

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, *ehdotus*

KAAVASELOSTUS

NÄHTÄVILLÄ 14.5.–15.6.2012

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ.....	4
ESIPUHE.....	5
1. JOHDANTO.....	6
1.1. Maakuntakaava osana suunnittelujärjestelmää.....	6
1.2. Suunnittelualue.....	7
1.3. Maakuntakaavaprosessi.....	8
2. LÄHTÖKOHDAT.....	10
2.1. Yhdistyneen maakunnan nykytila.....	10
2.2. Maakuntakaavatilanne.....	13
2.3. Aluerakenteen vaihtoehtotarkastelut.....	13
2.4. Liikennekäytävätarkastelut.....	17
2.5. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat.....	18
2.6. Muut selvitykset.....	18
3. KAAVAN TAVOITTEET.....	21
3.1. Maakuntakaavan perusrakenne.....	21
3.2. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet perusrakenteen osalta.....	22
4. MITOITUS JA KAAVARATKAISUN PERIAATTEET.....	23
4.1. Aikajänne ja keskeiset mitoitustekijät.....	23
4.2. Kuntien asemakaavavarannot.....	23
4.3. Kaava-asiakirjat ja kaavamerkinnot.....	24
4.4. Kaavaratkaisun keskeiset periaatteet.....	25
5. KAAVARATKAISUN SISÄLTÖ JA KAAVAN TULKINTA.....	27
5.1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.....	27
5.2. Metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen.....	43
5.3. Kaupan palveluverkon suunnitteleminen osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta.....	54
5.4. Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen.....	62
5.5. Kaavan muu sisältö.....	65
6. OIKEUSVAIKUTUKSET.....	72
6.1. Kuntakaavoitus.....	72
6.2. Maakuntakaavan muuta viranomaistoimintaa ohjaava vaikutus.....	72
6.3. Maakuntakaavaan liittyvä rakentamisrajoitus.....	73
6.4. Muu lainsäädäntö ja maakuntakaava.....	73
7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	75
7.1. Vaikutusalue.....	75
7.2. Kaavan kokonaisvaikutukset.....	75
7.3. Tavoitteiden toteutumisen arviointi.....	78

8. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS	84
8.1. Vuorovaikutus vaihemaakuntakaavan laadinnassa.....	84
8.2. Aloitusvaihe.....	84
8.3. Maakuntakaavaluonnos	84
8.4. Maakuntakaavaehdotus	85
8.5. Viestintä/Tiedotus.....	85
9. KAAVAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA	87
9.1. Kaavan toteuttaminen	87
9.2. Kaavan toteutumisen seuranta.....	88
9.3. Kaavaratkaisun edellyttämät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet.....	89
KIRJALLISUUS- JA LÄHDELUETTELO	92
VERKKOLÄHTEET	93
LIITEKARTAT	94

Uudenmaan liitto | Nylands förbund

Esterinportti 2 B, 00240 Helsinki

www.uudenmaanliitto.fi



*Uudenmaan liitto
Nylands förbund*

Helsinki 2012

TIIVISTELMÄ

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan lähtökohtina ovat lainvoimaiset Uudenmaan maakuntakaava, Itä-Uudenmaan maakuntakaava ja vahvistettu Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava. Vaihemaakuntakaavassa aiempia kaavaratkaisuja tarkastellaan uudelleen alue- ja yhdyskuntarakenteen, liikenteen, kaupan sekä haja-asutuksen aihepiirien osalta. Lisäksi joidenkin muiden maankäyttömuotojen merkintöjä täydennetään ja tarkistetaan, ja maakuntakaavojen merkintätapoja yhdenmukaistetaan.

Vaihemaakuntakaavassa varaudutaan 430 000 asukkaan ja 250 000 työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä. Kasvu suunnataan ensisijaisesti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen sitä tiivistäen ja täydentäen. Tiivistettäviksi alueiksi osoitetaan nykyisiä asemanseutuja ja taajamia, jotka tukeutuvat hyvin linja-autoliikenteen yhteyksiin. Reservialueiksi osoitetaan alueita, joiden toteuttamistarve ajoittuu maakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Joitakin epätarkoituksenmukaisesti sijaitsevia tai ylimitoitettuja taajamatoimintojen aluevarauksia kumotaan. Vaihemaakuntakaavassa esitettyjen uusien taajamien toteuttaminen edellyttää sitovaa päätöstä radan tai aseman toteuttamisesta.

Östersundomin alueelle laaditaan kaikki maankäyttömuodot käsittelevä maakuntakaava. Alueella sovitaan yhteen suunniteltu metroon tukeutuva taajamarakenne ja Sipoonkorvesta rannikolle suuntautuvat viheryhteydet sekä Natura-2000 -verkostoon kuuluvien alueiden luontoarvot. Kaavassa esitetään metron suunnittelun mahdollistava ohjeellinen seutuliikenteen rata Helsingistä Östersundomin kautta Sipoon Söderkullaan saakka.

Viherjärjestelmään on tehty muutoksia vain niiltä osin kuin taajamatoimintojen alueisiin, muihin merkintöihin tai suunnittelumääräyksiin tehtävä muutos on sitä edellyttänyt.

Työpaikoista valtaosa sijoittuu taajamatoimintojen alueille. Taajamien reuna-alueille osoitetut työpaikka-alueet on tarkoitettu vain sellaisille työpaikoille, joita ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa taajamiin.

Maakuntakaavassa varaudutaan uuteen nopeaan raideyhteyteen sekä idän että lännen suuntiin. Nopean raideyhteyden linjaus Espoosta Lohjan kautta Turun suuntaan sijoittuu pääasiassa samaan maastokäytävään E18-moottoritien kanssa. Itään suuntautuva uusi nopea raideyhteys osoitetaan ohjeellisena linjauksena Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle ja sieltä edelleen Sipoon Nikkilän pohjoispuolitse Porvooseen. Samalla kumotaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa esitetty Heli-radon merkintä Helsingin ja Porvoon välillä. Porvoosta itään linjaus osoitetaan voimassa olevan Itä-Uudenmaan maakuntakaavan linjauksen mukaisesti.

Merkitykseltään seudullinen kauppa ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille. Kaavaan on määritelty maakunnallinen keskusverkko, joka muodostuu valtakunnan keskuksesta, seutukeskuksista ja kuntakeskuksista sekä pääkaupunkiseudun aluekeskuksista. Pääkaupunkiseudulle, seutukeskuksiin ja suurimpiin kuntakeskuksiin ei osoiteta kaupan enimmäismitoitusta mutta pienemmille kuntakeskuksille mitoitusta esitetään. Aiempien maakuntakaavojen kaupan suuryksiköiden merkinnät jäävät pääsääntöisesti voimaan, mutta verkostoa täydennetään muutamilla kohteilla. Suuryksiköiden suunnittelumääräystä täydennetään enimmäismitoituksella sekä määrittelemällä suuryksiköiden seudullisuuden alarajat erikseen päivittäistavarakaupalle, muulle erikoistavaran kaupalle ja ns. tilaa vaativalle kaupalle.

Maakuntakaavan kyläratkaisun tavoitteena on, että maakunnallisesti merkittävässä kylissä väestönkasvu on voimakkaampaa kuin muissa kylissä. Maakuntakaavalla ohjataan vain maakunnallisten kylien maankäytön suunnittelua, ei muuta toimintaa tai kehittämistä. Ns. valkoisille alueille suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista tulee ohjata taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Hajarakentamisen ohjaamiseksi valkoisille alueille annetaan Helsingin seudun neljätoista kuntaa koskeva suunnittelumääräys ja muita kuntia koskeva kehittämissuositus.

Voimassa oleviin maakuntakaavoihin tehdään tarkistuksia mm. energiaverkkoon ja Natura 2000 -verkoston alueisiin. Kaavaan on merkitty myös puolustusvoimien ampuma-alueiden melualueet ja puolustusvoimien saarten merkintätapa on ajantasaistettu.

ehdotus,

NÄHTÄVILLÄ

14.5.–15.6.2012

ESIPUHE

Nelivuotinen kaavaprosessi on loppusuoralla. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alussa on ensimmäistä kertaa ollut mahdollisuus tarkastella laajaa metropolialuetta yhtenä kokonaisuutena.

Vaihemaakuntakaavatyo käynnistettiin liittojen yhteistyöprojektina jo vuonna 2009 ja vaihtoehtoisten rakennemallien kautta päädyttiin perusrakenteeseen. Se hyväksyttiin sekä Uudenmaan että Itä-Uudenmaan maakuntahallituksissa joulukuussa 2010. Nämä perusrakenteen linjaukset ovat ohjanneet kaavaehdotuksen laadintaa.

Kaavan keskeisinä tavoitteina on yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja maakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen. Näiden tavoitteiden toteutuminen edellyttää kuntien yhteistä tahtotilaa ja halua tehdä priorisointeja. Aluerakenne on pyritty suunnittelemaan sellaiseksi, että keskeiset ratkaisut toimivat mahdollisista kuntarajojen muutoksista riippumatta.

Kaavaa on laadittu tiiviissä yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa niin jäsenkuntien kuin muidenkin sidosryhmien kanssa. Vuoropuhelu on ollut rakentavaa ja vienyt työtä eteenpäin. Yhteistyö yliopistojen ja korkeakoulujen kanssa on ollut hedelmällistä. Niin kaavan laatijat kuin päättäjätkin ovat saaneet merkittävää tukea kaavaratkaisun valmisteluun.

2. vaihemaakuntakaavan ehdotus on nyt valmistunut. Se koostuu kaavakartasta, merkinnöistä ja määräyksistä, sekä kumottavien merkintöjen kartasta. Niitä täydentää tämä kaavaselostus, jossa esitetään kaavaratkaisun keskeiset periaatteet. Tässä kaavaselostuksessa kuvataan ensisijaisesti muutosta Uudenmaan alueen voimassa oleviin maakuntakaavoihin nähden.

Maakuntahallitus hyväksyi kaavaehdotuksen 23.4.2012 ja päätti asettaa sen julkisesti nähtäville ja pyytää viranomaisilta lausunnot maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti.

Ehdotus on nähtävillä 14.5.–15.6.2012 Uudenmaan liiton toimistossa ja kaikissa liiton 28 jäsenkunnassa. Kaava-aineistoon voi tutustua myös liiton verkkosivuilla ja verkon karttapalvelussa. Kansalaiset ja järjestöt voivat jättää muistutuksia nähtävilläoloaikana. Uudenmaan kunnilta ja viranomaisilta pyydetään lausunnot kesäkuun loppuun mennessä.

Kaavaehdotus viimeistellään saadun palautteen pohjalta tulevan kesän ja syksyn aikana. Aikataulun mukaan maakuntavaltuusto saa 2. vaihemaakuntakaavan hyväksyttäväkseen tämän vuoden joulukuussa.

Ossi Savolainen

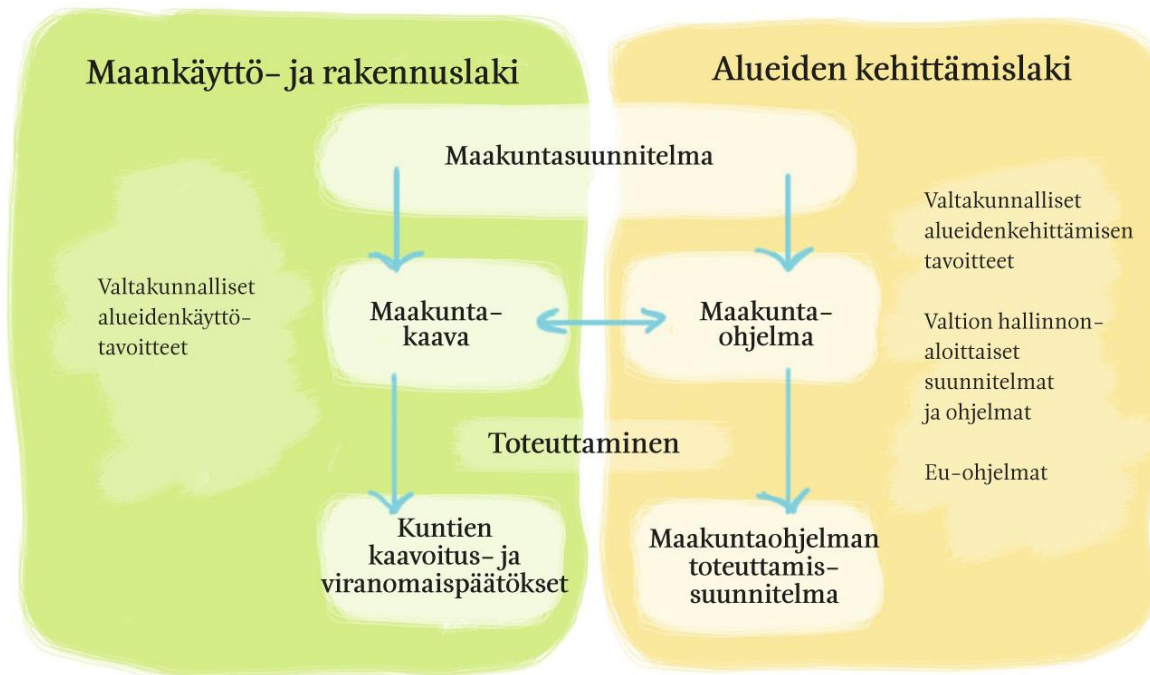
Maakuntajohtaja

1. JOHDANTO

1.1. Maakuntakaava osana suunnittelujärjestelmää

1.1.1. Maakunnan kehittämisen malli

Maakunnan suunnitteluun kuuluvat maakuntasuunnitelma, maakuntaohjelma ja sen toteuttamista vuosittain linjaava toteuttamisohjelma sekä maakuntakaava. Maakuntakaavan tehtävänä on toteuttaa maakuntasuunnitelmaa luomalla maankäyttöliiset puitteet vision toteuttamiselle. Maakuntaohjelmalla on merkittävä rooli maakuntakaavan toteuttamisessa. Maakunnan kehittämisen malli on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Maakunnan kehittämisen malli.

