



Uudenmaan liitto
toimisto@uudenmaanliitto.fi

Viite Lausuntopyyntö

Lausunto maakuntakaavaehdotuksesta, Uusimaa-kaava 2050

Maakuntakaavaehdotus koostuu rakennemallista, kaavaselostuksesta liitekarttoineen, kolmesta vaihemaakuntakaavaehdotuksesta yhteisine kaavamääräyksineen ja toteuttamishjelmasta.

Maakuntakaavaratkaisua on kehitetty hyvään suuntaan kehittämällä kaavamääräyksiä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (kestävä kasvu, ilmaston muutokseen vastaaminen, luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö, hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen sekä kestävä kilpailukyky). Osa ELY-keskuksen luonnosvaiheen lausunnossa esiin tuomista seikoista on otettu hyvin huomioon.

Luonnosvaiheeseen verrattuna kaavamääräysratkaisu on muuttunut siten, että yleiset määräykset koskevat koko kaava-aluetta. Näin ollen kuntakaavoitusta ohjaa yhtä aikaa usea eri kaavamääräys samanaikaisesti. Merkintätavasta voi tässä vaiheessa todeta vain sen, että käytäntö aikanaan näyttää, tuleeko tästä kuntakaavoituksen yhteydessä jossain tilanteessa tulkintaongelmia.

Uudenmaan ELY-keskus toistaa luonnoslausunnossaan 29.11.2018 esiintuomansa:

MRL 28 §:n maakuntakaavan sisältövaatimuksissa todetaan, että kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota mm. maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Hallituksen esityksessä (HE 101/1998) todetaan maakuntakaavan sisältövaatimuksista, että maakuntakaavan tehtävänä on esittää alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoittaa *aluevarauksin* valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden taikka useamman kuin yhden kunnan alueidenkäytön yhteen sovittamisen kannalta tarpeellisessa laajuudessa ja tarkkuudella.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja erityisesti pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen merkintätavalla ei varsinaisesti ratkaista yhdyskuntarakenteellisia kysymyksiä.

Koska kehittämisperiaatemerkintä ei sisällä pääasiallista käyttötarkoitusta eikä ole aluevaraus ja koska kuntakaavoituksen liikkumavara niiden ulottuvuuden suhteen jää tapauskohtaisesti

harkittavaksi, on epäselvää, täyttyykö maakuntakaavan MRL:n sisältövaatimus alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta.

Kasvun kestävä ohjaaminen

Kasvun kestävä ohjaamisen kaavaratkaisu on kerrottu kaavaselostuksen sivuilla 33 - 38.

Taajamien määrittelystä on selostuksessa seuraavaa:

"Tiheästä asutuksesta tai asutuskeskuksesta käytetään nimitystä taajama.

Suomen ympäristökeskuksen mukaan taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan asuttua aluetta. Taajamien rajauksessa huomioidaan asukasmäärän lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys. Tilastokeskuksen mukaan taajamaksi määritellään kaikki vähintään 200 asukkaan rakennusryhmät, joissa rakennusten välinen etäisyys ei yleensä ole 200 metriä suurempi. Taajamien rajauksissa otetaan huomioon asuinrakennusten lisäksi mm. liike-, toimisto-ym. työpaikkoina käytettävät rakennukset. Hallinnollisilla aluejaoilla ei ole vaikutusta taajamien muodostamiseen."

ELY-keskus kiinnittää huomiota, ettei selostuksesta käy ilmi kumpaa taajamakäsitettä maakuntakaavassa on käytetty. Tämä on tärkeää selvittää, koska yleisissä määräyksissä on seuraavanlainen kaavamääräys:

"Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen. Taajama-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Lisäksi on turvattava riittävät virkistysmahdollisuudet sekä yhteydet seudullisille virkistysalueille."

Ensimmäistä lausetta on syytä täydentää seuraavasti: "Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä *kaavoituksella* tehostaen ja toiminnallista rakennetta monipuolistaen laajemman aluekokonaisuuden osana."

