



## § 393

### Lausunto kaupunginhallitukselle Uudenmaan vaihemaakuntakaavan luonnoksesta

28.6.2011 pöydälle pantu asia

HEL 2011-000144 T 10 03 00

#### Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksesta seuraavan lausunnon:

#### Lausunto

Maakunnan aluerakennetta koskevat liikenteen ja kaupan palveluverkkoon painottuvan maakuntakaavan uudistamisen periaatteet:

- alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
- metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen
- kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta
- kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

muodostavat hyvän lähtökohdan maakuntakaavan uudistamiselle.

Helsingin seudun osalta kaavaluonnos on kuitenkin luonteeltaan lähinnä nykytilaa ja nykysuunnitelmia toteava. Luonnos on pikemmin maankäyttöä rajaava kuin uutta kasvua mahdollistava. Uuteen kasvuun kannustavia ratkaisumahdollisuuksia onkin esitetty huolestuttavan vähän. Kaavaluonnokseen liittyy myös ongelmallinen mittakaavavirhe, kun taajama-alueen sisäisiä, tarkempaan kaavoitukseen kuuluvia tarkasteluja on merkitty luonnokseen niin tarkasti (ja pienikokoisilla merkinnöillä), ettei niiden huomaaminen saatikka tulkinta ole mahdollista kuin vahvasti suurennetuilla kartoilla.

Lautakunta katsoo, että maakuntakaavaprosessissa nimenomaan luonnosvaihe on se osa prosessia, jossa visionäärisyyttä tulisi korostaa. Tässä luonnoksessa se mahdollisuus on Helsingin seudun osalta lähes täysin hukattu. Siksi on syytä vakavasti harkita maakuntakaavaluonnoksen palauttamista uudelleen valmisteltavaksi. Uudessa luonnoksessa on rohkeasti tuotava esiin ratkaisuehdotuksia seuraaviin Helsingin seudun ja siten koko maakunnan kehitysmahdollisuuksien kannalta keskeisiin kysymyksiin:



- Maakuntakaavan tulee olla uuteen kasvuun kannustava eikä kehitysmahdollisuuksia jarruttava. Maakuntakaavan mittakaavassa ei ole mielekästä puuttua sellaisiin taajama-alueiden sisäisiin rakenteisiin, joiden tutkiminen joka tapauksessa kuuluu tarkempaan kaavoitukseen. Liian yksityiskohtaisten merkintöjen vuoksi maakuntakaavaa joudutaan tarkemman kaavoituksen yhteydessä olosuhteiden muuttumisen tai hankesuunnittelun tarkentumisen johdosta helposti muuttamaan alueen kuntien päätösten mukaiseksi. Tästä seuraa turhaa suunnittelu- ja toteutusviivettä sekä päällekkäisiä suunnittelu- ja päätösprosesseja.
- Taajama-alueen sisäisen täydennysrakentamisen helpottamiseksi maakuntakaavan osana olisi hyvä tuoda esiin uusia avauksia ja aloitteita (esimerkiksi lakialoitteita, innovatiivisia kannustimia rajoitusten sijaan jne.). Jos aidosti halutaan tiivistää maankäyttöä, kuntien keinovalikoimaa on laajennettava ja monista nykyisistä kaavallisista maankäyttörajoitteista on voitava luopua.
- Haja-asutuksen ja tehottoman taajama-asutuksen (alhaisen rakennustehokkuuden omakotitalomatot) syntyminen on estettävä Helsingin työssäkäyntialueella. Muutoin maakunnan hiili/ekologista jalanjälkeä on hyvin vaikea pienentää. Helsingin seudun taajamapinta-alaan nähden kansainvälisesti varsin alhainen asukastiheys ja kasvuodotuksineenkin pieni väestöpohja eivät edes keskipitkällä tähtäimellä puolla uusia, kaukana työ- ja vapaa-ajantoimintojen keskittymistä sijaitsevia asuinalueita.
- Vasta kun Helsingin seudun työpaikka-, asunto- ja vapaa-ajantoimintojen keskittymien välinen poikittaisliikenne toimii tehokkaasti, voidaan aidosti puhua metropolista. Ilman tehokasta poikittaisjoukko liikennettä kehäväylät eivät kestä täydennysrakentamisen ja uusien säteittäisten juna/metroratojen varrelle rakennettaviksi kaavailtujen asuinalueiden tuomaa lisääntyvää autoliikennettä.
- Malmin lentokentälle on pikaisesti löydettävä raideliikenteen piiriin yhdistettävissä oleva uusi alue. Nykyisellä paikallaan se haittaa voimakkaasti sekä Koillis-Helsingin että lentotoiminnan kehittämistä. Luontevimmin uusi lentokenttä syntyisi uuden Lento/Pietariradan varteen Sipoon ja Porvoon raja-alueille. Nopea raideyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Helsingin seudulle, Sipooseen ja Porvooseen loisi hyvät mahdollisuudet aidolle kakkoskentälle ja merkittävälle seudulliselle työpaikkakeskittymälle.
- Keskustatoimintojen alueen osoittaminen on perusteltua Helsingin laajan keskustan/kantakaupungin osalta, jonka mm. tulisi sisältää nyt erikseen merkityn Pasilan. Kaupan suuryksiköiden osalta on otettava huomioon, että ne vaikuttavat yhdyskuntarakenteeseen epäedullisesti