1.1.2. Maakuntakaavan tehtävät ja asiakirjat

Maakuntakaava on yleispiirteinen, pitkän aikavälin suunnitelma maakunnan tai sen osan yhdyskuntarakenteesta ja alueenkäytöstä. Maakuntakaavan laadintaa ohjaavat maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) sekä valtakunnalliset alueenkäyttötavoitteet (VAT). Valtioneuvoston hyväksymät tarkistettut valtakunnalliset alueenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti maakuntakaavassa esitetään alueenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet sekä osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia aluevarauksia. Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueenkäytön järjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella. Kaavaselostuksen liitekartalla 1 esitetään kuntien yleiskaavatilanne vuonna 2012.

Maakuntakaavan oikeusvaikutukset tulee ottaa huomioon viranomaistoiminnassa suunniteltaessa alueenkäyttöä koskevia toimenpiteitä ja päätettäessä niiden toteuttamisesta. Lisäksi oikeusvaikutukset kohdistuvat rakentamiseen niillä alueilla, joilla on MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.

Maakuntakaava koostuu kaavakartasta, kaavamerkinnoistä ja -määräyksistä sekä kaavaselostuksesta. Voimassa olevista maakuntakaavoista kumottavista merkinnoista laaditaan erillinen kartta. Kartat ja kaavamääräykset ovat vahvistettavia asiakirjoja. Kaavan vahvistaa ympäristöministeriö. Kaavaselostusta, joka sisältää mm. kuvaukset kaavan tavoitteista, suunnitteluperiaatteista, kaavaratkaisun perusteluista ja arviointituloksista ja kaavaratkaisua selventävät liitekartat, ei vahvisteta.

1.1.3. Voimassa olevat maakuntakaavat

Uudenmaan maakunnan alueella ovat tällä hetkellä voimassa Uudenmaan maakuntakaava ja 1. vaihemaakuntakaava sekä Itä-Uudenmaan maakuntakaava. Lisäksi Sipoosta Helsinkiin liitetyillä alueilla on MRL 210 §:n mukaisesti voimassa maakuntakaavaksi muuttuneita seutukaavoja ja osittain vaihemaakuntakaava 2000. 2. vaihemaakuntakaava tarkistaa kaikkia näitä kaavoja. Voimassa olevat maakuntakaavat on kuvattu tarkemmin luvussa 2.2.

1.2. Suunnittelualue

1.2.1. Maakuntaliittojen yhdistyminen

Uudenmaan maakuntakaava laaditaan aiempaa laajemmalle alueelle Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntien yhdistyttyä 1.1.2011. Päätös yhdistymisestä tehtiin valtioneuvostossa 22.10.2009, jonka jälkeen aloitettiin vaihemaakuntakaavan valmistelu laajentuneen maakunnan alueelle.

Maakunnan liittojen yhdistyminen on Suomessa poikkeuksellista. 2. vaihemaakuntakaavaa laadittaessa kahden erilaisen maakunnan maakuntakaavojen merkintöjä ja määräyksiä pyritään yhdenmukaistamaan ja aluevaraukset käsitellään samoin periaattein koko kaava-alueella.

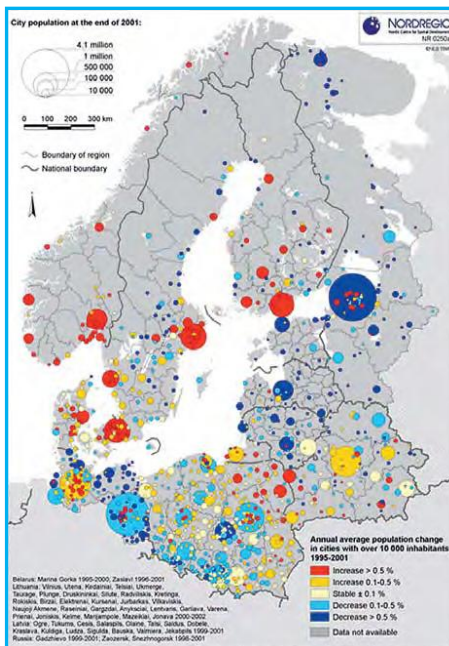
1.2.2. Kunta- ja osakuntaliitokset

Suomen kuntarakenteessa on viime vuosina tapahtunut merkittäviä muutoksia. Erityisesti kuntien palveluiden järjestämisen tehostamiseksi on tehty Uudellamaalla laajoja kuntaliitoksia ja sellaisia on edelleen vireillä.

Länsi-Uudellamaalla merkittävä muutos edellisen maakuntakaavan laatimisen jälkeen on ollut Tammisaaren, Karjaan ja Pohjan kuntien yhdistyminen Raaseporin kaupungiksi vuoden 2009 alussa. Sammatin kunta liittyi Lohjan kaupunkiin samana vuonna. Lohjan kaupunki laajenee edelleen vuonna 2013 Karjalohjan liittyessä Lohjaan. Itä-Uudellamaalla Loviisa laajeni Liljendalin, Pernajan ja Ruotsinpyhtään yhdistyessä kaupunkiin vuonna 2010. Muista kuntien yhdistymistä ei ollut päätöksiä kaavaehdotusta valmisteltaessa.



Kuva 2. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaava-alue.



Kuva 3. Uudenmaan asema on keskeinen Euroopan kasvavalla Itämeren alueella. Kuvassa keskimääräinen vuosittainen väestönmuutos yli 10 000 asukkaan keskuksissa (Nordregio).

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava koskee kaikkia Uudenmaan liiton jäsenkuntia. Kunnat on esitetty oheisessa kuvassa 2. Kaavan hyväksymisvaiheessa vuoden 2012 lopussa kuntia on 28, mutta jo seuraavan vuoden alussa 27. Tästä syystä kaavakartalla osoitetaan jo tehtyjen kuntaliitospäätösten mukainen kuntajako. Maakuntakaavaa laadittaessa on varauduttu tiedossa oleviin muutoksiin. Laajempaa käynnissä olevaa kuntarakennemuutosta ei ennakoita kaavaratkaisuissa. Jos merkittäviä muutoksia tulee, kaavan kokonaisuus arvioidaan uudestaan. Maakuntakaava-alueetta koskeva merkittävä muutos on ollut myös Sipoon länsiosien liittäminen Helsinkiin valtioneuvoston päätöksellä (28.6.2007) vuoden 2009 alusta. Valtioneuvosto perusteli päätöstään muun muassa Östersundomin alueen sijainnilla ja merkityksellä Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen hallitulle ja tasapainoiselle kehittämiselle sekä liitoksen luomilla edellytyksillä parantaa Helsingin seudun asuntorakentamista sekä liikenneyhteyksiä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.

1.3. Maakuntakaavaprosessi

1.3.1. Kaavan laadinnan aikataulu

Vaihemaakuntakaavatyö on noin neljä vuotta kestävä prosessi. Kaava tuli vireille ja työ aloitettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laadinnalla 2009. Liittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alussa kaava kuulutettiin uudestaan vireille ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa tarkistettiin.

Kaavaluonnos valmistui ja oli nähtävillä keväällä 2011, jolloin siitä pyydettiin mielipiteitä ja lausuntoja. Saadun palautteen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta valmisteltu kaavaehdotus valmistui keväällä 2012. Kaavasta odotetaan nähtävillä oloaikana muistutuksia ja lausuntoaikana viranomaistahojen palautetta.

Kaavaehdotus viimeistellään palautteen pohjalta vuoden 2012 aikana. Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto hyväksyy kaavan vuoden 2012 loppuun mennessä. Hyväksymisen jälkeen kaava lähetetään ympäristöministeriöön vahvistettavaksi.

1.3.2. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Maakuntakaavaa valmistellaan yhteistyössä kuntien virkamiesten ja luottamushenkilöiden sekä sidosryhmien kanssa. Maakuntahallituksen nimeämän, maakuntahallituksen jäsenistä koostuvan ohjaustoimikunnan tehtävänä on ohjata Uudenmaan maakuntakaavan uudistamistyötä.



Kuva 4. 2. vaihemaakuntakaavan laatiminen on nelivuotinen prosessi.

Kaavan ja aluerakenteen periaatteita on käsitelty sekä viranhaltijoista koostuvissa laajoissa yhteistyöryhmissä että luottamushenkilöille järjestetyissä seudullisissa tilaisuuksissa. Tilaisuuksia on järjestetty kaikissa keskeisissä etenemisvaiheissa.

Kaavaa on esitelty myös osallisille seudullisissa tilaisuuksissa kaavan laadinnan eri vaiheissa. Lisäksi maakuntakaavan valmistelua on ollut mahdollista seurata koko prosessin ajan Uudenmaan liiton verkkosivuilla tai olemalla yhteydessä suoraan valmistelijoihin. 2. vaihemaakuntakaavan prosessi ja vuorovaikutuksen vaiheet käsitellään tarkemmin luvussa 8.

1.3.3. Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on tuottaa suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista. Vaikutuksia on arvioitu jatkuvasti kaavaprosessin edetessä. Arviointi on tukenut vaihtoehtojen laadintaa, kaavaratkaisun valintaa ja päätöksentekoa eri vaiheissa.

Vaikutuksia on arvioitu sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää. Arviointi käsittää-aihepiireittäin laaditun vaikutusten arvioinnin, kaavan kokonaisvaikutusten arvioinnin sekä kaavan ohjaus- ja oikeusvaikutukset. 2. vaihemaakuntakaavan vaikutusten arviointia ja sen tuloksia käsitellään tarkemmin luvussa 7.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1. Yhdistyneen maakunnan nykytila

Uusimaa maakuntien yhdistyessä 1.1.2011

- väestö: 1 500 000 asukasta
- työpaikat: 750 000 työpaikkaa
- maapinta-ala: 9 100 km²
- kuntien lukumäärä: 28

Toimintaympäristö

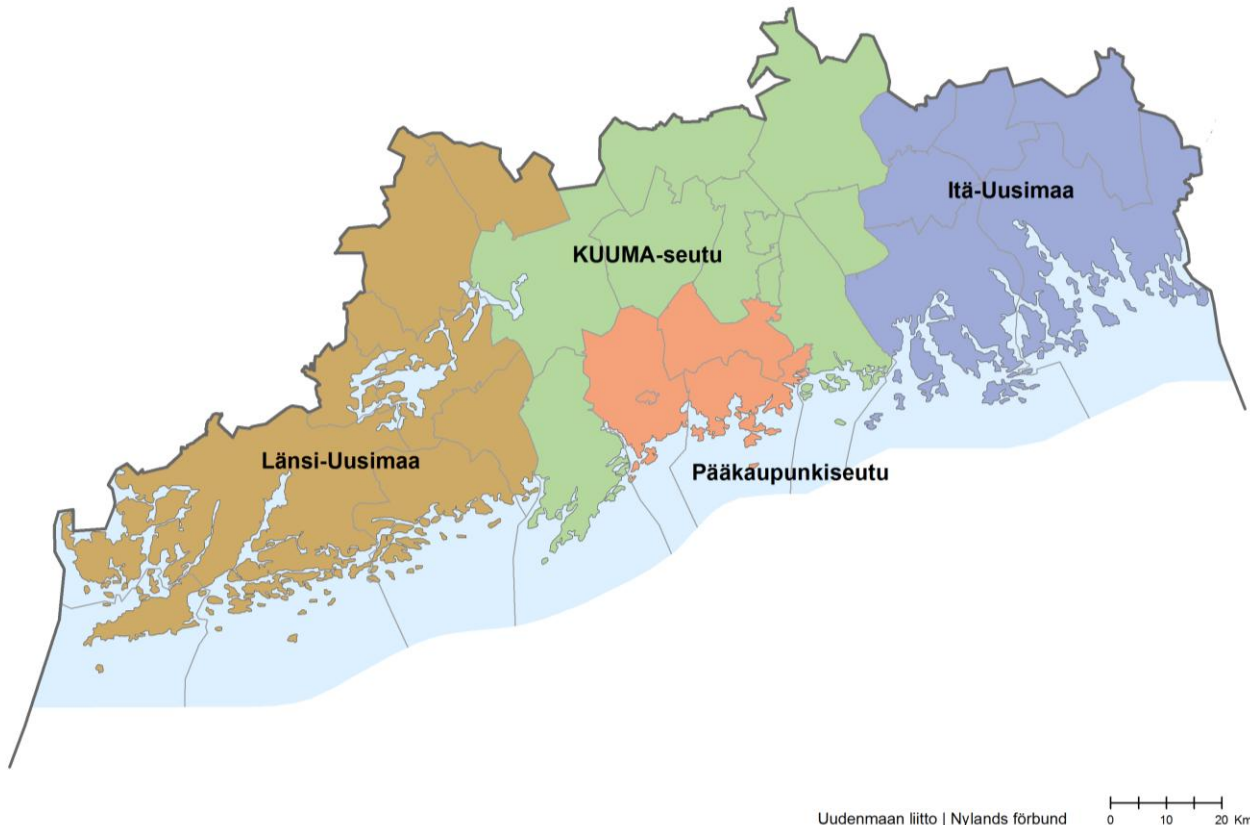
Uusimaa on 1,5 miljoonan asukkaan maakunta, jonka alueella asuu 28 % koko maan väestöstä, sijaitsee 33 % työpaikoista ja tuotetaan 38 % maan bruttokansantuotteesta. Alueelliselta laajuudeltaan Uusimaa on noin 2,7 % koko maan maapinta-alasta.