Tämä siitä syystä, ettei kyse voi olla hajaantuneen rakenteen pistemäisestä tiivistämisestä yksittäisin luvuin vaan laajemman aluerakenteen kannalta kestävästä kaavoituksen kautta tapahtuvasta tiivistämisestä. Muutoin on viesti ristiriitainen. Kuva sivulla 30 kertoo yhdyskuntarakenteen hajaantumisen. Kehitys pitäisi saada hillittyä ja kaavoituksella yhdyskuntarakennetta ohjattua suunnitelmallisesti tukemaan ilmastonmuutoksen hillinnän tavoitteita. Tekstistä on luettavissa, että suunnittelematon hajarakentaminen on Uudellamaalla maakunnallinen kysymys.

Raideliikenteen kehittämisvyöhykkeiden osalta kolmea aluetta lukuun ottamatta (Hista, Lempola ja Östersundom) vyöhykkeen toteuttaminen

voi määräyksen mukaan alkaa jo ennen kuin alueella on asema. Tällöin riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisestä on huolehdittava ennen aseman rakentamista.

Kaavaselostukseen on syytä lisätä perustelut, miksi raideliikenteen eri kehittämisvyöhykkeillä on erilainen kytkentä aseman sitovaan toteuttamispäätökseen (Höytiönnummi, Keimola-Kongo, Kuninkaanportti, Mynttilä, Palopuro, Ristikytö, Talma ja Hista, Lempola, Östersundom).

Ratavarausten ja asemien osalta ESA -radan yleissuunnittelun yhteydessä esillä ollut Veikkolan aseman erilainen merkintätapa kiinnittää erityisesti huomiota. Herää kysymys, miksei sitä ole osoitettu kaavakartalla kuten Lempolan, Höytiönnummen, Histan ja Mynttilän raideliikenteeseen tukeutuvia taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä. Epäselväksi jää, onko aseman ja sen ympäristön rakentaminen varmistettu maakuntakaavaratkaisulla. Entä, voidaanko asemanseutu toteuttaa ennen asemaa ja ilman riittävän palvelutason joukkoliikennettä.

Kulttuuriympäristö

Maakuntakaavan suunnittelumääräykset ovat asianmukaiset ja huomioivat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kulttuuriympäristön osalta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräys saattaa tosin toisinaan olla ristiriidassa kulttuuriympäristön arvojen kanssa.

ELY-keskus on luonnosvaiheen lausunnossaan kantanut erityisesti huolta Vartiosaaren arvokkaan kulttuuriympäristön huomioimisesta, koska se oli osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Merkintää ei ole muutettu eikä huomioitu ELY-keskuksen ehdotusta sen arvot paremmin huomioivaksi määräykseksi. ELY esittää määräyksen ja merkinnän tarkistamista.

Hyvänä voidaan pitää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräykseen sisällytettyä mainintaa, että vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen. Vartiosaaren huvilakulttuurin kulttuuriympäristön – luonnon ja huviloiden yhteys – luonteen vuoksi on myös hyvä, että se on osoitettu virkistyskäytön kohdealueeksi.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla yleinen suunnittelumääräys huomioi kulttuuriympäristöt. Valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön määräys tukee myös osaltaan kulttuuriympäristöjen huomioimista.

Luonnonympäristö

Osa soidensuojelun täydennysehdotuksen valtakunnallisesti arvokkaista suoalueista on merkitty kaavassa suojelualueiksi (SL), mutta ei kaikkia. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaikki

valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiksi todetut suoalueet tulee huomioida maakuntakaavassa suojelualueiksi.

Maakunnallisesti arvokkaita luontokohteita on kaavaan selvitetty mm. zonation –menetelmää käyttäen. Joillakin kohteilla on tehty lisäksi maastotöitä. Maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden selvitystyö on edelleen kesken, koska vain osalla alueesta on tehty maastoinventointeja ja vain osa arvokkaista kohteista on merkitty kaavaan. Maakunnallisesti arvokkaat luontokohteet tulee merkitä kaavaan koko maakunnan kattavasti.

Uudenmaan ELY -keskus antaa erillisen luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen lausunnon Uusimaa 2050 kaavan Natura-arvioinnista.

