta (Omena- ja Hurmeenkuja) on suojatiet (osoitettu liikennemerkillä, ajoratamerkintöjä ei ole vielä, mutta ne ovat tulossa.) Puutarhakujalta ei ole tällä hetkellä suojatietä Kisakujan kevyenliikenteenväylälle. Puutarhankujan ja Kisakujan välinen yhteys on tällä hetkellä kapea polku eikä sitä ole merkitty liikennemerkkein kevytliikenneväyläksi. Kun asemakaavamukainen kevyen liikenteen väylä toteutetaan, on mahdollista myös suojatien toteuttaminen.

Kun asemakaava toteutetaan, mahdollistaa se alueen olosuhteiden mukaisen riittävän turvallisen kulun järjestämisen kaavamuutosalueelta Kisakujan kevyen liikenteen väylälle.

Asemakaava osoittaa katualueen ulottuvuuden, mutta ei ota kantaa katusuunnittelun yksityiskohtiin, kuten kadun leveyteen, nopeusrajoituksiin tai tiemerkeihin. Nämä kysymykset ratkaistaan katusuunnittelussa. Muistutuksessa esiin tuotu tieto liikenneturvallisuudesta on välitetty tiedoksi katusuunnittelusta vastaavalle kaupunkitekniikkaan osastolle.

Jalankulkijoiden asemaa ei ole kaavaa suunnitellessa ollenkaan kuultu. Kevyen liikenteen edustajilta ei ole pyydetty lausuntoa.

Vastine: Kaavamuutosalueen ja sen lähiympäristön asukkaita eli mahdollisia jalankulkijoita ja alueen käyttäjiä on kuultu asemakaavamuutoksen aloitus-, valmistelu- ja ehdotusvaiheessa. 14.9.2017 kaavamuutosalueella järjestettyyn kaavakävelyn osallistui noin 20 alueen edustajaa.

Kevyen liikenteen varsinaisesta suunnittelusta vastaa kaupunkitekniikka ja heiltäkin on pyydetty lausunto kaavaprosessin aloitus-, valmistelu- ja ehdotusvaiheessa. Sen lisäksi on kaavamuutosta käsitelty kaavoituksen ja kaupunkitekniikan yhteisissä palavereissa.

Kaavasuunnitelmassa 19.8.2014 sanotaan, että asemakaavan muutoksen tavoitteena on ajankohtaistaa voimassa oleva kaava ja mahdollistaa toimivat liikennejärjestelyt alueen kulttuurihistorialliset ominaispiirteet huomioiden. Kaupunkisuunnittelulautakunta merkitsi tiedoksi L38 Suninhaan asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Lausunnon antoi teknillisen lautakunnan viranhaltija virkamiesvastuulla.

Pöytäkirjassa esittelijä on ympäristöjohtaja.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin 19.8.2014.

Tuolloin kevyen liikenteen lausuntoa ei edes pyydetty.

Vastine: Kevyen liikenteen pääreitit on osoitettu Lohjan taajamaosayleiskaavassa, joka on tullut voimaan v.2016. Kevyen liikenteen väylien varsinaisesta suunnittelusta vastaa kaupunkitekniikka ja heiltä on pyydetty lausunto kaavaprosessin aloitus-, valmistelu- ja ehdotusvaiheessa. Sen lisäksi kaavamuutosta on käsitelty kaavoituksen ja kaupunkitekniikan yhteisissä palavereissa.

Suninhaassa kujilla liikutaan etupäässä kävellen. Autot eivät joudu ohittamaan, sillä ne voivat joko ajaa kääntöpaikalle, kuten lumiaurat ovat tehneet, tai peruuttaa pihojen liityntäalueelle. Autoliikenne on harvinaista.

Vastine: Merkitään tiedoksi.

Kaavassa ei ole ollut mitään yhteistyötä kaavalautakunnan ja kaupunkisuunnittelulautakunnan välillä. V. 2014 oli erilliset teknillinen lautakunta ja ympäristölautakunta.

Vastine:

Kaava-asioista on vastannut v. 2017 asti kaupunkisuunnittelulautakunta ja 2017 kesästä lähtien vetovoimalautakunta.

Lohjan kaupungilla ei ole L38 asemakaavamuutoksen vireilläoloaikana 2014-2020 ollut erillistä kaavalautakuntaa tai vastaavaa jaostoa.

L38 kaavamuutosta on käsitelty kaupunkisuunnittelulautakunnassa vuonna 2014. Kesällä 2017 kaupunkisuunnittelulautakunnan sijalle tuli vetovoimalautakunta, joka on käsitellyt L38 asemakaavamuutosta valmistelu- ja ehdotusvaiheessa. Tekninen lautakunta ja ympäristölautakunta eivät asiasta päättäneet.

Asemakaavan muutoksen käynnisti teknisen toimialan kunnallistekniikan katuverkon saneeraustarpeiden johdosta. Eikö kaavamuutos ole liian järeä ase kunnallistekniikan toteuttamiselle? Se oli virkamiespäätös.