Uusimaa koostuu useista osa-alueista, joilla on erilaiset maantieteelliset, historialliset, taloudelliset, kielelliset ja poliittiset erityispiirteensä. Maakunta voidaan jakaa neljään osa-alueeseen: pääkaupunkiseutu, Kuuma-seutu (Helsingin seudun kehysalue), Länsi-Uusimaa ja Itä-Uusimaa (kuva 5).

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Uusimaa on osa kansainvälistyvää metropolialuetta. Pääkaupunkiseutu on Suomen urbaania ydintä, joka yhdessä Keski-Uudenmaan kanssa muodostaa yhtenäisen taajamavyöhykkeen. Länsi-Uusimaa ja Itä-Uusimaa muodostuvat erillisten kaupunkikeskusten ja pienempien taajamien verkostosta. Voimakkain kasvupaine kohdistuu pääkaupunkiseutuun ja erityisesti sen kehyskuntiin.

Voimakkaan kasvun alueilla asuntojen kysyntä, työpaikkamäärän kasvu sekä elinkeinorakenteen, erityisesti kaupan rakenteen muutokset ovat paikoin aiheuttaneet yhdyskuntarakenteen epäsuotuisaa hajautumista. Huomattava määrä asunnoista rakennetaan asemakaava-alueiden ulkopuolelle. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue on laajentunut.



Kuva 5. Kaavaselistuksessa käytetty osa-aluejako.

UUSIMAA

Väestökehitys ja väestörakenne

Maakunnan väestö kasvaa voimakkaasti. Pitkän ajan kasvusta yli puolet johtuu muuttovoitosta ja vajaa puolet luonnollisesta kasvusta. 2000-luvulla muuttovoitto on perustunut suurimmaksi osaksi maahanmuuttoon.

Ikärakenne poikkeaa monessa suhteessa koko maasta. Pääkaupunkiseutu on nuorten aikuisten keskittymä. Kuuma-seudulla lasten osuus väestöstä on korkeampi kuin muilla alueilla. Länsi- ja Itä-Uusimaa ovat myös lapsiperheiden alueita, ja niissä eläkeikäisten osuus on samalla tasolla kuin koko maassa.

Vieraskielisten väestöosuus (7 %) on Uudellamaalla kolminkertainen muuhun Suomeen verrattuna. Pääkaupunkiseudulla osuus on 9 %, maakunnan muilla osa-alueilla noin 3 %.

Asuminen

Pääkaupunkiseutu on kaupunkimainen, tiiviisti rakennettu ja kerrostalovaltainen alue. Kuuma-seutu sekä Länsi- ja Itä-Uusimaa ovat pientalovaltaisia alueita. Kaupunkitaajamat, kuntien taajamat ja kylät sekä haja-asutusalueet muodostavat laajalle levittäytyvän asuinalueiden verkoston.

Työvoiman saatavuuden kannalta seudun asuntotarjonnan määrä, laatu ja hintataso ovat avainkysymyksiä. Asumiskustannukset vaikeuttavat työvoiman saatavuutta varsinkin pääkaupunkiseudun palvelutyöpaikkoihin.

Väestönkasvu lisää asuntojen kysyntää tulevina vuosina, samoin asuntokuntien pieneneminen, koska asuntokuntien ja niiden tarvitsemien asuntojen määrä nousee väestömäärään suhteutettuna. Asuntokuntien keskikoko pienenee ennen kaikkea väestön ikääntymisen seurauksena. Myös tulotason todennäköinen nousu sekä aikuistuvien nuorten omaan asuntoon muuttamisen aikaistuminen kasvattavat osaltaan asuntokysyntää.

Uudellamaalla asuntojen keskipinta-ala on 74 m² (koko maassa 79 m²), mutta asuntojen koko vaihtelee huomattavan paljon kunnittain. Asunnot ovat keskiarvoa suurempia maaseutumaisissa kunnissa ja pienempiä pääkaupunkiseudulla.

Elinkeinorakenne

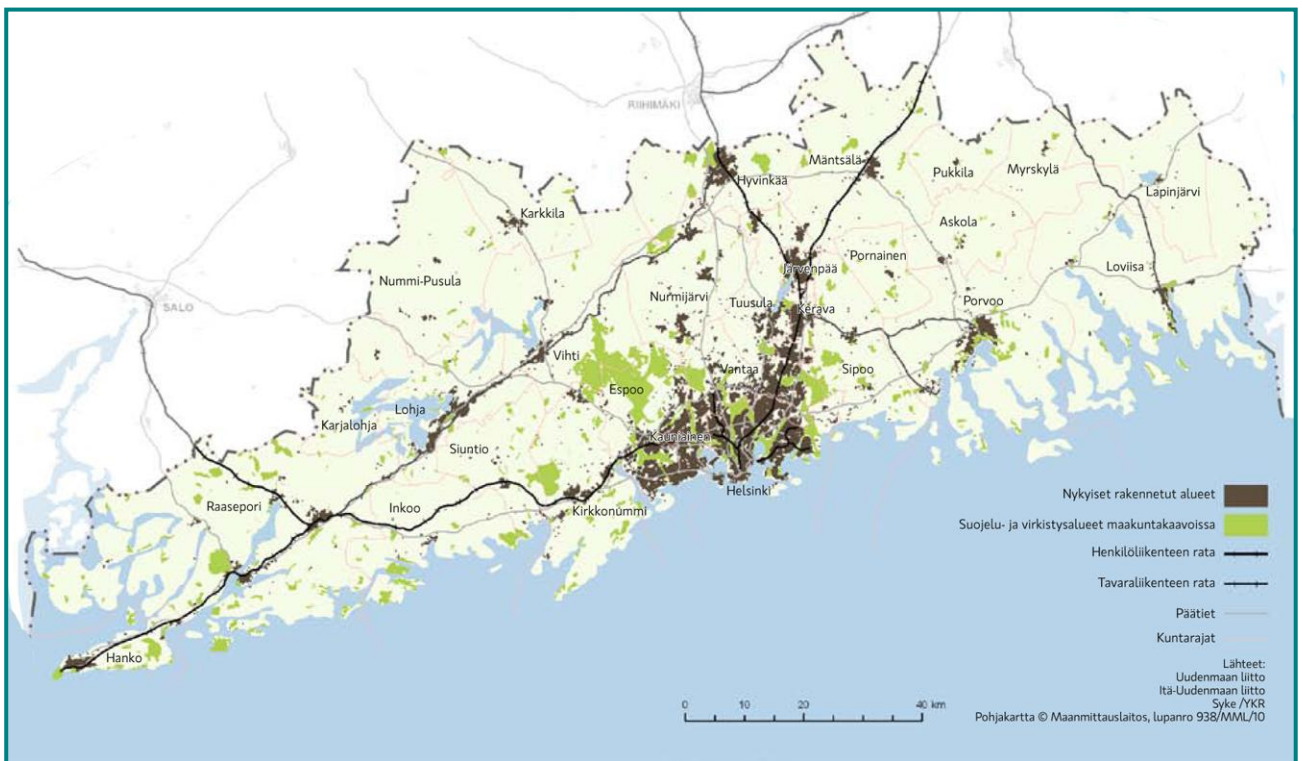
Uusimaa on kansallinen ja kansainvälinen liikenne- ja kommunikaatiokeskus, kulutus- ja työmarkkina-alue sekä osaamiskeskittymä. Muuhun maahan verrattuna raskasta teollisuutta on vähän. Maakunnan elinkeinorakenne on palveluvaltainen.

Pääkaupunkiseudulla on lähes 80 % maakunnan työpaikoista ja alueen työpaikkaomavaraisuus on noin 120 %. Se on erikoistuneiden palvelualojen, logistiikan ja kommunikaatioteknologian valtakunnallinen keskittymä. Kuuma-seutu on ensi sijassa asumisalue, jossa työpaikkaomavaraisuus on 67 %. Länsi-Uudenmaan työpaikkaomavaraisuus on lähes 80 %. Hangon satama painottaa alueen logistista roolia. Länsi-Uudellamaalla on edelleen paljon myös alkutuotantoa. Itä-Uudenmaan työpaikkaomavaraisuus on noin 85 %. Alueen tärkeimmät erikoistumisalat ovat kansallisesti ja kansainvälisesti merkittävät öljy- ja kemianteollisuus sekä ydinvoimat tuotanto. Alueella on myös vahvaa maataloutta.

Elinympäristö

Laadukas elinympäristö sekä toimiva alue- ja yhdyskuntarakente ovat tärkeitä osatekijöitä niin asukkaiden hyvinvoinnin kannalta kuin alueellisina vetovoima- ja kilpailutekijöinä. Korkealaatuinen rakennettu kulttuuriympäristö edistää juurtumista ja sitoutumista, lisää hyvinvointia ja vetovoimatekijänä luo edellytyksiä elinkeinojen, kuten matkailun kehittämiseen. Eheä alue- ja yhdyskuntarakente on perusedellytys ilmastonmuutoksen hillinnälle ja kestäväälle taloudelliselle kehitykselle.

Metsät ja vesistöt ovat ulkoilun ja virkistyksen keskeisimpiä alueita, jotka yhdessä peltojen kanssa muodostavat laajasti liikkumisen mahdollistavan ekologisen verkoston. Suojelualueet, virkistysalueet ja yhtenäiset, laajat metsäalueet ovat sen ydinalueita. Ekologisen verkoston rakennetta ja toimivuutta ovat heikentäneet voimakas taajamarakentaminen ja suurten liikenneväylien estevaikutus. Ilmaston muuttumisen takia lajien siirtymisen mahdollistaminen on entistä tärkeämpää.



Kuva 6. Maakunnan nykyrakenne

2.2. Maakuntakaavatilanne

2.2.1. Uudenmaan maakuntakaavat

Uudellamaalla on tällä hetkellä voimassa tai vahvistettavana seuraavat maakuntakaavat:

- **Uudenmaan maakuntakaava** (vahvistettu 11/2006). Kokonaismaakuntakaava, jossa ei kuitenkaan käsitelty kaikkia maankäyttömuotoja.
- **Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava** (vahvistettu 6/2010). Uudenmaan maakuntakaavaa täydentävä vaihekaava, jossa käsiteltiin aikaisemmin käsittelemättä jääneitä maankäyttömuotoja. Lisäksi Uudenmaan maakuntakaavaan tehtiin vähäisiä tarkistuksia.
- **Uudenmaan 3. vaihemaakuntakaava** (hyväksytty maakuntavaltuustossa 12/2011, parhaillaan vahvistettavana). Espoon Blominmäen jätevedenpuhdistamoa käsittelevä vaihekaava, tarkistaa 1. vaihemaakuntakaavan ratkaisua.
- **Itä Uudenmaan maakuntakaava** (vahvistettu 2/2010). Kokonaismaakuntakaava.
- **Maakuntakaavaksi muuttuneita seutukaavoja ja vaihemaakuntakaava 2000**. Voimassa Sipoosta Helsinkiin liitetyllä alueella (vahvistettu 4/2002). Osakuntaliitoksesta johtuen osa Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta jätettiin vahvistamatta ympäristöministeriön 15.2.2010 tekemässä päätöksessä. Tällöin alueella voimassa olleet seutukaavat muuttuivat MRL 210 §:n mukaisesti maakuntakaavoiksi.

2. vaihemaakuntakaavalla tarkistetaan, täydennetään ja yhdenmukaistetaan aiempia maakuntakaavoja. 2. vaihemaakuntakaavan sekä samaan aikaan vahvistettavana olevan 3. vaihemaakuntakaavan vahvistamisen jälkeen Uudellamaalla on edelleen voimassa merkintöjä useista eri maakuntakaavoista.

2.2.2. Naapurimaakuntien maakuntakaavat

Uudenmaan naapurimaakunnat ovat Varsinais-Suomi, Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso.

Varsinais-Suomessa valmistuneita seutukunnittaisia kokonaismaakuntakaavoja ovat Loimaan seutu, Turun seudun kehyskunnat ja Vakka-Suomi. Maakuntavaltuusto hyväksyi 12.12.2011 Salo–Lohja -ratalinjaa käsitelleen maakuntakaavan (SaLoRa). Lisäksi tekeillä on tuulivoimavaihemaakuntakaava, joka on tarkoitus saada hyväksytyä vuoden 2013 loppuun mennessä.

Hämeen maakunnassa on voimassa kokonaismaakuntakaava, jonka ympäristöministeriö vahvisti 28.9.2006. 1. vaihemaakuntakaavan ehdotus oli nähtävillä 16.1. – 17.2.2012. Maakuntakaavan aiheita ovat mm. kauppa ja tuulivoima sekä aihealueet, joiden ajantasatarve tuli esille ensimmäisen maakuntakaavan palautteesta.

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2006 vahvistettiin 11.3.2008. Vuonna 2012 tekeillä oleva maakuntakaava korvaa vahvistuttuaan maakuntakaavan 2006.

Kymenlaaksossa vahvistettuja maakuntakaavoja ovat taajamat ja niiden ympäristöt (18.1.2010) sekä edellistä maakuntakaavaa täydentänyt ja tarkistanut maaseutu ja luonto (14.12.2010). Tekeillä on energiamaakuntakaava, jossa käsitellään tuulivoimaa, turvetuotantoa, energiahuoltoa ja energiasiirtoyhteyksiä. Tavoitteena on saada ehdotus käsittelyyn keväällä 2012.