Virkistyskäytön kohdealue on määräyksen mukaan alue, mutta merkinnän selityksen mukaan kehittämisperiaatemerkinä. Tämä epä johdonmukaisuus tulee korjata. Määräys ei sisällä MRL 33 §:n mukaista rakentamisrajoitusta, joka on merkittävä puute esimerkiksi vapaan rantaviivan turvaamisen kannalta. Kaavassa ei voi määrätä keiden maanomistajien kiinteistöille virkistyskäytön kohdealueet ensisijaisesti osoitetaan. Merkinnän kuvauksessa kerrotaan kyseessä oleva 5-50 ha:n kokoiset alueet. Seuraava kappale merkinnän kuvauksessa on turha.

Taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän ja virkistysalueiden samoin kuin virkistyskäytön kohdealueiden keskinäiset suhteet tulevat todennäköisesti tuottamaan kuntakaavoituksessa tulkintaongelmia.

Pintavedet ja vesien/merenhoito

Uusimaa 2050 -kaavan ehdotuksessa yhtenä keskeisenä tavoitteena on yhdyskuntarakenteen tehostaminen ja toimintojen alueellinen keskittäminen. Nämä toimenpiteet edistävät rakennetun ympäristön ja teollisen toiminnan ja tätä kautta haitallisten vesistövaikutusten keskittymistä, jolloin haittoja voidaan alueellisesti hallita tehokkaammin. Tämä edistää pintavesien laadun kehittymistä hyvään suuntaan pitkällä tähtäimellä. Toisaalta on huomattava, että rakennetun ympäristön keskittyminen merkitsee myös päällystetyiltä pinnoilta huuhtoutuvan hulevesikuorman alueellista lisääntymistä, jota mm. ilmastonmuutoksesta johtuvat rankkasateet voimistavat. Maankäytön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on siten kiinnitettävä erityistä huomiota keskitettyjen toiminta-alueiden hulevesien käsittelyyn ja johtamiseen.

Kaavaehdotuksen yleisissä suunnittelumääräyksissä on todettu, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä vesiensuojelua ja pyrittävä parantamaan vesien ekologista tilaa. Määräyksissä tulisi vesien- ja merenhoidon tavoitteiden edistämiseksi todeta lisäksi seuraavaa:

Kulloinkin voimassa olevat vesien- ja merenhoitosuunnitelmat ja toimenpideohjelmat on otettava huomioon. Erinomaisessa ja hyvässä ekologisessa tilassa olevien vesistöjen tilan säilymiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Myös pienvesien (pienet järvet ja joet, lammet ja purot) hyvän tilan turvaaminen on tärkeää luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön kannalta.

Kaavamerkintään "Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä" tulisi vesienhoidon painottamiseksi sisällyttää myös merkittävyys vesistöjen kannalta. Merkinän kuvaukseen tulisi vastaavasti lisätä, että metsätalousvaltaisilla alueilla sijaitsee erinomaisessa ja hyvässä ekologisessa tilassa olevia vesistöjä, joiden tilan säilyttämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kauppa

On hyvä, että lisäselvitys "Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2017 -herkkyyselvityksen jatkoselvitys vaikutukset keskustoihin" on laadittu.

1. Laaturajoittamattomat kaupan alueet

Selvitys osoittaa varsinkin päivittäistavaran sallimisella olevan haitallisia vaikutuksia keskustoihin. Sama vaikutus on isoilla kauppakeskuksilla, joiden seurauksena merkitys palveluverkossa muuttuu.

Selvitys lähtee siitä, että vaikutusta pienentää mahdollisuus joka tapauksessa toteuttaa paikallisia kohtalaisen suuria päivittäistavarakauppoja kaupan alue -kohdemerkinnän alueelle. Näin ollen laaturajoittamattomalla kaupalla ei olisi selvityksen mukaan merkittävää vaikutusta keskustoihin.

ELY-keskus tuo esiin, ettei em. perustelu ole kestävä. Paikallisten päivittäistavarakauppojen tulee perustua lähialueen asukasmäärään. Lisäksi seudullisuuden alarajamäärittely sekä aluekäsite vaikuttavat tulkintaan paikallisuudesta. Kunta voi omassa kaavoituksessaan huolehtia haitallisten vaikutusten minimoinnista. Myös liikennevaikutukset ovat erilaiset kuin seudullisen kaupan, koska seudullisuus edellyttää pidemmältä etäisyydeltä tulevia asiakkaita.