ja lisäävät seudullista liikennetarvetta, minkä vuoksi ne tulisi sijoittaa ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.

- Jälkiteollisessa yhteiskunnassamme logistiikka tulee olemaan yhä tärkeämpi työllistäjä. Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän sekä uusien Lahdenväylän kupeeseen sijoittuvien logistiikka-alueiden välinen tehokas joukko- ja maaliikenneyhteys on varmistettava. Lahdenväylän ja Hämeenlinnanväylän - Porintien väliseen tieyhteyteen (Kehä IV) panostaminen on myös tärkeää. Se purkaa Kehä III:n liikennepaineita luoden samalla mahdollisuuksia enenevässä määrin siirtää lentorahtitoimintaa ja sitä tukevia logistiikkatyöpaikkoja lentokentän pohjoispuolelle. Samalla tieyhteys parantaa Keski-Uudenmaan kuntataajamien välisiä yhteyksiä ja joukkoliikennemahdollisuuksia.

- Uuteen luonnokseen on syytä koota myös sellainen karttaesitys, johon koottaisiin kaikkiin vanhoihin maakuntakaavoihin jäävät aluevaraukset yhtenäisin merkinnöin. Tarkasteltavassa luonnoksessa vanhat merkinnät on paikoin hyvinkin vaikea havaita, mikä olennaisesti vaikeuttaa maakuntakaavan kokonaisvaikutuksen hahmottamista.

#### Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja kaupan palveluverkosta

Luonnoksessa on aivan oikein todettu, ettei pääkaupunkiseudulle tarvitse erikseen merkitä tiivistettäviä alueita. Kaikkia alueen taajamatoimintojen alueitahan on mahdollisuuksien mukaan tiivistettävä. Kun tiivistäminen lisää asukasmääriä epätasaisesti, nykyisten alakeskusten sijainnit eivät välttämättä ole optimaaliset. Maakuntakaavan alakeskusmerkintöjä on siksi pidettävä informatiivisina. Ne eivät saa estää kehittyvien tai uusien taajama-alueella syntyvien keskusten kehittymistä.

Taajamatoimintojen alueelle olisi voitava sijoittaa myös alueellisen massatasapainon kannalta tärkeitä väliaikaisia maa/kallioaineksen ottopaikkoja, jotka kaivettavien savien täytön ja maastomuovauksen jälkeen voidaan käyttää esimerkiksi meluesteenä tai toiminnallisenakin virkistysalueena. Helsingin nykytilanne, jossa kaivettavat savet joudutaan kuljettamaan 50 - 60 km:n päähän sijoitettavaksi, ei ole ekologisesti mielekäs.

#### Metropolialueen kilpailukyvyn vahvistamisesta ja liikenneyhteyksistä

Maakuntakaavan luonnoksessa on ymmärretty toimivan liikenteen ja joukkoliikenteen periaatteellinen tärkeys niin Helsingin seudun kilpailukyvyn kuin liikenteen ympäristövaikutusten kannalta. Pisara- ja Lento / HEPI-radat sekä metron itä- ja länsijatkeet ovat seudun kehitysmahdollisuuksien kannalta välttämättömät.