2.3. Alerakenteen vaihtoehtotarkastelut

Maakunnan aluerakenteen pitkän aikavälin vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia on arvioitu useissa ylimaakunnallisissa ja Uuttamaata tai sen osaa koskevissa selvityksissä yhteistyössä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa. Vaihtoehtotarkastelut ovat johtaneet 2. vaihemaakuntakaavatyötä ohjanneen perusrakenteen määrittelyyn.

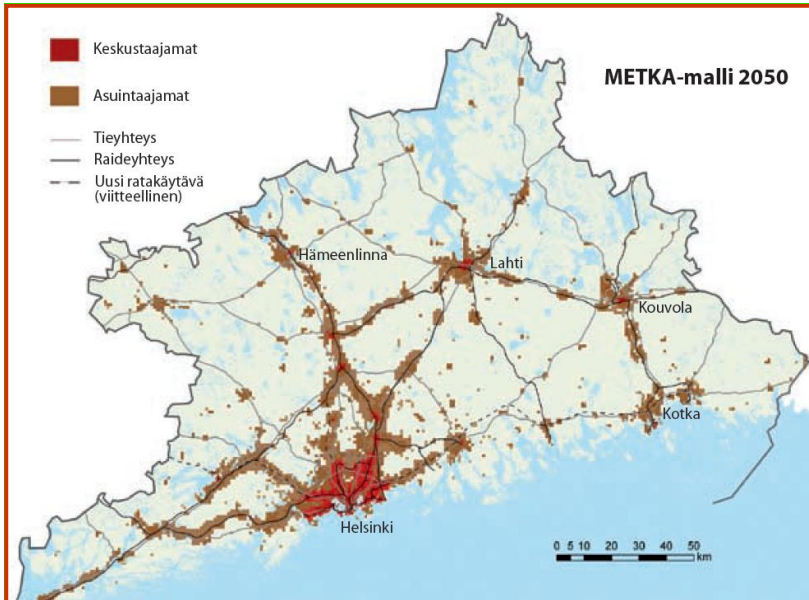
Huom: Lähes kaikkien julkaisujen verkkoversiot on linkitetty kaavaselostukseen. Avaa linkki: Ctrl + napsautus

2.3.1. METKA - Metropolialueen kestävä aluerakenne

Alerakenteen kehityssuuntia vuoteen 2050 selvitetiin viiden maakunnan alueella Metropolialueen kestävä aluerakenne (METKA) -hankkeessa. Vuonna 2008 valmistuneessa hankkeessa vertailtiin erilaisia kehityssuuntia ja niiden vaikutuksia ekologiseen, sosiokulttuuriseen ja taloudelliseen kestävytyteen.

Kestävän aluerakenteen kehittämisen periaatteiden pohjalta muodostettiin nk. METKA-malli. Sen mukaan maankäyttöä tulee eheyttää ja joukkoliikennettä kehittää voimakkaasti etenkin ratakäytävissä pääkaupunkiseudun ja muiden alueen kaupunkikeskusten välillä. Kasvavan metropolialueen rakenne muodostuu sitä kestävämmäksi mitä paremmin hyödynnetään nykyistä rakennetta ja raideliikenteen asemia. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi kestävä aluerakenne ei riitä, vaan tarvitaan merkittävää muiden toimenpiteiden tukea ja muutosta nykyisiin liikkumis- ja asumistottumuksiin. Aluerakenteen toimivuus on kuitenkin edellytys muille kestäville valinnoille.

→ **Metropolialueelle kestävä aluerakenne.** Uudenmaan liiton julkaisuja. 2008.



Kuva 7. METKA-malli pyrkii aluerakenteen keinoin Helsingin metropolialueen kestäväan kehitykseen vuoteen 2050 asti.

Tuolloin metropolialueella voi olla 2,7 miljoonaa asukasta.

METKA-malli kiteytyy johdonmukaiseen yhdyskuntarakenteen kehittämispolkuun, jossa ensin tiivistetään ja täydennetään nykyisiä keskuksia, vasta sen jälkeen laajennetaan nykyisiin ja uusiin ratakäytäviin.

TIIVISTÄ - Hyödynnetään nykyistä rakennetta

Vaikutustarkastelut osoittavat, että kasvun haitalliset vaikutukset ovat pienimpiä silloin, kun yhdyskuntarakennetta voidaan kehittää nykyisen aluerakenteen sisällä eli olemassa olevissa keskuksissa, joissa palvelut ja joukkoliikenne ovat jo valmiina. Rakenteen tiivistäminen kohdistuu etenkin suurimpiin kaupunkikeskuksiin.

TÄYDENNÄ - Rakennetaan nykyisiä taajamia palvelevat radat

Nykyrakenteen tiivistämisellä on rajansa. Mitä lähemmäs nykyrakennetta toimintoja sijoitetaan, sen kestävämmäksi aluerakenne muodostuu. Nykyistä aluerakennetta täydentävät uudet radat antavat mahdollisuuden kehittää nykyisen taajaman tuntumaan täydentävää tiivistä maankäyttöä. Tämä edellyttää investointien riittävää ennakoitua ja määrätietoista maapolitiikkaa.

PITÄYDY - Pitäydytään nykyisissä ratakäytävissä kun laajennetaan

Aluerakenne vahvistuu suurimpien kaupunkikeskusten väliin. Saavutettavuutta tehokkaasti lisäävät säteittäiset kauko- ja lähiliikenteen raide- ja tieliikennekäytävät korostavat tätä kehitystä kuten Helsinki-Hämeenlinna-Tampere - akseli on osoittanut. Raideliikennekäytävien ulkopuolelle jäävät alueet tulisi kytkeä tehokkaasti raiteisiin liityntäliikenteen avulla.

VALITSE - Valitaan ensin yksi uusi ratakäytävä

Kun kasvu ei enää mahdu nykyisiin ratakäytäviin tai on mahdollista toteuttaa uusi ratakäytävä lähempänä olemassa olevia keskuksia, valitaan mahdollisista ratakäytävistä kestävin ja tehokkain. Ratakäytävän on arvioitu vaativan ympärilleen noin 200 000 asukkaan maankäytön. Ratakäytävän tehokkuus ja kustannukset riippuvat hyvin monista yksityiskohdista.

2.3.2. Uudenmaan maankäytön kehityskuva

Uudenmaan maankäytön kehityskuva (v. 2009) on strateginen näkemys maankäytön kehittämisestä entisessä Uudenmaan maakunnassa ja Sipoossa vuoteen 2035. Kehityskuvassa selvitettiin edellyttäkö Uudenmaan väestönkehitys uusia ratoja, minkälaiseen aluerakenteeseen viime vuosien trendin mukainen kehitys johtaa ja millainen aluerakenne on edullisin ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Työssä määriteltiin pitkän aikavälin tavoiteltavat maankäytön kehityssuunnat sekä mahdolliset uhkakuvat, jotka voidaan välttää tai joiden haittoja lieventää hyvällä suunnittelulla. Kehityskuvatyon vaihtoehtotarkastelut ovat olleet osa maakuntakaavatyötä ja pohjustaneet rakennemallien laadintaa.

→ **Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen vaihtoehtoiset kehityssuunnat vuoteen 2035.** Tiivistelmä kehityssuunnista ja vaikutusten arvioinnin tuloksista. Uudenmaan liiton esite 2009.

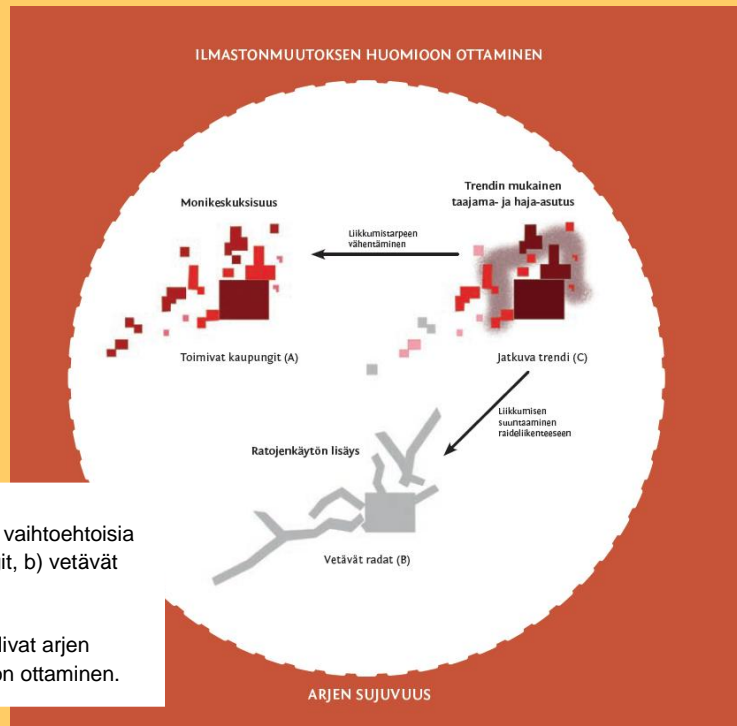
Kehityskuvatyo havainnollistaa maankäytön, asumisen ja liikenteen suuntaviivoja menneen kehityksen ja nykytilanteen kuvauksen kautta. Tarkastelussa on mukana lisäksi muita teemoja, jotka heijastuvat maakunnan tason maankäyttöön kuten elinkeinot, viher- ja muut rakentamattomat alueet sekä ympäristö. Vaihtoehtojen arvioinnin tuloksena saatiin johtopäätöksiä ja jatkosuunnitteluohjeita seuraavalle maakuntakaavakerrokselle.

Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin keskeiset tulokset:

1. Ennusteen mukainen väestö ei välttämättä edellytä uusia ratoja. Väestönkasvu näyttäisi riittävän korkeintaan yhden uuden, tehokkaasti toimivan ratakäytävän avaamiseen vuoteen 2035 mennessä.
2. Nykyisten ratojen asemanseutuja kannattaa hyödyntää tehokkaasti. Varsinkin rantaradan asemanseuduista osa on selvästi alihyödynnettyjä.
3. Keskiuuria keskuksia kannattaa kehittää pääkaupunkialueen ohella.
4. Pienet kesukset irrallaan rataverkosta sekä haja-asutus ovat etenkin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kannalta epäedullisia.
5. Suurin osa CO₂-kokonaispäästöistä asukasta kohden aiheutuu rakennusten energiankäytöstä. Asumisväljyys vaikuttaa paljon päästöihin.
6. Pienimmät kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt ovat vaihtoehdossa, jossa kasvu suunnataan nykyisille ratakäytävillä ja metron varaan itään ja länteen.
7. Aluerakenteen kehittämisen vaikutukset kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ovat rajalliset, lisäksi on keskityttävä muun muassa energiatehokkuuden parantamiseen ja kulutuksen vähentämiseen.

Kuva 8. Kehityskuvatyössä tarkasteltuja vaihtoehtoisia kehityssuuntia olivat a) toimivat kaupungit, b) vetävät radat ja c) jatkuva trendi.

Tarkastelussa läpileikkaavina tekijöinä olivat arjen sujuvuus ja ilmastonmuutoksen huomioon ottaminen.



2.3.3. Rakennemallit

Aluerakenteen pitkän aikavälin vaihtoehtotarkastelu tehtiin vuosina 2009–2010 laatimalla kolme erilaista rakennemallia yhdistyvien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueille. Malleilla tutkittiin maankäytön, liikenteen ja mitoituksen vaihtoehtoja syventäen aiempaa kehityskuvatarkastelua.

Rakennemallityössä vertailtavat päävaihtoehdot olivat Monikeskus-, Sormi- ja Silmukkamalli.

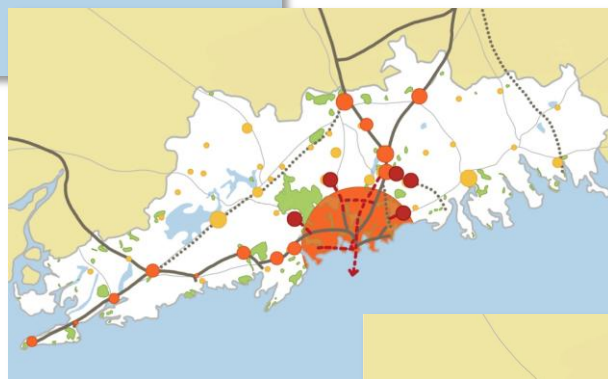
Monikeskusmallissa tutkittiin nykyisten keskusten ja taajamien hyödyntämistä vaihtoehtona uusille radoille ja taajamille. Kasvu osoitettiin nykyisiä asemakaava-alueita tiivistäen ja laajentaen, ja muita rakennemalleja enemmän rataverkon ja pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Mallissa tutkittiin myös hajarakentamisen vaikutuksia.

Sormimalleilla tutkittiin nykyisten ja uusien, keskenään vaihtoehtoisten ratakäytävien sekä niihin tukeutuvien suurten ja toiminnoiltaan monipuolisten asemanseutujen kehittämistä. Uusille asemanseduille asetettiin tavoitteellinen aluetehokkuus.

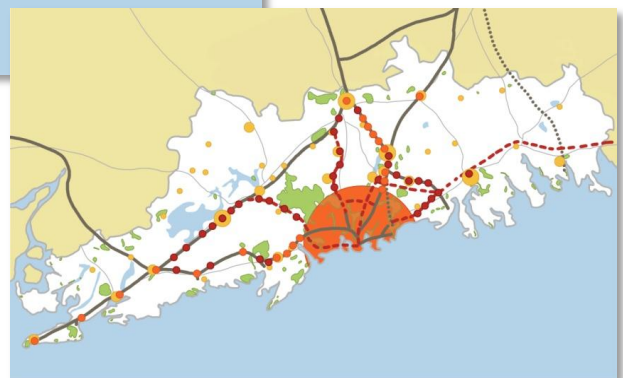
Silmukkamalli perustui uusien ratakäytävien kehittämiseen. Mallilla selvitettiin useiden pienten asemanseutujen kasvun vaikutuksia.