Kestävä ei ole myöskään peruste, ettei kunnalla ole tavoitteissa muodostaa uutta seudullista keskustaa jollekin alueelle. Koska maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta, kuntakaavoituksen ajanmukaisuutta arvioitaessa maakuntakaavalla on merkitystä. Esimerkiksi Helsingin yleiskaavaratkaisu olisi vanhentunut Konalan, Suutarilan ja Roihupellon osalta. Sama koskee Vantaan ja Espoon yleiskaavoja, joihin maakuntakaavan merkintä kohdistuu.

ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, ettei ole tarkasteltu, mitä tarkoittaa keskustoilta ja palveluverkolle, mikäli olemassa olevia

liiketiloihin ryhdytään muuttamaan käyttötarkoitukseltaan keskustahakuiseen kauppaan.

"Vaikutukset keskustoihin" jatkoselvitys keskittyy seudulliseen näkökulmaan. Selvityksessä todetaan paikallisesti haitallisia vaikutuksia, mutta kuitataan ne seudullisuuden varjolla merkityksettömiksi. Väestöpohjaksi lasketaan koko kunnan väestö laajoissakin monikeskuksissa kunnissa jakamatta väestömäärää eri keskusten kesken. Lisäksi lähtökohtana ovat olleet nykyiset keskustat eikä kuntien suunnitelmissa olevat tulevat keskuksat (esim. Kera). Lähtökohdaksi ei ole otettu MRL 71b §:n maakuntakaavalle asetettuja vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevia erityisiä sisältövaatimuksia.

Selvityksen perusteella laadittu maakuntakaavaehdotus on laaturajoittamattomien kaupan alueiden osalta MRL:n vähittäiskauppaa koskevien säännösten vastainen, koska suunniteltu maankäyttö ei edistä sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset. Selvitys osoittaa laaturajoittamattomuuden haittavaikutukset keskusta-alueille varsinkin päivittäistavarakaupan ja isojen kauppakeskusten mahdollistamisen vuoksi.

Laaturajoittamattomien kaupan alueiden vuoksi maakuntakaavaehdotus ei mahdollista kuntien keskustojen tukevaa kaupallista palveluverkkoa.

2. Keskustakaupan alaraja PKS:llä ja muualla

Selvitys osoittaa seudullisen alarajan 10 000 k-m² olevan korkean Mäntsälässä ja sitä pienemmissä kunnissa päivittäistavarakaupan osalta. Erikoiskaupan osalta alaraja 10 000 k-m² on korkea Karkkilassa ja tätä pienemmissä kunnissa. Selvityksen johtopäätöksenä on, ettei pienissä kunnissa riitä ostovoimaa tämän suuruusluokan kauppan keskittymille. Tämä tulos ei ole kuitenkaan välittynyt maakuntakaavaratkaisuun. ELY-keskus toteaa, ettei saman suuruusluokan seudullisuuden alarajoille löydy kestäviä perusteita. Selvitys osoittaa myös, että alarajan kerrosneliömetrimäärä on joissain kunnissa liian korkea.

ELY-keskus haluaa vielä tuoda esiin MRL 71 b § Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakuntaan osalta:

Osoitettaessa maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköitä on sen lisäksi, mitä maakuntakaavasta muutoin säädetään, katsottava, että:

1) suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen;

2) alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä

3) suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja. Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella riittävällä tarkkuudella.

Östersundom

ELY-keskus katsoo, ettei Östersundomin aluemarkinta ole maankäyttöratkaisu vaan sen kaavamääräys on pelkkä toteamus, jonka sisältönä toistetaan luonnonsuojelulain sisältö. Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset eivät täyty aluemarkinnan osalta.

Varikot

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että raideliikenteen varikkoalueiden osoittaminen on maakunnallinen ja osin valtakunnallinen kysymys. Näin ollen ne tulee osoittaa maakuntakaavassa.