Syvällisesti edellä mainittua periaatetta ei kuitenkaan ole luonnoksessa ymmärretty. Helsingin seudun tihentäminen ja säteittäisten junaratojen lisääminen lisää erittäin voimakkaasti seudun pääosin autoihin perustuvaa poikittaisliikennettä. Seudun uudet työpaikka-alueet syntyvät enenevässä määrin poikittaisväylien varsille ja alakeskuksiin, jolloin vain ne, joiden työpaikat ovat asuinpaikkaan nähden saman säteittäisväylän varrella, käyttävät junaa taikka metroa. Muilla vaihtoehtona on auto tai matkustaminen vaikkapa Mäntsälästä Lassilaan Pasilan kautta. Pahimmillaan joukkoliikenteen käyttäminen edellyttää lukuisia juna- ja linja-autovaihtoehtoja, jolloin ainoaksi käytännön mahdollisuudeksi jää auton käyttö.

Helsingin seudulle on siksi pikaisesti ryhdyttävä rakentamaan niin alakeskuksia kuin suuria asuin-, työpaikka- ja vapaa-ajankeskittyviä yhdistäviä poikittaiset joukkoliikenneyhteydet. Niillä tulee olla tiheä liikennöintiväli ja tehokkaat, helppokäyttöiset vaihtopaikat säteittäisten pääväylien risteyskohdissa. Sellaisissa risteyskohdissa, jossa toimii kaupallisia keskuksia, liityntäpysäköinti olisi taloudellisesti edullista järjestää kauppojen yhteyteen vuorottaispysäköintinä. Maakuntakaavaluonnokseen tulee merkitä tarvittavat liikenneväylävaraukset. Erityisesti on syytä selvittää pikaraitiotietä poikittaisena joukkoliikenneneratkaisuna.

Yksi itäisen Helsingin luontevimmista ja sen tulevaisuuden kannalta tärkeimmistä risteys/vaihtoasemapaikeista on Kehä III:n ja Itäväylän / Uuden Porvoontien risteyksessä. Siinä kohtaisivat Vuosaaren satamasta Aviapolikseen kulkeva pikaraitiotie ja Itämetro. Tällaiseen luontaiseen solmukohtaan on oltava mahdollisuus tehokkaasti sijoittaa tilaa niin työpaikoille, kaupalle kuin asumiselle. Taajama-aluemerkintää on siksi risteysalueen osalta laajennettava nykyisestä myös etelään.

Muilta osin lautakunta katsoo, että

- yhdyskuntarakennetta hajottava ja alueen asukkaita ja yrityksiä tulevaisuudessakin huonosti palveleva HELI-rata on poistettava maakuntakaavasta. Lento/HEPI-rata on seudulliselta kannalta selvästi HELIä tehokkaampi. Lento/HEPI-radan linjaus Hyrylän ja Keravan kautta olisi seudullisen raideliikenteen kannalta edullisin vaihtoehto.
- Malmin lentokentän aluevaraus on merkittävä maakuntakaavaan. Asialla on kiire, koska uuden lentokentän toiminnan aloittaminen vaatii suunnittelu- ja toteutusprosesseineen sekä liikenneyhteystarpeineen suotuisissakin oloissa 10 - 20 vuotta. Malmin lentokentän vuokrasopimus päättyy vuonna 2036. Kuten lausunnon alussa todettiin, luonteva paikka uudelle lentokentälle olisi uuden Lento / Pietariradan varrella, Sipoon ja Porvoon raja-alueilla. Nopea raideyhteys niin Helsinki-Vantaan lentoasemalle kuin Helsingin seudulle, Sipooseen ja



Porvooseen loisi hyvät mahdollisuudet aidolle kakkoskentälle ja merkittävälle seudulliselle työpaikkakeskittymälle.

Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaamisesta

Maakuntakaavan luonnoksen ohjaustavoitteet ovat oikeansuuntaiset mutta riittämättömät.

Tehottomasti rakennettavissa olevien pientalotonttien tarjonnan lisääminen Helsingin seudun työssäkäyntialueella on varmin tapa hajauttaa maakunnan yhdyskuntarakennetta. Tämä näkyy jo nyt autoliikenteen kasvuna ja hajarakentamista suosineiden kuntien kallistuvana kuntapalvelurakenteena. Uusi tonttitarjonta on ensisijaisesti ohjattava taajamiin ja vasta toissijaisesti kehityskelpoisiin, elinkelpoisiin kyliin. Muuta kuin maa- ja metsätalouteen liittyvää rakentamista on muilta osin syytä rajoittaa.