MONIKESKUSMALLI



SORMIMALLI (C)



SILMUKKAMALLI

Kuva 9. Rakennemallien päävaihtoehdot.

Rakennemalleista tehtiin erillinen vaikutusten arviointi, joka vahvisti kehityskuvassa saatuja tuloksia. Vaikutusten arvioinnin mukaan

- ennustettu väestönkasvu riittää korkeintaan yhden uuden, tehokkaasti toimivan ratakäytävän avaamiseen vuoteen 2035 mennessä.
- nykyisten ratojen asemanseutuja kannattaa hyödyntää tehokkaasti
- keskisuuria keskuksia kannattaa kehittää pääkaupunkialueen ohella
- pienet taajamat irrallaan rataverkosta sekä haja-asutus ovat varsinkin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kannalta epäedullisia.

Rakennemallien laajan lausuntokierroksen, vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksen pohjalta laadittiin 2. vaihemaakuntakaavatyötä ohjannut perusrakenne, joka hyväksyttiin Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallituksissa joulukuussa 2010. Perusrakenteessa määriteltiin vaihekaavan periaatteet neljän teeman kautta. Perusrakenne kuvataan tarkemmin kaavaselostuksen luvussa 3.

- **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 104 -2010
- **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 106 -2010
- **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 UrbanZone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 107-2010

2.4. Liikennekäytävätarkastelut

Kaavaratkaisun valmistelussa on hyödynnetty eri liikennekäytävälle tehtyjä kuntien ja liiton yhteisiä selvityksiä.

2.4.1. Helsinki–Porvoo -kehysuunnitelma ja Etelä-Sipoon liikennevisio

Helsinki-Porvoo kehysuunnitelmassa (v.2010) muodostettiin yhteistä maankäytön suunnittelun tahtotilaa ja ideoita tuleviksi vuosikymmeniksi. Keskeisin suunnittelukysymys oli tuleva aluerakenne Helsinki–Porvoo -välillä ja konkreettisin kysymys joukko- ja raideliikennejärjestelmän kytkeytminen tulevaan yhdyskuntarakenteeseen. Etelä-Sipoon liikennevisiossa (v. 2011) tutkittiin Sibbesborgin raideliikenneyhteyksiä sekä niiden vaiheittaista toteuttamista. Visiossa esitettiin yhteensä vajaan sadantuhannen asukkaan väestökasvua Sibbesborgin alueelle.

2.4.2. Lännentiet-kehityskäytäväselvitys

Hanko, Raasepori, Inkoo, Siuntio ja Kirkkonummi tekivät yhdessä Uudenmaan liiton kanssa Lännentiet-kehityskäytäväselvityksen, joka valmistui kesäkuussa 2009. Rantaradan ja kantatie 51:n muodostamalle kehityskäytävälle Kirkkonummelta Hankoon hahmoteltiin maankäytön ja liikennejärjestelmän pitkän aikavälin tavoitetilä. Työssä osoitettiin maankäytön ja liikenteen yhteinen kehityspolku sekä määriteltiin tärkeimmät lähitulevaisuuden toimet polun toteuttamiseksi.

- **Lännentiet-kehityskäytäväselvitys.** Uudenmaan liiton yhteistyöjulkaisuja C 66 – 2009.

2.4.3. Länsiradan maankäytön kehityskuva

Espoo, Helsinki, Kirkkonummi, Lohja, Vihti ja Uudenmaan liitto laativat yhteistyössä Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvityksen välille Espoo-Kirkkonummi-Vihti-Lohja. Se on kuntien näkemys alueen maankäytön ja Espoosta Lohjalle kaavaillun vaiheittain toteutettavan kaupunkiradan yhteensovittamisesta. Kehityskuvaselvitys täsmentää Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa osoitettua taajamarakenteen laajenemissuuntaa.

- **Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys.** Espoon kaupunki. 2009.

2.4.4. Klaukkalan ratavyöhykkeen maankäyttö- ja liikenneselvitys

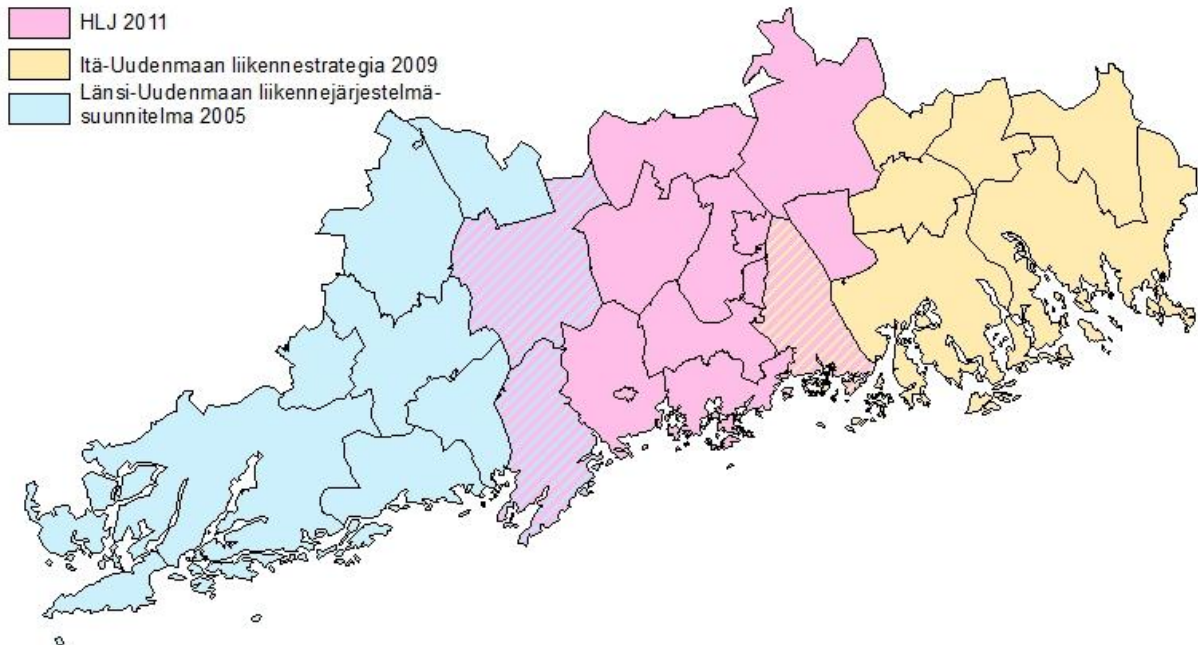
Klaukkalan ratavyöhykkeen maankäyttö- ja liikenneselvityksessä (v. 2009-2010) tutkittiin tarkemmin Klaukkalan radan linjausta Kehäradalta Klaukkalaan. Selvityksessä on tutkittu kahta rata- ja maankäyttövaihtoehtoa, joiden perusratkaisu on yhdenmukainen Uudenmaan liiton maakuntakaavan rakennemallitarkasteluissa käytettyjen rataverkon päävaihtoehtojen kanssa.

2.5. Liikennejärjestelmäsuunnitelmat

Uudellamaalla on kolme liikennejärjestelmäsuunnitelma-alueita. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa määritellään alueen keskeiset liikennejärjestelmään liittyvät kehittämistarpeet ja –hankkeet ja niille esitetään tavoitteellinen toteutusaikataulu. Tarpeellisiksi katsotut lähivuosien toimenpiteet kirjataan aiesopimukseen, jota valtio ja kunnat sekä muut osapuolet pyrkivät päätöksenteossaan edistämään.

Helsingin seudun kuntayhtymän (HSL) laatimasta Helsingin seudun 14 kuntaa koskevasta HLJ 2011 suunnitelmasta tehtiin liikennejärjestelmäpäätös vuonna 2011, jonka pohjalta valmistellaan aiesopimusta. Itä-Uudenmaan liikennestrategia ja aiesopimus hyväksyttiin vuonna 2009. Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui vuonna 2005. Aiesopimus liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden edistämiseksi hyväksyttiin uudistettuna vuonna 2010.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa ja samaan aikaan valmisteltua HLJ- suunnitelmaa on tehty tiiviissä yhteistyössä ja ne ovat päätavoitteiltaan yhtenäiset. Maakuntakaava kattaa Helsingin seutua laajemman alueen ja liikenneasioita käsitellään yleispiirteisemmin kuin liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Maakuntakaavan mukaisen aluerakenteen toteuttamista tukevat liikennejärjestelmän kehittämistarpeet esitetään kaavaselostuksen luvussa 9.



Kuva 10: Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien alueet.

2.6. Muut selvitykset

Kaavatyön eri vaiheissa on hyödynnetty seuraavia pääosin Uudenmaan liiton omia tai yhteistyökumppanien kanssa tehtyjä selvityksiä.

2.6.1. Espoo–Lohja–Salon radan (ESA) alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi (2010)

Liikennevirasto on laatinut alustavan yleissuunnitelman Espoo–Salon oikoradan uudesta ratalinjauksesta. Alustavan yleissuunnitelman lisäksi on laadittu lakisääteinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA-menettely) useiden eri linjausvaihtoehtojen välillä. Suunnittelutyö on tuottanut aineistoa parhaan linjauksen valitsemiseksi maakuntakaavoituksessa.

→ Espoo–Salon oikorata, Ympäristövaikutusten arviointimenettely, arviointiselostus, Liikennevirasto. 2010

2.6.2. Itärata

Liikennevirasto käynnisti vuonna 2010 Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liittojen (2011 alusta Uudenmaan liitto) sekä ympäristöministeriön kanssa työn, jossa selvitettiin Helsingin suunnasta itään suuntautuvan uuden nopean kaukojunaradan linjausvaihtoehtoja ja merkitsemistä Uudenmaan maakuntakaavaan. Selvitykseen liittyi myös maakuntakaavoissa olevan nk. Heli –ratalinjauksen roolin selvittäminen osana uutta ratayhteyttä. Vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista laadittiin raportit sekä kaavaluonnos- että kaavaehdotusvaihetta varten.

- **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väliraportti.** Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011
- **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten.** Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012

2.6.3. Helsingin seudun kehityskuva 2050 "Rajaton metropoli" (2011)

Kehityskuva on Helsingin seudun pitkän aikavälin kehittämistä käsittelevä Helsingin seudun MAL-neuvottelukunnan puheenvuoro. Helsingin seudun 14 kuntaa teettivät vuonna 2011 metropolialueen yhdyskuntarakenteeseen ja alueen kehittämiseen tähtäävän kehityskuvan. Kehityskuva ilmentää seudun tahtotilaa ja konkretisoi seudun yhteisen tahtotilan ja vision kartan muotoon. Ideana on tiivis urbaani, raiteisiin tukeutuva ydinalue ja raiteisiin tai muuhun kestävään liikkumiseen (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) tukeutuva muu seutu.

- **Helsingin seudun kehityskuva 2050 "Rajaton metropoli".** MAL-neuvottelukunnan puheenvuoro. Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja 3/2011.

2.6.4. Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet (2011)

Maakunnan väestö- ja työpaikkamäärän kasvu aiheuttaa kovenevia paineita taajamien laajentumiseen myös peltoalueille. Selvityksessä määriteltiin, minkälaiset peltoalueet ovat hyviä maatalouden kannalta. Nämä peltoalueet otetaan erityisesti huomioon taajamien rajauksissa.

- **Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 115 - 2011

2.6.5. Kulttuuriympäristöselvitys (2012)

Maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen selvitys tehtiin maakunnalle ominaisten kulttuuriympäristöjen ja maisemien tunnistamiseksi, pyrkimyksenä huomioida ja yhteen sovittaa arvot muun maankäytön kanssa. Kulttuuriympäristöillä tarkoitetaan laajoja kokonaisuuksia, jotka sisältävät niin maisema-alueita kuin rakennusperintöäkin sekä näihin liittyviä muinaisjäänneksiä, maisemanähtävyyksiä ja perinnemaisemia.

- **Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitys.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 114. Julkaistaan vuoden 2012 aikana.

2.6.6. Maisemahistoriaselvitys (2011)

Selvityksessä tuotettiin paikkatietoja Uudenmaan asutus- ja maisemarakenteesta noin 1560- ja 1780-lukujen poikkileikkausajankohdilta. Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan -julkaisussa avataan viime vuosisatojen asutusrakenteen kehityksen syy- ja seuraussuhteita sekä maiseman muutokseen ja säilyneisyyteen liittyviä tekijöitä. Selvitys on osa laajempaa kulttuuriympäristöselvitystä.

- **Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan.** Historialliset paikkatietoaineistot Uudeltamaalta. Uudenmaan liiton julkaisuja E 113-2011.

2.6.7. Kaupan selvitykset

Vähittäiskaupan nykytilaa ja sijaintia aluerakenteessa sekä maakunnallisen ohjauksen tapaa on selvitetty kaavatöiden eri vaiheissa. Työn tarkoituksena on määrittää maakuntakaavaan osoitettavat vähittäiskaupan suuryksiköt ja tarvittavilta osin myös keskustatoimintojen alueita hyödyntäen vaikutusarviointeja. Kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi Uudenmaan keskusverkkoa siten, että kaupan ratkaisut tukevat elinvoimaisen yhdyskuntarakenteen kehitystä.

- **Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa;** Uudenmaan liiton julkaisuja E 111 – 2010
- **Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen;** Uudenmaan liiton julkaisemat raportit 2011.