Joukkoliikennejärjestelmä

Maakuntakaavassa on osoitettu uusia raideliikenteeseen tukeutuvia taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä. Histan, Lempolan ja Östersundomin alueiden toteuttaminen tulee kaavamääräyksen mukaan kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. On hyvä, että muiden kuin edellä mainittujen raideliikenteeseen tukeutuvien alueiden toteuttaminen on kytketty kaavamääräyksellä riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämiseen ennen kuin aluetta palveleva raideliikenne on toteutettu ja käytössä. Tämä edellyttää joukkoliikenteen kanssa samanaikaisesti toteutuvaa, riittävää ja yhdyskuntarakenteellisesti hyvin sijoittuvaa asukas- ja/tai työpaikkamäärää.

Vähintään maakunnallisesti merkittävät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet on lisätty ehdotusvaiheessa maakuntakaavakartalle. Uudenmaan ELY-keskus pitää tätä hyvänä ratkaisuna, sillä joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet ovat tärkeä liikennejärjestelmän osa. Maakuntakaavakartalle tulisi vielä lisätä joukkoliikenteen vaihtopaikka Höytiönnummelle, sillä Höytiönnummi on vaihtoehtoinen asemapaikka Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden asemaksi.

Joukkoliikenteen liitekartalla on esitetty raskaan raideliikenteen varikot. Näistä junaliikenteen varikoilla on maakunnallista ja osin valtakunnallistakin merkitystä raideliikennejärjestelmässä. Junaliikenteen varikoita ovat nykyinen varikko Ilmalassa sekä tulevat varikot Keravan ja Kirkkonummen korkeudella. Junavarikoiden

maakunnallisen ja valtakunnallisen merkityksen vuoksi tulisi maakuntakaavassa löytää ratkaisu, joka turvaa junaliikenteen varikoiden toteuttamisen ja kehittämismahdollisuudet.

Tieverkko

Maakuntakaavaluonnoksessa liikenneväylien luokittelu on toiminnallinen, eikä kaavalla määritellä väylien hallinnollista luokitusta. Ratkaisu esittää tie- ja katuverkko sen valtakunnallisen, maakunnallisen ja seudullisen merkityksen mukaan on toimiva, mutta vaatii vielä muokkaamista.

Valtakunnallisesti merkittävän kaksiajorataisen tien suunnittelumääräyksessä määrätään, että liittymät tielle on toteutettava eritasoliittyminä. Lisäksi määrätään, että eritasoliittymiä voidaan toteuttaa myös maakunnallisesti merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen perustamiseksi tai kehittämiseksi. Maakuntakaavan luonnosvaiheen jälkeen on tullut voimaan asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (niin sanottu pääväyläasetus). Kaikki Uudenmaan maakunnan valtakunnallisesti merkittävät kaksiajorataiset tiet ovat tämän asetuksen mukaisia tason I pääväyliä. Pääväyläasetuksessa todetaan, että tason I pääväylillä liittymien määrän on oltava rajoitettua. Lisäksi liittymien on oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä. Valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden kaavamääräystä "*viimeiseksi mainitusta ehdosta voidaan poiketa, jos liittymä edistää maakunnallisesti merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen perustamista ja kehittämistä*" tulisi pääväyläasetuksesta johtuen täydentää seuraavasti: "*Liittymien on kuitenkin oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä.*"

Maakuntakaavakartalla esitettyjä valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden osuuksia valtatiellä 25 tulee täsmentää valmistumassa olevan selvityksen *Valtatie 25 välillä Hanko–Mäntsälä: hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivitys* perusteella. Selvityksessä esitettyssä valtatie 25 tavoitetilanteessa kaksiajoratainen osuus ulottuu Nurmijärvellä kaavakartassa esitettyä länнемmä ja Lohjan kaksiajoratainen osuus alkaa jo valtatie 1 liittymästä. Raaseporiin ei ole esitetty kaksiajorataista osuutta. Edellä esitetyt täsmennykset tulee tehdä maakuntakaavakarttaan.