## Käsittely

Tuuttila Juhani: Muutan esitystäni seuraavasti:

Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 4. kohdan ensimmäinen virke poistetaan ja sen viimeinen virke muutetaan kuulumaan seuraavasti: Ilman tehokasta poikittaisjoukkoliikennettä kehäväylät eivät kestä täydennysrakentamisen ja uusien säteittäisten juna/metroratojen varrelle rakennettaviksi kaavailtujen asuinalueiden tuomaa lisääntyvää autoliikennettä.

Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 7. kohdasta poistetaan sana "(pikaraitiopohjainen)".

Lausuntoehdotuksen 10. kappaleen sana "pikaraitiotieyhteydet" korvataan sanalla "joukkoliikennetyhteydet" ja sen kolme viimeistä virkettä muutetaan kuulumaan seuraavasti:

Maakuntakaavaluonnokseen tulee merkitä tarvittavat liikenneväylävaraukset. Erityisesti on syytä selvittää pikaraitiotietä poikittaisena joukkoliikenneneratkaisuna.

Vastaehdotus:

Viskari Tuomas: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 6. kohdan kolme viimeistä virkettä muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kaupan suuryksiköiden osalta on otettava huomioon, että ne vaikuttavat yhdyskuntarakenteeseen epäedullisesti ja lisäävät seudullista liikennetarvetta, minkä vuoksi ne tulisi sijoittaa ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.

Kannattajat: Paalimäki Tuula



Vastaehdotus:

Molander Sole: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Lausuntoehdotuksen 12. kappaleen 1. kohta poistetaan.

Vastaehdotus:

Molander Sole: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 5. kohta poistetaan.

Kannattajat: Vuorinen Markku

Vastaehdotus:

Molander Sole: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Lausuntoehdotuksen kuudes kappale poistetaan.

Kannattajat: Loukoila Eija

Vastaehdotus:

Molander Sole: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Lausuntoehdotuksen 12. kappaleen 2. kohta poistetaan.

Vastaehdotus:

Molander Sole: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Lausuntoehdotuksen viides kappale poistetaan.

Kannattajat: Loukoila Eija

## 1. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 6. kohdan kolme viimeistä virkettä muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kaupan suuryksiköiden osalta on otettava huomioon, että ne vaikuttavat yhdyskuntarakenteeseen epäedullisesti ja lisäävät seudullista liikennetarvetta, minkä vuoksi ne tulisi sijoittaa ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.

Jaa-äännet: 3

Nina Suomalainen, Tuomo Valve, Sole Molander

Ei-äännet: 5

Eija Loukoila, Tuomas Viskari, Markku Vuorinen, Tuula Paalimäki, Olli Saarinen

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1

Kai Kalima

## 2. Äänestys



9.8.2011

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
EI-ehdotus: Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 5. kohta poistetaan.

Jaa-äännet: 6  
Nina Suomalainen, Eija Loukoila, Tuula Paalimäki, Olli Saarinen,  
Tuomo Valve, Tuomas Viskari

Ei-äännet: 2  
Sole Molander, Markku Vuorinen

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1  
Kai Kalima

### 3. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
EI-ehdotus: Lausuntoehdotuksen kuudes kappale poistetaan.

Jaa-äännet: 2  
Tuomo Valve, Olli Saarinen

Ei-äännet: 6  
Tuula Paalimäki, Nina Suomalainen, Tuomas Viskari, Eija Loukoila,  
Markku Vuorinen, Sole Molander

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1  
Kai Kalima

### 4. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
EI-ehdotus: Lausuntoehdotuksen viides kappale poistetaan.

Jaa-äännet: 4  
Tuomo Valve, Olli Saarinen, Nina Suomalainen, Markku Vuorinen

Ei-äännet: 4  
Tuula Paalimäki, Sole Molander, Tuomas Viskari, Eija Loukoila

Tyhjä-äännet: 0



Poissa-äännet: 1  
Kai Kalima

Lautakunta päätti: Lausuntoehdotuksen viides ja kuudes kappale poistetaan sekä kolmannen kappaleen 6. kohdan kolme viimeistä virkettä muutetaan kuulumaan seuraavasti: Kaupan suuryksiköiden osalta on otettava huomioon, että ne vaikuttavat yhdyskuntarakenteeseen epäedullisesti ja lisäävät seudullista liikennetarvetta, minkä vuoksi ne tulisi sijoittaa ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.

Molander Sole: Ilmoitan päätökseen seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen: Lausuntoehdotuksen 12. kappaleen 1. kohta poistetaan.

Molander Sole: Ilmoitan päätökseen seuraavan sisältöisen eriävän mielipiteen: Lausuntoehdotuksen 12. kappaleen 2. kohta poistetaan.

Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Peter Haaparinne, projektipäällikkö, puhelin: 310 31864  
peter.haaparinne(a)hel.fi

Liitteet

- 1 [Lausuntopyyntö](#)
- 2 [Maakuntakaavaluonnoksen kartta, Helsingin seutu](#)
- 3 [Maakuntakaavaluonnoksen kaavaselostus](#)
- 4 [Maakuntakaavaluonnoksen merkinnät ja määräykset](#)

Otteet

**Ote**  
Kaupunginhallitus

**Otteen liitteet**

Päätösehdotus

Lautakunta päättäne antaa kaupunginhallitukselle Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Lausunto

Maakunnan aluerakennetta koskevat liikenteen ja kaupan palveluverkkoon painottuvan maakuntakaavan uudistamisen periaatteet:

- alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen
- metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen





- kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

- kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

muodostavat hyvän lähtökohdan maakuntakaavan uudistamiselle.

Helsingin seudun osalta kaavaluonnos on kuitenkin luonteeltaan lähinnä nykytilaa ja nyky suunnitelmia toteava. Luonnos on pikemmin maankäyttöä rajaava kuin uutta kasvua mahdollistava. Uuteen kasvuun kannustavia ratkaisumahdollisuuksia onkin esitetty huolestuttavan vähän. Kaavaluonnokseen liittyy myös ongelmallinen mittakaavavirhe, kun taajama-alueen sisäisiä, tarkempaan kaavoitukseen kuuluvia tarkasteluja on merkitty luonnokseen niin tarkasti (ja pienikokoisilla merkinnöillä), ettei niiden huomaaminen saatikka tulkinta ole mahdollista kuin vahvasti suurennetuilla kartoilla.

Lautakunta katsoo, että maakuntakaavaprosessissa nimenomaan luonnosvaihe on se osa prosessia, jossa visionäärisyyttä tulisi korostaa. Tässä luonnoksessa se mahdollisuus on Helsingin seudun osalta lähes täysin hukattu. Siksi on syytä vakavasti harkita maakuntakaava-luonnoksen palauttamista uudelleen valmisteltavaksi. Uudessa luonnoksessa on rohkeasti tuotava esiin ratkaisuehdotuksia seuraaviin Helsingin seudun ja siten koko maakunnan kehitysmahdollisuuksien kannalta keskeisiin kysymyksiin:

- Maakuntakaavan tulee olla uuteen kasvuun kannustava eikä kehitysmahdollisuuksia jarruttava. Maakuntakaavan mittakaavassa ei ole mielekästä puuttua sellaisiin taajama-alueiden sisäisiin rakenteisiin, joiden tutkiminen joka tapauksessa kuuluu tarkempaan kaavoitukseen. Liian yksityiskohtaisten merkintöjen vuoksi maakuntakaavaa joudutaan tarkemman kaavoituksen yhteydessä, olosuhteiden muuttumisen tai hankesuunnittelun tarkentumisen johdosta helposti muuttamaan alueen kuntien päätösten mukaiseksi. Tästä seuraa turhaa suunnittelu- ja toteutusviivettä sekä päällekkäisiä suunnittelu- ja päätösprosesseja.

- Taajama-alueen sisäisen täydennysrakentamisen helpottamiseksi maakuntakaavan osana olisi hyvä tuoda esiin uusia avauksia ja aloitteita (esimerkiksi lakialoitteita, innovatiivisia kannustimia rajoitusten sijaan jne.). Jos aidosti halutaan tiivistää maankäyttöä, kuntien keinovalikoimaa on laajennettava ja monista nykyisistä kaavallisista maankäyttörajoitteista on voitava luopua.

- Haja-asutuksen ja tehottoman taajama-asutuksen (alhaisen rakennustehokkuuden omakotitalomatot) syntyminen on estettävä Helsingin työssäkäyntialueella. Muutoin maakunnan hiili/ekologista jalanjälkeä on hyvin vaikea pienentää. Helsingin seudun taajamapinta-alaan nähden kansainvälisesti varsin alhainen asukastiheys, ja



kasvuodotuksineenkin pieni väestöpohja eivät edes keskipitkällä tähtäimellä puolla uusia, kaukana työ- ja vapaa-ajantoimintojen keskittymistä sijaitsevia asuinalueita.