Kaupan enimmäismitoituksen osoittamisen tarvetta ja määrää keskusluokittain on selvitetty edelleen kaavaehdotusta valmisteltaessa.

- **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Uudenmaan liiton julkaisemat raportit.

2.6.8. Keskusverkkoselvitys (julkaisematon selvitys)

Keskusverkkoselvityksen lähtökohtana oli maakuntakaavaluonnos, jossa keskuksat oli esitetty jaettavaksi kolmeen luokkaan: valtakunnan keskus, seutukeskus ja alakeskus. Työssä tarkasteltiin tarkoituksenmukaista jakoa erilaisiin keskusluokkiin ja otettiin kantaa siihen, mikä on lähtöaineistojen perusteella määrittyvä keskusluokitus Uudellamaalla. Työn tuloksena esitettiin aineistojen ja analyysien tuottama keskusverkko maakuntakaavoituksen tueksi.

2.6.9. Kaavavarantoeselvitykset (2010-2012)

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035 selvitys (2010) kokosi kuntien asumisen ja työpaikkojen asemakaavavarannoista tiedot maakuntakaavan mitoittamisen tueksi. Kuntien toteutuvaksi arvioidut asumisen kaavavarannot ja suunnitelmat riittävät yhteensä noin 25 vuoden tarpeeseen. Olennainen kysymys on, ehyttävätkö näiden varantojen ja suunnitelmien toteuttaminen yhdyskuntarakennetta vai onko joukossa myös sellaisia alueita, jotka hajauttavat rakennetta. Kaavavarantotietoja täydennettiin vuoden 2011 ja 2012 aikana.

- **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 109 – 2010

2.6.10. Luonto- ja virkistysalueita koskevat aineistot

Kaavan valmistelussa on käytetty luonto- ja virkistysalueita koskien aineistona muun muassa ympäristöhallinnon paikkatietoja ja kuntien teettämiä luontoselvityksiä. Ekologista verkostoa koskevat selvitykset on tehty koko alueen kattavana vuonna 2002, entisen Uudenmaan osalta tarkistettu 2006 ja Etelä-Sipoon ja Länsi-Porvoon alueelta 2009. Virkistysalueista, viheryhteystarpeista ja ulkoilureiteistä koottiin päivitystarpeita kunnilta ja muilta tahoilta 2009–2010. Lisäksi liitoissa on tuotettu seuraavat aineistot:

- **Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt** -hankkeen ja luontoselvityksen tulokset (2010), **julkaisu** Itä-Uudenmaan liitto 96/2010 ja Uudenmaan liiton julkaisematon yhteenvetoaineisto
- **Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys 2011**, Uudenmaan liiton julkaisematon raportti
- **Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle -hankkeen loppuraportti**, Uudenmaan liiton julkaisu E199-2012

2.6.11. Asumisen mansikkapaikat (2010)

Rakennemallityön yhteydessä tehdyn Mansikkapaikkatarkastelun tarkoituksena on ollut antaa tietoa maakuntien vetovoimaisimmista ja taajamarakentamiseen parhaiten soveltuvista alueista. Työssä on käsitelty teemoittain rakentamisen soveltuvuuden ja asuinpaikan houkuttelevuuden kannalta olennaisia tekijöitä eli maisemarakennetta, luontoa, virkistystä ja kulttuuriympäristöarvoja. Työssä ei ole huomioitu esimerkiksi liikenteen tai kuntatalouden näkökulmia.

- **Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 108 - 2010.

2.6.12. Asumisen hajautuminen (2011)

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla -julkaisussa kuvataan asumisen hajautumisen ilmiötä ja sen vaikutuksia Uudellamaalla. Selvityksessä on tutkittu myös maakunnan kyläverkkoa. Lisäksi julkaisussa tarkastellaan maakuntakaavoituksen ja kuntien keinoja vaikuttaa hajarakentamiseen.

- **Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 118 – 2012.

3. KAAVAN TAVOITTEET

2. vaihemaakuntakaavalla tarkistetaan, täydennetään ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevia maakuntakaavoja. Aiempien kaavojen tavoitteet pysyvät ennallaan niiltä osin kuin maankäyttömuotoja ei käsitellä 2. vaihemaakuntakaavassa.

Tavoitteet muuttuvat niiltä osin, kuin tarkistettavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) sekä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntahallitusten hyväksymä maakunnan perusrakenne edellyttävät. Maakuntakaavaratkaisu välittää valtakunnalliset tavoitteet kuntakaavoitukseen ja viranomaistoimintaan.

Kaavaselostuksessa keskitytään kuvaamaan niitä asioita, tavoitteita ja periaatteita, jotka muuttuvat 2. vaihemaakuntakaavassa aiempiin kaavoihin nähden. Arviointi tavoitteiden toteutumisesta on esitetty selostuksen luvussa 7.

3.1. Maakuntakaavan perusrakenne

Rakennemallityöstä vaikutusten arvioinnin kautta johdettu maakuntakaavan perusrakenne hyväksyttiin Uudenmaan maakuntahallituksessa 13.12.2010 ja Itä-Uudenmaan maakuntahallituksessa 17.12.2010. Perusrakenteessa määritellään maakuntakaavan valmistelun periaatteet, jotka toimivat kaavatyön tavoitteina.

1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

- Hyödynnetään ensisijaisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta siten, että kehittämisen painopiste on liikkumisen päästöjen kannalta parhailla liikkumisvyöhykkeillä. Lisäksi maankäytön ratkaisuissa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti rakenteilla olevat Länsimetro Matinkylään ja Kehärata.
- Määritellään eheyttämisen periaatteet olemassa oleville keskuksille siten, että olemassa olevien ratojen asemanseutuja ja linja-autoliikenteen laatukäytäviin tukeutuvia taajamia vahvistetaan.
- Tarkistetaan tarvittaessa nykyisten maakuntakaavojen keskusverkkoa ja selvitetään mahdollisuudet supistaa nykyisiä taajamatoimintojen alueita tai vaihtoehtoisesti vaiheistaa niiden toteutusta.
- Varaudutaan uusien raideliikenteeseen tukeutuvien kasvukäytävien avaamiseen pidemmällä aikavälillä, jotta varmistetaan niiden toteuttamismahdollisuudet.
- Laaditaan maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta tukeva, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Maakuntakaavassa käsitellään seudullisen joukkoliikenteen merkittävät vaihtopaikat, liityntäpysäköinnin edellyttämät ratkaisut, raideliikenteen asemat, joukkoliikenteen laatukäytävät sekä pyöräilymahdollisuuksien parantaminen.
- Turvataan osana yhdyskuntarakennetta riittävä ja hyvin saavutettava virkistysalueverkosto ja toimiva ekologinen verkosto.

2. Metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistaminen

- Edistetään valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuutta varautumalla uusien raideyhteyksien toteuttamiseen Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet osoittaa aluevaraus Helsingin seudun lentokentälle.
- Kehitetään säteittäisten liikenneyhteyksien lisäksi poikittaisia liikenneyhteyksiä.
- Hyödynnetään metropolimaakunnan kulttuuriset ja ympäristölliset erityispiirteet sekä mahdollisuudet tarjota monimuotoisia ja erilaisia elinympäristöjä.
- Tuetaan elinkeinoelämän sijoittumista toiminnan kannalta keskeisille alueille samalla parantaen työpaikkojen saavutettavuutta edistämällä niiden sijoittumista lähelle asukkaita ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan.

3. Kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

- Tarkistetaan kaupan palveluverkko Uudenmaan maakuntakaavan lähtökohdista, missä merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.
- Otetaan huomioon kaupan lainsäädännön muutokset, jotka tulee ottaa huomioon lakimuutoksen tullessa voimaan.
- Ohjataan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittumista, mitoitusta ja ajoittamista sitomalla ne muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

4. Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

- Otetaan huomioon hajarakentamisen ohjaustarpeen erilaisuus eri seuduille, ohjaustarvetta on erityisesti Helsingin seudulla. Maakuntakaavassa annetaan suunnittelumääräyksiä, joilla rakentamista pyritään ohjaamaan kyliin.
- Määritellään alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävimmät kylät ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kylien merkinnot.
- Edistetään maa- ja metsätalouselinkeinojen toimintaedellytyksiä pyrkimällä säilyttämään pelto- ja metsäalueiden eheys.

3.2. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet perusrakenteen osalta

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Valtioneuvoston hyväksymät tarkistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009 (www.ymparisto.fi/vat). VAT:en tarkistuksessa on korostettu ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen haasteita alueidenkäytölle.

Helsingin seutua koskevia erityistavoitteita on tarkistuksessa muutettu merkittävästi. Erityisesti seuraavat tarkistetut tavoitteet koskevat Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa käsiteltäviä perusrakenteen mukaisia maankäyttömuotoja:

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu (4.3.)

Erityistavoitteet

Maakuntakaavoituksessa ja yleiskaavoituksessa tulee edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja esittää eheyttämiseen tarvittavat toimenpiteet. Erityisesti kaupunkiseuduilla on varmistettava henkilöautoliikenteen tarvetta vähentävä sekä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä edistävä liikennejärjestelmä. Kaupunkiseuduilla on myös varmistettava palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä selvittävä vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen.

Alueidenkäytön suunnittelulla on huolehdittava, että asuntoja työpaikkarakentamiseen on tarjolla riittävästi tonttimaata. Alueidenkäytön suunnittelussa uusia huomattavia asuin-, työpaikka- tai palvelutoimintojen alueita ei tule sijoittaa irrallisen olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta.

Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan tukemaan yhdyskuntarakennetta. Näistä tavoitteista voidaan poiketa, jos tarve ja vaikutus selvityksiin perustuen pystytään osoittamaan, että alueen käyttöönotto on kestävä kehityksen mukaista.

Toimivat yhteydet ja energianhuolto (4.5.)

Erityistavoitteet

Alueidenkäytön suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuudet toteuttaa moottoriväylä väliillä Helsinki–Vaalimaa, uudet rautatieyhteydet Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin sekä muita valtakunnallisesti merkittäviä väyliä. Alueidenkäytön suunnittelussa on osoitettava sijaintipaikka Helsingin seudun lentokentälle tätä koskeviin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin perustuen.

Nopean liikenteen junaratayhteyksiä toteutettaessa on huolehdittava lähi- ja taajamaliikenteen toimintaedellytyksistä.

Helsingin seudun erityiskysymykset (4.6.)

Erityistavoitteet

Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä tulee ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Alueidenkäytön suunnittelulla tuetaan olemassa olevaa kyläverkostoa ohjaamalla rakentamista kylien yhteyteen. Uusien asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueiden käyttöönotto ja jo olevien alueiden huomattava täydennysrakentaminen tulee ajoittaa siten, että mahdollisuudet joukkoliikenteen hyödyntämiseen varmistetaan.

Helsingin seudun liikennejärjestelmää tulee kehittää koko seudun kattavan liikennejärjestelmäsuunnitelman avulla siten, että se hillitsee ilmastonmuutosta sekä tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä ja riittävän asuntotuotannon järjestämistä.

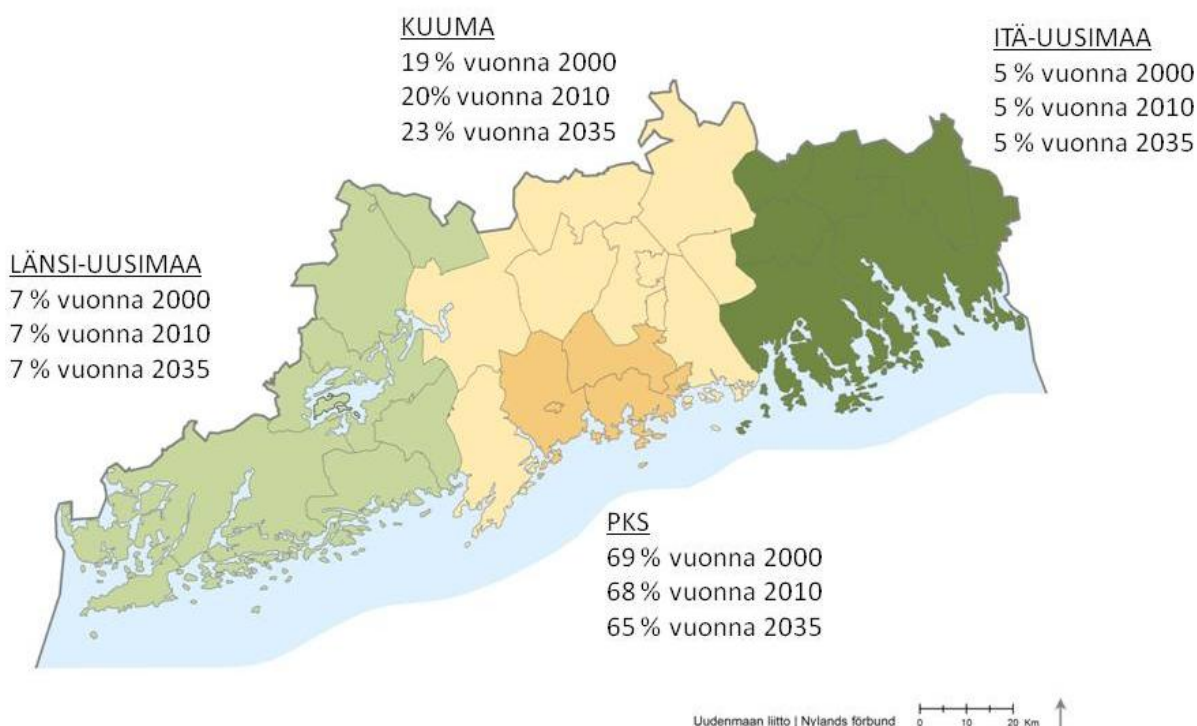
Alueidenkäytössä on turvattava edellytykset metroverkoston laajentumiselle länteen ja itään. Alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä. Alueidenkäytössä on turvattava Helsinki–Vantaan lentoaseman kytkeminen osaksi raideliikenneverkostoa.