Osa Atomitiestä (yhdystie 1583) on esitetty maakuntakaavassa seudullisesti merkittävän tien ohjeellisella linjauksella. Ohjeellisella linjauksella esittäminen ei ole tarpeen. Väylästä on laadittu aluevarausuunnitelma, jonka perusteella se tulee osoittaa maakuntakaavassa kokonaisuudessaan seudullisesti merkittävänä tienä.

Seudullisesti merkittävien teiden kuvausta olisi hyvä vielä täsmentää seuraavanlaisiksi: Viivamerkinällä osoitetaan seudullisesti merkittävät

maantiet ja kadut. Seudullinen merkitys voi johtua esimerkiksi väylän merkittävydestä *tavaraliikenteen* tai joukkoliikenteen reittinä.

Raskaan liikenteen palvelualueet

Raskaan liikenteen palvelualueet ovat osa valtakunnallista tavaraliikenteen logistiikkajärjestelmää ja maankäyttökysymyksenä asia on selvästi ylikunnallinen. Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan asia tulee ratkaista maakuntakaavassa. Jotta asia saadaan ratkaistua maakuntakaavassa, tulee raskaan liikenteen taukopaikka-asia käsitellä maakuntakaavan pääkartalla. Jos vähintään maakunnallista merkitystä omaavia taukopaikka-alueita ei esitetä oikeusvaikutteisella maakuntakaavakartalla, on teeman käsittely kuntakaavoituksessa hyvin hankalaa. Teemasta on valmistunut useita selvityksiä, joista useissa on myös Uudenmaan liitto ollut mukana. Merkittävin tarve ja alueiden käytön kannalta haasteellisin tilanne on pääkaupunkiseudulla, jonne selvitystyö on perustellusti nyt keskittynyt.

Taukopaikkojen merkitys ja tarve on hyvin kuvattu kaavaselostuksessa. Taukopaikat on myös esitetty logistiikan liitekartalla, josta ne tulee siirtää pääkartalle. Vantaalla sijaitsevaa Lentoasemantien (Kehä III) paikkaa ei aluetta hallinnoiva Finavia ole hyväksynyt. ELY- keskus esittää edelleen sitä lukuun ottamatta raskaan liikenteen taukopaikkojen osoittamista maakuntakaavan pääkartalla:

- Espoo / Kulmakorpi (valtatie 1)
- Vantaa / Keimola (valtatie 3)
- Vantaa / Koivukylänväylä (kantatie 45)
- Tuusula / Focus (kantatie 45 / tuleva Kehä IV)
- Nurmijärvi / Klaukkala (valtatie 3 / tuleva Kehä IV)
- Sipoo / Sipoonlahti (valtatie 7)

Merkintätapana voidaan tarvittaessa käyttää muuntuvan käytön kaavamerkintää, jossa alueen loppukäyttö voi olla myös jotain muuta kuin raskaan liikenteen taukopaikka. Ensisijaisesti tulisi kuitenkin osoittaa alueita pysyvään taukopaikkakäyttöön. Kohdemerkinnässä tulee käyttää raskaan liikenteen *levähdysalueen* sijaan ajantasaista käsitettä raskaan liikenteen *taukopaikka* tai *palvelualue*.

Suunnittelumääräyksessä tulee korostaa, että palvelualueiden tulee palvella ensisijaisesti tavaralogistiikkaa, eikä niiden yhteyteen tule suunnitella yhdyskuntarakennetta hajauttavia muita toimintoja kuten vähittäiskaupan yksiköitä.

Edellä esitettyjen taukopaikkojen lisäksi myös muiden, vähintään seudullista merkitystä omaavien taukopaikkojen merkitsemistä maakuntakaavaan voi myös harkita. Näitä ovat:

- Mäntsälä / Tuuliruusu (valtatie 4)
- Mäntsälä / Shell Juustoportti (valtatie 4)
- Raasepori / Karjaa Shell ABC (valtatie 25)
- Lohja / Virkkala St1 Neste (valtatie 25)
- Lohja / ABC (valtatie 1)
- Hyvinkää / Sveitsinhovi Teboil (valtatie 3)
- Hyvinkää / Rekkarasti (valtatie 3)
- Hyvinkää / ABC (valtatie 3)
- Loviisa / Kuninkaantien ABC (valtatie 7)
- Porvoo / Shell Kuninkaanportti (valtatie 7)
- Nurmijärvi / Nummenniitty (valtatie 3)
- Nurmijärvi / Karhukorpi (vt3)