Vastine: Alueen johtoverkot, kuivatus, valaistus ym. tulee toteuttaa ja ylläpitää kaupungin katualueella. Suninhaan alueella nykytilanne ja asemakaava eivät vastaa toisiaan – esimerkiksi katualue ulottuu osittain liian lähelle suojeltavaa asuinrakennusta tai ulottuu tarpeettomasti pihalle. Voimassa olevassa kaavassa on vanhentuneena muutama rakentamaton kevyen liikenteen yhteys, mitkä kulkevat nykyisten kortteleiden läpi. Tällaisina katualueiden lohkominen ei olisi tarkoituksenmukaista ja katutyöt olisivat mahdollisesti haitallisia sekä kiinteistölle että säilytettävälle ympäristölle. Tästä johtuen on kaavamuutos katualueiden osalta ollut välttämätön edellytys katuverkoston saneerauksille ja uusimiselle.

Pitääkö kaavasta päättää ennekuin tiedetään, miten liikennejärjestelyt järjestetään. Asukkaiden osallistaminen on tärkeää myös asuinalueen liikennejärjestelyistä päätettäessä. Nyt kaavassa on ajateltu vain henkilöautoilijoilla Lohjalle päin liikkuvia.

Yleiskuvaksi kaavasta jää se, että kaikki liikenne on suunnattu Lohjan suuntaan. Kuitenkin Virkkalan keskusta on asukkaiden asiointipaikka. Virkkalan on kaksikielinen, joten liikkumismahdollisuuksien suunnat Raaseporiin, Siuntioon ja Inkoseen ovat tärkeitä. Sieltä myös Virkkalan liikkeet saavat paljon asiakkaitaan. Virkkala on Lohjan toiseksi väkimmäinen Lohja kaupunginosa, heti keskustan jälkeen.

Myöskään v. 2014 ei otettu huomioon, että kevyt liikenne ja bussilla matkustaminen ovat ilmastollisestikin arvokkaita.

Pyydän kaavan uudelleen käsittelyä ja turvallisen jalankulun huomioimista. samoin myös bussiliikenteen.

Vastine:

L38 asemakaavamuutoksen tarkoitus mahdollista alueelle sopivat ympäristöä huomioon ottavat liikennejärjestelyt, poistamalla kaavasta mm. vanhat rakentamattomat väylät. Kaavaa laadittaessa on otettu huomioon alueen luonne ja kaikki liikkumismuodot - kävely, pyöräily ja autoilu sekä huolto- ja pelastusliikenne. Asemakaavamuutoksella ei ole vaikutusta alueen henkilöauto- tai joukkoliikenteen ohjaamiseen Lohjan tai Virkkalan keskustan suuntiin.

Kirsikkakujan ja Suninhaantien välisen yhteyden avaaminen autoliikenteelle sujuvoittaa lähialueen ja muun muassa myös Virkkalantien liikennettä ydinkeskustassa, vähentäen sitä kautta mahdollisesti myös liikenteen aiheuttamia päästöjä. Välimatkoja L38 alueelta Virkkalan keskustaan, Lohjan keskustaan tai eteläisiin kaupunkeihin vertaillaessa voidaan sanoa, että em. yhteyden avaamisella ei ole vaikutusta autoilla liikkuville henkilöille sen osalta, minkä

alueen palveluita käytetään. Sillä ei myöskään ole vaikutusta jalankulkijoiden mahdollisiin reitteihin alueen läpi ja alueelta pois.

Virkkalantie on joukkoliikenteenpainotteinen katu, jonka varrella on olemassa pysäkit, ja esimerkiksi Virkkalan keskustan bussipysäkki on Suninhaan alueen asukkaille kävelyetäisyydellä. Bussiliikenteen tarjonta on markkinaehtoinen, kaavoitus ei voi vaikuttaa vuorojen määrään tai suuntaan.

Kevyt liikenteen ja joukkoliikenteen tärkeys osana kestävästä kehityksestä on ollut Suomen ja myös Lohjan kaupungin kaavoituksen taustalla jo vähintään vuodesta 1999, kun Maankäyttö- ja rakennuslaki tuli voimaan. Sen lisäksi Lohja on osallistunut Kohti hiilineutraalia kuntaa - hankkeeseen vuodesta 2013 lähtien. Kaupunginvaltuuston päätöksellä (5.9.2012 § 68) Lohjan kaupunki liittyi Hinku-hankkeeseen ja sitoutui tavoittelemaan koko alueensa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 80 prosentilla vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Päätös on nostanut ilmastoystävällisten liikennemuotojen mahdollistamisen tarvetta ja tärkeyttä Lohjalla vieläkin.