4. MITOITUS JA KAAVARATKAISUN PERIAATTEET

4.1. Aikajänne ja keskeiset mitoitustekijät

Uudellamaalla on 1,5 miljoonaa asukasta ja 750 000 työpaikkaa. Maakuntakaavoituksessa varaudutaan **430 000** asukkaan ja **250 000** työpaikan lisäykseen vuodesta 2009 vuoteen **2035** mennessä. Tavoitteet perustuvat Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vuosina 2009 ja 2010 hyväksytyihin maakuntasuunnitelmiin. Mitoituksessa varaudutaan myös keskimääräisen asumis- ja toimitilaväljyyden kasvuun.

Maakuntakaavassa ei esitetä kuntakohtaisia kasvuennusteita. Seuduittain väestönkasvun arvioidaan jakautuvan aiempien vuosien trendin mukaisesti niin, että KUUMA-seutu kasvattaa hiukan osuuttaan pääkaupunkiseudun kustannuksella, kun taas Länsi- ja Itä-Uudenmaan osuudet kasvusta pysyvät ennallaan (kuva 11). Työpaikkamäärien oletetaan jakautuvan seuduittain samassa suhteessa kuin väestönkasvun.



Kuva 11: Väestönkasvun jakautuminen Uudenmaan eri osissa vuosina 2000 ja 2010 sekä arvioiden mukaan vuonna 2035.

Kaavan tavoitevuosi on **2035**. Taajamatoimintojen ja työpaikkojen reservialueiden suunnittelumääräyksillä esitetään alueen käyttöönoton ajoitusta suunnittelukauden loppupuolelle. Lisäksi maakuntakaavassa osoitetaan tavoitevuotta pidemmän aikavälin tilavarauksina eräitä liikenneväyliä ja asemanseutujen kehittämisalueita. Niiden toteuttamismahdollisuuksien säilyttäminen edellyttää varautumista jo tässä suunnitteluvaiheessa.

4.2. Kuntien asemakaavavarannot

Maakuntakaavan arvioitu väestökasvu on mahdollista sijoittaa kokonaisuudessaan nykyisten asemakaavavarantojen alueille, mutta varannot eivät sijoitu tasaisesti maakunnan kuntien kesken. Kaavavarantoselvityksen tulos perustelee maakuntakaavan ratkaisua tiivistää nykyistä yhdyskuntarakennetta ja hyödyntää erityisesti olemassa olevia ratakäytäviä ja vahvoja linja-autoliikenteen käytäviä.

Maakuntakaava-alueelta tehdyssä kaavavarantoselvityksessä kuntien asemakaavoitetuista alueista on arvioitu valmiiden asemakaava-alueiden ja suunnitelmissa olevien asemakaava-alueiden riittävyttä suhteessa ennustettuun asukas- ja

työpaikkamäärien lisäykseen. Valmiit asumiseen kaavoitetut asemakaava-alueet riittäisivät toteutuessaan Uudellamaalla noin kahdeksaksi vuodeksi. Kuntien arvioimat, tulevissa suunnitelmissa olevat asemakaava-alueet riittävät lähes 18 vuoden tarpeeseen. Arvioissa on otettu huomioon myös asumisväljyyden ennustettu kehitys. Kaavarantojen riittävydessä on kuitenkin suuria eroja kuntien välillä. Myös kuntien asutuksen ja työpaikkojen kasvupaine on erilainen maakunnan eri osissa. Voimassa olevat ja suunnitellut kaavavarannot eivät myöskään sijaitse aina aluerakenteen kannalta optimaalisesti.

→ **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 109 – 2010

4.3. Kaava-asiakirjat ja kaavamerkinnot

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava koostuu kaavakartasta, merkinnöistä ja määräyksistä sekä kaavaselostuksesta, jossa kuvataan kaavaratkaisun keskeiset periaatteet. Lisäksi kaavaan kuuluu kartta kumottavista merkinnöistä. Kaavakartta, kartta kumottavista merkinnöistä sekä merkinnät ja määräykset ovat vahvistettavia asiakirjoja. Kaavaselostusta ei vahvisteta.

4.3.1. Kartat

Kaavakartan mittakaava on 1:150 000. Pääkaupunkiseudun kaavaratkaisu on luettavuuden parantamiseksi osoitettu myös kaavakarttaan liitettyllä 1:100 000 mittakaavaisella suurenoskartaalla.

Voimassa olevista maakuntakaavoista kumottavaksi esitetyt merkinnät osoitetaan erillisellä vahvistettavalla kartalla, jonka mittakaava on 1:150 000.

Kaava-aineistoon kuuluu lisäksi 1:150 000 mittakaavainen epävirallinen yhdistelmäkartta kaikista voimassa olevista kaavoista 2. vaihemaakuntakaavan vahvistamisen jälkeen. Sen tehtävänä on havainnollistaa kokonaiskaavatilannetta, joka koostuu useista, eri aikaan vahvistuneista maakuntakaavoista.

4.3.2. Kaavamerkinnot, suunnittelumääräykset ja kehittämissuosituks

2. vaihemaakuntakaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viivamerkintöjä sekä ominaisuusmerkintöjä ja kehittämissperiaatemerikintöjä.

Aluevarausmerkinnöillä osoitetaan alueen pääasiallinen käyttötarkoitus ja ne ovat toisensa poissulkevia siten, että samalla alueella ei voi samanaikaisesti olla voimassa kahta eri aluevarausmerkintää. Esimerkiksi taajamatoimintojen alue on aluevarausmerkintä.

Aluevarauksiin rinnastettavia kohdemerkintöjä käytetään kaavan mittakaavaan nähden pieniä alueita osoitettaessa tai kun tarkemman aluerajauksen määrittely on tarkoituksenmukaista vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kohdemerkintöjä käytetään esimerkiksi pienialaisten liityntäpysäköintipaikkojen sekä kunnan suunnittelussa tarkemmin rajattavien kylien osoittamisessa. Viivamerkinnöillä esitetään liikenneyhteyksiä ja yhdyskuntateknisiä verkostoja.

Ominaisuusmerkintää käytetään osoittamaan niitä vähintään maakunnallisesti merkittäviä osa-alueiden erityisominaisuuksia, joiden säilyttäminen halutaan turvata tai joiden asettamat reunaehdot on otettava huomioon alueiden käyttöä suunniteltaessa. Ominaisuusmerkintää käytetään muun muassa valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) osoittamisessa.

Kehittämissperiaatemerikinnöillä ja niihin liittyvillä määräyksillä osoitetaan ensisijaisesti alueita ja yhteyksiä, jotka ovat merkittäviä maakunnan tavoitellun kehityksen kannalta, mutta joita ei maakuntakaavan esitystarkkuuden, suunnittelutilanteen keskeneräisyyden tai muun vastaavan syyn takia ole tarkoituksenmukaista osoittaa selkeästi kohdennettuna aluevarauksena tai viivamerkintänä kartalla. Kehittämissperiaatemerikintä voi olla päällekkäinen aluevarausmerkinnän kanssa. Kehittämissperiaatemerikintöjä ovat muun muassa tiivistettävä taajamatoimintojen alue, taajamien käyttöönottojärjestystä osoittava taajamatoimintojen reservialuemerkintä sekä liikenteen yhteystarvemerikintä.

Edellisten lisäksi kaavassa käytettyjä muita merkintöjä ovat piirtämistekniset kaava-alueen ja kuntien rajaviivamerkinnot.

Maakuntakaavassa käytetään suunnittelumääräyksiä. Varsinaisten määräysten lisäksi annetaan myös kehittämissuosituksia, jotka koskevat laajoja aluekokonaisuuksia. Kehittämissuosituksilla ei ole suoraan maankäytön suunnittelua sitovia oikeusvaikutuksia. Suositukseen on kirjattu maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista tukevia toimenpiteitä ja kehityspolkuja. Tällainen on esimerkiksi asumista koskeva kehittämissuositus, joka on voimassa koko maakuntakaavan alueella.

4.3.3. Kumottavat merkinnät

Itä-Uudenmaan voimassa olevasta maakuntakaavasta kumotaan ne maankäyttöluokat, joita Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa käsitellään. Perusteluna kumoamiselle on tarve yhdenmukaistaa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevia maakuntakaavoja. Östersundomin alueelta (Sipoosta Helsinkiin liitetty alue) kumotaan kaikki voimassa olevat maakuntakaavat ja alueelle laaditaan 2. vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä kokonaisumaakuntakaava. Uudenmaan voimassa olevista maakuntakaavoista kumotaan aluevarauksia siinä laajuudessa kuin vaihemaakuntakaavan ratkaisu edellyttää.

Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen merkintöjä ja määräyksiä tarkistetaan ja joitakin merkintöjä kumotaan kokonaan. Niiden merkintöjen kuvauksen ja suunnittelumääräysten osalta, joita ei kokonaisuudessaan kumota, lähtökohtana on ollut, ettei merkinnän luonne ja ohjausvaikutus olennaisesti muutu.

Voimassa olevista maakuntakaavoista kumotaan merkintöjä seuraavin perustein:

1. Koko merkintätapa kumotaan

Tällaisia ovat muun muassa taajamarakenteen laajenemissuuntaa osoittaneet nuolimerkinnot tai kehittämisperiaattemerkintä ”maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohtassa”.

2. Merkinnän suunnittelumääräys muuttuu merkittävästi

Tällaisia ovat esimerkiksi kylien merkinnät.

3. Merkintöjä ja määräyksiä yhdenmukaistetaan

Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta kumotaan muun muassa taajamien merkinnät ja ne esitetään kuten Uudenmaan maakuntakaavassa.

4. Maankäyttömerkintä muuttuu

Tällaisia ovat muun muassa rataluokitusten muutokset tai virkistysalueiden osoittaminen taajamatoimintojen alueeksi ja toisin päin.

5. Merkinnän tarve poistuu kokonaan

Esimerkiksi jollekin tien ohjeelliselle linjaukselle ei ole enää maankäytöllisiä tarpeita.

4.4. Kaavaratkaisun keskeiset periaatteet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan lähtökohtia ovat lainvoimainen Uudenmaan maakuntakaava, Itä-Uudenmaan maakuntakaava ja vahvistettu Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava, joiden ratkaisua täsmennetään ja täydennetään hyväksytyin perusrakenteen mukaisesti. Lisäksi kaavatyössä yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen merkintätapoja niiden maankäyttömuotojen osalta, joita kaavatyössä käsitellään. Perusrakenne muodostuu neljästä aihepiiristä; alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnitteleminen osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajakentän ohjaaminen. Näihin perusrakenteen aihepiireihin liittyviä kysymyksiä tarkastellaan 2. vaihemaakuntakaavassa. Lisäksi ajanmukaistetaan ja tarkistetaan muutamiin muihin aihepiireihin liittyviä kaavamerkintöjä, mutta niiden kokonaistarkastelu tehdään seuraavissa maakuntakaavoissa.

Maakuntaliittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alussa on ollut ensimmäistä kertaa mahdollisuus tarkastella koko laajaa työskäytäntäaluetta samassa suunnitteluprosessissa. Toinen rakenteen suunnitteluun merkittävästi vaikuttanut seikka on ollut valtioneuvoston päätös Sipoon länsiosien liittämisestä Helsinkiin. Valtioneuvoston päätöksessä (28.6.2007) osakuntaliitoksesta erityisen painavana alueliitosta puoltavina tekijöinä KHO mainitsee liitosalueen sijainnin ja merkityksen Helsingin yhdyskuntarakenteen ”hallitulle ja tasapainoiselle” kehittämiselle. Tähän kytkeytyvät myös alueen merkitys Helsingin seudun asuntorakentamiselle sekä liikenneyhteyksille. Tämän kolmen kunnan alueelle ulottuvan Östersundomin suunnittelu on haasteellista. Alueella sovitetaan yhteen tavoitteena oleva tiivis taajamarakenne ja Sipoonkorvesta rannikolle suuntautuvat viheryhteydet sekä useiden Natura 2000 -verkostoon kuuluvien alueiden luontoarvot.

Uusimaa on kasvanut voimakkaasti viime vuosikymmeninä ja kasvun on ennustettu jatkuvan edelleen. Kasvupaine kohdistuu koko maakunnan alueelle, mutta erityisesti pääkaupunkiseudulle ja sen kehyskuntiin. Voimakkaan kasvun alueilla asuntojen kysyntä, työpaikkamäärän kasvu ja elinkeinorakenteen muutokset ovat johtaneet yhdyskuntarakenteen hajautumiseen. Työvoiman saatavuuden ja koko maakunnan kilpailukyvyn kannalta avainkysymyksiä ovat asuntotarjonnan määrä, laatu ja hintataso. Asumiskustannukset vaikeuttavat työvoiman saantia varsinkin pääkaupunkiseudulla. Huomattava määrä asuntoja rakennetaan asemakaava-alueiden ulkopuolelle, esimerkiksi Kuuma-seudulla noin neljännes väestönkasvusta, eli jopa tuhat asuntoa vuodessa

Julkisen talouden kiristyvät näkymät edellyttävät maakuntaa muodostamaan yhteisen näkemyksen yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja tulevien vuosikymmenten kasvusuunnista, jotta maakunta säilyy sekä kestäväenä ja hyvänä elinympäristönä asukkaille että kilpailukykyisenä sijoituspaikkana yritystoiminnalle.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavalla pyritään vastaamaan tähän haasteeseen erityisesti taajamarakenteen ja liikennejärjestelmäratkaisujen osalta. Aluerakenteen ratkaisu perustuu ennen kaikkea nykyisen rakenteen tehokkaaseen hyödyntämiseen. Taajamarakenne muodostuu vahvasta pääkaupunkiseudusta, jota täydentävät kunta- ja kaupunkitaajamien verkko sekä elinvoimaiset maakunnallisesti merkittävät kylät. Nämä yhdessä tarjoavat monipuolisia ja vetovoimaisia asumisen mahdollisuuksia erilaisiin tarpeisiin.