Valtakunnalliset yhteydet Helsingin seudulla

Valtio toimii yhtä kaupunkia tai kaupunkiseutua laajemman alueen liikenteen edunvalvojana. Valtion intressi pääkaupunkiseudun tieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuuteen sekä teihin, joilla on erityistä merkitystä seudulliselle tai seutujen väliselle liikenteelle. Myös liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin liikennekohteisiin ovat valtion kiinnostuksen kohteita. Pääkaupunkiseudulla tällaisia ovat Helsinki–Vantaan lentoasema, Kampin linja-autoliikenteen kaukoliikenneterminaali sekä Vuosaaren satama ja Länsisatama.

ELY-keskus pitää erittäin tärkeänä, että elinkeinoelämän kuljetusten sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen yhteydet turvataan valtakunnallisesti merkittäviin tavara- ja henkilöliikenteen satamiin ja terminaaleihin Helsingin kantakaupungissa. Maakuntakaavan tehtävä maakunnallisia sekä valtakunnallisia alueidenkäyttökysymyksiä käsittelevänä ylikunnallisena kaavamuotona on tässä keskeinen.

Ehdotusvaiheen kaavakartalla yhteydet valtakunnallisiin tavara- ja joukkoliikenteen terminaaleihin Helsingin kantakaupungissa on osoitettu merkinnällä *joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu*. Suunnittelumääräyksen mukaan valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto- ja tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava niin kauan kuin Helsingin kantakaupungissa on valtakunnallisesti merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen terminaaleja. Suunnittelumääräys on linjassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Uudenmaan ELY-

keskuksen näkemyksen mukaan yhteyksien merkintätapa ja suunnittelumääräys ovat toimivat.

Kaavakartalla esitetyissä yhteyksissä on kuitenkin epä johdonmukaisuuksia, jotka on tarpeen korjata. Vuoden 2018 lopussa valmistui Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvitys. Siinä on muodostettu Helsingin seudun toimijoiden yhteinen näkemys seudun tie- ja katuverkon luokituksesta sekä keskeisimmistä valtakunnallisen tai pitkämatkaisen linja-autoliikenteen ja tavaraliikenteen reiteistä. Maakuntakaavakaavakartalla Kehä I:n sisäpuolella esitetyt joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävät tiet tai kadut eivät täysin vastaa tehtyä selvitystä ainakaan poikittaisten yhteyksien osalta. Yhteydet tulee korjata vastaamaan tehtyä selvitystä.

Toteuttamisohjelma

Osaksi maakuntakaava-aineistoa on ehdotusvaiheessa laadittu oikeusvaikutukseton asiakirja *Uusimaa-kaava 2050 – Toteuttamisohjelma – Liikenne ja maankäyttö*. Vaikka toteuttamisohjelmalla ei ole oikeusvaikutuksia, on hyvä, että se on laadittu. Toteuttamisohjelmalla tulee olemaan merkitystä myös Uudenmaan maakunnan liikennejärjestelmätyössä. Erityisesti asiakirjan kuvat 2 ja 3 havainnollistavat hyvin kehittämistarpeita, liikennehankkeiden keskinäisiä riippuvuuksia, toteutusjärjestystä ja jopa investointien suuruusluokkia. Kuvat tosin osoittavat ainoastaan henkilöliikenteen tarpeita, vaikka monen liikennehankkeen pääperustelut tulevat tarpeesta parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.

Toteuttamisohjelmassa on esitetty kehittämistarpeita muun muassa valtatielle 2 ja kantatielle 51, ja mainittu perusteluina maankäytön kehittyminen alueen kunnissa. Näiden hankkeiden perusteluina on syytä korostaa ennen kaikkea pitkämatkaisen tavaraliikenteen tarpeita ja muun muassa liikenneturvallisuutta. Maakuntakaavassa ei ole juurikaan osoitettu tai oletettu merkittävää maankäytön kasvua ratakäytävien ulkopuolelle Inkooseen, Siuntioon, Kirkkonummelle tai Vihtiin. Hankkeiden perusteluja voisi vielä tarkistaa suhteessa maakuntakaavaratkaisuun.