- Pikaraitiotiet on vahvasti nostettava maakuntakaavaan. Vasta kun Helsingin seudun työpaikka-, asunto- ja vapaa-ajantoimintojen keskittymien välinen poikittaisliikenne toimii tehokkaasti, voidaan aidosti puhua metropolista. Ilman poikittaisia pikaraitioiteita kehäväylät eivät kestä täydennysrakentamisen ja uusien säteittäisten juna/metroratojen varrelle rakennettaviksi kaavailtujen asuinalueiden tuomaa lisääntyvää autoliikennettä.

- Malmin lentokentälle on pikaisesti löydettävä raideliikenteen piiriin yhdistettävissä oleva uusi alue. Nykyisellä paikallaan se haittaa voimakkaasti sekä Koillis-Helsingin että lentotoiminnan kehittämistä. Luontevimmin uusi lentokenttä syntyisi uuden Lento/Pietariradan varteen Sipoon ja Porvoon raja-alueille. Nopea raideyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Helsingin seudulle, Sipooseen ja Porvooseen loisi hyvät mahdollisuudet aidolle kakkoskentälle ja merkittävälle seudulliselle työpaikkakeskittymälle.

- Keskustatoimintojen alueen osoittaminen on perusteltua Helsingin laajan keskustan/kantakaupungin osalta, jonka mm. tulisi sisältää nyt erikseen merkityn Pasilan. Maakuntakaavan tarkastelutasolla ei kuitenkaan tule määritellä kaupallisten suuryksiköiden enimmäismitoituksia tai sijaintipaikkoja Helsingin seudun taajama-alueiden sisällä.

- Jälkitekollisessa yhteiskunnassamme logistiikka tulee olemaan yhä tärkeämpi työllistäjä. Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän sekä uusien Lahdenväylän kupeeseen sijoittuvien logistiikka-alueiden välinen tehokas joukko- (pikaraitiotiepohjainen) ja maaliikenneyhteys on varmistettava. Lahdenväylän ja Hämeenlinnanväylän - Porintien väliseen tieyhteyteen (Kehä IV) panostaminen on myös tärkeätä. Se purkaa Kehä III:n liikennepaineita luoden samalla mahdollisuuksia enenevässä määrin siirtää lentorahtitoimintaa ja sitä tukevia logistiikkatyöpaikkoja lentokentän pohjoispuolelle. Samalla tieyhteys parantaa Keski-Uudenmaan kuntataajamien välisiä yhteyksiä ja joukkoliikennemahdollisuuksia.

- Uuteen luonnokseen on syytä koota myös sellainen karttaesitys, johon koottaisiin kaikkiin vanhoihin maakuntakaavoihin jäävät aluevaraukset yhtenäisin merkinnöin. Tarkasteltavassa luonnoksessa vanhat merkinnät on paikoin hyvinkin vaikea havaita, mikä olennaisesti vaikeuttaa maakuntakaavan kokonaisvaikutuksen hahmottamista.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja kaupan palveluverkosta



Luonnoksessa on aivan oikein todettu, ettei pääkaupunkiseudulle tarvitse erikseen merkitä tiivistettäviä alueita. Kaikkia alueen taajamatoimintojen alueitahan on mahdollisuuksien mukaan tiivistettävä. Kun tiivistäminen lisää asukasmääriä epätasaisesti, nykyisten alakeskusten sijainnit eivät välttämättä ole optimaaliset. Maakuntakaavan alakeskusmerkintöjä on siksi pidettävä informatiivisina. Ne eivät saa estää kehittyvien tai uusien taajama-alueella syntyvien keskusten kehittymistä.

Paikalliset (pienehköt) viher- ja suojelualuemerkinnät, jotka jo suunnittelumääräysten mukaisesti sisältyvät taajamatoimintojen alueisiin on turhina poistettava. Helsingissä tämä tarkoittaa taajamatoimintojen alueen ulottamista kaikille keskustan/kantakaupungin ulkopuolisille maa-alueille, seudullisesti tärkeitä suuria yhtenäisiä viheralueita lukuun ottamatta. Muun muassa Vartiosaari on siksi merkittävänä potentiaalisena täydennysrakentamisalueena syytä merkitä taajamatoimintojen alueeksi. Tarkasteltavassa luonnoksessahan alue on unohtunut valkoiseksi, eli määrittelemättömäksi alueeksi. Samoin Kehä III:n ja Itäväylän risteysalueen eteläpuoliset, Naturen ulkopuoliset alueet on potentiaalisesti erittäin merkittävänä työpaikka-alueena ja raideliikenteen solmukohtana/vaihtoasemana merkittävä taajama-alueeksi.