Mielipide C, 11.3.2020

Historiaa: Vuonna 1979 Silloinen Lohjan kunta on hyväksynyt ensimmäisen asemakaavan Sunnihaan alueelle. Tuolloisen Lehtorannan taimiston alueelta kaavan varattiin VL-lähivirkistysalue, alueen rivitalojen keskellä. Rakentamattomat rivitalotontit 4 kpl, osti Keski-Lohjan Rakennus Oy. Keski-Lohjan Rakennus Oy luovutti alueelta katu- ja kevyenliikenteen väylät Kaupungille. Tonttien kaavajaossa virkistysaluetontti (VL) jäi yksityisomistukseen.

Virkistysaluetontin VL omistus vuodesta 1979 on ollut yksityisomistuksessa yli 40-vuotta. v. 2011 lähtien alueen maanomistaja on tiedustellut kaupungin halukkuutta ostaa tontti, asianomainen virkamies tarjosi niin vähän että pidin sitä vitsinä.?

Vastine: Alueen ensimmäinen rakennuskaava hyväksyttiin vuonna 1966, jossa ko. alue oli osoitettu omakotirakennusten korttelialueeksi (AO). Vuonna 1979 hyväksytyssä kaavassa, mikä on ko. kiinteistöjen osalta voimassa nytkin, kiinteistöt ovat asuntorivitalojen tai erillisten omakotirakennusten korttelialuetta (AOR) ja yksi kiinteistö puisto- ja leikkikenttäaluetta (P/UL). Muilta osin merkitään tiedoksi.

Kaava muutosehdotus.!

Alueellahan on varsin mittavat EV-suojaviheralueet 2.6541 m², joista voidaan ottaa tarvittaessa osa virkistyskäyttöön. Kaava-alueella on ilmoituksenne mukaan VL-tonttimaata 2722 - 1448= 1274 m² Kaavasta ei löydy VL-tonttia 1448 m² (lienee luovuttamani katu ja kävelytiet)

Kun Lohjan Kaupungilla ei ole mitään suunnitelmia VL-tontin 444- 452-4-2 1274 m² käytölle niin mielestäni kaavaehdotusta pitäisi muuttaa niin, että VL-tontti muutettaisiin rivitalotontiksi kuten viereisetkin rakentamattomat tontit.

Vastine: Suojaviheralueen merkinnällä (EV) osoitetaan sellaiset lähinnä liikenneväylien varrella olevat viheralueina säilytettävät alueet, joiden tarkoituksena on pääasiassa suojata muita alueita liikenteen melu- ym. haitoilta, ja joita ei sijaintinsa takia voida käyttää

virkestysalueina. Suojaviheralueelle voidaan sijoittaa tarvittaessa myös melusteitä esimerkiksi maastoa muotoilemalla. Virkestysalueella (VL) on vaatimukset melutasosta ja sen tulee olla käyttäjille viihtyisiä. Tästä johtuen EV alueen tai sen osien virkestyskäyttöön ottaminen ei ole tarkoituksenmukaista tai joltain osin myös mahdollista.

Ehdotusvaiheen kaava-asiakirjoissa on ollut valitettavasti laskentavirhe, mm. Virkkalantien varrella oleva EV alue oli laskettu VL alueeksi. Laskenta on korjattu. L38 asemakaavamuutosalueella on suojaviheraluetta (EV) 28386 m² ja yksi VL-alue, 982m². VL-alueen todellinen pinta-ala ei ole muuttunut voimassa olevaan kaavan nähden (P/UL -alue).

Kiinteistörekisterissä poikkeava pinta-ala määrä johtuu siitä, että alun perin kantakiinteistön pinta-ala on rekisteröity silloisilla tarkkuuksilla. Kiinteistöllä on tehty lukuisia lohkomisia. Toimitusten yhteydessä on lohkottavat alueet mitattu ja rajat käyty läpi tarvittavilta osin. Pinta-ala on vähennetty kantakiinteistön pinta-alasta. Kantakiinteistöä ei ole kartoitettu kokonaan koska yksi määräala on edelleen lohkomatta.

Virkestysalueet ja puistot ovat tärkeä osa asuin ympäristön rakennetta. Sitä erityisesti alueilla, jolla asukkailla ei ole omaa pihaa, esimerkiksi rivi- tai kerrostaloalueilla. Talon välittömässä läheisyydessä sijaitseva virkestysalue nostaa alueen viihtyvyyttä ja sillä on positiivisia terveysvaikutuksia asukkaille. Sen lisäksi virkestysalueiden vehreydellä on myös esteettinen vaikutus ympäristöön. VL-alue voi olla luonnonmukainen viheralue, tai sen voi rakentaa maanomistajan suunnitelmien mukaisesti myös puistomaiseksi ja sijoittaa sinne oleskelualueen ja/tai leikkikentän.

Ko. VL-alue on rivitalopainotteisen lähiympäristön ainoa VL-alue, joten sen asuintontiksi osoittaminen ei ole kokonaisuutta katsoessa tarkoituksenmukaista.