Suurimpien hankkeiden ohella on muistettava korostaa väylien kunnossapidon ja korjauksen merkitystä. Uudellamaalla joudutaan määrärahojen niukkuuden vuoksi yhä enemmän tinkimään väylien palvelutasosta ja sillä on vaikutusta koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Olemassa olevan väyläverkon kunnossapidon tarpeet ja korjausvelan kasvu on syytä nostaa selkeämmin esille toteuttamisohjelmassa.

Myös pienet ja keskisuuret hankkeet ovat kokonaisuutena merkittäviä ja niillä edistetään erityisesti kestävän liikkumisen edellytyksiä.

Toteuttamishjelmassa on keskitytty suuriin investointeihin. Sen sijaan kuntien taajamien liikenneolosuhteiden kehittäminen on jäänyt käsittelemättä, vaikka se liittyy olennaisesti ensisijaiseen tavoitteeseen tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Myöhemmin laadittavissa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa voidaan nimetä tarkemmat toimenpiteet, mutta taajamien liikenneolosuhteiden kehittämistarve on syytä tuoda esiin jo maakuntakaavan toteuttamishjelmassa. Myös joukkoliikennepalvelujen kehittäminen olisi tarpeen käsitellä osana maakunnan liikennejärjestelmää.

Maakuntakaavakartalla ei ole käsitelty pikaraitioiteita, jotka ovat osa seudullista liikennejärjestelmää ja selkeästi ylikunnallinen kysymys. Pikaraitioiteiden merkitys maakunnan merkittävimmän kasvualueen pääkaupunkiseudun asunto- ja työpaikkamäärien kasvun edellytyksenä on kuitenkin syytä käsitellä toteuttamishjelmassa. Pikaraitiotie on metron kaltainen joukkoliikenteen runkoväylä ja huomattavan suuri investointi.

Toteuttamishjelmassa on maininta, että Kehä I:n Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli olisivat toisistaan riippuvaisia hankkeita. Maarinsolmu voidaan kuitenkin toteuttaa riippumatta Espoon maankäytön kehittämiseen liittyvän Hagalundin tunnelin rakentamisesta. Tunneliratkaisu ei sen sijaan ole mahdollinen ilman Maarinsolmun uusia liittymäratkaisuja. Tämä tulee täsmentää toteuttamishjelmaan.

Lisäksi Kehä III kehittäminen välillä Askisto–Pakkala -hankkeen keskeinen peruste liittyy kunnossapitoon. Hankkeella estetään muun kehittämisen ohella myös tien mahdollinen sortuma. Kehä III parantaminen kt 51–Mankki -hankkeen tiesuunnitelman laadinta käynnistyy vuonna 2019. Myös oheiset täsmennykset kannattaa lisätä toteuttamishjelmaan.

Johtaja Satu Pääkkönen

Alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin

Asiaa hoitaa Brita Dahlqvist-Solin.

Valmisteluun osallistuneet: Henrik Wager, Kirsi Hellas, Erika Heikkinen, Tiina Ahokas, Mona Sundman, Timo Kinnunen, Tuomas Autere, Elina Kuusisto, Larri Liikonen, Anna Puolamäki, Reetta Suni

TIEDOKSI Petri Knaapinen, Tuovi Päiviö, Eeva-Riitta Puomio, Tero Taponen, Vuokko Väistö,
Johanna Järvinen, Maija Stenvall
Ulla Koski, Sanna Jylhä YM/RYMO
Keski-Uudenmaan maakuntamuseo
Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo
Itä-Uudenmaan maakuntamuseo
Lahden museo
Väylävirasto
Museovirasto
Valmisteluun osallistuneet

Tämä asiakirja UUELY/1603/2017 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/1603/2017 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Pääkkönen Satu 20.05.2019 17:44

Esittelijä Dahlqvist-Solin Brita 20.05.2019 17:42