Rajaukseltaan hyvinkin epämääräisen viheryhteystarpeen suunnittelumääräys on osittain ristiriidassa yhdyskuntarakenteen tiivistämis- ja eheyttämistarpeen kanssa. Mikäli olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet viheryhteystarpeen alueella pääsääntöisesti on pyrittävä osoittamaan virkistyskäyttöön, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja tiivistäminen käy monella Helsingin alueella kyllä erittäin vaikeaksi. Östersundomin alueen viheryhteystarvemerkintöjen runsaus ja tiheys vaikuttaa maakuntakaavan tarkkuustasolla ylimitoitettulta. Alueen viher- ja virkistysyhteyksiä määritellään kuitenkin tarkemmin vireillä olevassa kuntien yhteisessä yleiskaavoituksessa. Yleiskaavan luonnoksessa on sinänsä esitetty maakuntakaavaa enemmän viher- ja virkistysreittejä alueelle.

Taajamatoimintojen alueelle olisi voitava sijoittaa myös alueellisen massatasapainon kannalta tärkeitä väliaikaisia maa/kallioaineksen ottopaikkoja, jotka kaivettavien savien täytön ja maastomuovauksen jälkeen voidaan käyttää esimerkiksi meluesteenä tai toiminnallisenakin virkistysalueena. Helsingin nykytilanne, jossa kaivettavat savet joudutaan kuljettamaan 50 - 60 km:n päähän sijoitettavaksi, ei ole ekologisesti mielekäs.

## Metropolialueen kilpailukyvyn vahvistamisesta ja liikenneyhteyksistä

**Postiosoite**  
PL 2200  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
real.estate@hel.fi

**Käyntiosoite**  
Fabianinkatu 31 D  
Helsinki  
<http://www.hel.fi/kv>

**Puhelin**  
+358 9 310 1671  
**Tilinro**  
FI0680001200062637

**Faksi**  
+358 9 310 36512

**Y-tunnus**  
0201256-6  
**Alv.nro**  
FI02012566



Maakuntakaavan luonnoksessa on ymmärretty toimivan liikenteen ja joukkoliikenteen periaatteellinen tärkeys niin Helsingin seudun kilpailukyvn kuin liikenteen ympäristövaikutusten kannalta. Pisara- ja Lento / HEPI-radat sekä metron itä- ja länsijatkeet ovat seudun kehitysmahdollisuuksien kannalta välttämättömät.

Syvällisesti edellä mainittua periaatetta ei kuitenkaan ole luonnoksessa ymmärretty. Helsingin seudun tihentäminen ja säteittäisten junaratojen lisääminen lisää erittäin voimakkaasti seudun pääosin autoihin perustuvaa poikittaisliikennettä. Seudun uudet työpaikka-alueet syntyvät enenevässä määrin poikittaisväylien varsille ja alakeskuksiin, jolloin vain ne, joiden työpaikat ovat asuinpaikkaan nähden saman säteittäisväylän varrella käyttävät junaa taikka metroa. Muilla vaihtoehtona on auto tai matkustaminen vaikkapa Mäntsälästä Lassilaan Pasilan kautta. Pahimmillaan joukkoliikenteen käyttäminen edellyttää lukuisia juna- ja linja-autovaihtoehtoja, jolloin ainoaksi käytännön mahdollisuudeksi jää auton käyttö.

Helsingin seudulle on siksi pikaisesti ryhdyttävä rakentamaan niin alakeskuksia kuin suuria asuin-, työpaikka- ja vapaa-ajankeskittymiä yhdistävät poikittaiset pikaraitiotieyhteydet. Niillä tulee olla tiheä liikennöintiväli ja tehokkaat, helppokäyttöiset vaihtopaikat säteittäisten pääväylien risteyskohdissa. Sellaisissa risteyskohdissa, jossa toimii kaupallisia keskuksia, liityntäpysäköinti olisi taloudellisesti edullista järjestää kauppohen yhteyteen, vuorottaispysäköintinä. Ilman pikaraitioiteita on vaikea muodostaa sellaista kilpailukykyistä ja vetovoimaista joukko-liikenneverkostoa, joka pienentäisi autoliikenteen määrää. Jo nyt kehäteiden ruuhkat heikentävät alueella toimivien yritysten kilpailukykyä. Pikaraitiotiet tulee ehdottomasti merkitä maakuntakaavaluonnokseen ohjeellisina raideyhteysvarauksina.

Yksi itäisen Helsingin luontevimmista ja sen tulevaisuuden kannalta tärkeimmistä risteys/vaihtoasemapaidoista on Kehä III:n ja Itäväylän / Uuden Porvoontien risteyksessä. Siinä kohtaisivat Vuosaaren satamasta Aviapolikseen kulkeva pikaraitiotie ja Itämetro. Tällaiseen luontaiseen solmukohtaan on oltava mahdollisuus tehokkaasti sijoittaa tilaa niin työpaikoille, kaupalle kuin asumiselle. Taajama-aluemerkintää on siksi risteysalueen osalta laajennettava nykyisestä myös etelään.

Muilta osin lautakunta katsoo, että

- yhdyskuntarakennetta hajottava ja alueen asukkaita ja yrityksiä tulevaisuudessakin huonosti palveleva HELI-rata on poistettava maakuntakaavasta. Lento/HEPI-rata on seudulliselta kannalta selvästi HELIä tehokkaampi. Lento/HEPI-radan linjaus Hyrylän ja Keravan kautta olisi seudullisen raideliikenteen kannalta edullisin vaihtoehto.



- Malmin lentokentän korvaavat aluevaraus on merkittävä maakuntakaavaan. Asialla on kiire, koska uuden lentokentän toiminnan aloittaminen vaatii suunnittelu- ja toteutusprosesseineen sekä liikenneyhteystarpeineen suotuisissakin oloissa 10 - 20 vuotta. Malmin lentokentän vuokrasopimus päättyy vuonna 2036. Kuten lausunnon alussa todettiin luonteva paikka uudelle lentokentälle olisi uuden Lento / Pietariradan varrella, Sipoon ja Porvoon raja-alueilla. Nopea raideyhteys niin Helsinki-Vantaan lentoasemalle, kuin Helsingin seudulle, Sipooseen ja Porvooseen loisi hyvät mahdollisuudet aidolle kakkoskentälle ja merkittävälle seudulliselle työpaikkakeskittymälle.

Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaamisesta

Maakuntakaavan luonnoksen ohjaustavoitteet ovat oikeansuuntaiset mutta riittämättömät.

Tehottomasti rakennettavissa olevien pientalotonttien tarjonnan lisääminen Helsingin seudun työssäkäyntialueella on varmin tapa hajauttaa maakunnan yhdyskuntarakennetta. Tämä näkyy jo nyt autoliikenteen kasvuna ja hajarakentamista suosineiden kuntien kallistuvana kuntapalvelurakenteena. Uusi tonttitarjonta on ensisijaisesti ohjattava taajamiin ja vasta toissijaisesti kehityskelpoisiin, elinkelpoisiin kyliin. Muu kuin maa- ja metsätalouteen liittyvää rakentamista on muilta osin syytä rajoittaa.

## Esittelijä

/.

Kaupunginhallitus pyytää kiinteistölautakunnan lausuntoa asiasta 11.8.2011 mennessä. Lausuntopyyntö on esityslistan liitteenä 1.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakunnat yhdistyivät vuoden 2011 alussa. Vaihemaakuntakaava 2 on ensimmäinen koko Uttamaata kattava maakuntakaavan uudistaminen. Kaavassa on keskitytty aluerakenteen ja liikennejärjestelmän teemoihin. Samalla on yhtenäistetty vanhojen (erillisten) maakuntakaavojen merkintöjä.

Esittelijä pitää tärkeänä antaa Helsingin seudun kehittymistä heikosti tukevasta kaavaluonnoksesta lausunnon, joka kaavan perusrakenteen pääperiaatteiden pohjalta keskittyy seudun tulevaisuuden kehittymistä tukeviin ja mahdollistaviin ratkaisuehdotuksiin.

/.

Esityslistan liitteet 2 - 4 ovat ainoastaan sähköisessä muodossa.

Esittelijä

vs. virastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

Peter Haaparinne, projektipäällikkö, puhelin: 310 31864



9.8.2011

Vp/4

---

peter.haaparinne(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 [Lausuntopyyntö](#)
- 2 [Maakuntakaavaluonnoksen kartta, Helsingin seutu](#)
- 3 [Maakuntakaavaluonnoksen kaavaselostus](#)
- 4 [Maakuntakaavaluonnoksen merkinnät ja määräykset](#)

## Otteet

**Ote**  
Kaupunginhallitus

**Otteen liitteet**