Maakuntakaavan vahvoja kasvualueita ovat Pääradan ja rakenteilla olevan Kehäradan asemanseudut sekä itään ja länteen laajentuvan metroverkon rannikon suuntaiset kasvuvyöhykkeet. Raideliikenteen tehokkaaseen hyödyntämiseen perustuva ratkaisu tukee osaltaan Suomen ilmastotavoitteita ja Uudenmaan maakunnan strategista tavoitetta olla Suomen ensimmäinen hiilineutraali maakunta. Vahvat linja-autoliikenteen laatukäytäviin tukeutuvat kaupunki- ja kuntataajamat sekä maakunnallisesti merkittävät kylät lisäävät mahdollisuuksia erilaisiin asumismuotoihin ja monipuolisen asuinympäristön kehittämiseen. Lisäksi ne luovat aluerakenteelliset edellytykset kattavalle palveluverkolle koko maakunnassa.

Samalla kun Helsingin seudun työ- ja asuntomarkkina-alue on laajentunut, ovat alueen eri osat profiloituneet eri tavoin. Myös väestön sosiaaliset ja alueelliset erot ovat voimistuneet. Alueellinen huono-osaisuus on yhteiskunnallinen ongelma Helsingin seudulla, jossa kantaväestö on alkanut välttää sosioekonomisesti heikentyneitä ja etnisesti leimautuneita alueita. Maakuntakaavassa kasvu ohjataan joukkoliikenteen käytävien ohella keskeistä rannikkoseutua painottaen. Asuntomarkkinoiden näkökulmasta tällaiset vetovoimaiset alueet ja vahvat keskukset kestävät sosioekonomista ja kulttuurista monimuotoisuutta ja metropolisoitumisen väistämättä mukanaan tuomaa huono-osaisuutta moninkertaisesti suhteessa muihin alueisiin. Maakuntakaavoituksella on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa segregatiokehityksen hallintaan uusilla alueilla. Aiemmin syntyneen rakenteen sisäiset vetovoimasuhteet tai sosioekonominen ja etninen eriytyminen ovat maakuntakaavoituksen ulottumattomissa.

Maankäyttö- ja rakennuslaki muuttui keväällä 2011 kaupan sääntelyn osalta. Tilaa vaativa erikoistavaran kauppa tulee ohjauksen piiriin. 2. vaihemaakuntakaavassa otetaan huomioon lain edellyttämät muutostarpeet. Kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana ovat edelleen keskusta-alueet. Suuntaamalla seudullisesti merkittävää kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille tuetaan keskustojen kehittymistä monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittyminä. Kun seudullinen ja paikallinen palveluverkko tukevat toisiaan, turvataan asukkaiden arjen sujuvuus ja päivittäisten kaupallisten palveluiden saavutettavuus myös joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Myös asiointimatkat pysyvät tällöin kohtuullisina ja liikenteen päästöjä voidaan vähentää.

Ehyt ja toimiva aluerakenne on myös maakunnan kilpailukyvyn edellytys. Kilpailukykyä lisäävät riittävät ja houkuttelevat työpaikka-alueet sekä toimivat kansalliset ja kansainväliset yhteydet. Maakuntakaavan suunnitteluperiaatteena on, että työpaikat sijaitsevat pääsääntöisesti taajamatoimintojen alueilla, hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella. Kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien parantamiseen kaavassa varaudutaan osoittamalla nopeat raideyhteydet sekä itään että länteen. Myös parannettavan liikenneyhteyden tarve pääkaupunkiseudulta Tallinnan suuntaan on otettu huomioon kaavaratkaisussa.

5. KAAVARATKAISUN SISÄLTÖ JA KAAVAN TULKINTA

5.1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

5.1.1. Keskusverkko

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan keskusverkon suunnittelun lähtökohtana ovat voimassa olevat maakuntakaavat ja niiden nykyinen keskusverkko. Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen keskustatoimintojen aluevaraus- ja kohdemerkinnät kumotaan ja tarkistettu keskusverkko esitetään vaihemaakuntakaavassa käyttäen yhtenäisiä merkintöjä koko kaava-alueella. Keskusverkkoluokitus muuttuu, kun uutena otetaan käyttöön seutukeskus-merkintä. Kaavamääräykset muuttuvat aiempaan nähden lähinnä kaupan ratkaisun osalta. Kaupan ratkaisu on esitetty kokonaisuutena luvussa 5.3.

Keskusverkosta on laadittu selvitys kaavatyön pohjaksi. Lisäksi on hyödynnetty Suomen ympäristökeskuksen YKR-aineistoa keskusten vaikutusalueista, työssäkäyntialueista ja muun muassa asiointialueista.

Perusrakenteen periaatteita toteuttaen ja kaavaluonnoksen vaikutusten arvioinnin tuloksia hyödyntäen maakuntakaavan aluerakenteen ydin on vahva pääkaupunkiseutu. Siihen liittyvät kiinteästi vahvat kasvuvyöhykkeet Pääradan ja Kehäradan sekä laajentuvan, rannikon suuntaisen metroverkon varrella. Metropolin vahvaa ydinaluetta täydentävät seutu- ja kuntakeskukset sekä maakunnallisesti merkittävien kylien verkko. 2. vaihemaakuntakaavassa esitetty keskusverkko tukee tätä aluerakennetta sekä kaavassa esitettyä taajamarakennetta ja luo näin edellytykset monipuolisille palveluille koko maakunnassa. Keskusverkon jäsentely on esitetty liitekartalla 2.


Helsingin ydinkeskusta osoitetaan valtakunnan keskuksena. Valtakunnan keskusta laajennetaan aikaisemmasta ulottumaan satamatoiminnoilta vapautuneille, nykyiseen keskusta-alueeseen välittömästi liittyville alueille.

Pääkaupunkiseudun rakennetta täydentävät vahvat pääkaupunkiseudun aluekeskukset, joita yhdistää hyvien säteittäisten ja poikittaisten joukkoliikennedyhteyksien verkko. Pääkaupunkiseudun aluekeskuksina osoitetaan keskustatoimintojen kohdemerkinnällä Kauniainen, Matinkylä-Olari, Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Espoonlahti, Myyrmäki, Pakkala, Tikkurila, Hakunila, Korso, Koivukylä, Kivistö, Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus, Östersundom ja Herttoniemi. Kaikki ovat jo nykyään vahvoja keskuksia ja vahvistuvat edelleen niihin suunnatun kasvun perusteella. Pääkaupunkiseudun keskusverkkoa täydentävät lukuisat pienemmät paikalliskeskukset, jotka sisältyvät maakuntakaavan taajamatoimintojen alueeseen mutta joita ei esitetä varsinaisella kaavakartalla

Rakennemalleista ja kaavaluonnoksesta saaduissa asiantuntija-arvioissa nostettiin esiin, että Uudenmaan maakunta on kasvamassa niin suureksi, että vahvan pääkeskuksen rinnalle tarvitaan myös muita vahvoja keskuksia. Keskusverkkoselvityksen perusteella Porvoo, Hyvinkää ja Lohja ovat jo nyt lähialueidensa vahvoja keskuksia ja ne osoitetaan kaavassa seutukeskuksina. Seutukeskuksia yhdistää Hangosta Porvooseen kulkeva Kehä V:n kehitys- ja kuljetuskäytävä. Maakunnan tasapainoisen aluerakenteen kehittämiseksi kehityskäytävälle osoitetaan myös neljäs seutukeskus Raaseporin Tammisaareen. Kaavaluonnoksessa seutukeskuksena oli Raaseporin Karjaa, mutta laadittu keskusverkkoselvitys ja kaupan palveluverkkoselvitys puoltavat seutukeskuksen osoittamista Tammisaareen.

Keskustatoimintojen kohdemerkinnällä osoitetaan myös keskusverkon vahvat kuntakeskukset sekä muut kuntakeskukset. Liittojen yhdistyminen ja Sipoon länsiosien liittäminen Helsinkiin ovat luoneet edellytykset vahvan rannikon suuntaisen kasvukäytävän suunnittelulle. Metroverkko yhdistää tulevaisuudessa valtakunnan keskuksen, rannikolla sijaitsevat pääkaupunkiseudun aluekeskukset sekä lännessä Kirkkonummen kuntakeskuksen ja idässä Sipoon Söderkullan keskuksen toisiinsa yhdeksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Kirkkonummi ja Söderkulla esitetään vahvoina kuntakeskuksina. Keskusverkkoselvityksen perusteella Sipoon Nikkilä on nykyisin Söderkullaa vahvempi keskus, mutta Sipoon suunnitelmat Sibbesborgin kaksoiskaupungin synnyttämisestä nostavat Söderkullan vahvaksi kuntakeskukseksi tulevaisuudessa. Kirkkonummen ja Söderkullan lisäksi Helsingin seudun jo nykyisin vahvat keskukset Kerava, Järvenpää, Tuusulan Hyrylä, Mäntsälä, Nurmijärven Klaukkala ja Vihdin Nummela sekä Itä-Uudeltamaalta Loviisa ovat myös vahvoja kuntakeskuksia.

Maakuntakaavassa esitettävät pienemmät kuntakeskukset sekä kuntien alakeskukset, jotka sisältyvät maakuntakaavan taajamatoimintojen alueeseen, täydentävät maakunnan keskusverkon kokonaisuutta.



Alue- ja
yhdyskuntarakenteen
eheyttäminen

Keskustatoimintojen alueita kehitetään omaleimaisina, monipuolisina ja tiiviinä asumisen, työpaikkojen ja palvelujen keskittyminä. Keskustatoimintojen alueet esitetään valtakunnan keskuksen aluevarausta lukuun ottamatta kohdemerkinnöillä, jotka osoittavat keskustatoimintojen likimääräisen sijainnin. Alueiden tarkempi laajuus ja raja- määritellään kuntakaavoituksessa tapauskohtaisesti paikallisten olosuhteiden perusteella siten, että alue muodostaa toiminnallisesti yhtenäisen keskustahakuisiin toimintoihin painottuvan kokonaisuuden.

Toimivat ja viihtyisät keskustat tukevat aluerakenteen eheyttä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Keskustojen palvelujen monipuolisuus, hyvä liikenneellinen saavutettavuus ja korkeatasoinen ympäristö luovat myönteistä mielikuvaa kunnasta ja koko maakunnasta.

Kaavakartalla jotkut keskustatoimintojen kohdemerkinnöistä peittävät kokonaan tai osittain alleen "valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen" (RKY 2009 ja 1993) inventointiin sisältyviä kohteita tai alueita. Ongelma on merkintätekninen. Nämä kohteet on luetteloitu kaavamerkinnyt ja -määräykset vihkoon lopussa, ja ne on huomioitava suunnittelussa sekä yhteensovittava keskustatoimintojen maankäytön kanssa. Keskeistä on kulttuuriympäristön arvokkaiden ominaispiirteiden tunnistaminen ja merkittävien maisema- ja kulttuuriarvojen turvaaminen.



Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus



Keskustatoimintojen alue, seutukeskus



Keskustatoimintojen alue

Keskusverkon vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Keskustatoimintojen merkinnät jäsentävät yhdyskuntarakennetta ja vahvistavat sen toimivuutta, sekä ohjaavat kaupan ja palveluiden sijoittumista sekä maakunnan liikennejärjestelmäsuunnittelua. Keskusverkko parantaa metropolialueen kilpailukykyä ja luo pohjan kestäväälle yhdyskuntarakenteelle. Suurimmat vaikutukset alueidenkäytössä kohdistuvat alueille, joille on osoitettu uusi seutu- tai aluekeskuksen kaavamerkintä, tai jos alueelta on poistettu aluekeskuksen merkintä.

Valtakunnankeskuksen laajentuminen ei aiheuta alueiden käyttöön merkittäviä muutoksia nykytilaan nähden. Laajentuminen koilliseen ja lounaaseen noudattaa luonnollisia kehityssuuntia, jotka ovat Helsingin maankäytön muutosalueita. Alueiden nykyinen infrastruktuuri ja maankäyttö vastaavat jo lähes valtakunnankeskuksen tasoa. Seutukeskuksen kaavamerkinnällä osoitetut alueet ovat aikaisemmin olleet keskustatoimintojen alueita. Kaavamerkinnän muutos kasvattaa näiden alueiden seudullista merkitystä. Sillä on huomattavaa vaikutusta erityisesti alueen palvelutarjontaan ja liikennejärjestelyihin. Merkintä ohjaa mm. kaupan sijoittumista.

Itä-Uudenmaan alueella on muutamaan taajamatoimintojen alueeseen lisätty kuntakeskus. Muutos vahvistaa kyseisten taajamien merkitystä ja vaikuttaa myönteisesti palvelutarjontaan. Voimassa olevia aluekeskusmerkintöjä on poistettu mm. sieltä, missä esimerkiksi kuntaliitoksen myötä keskusten painopisteet ovat kunnan sisällä muuttuneet. Kaavaratkaisu tukee mm. palvelurakenteen kannalta tarkoituksenmukaisemman kunnan oman keskusverkon kehittämistä. Itä-Uudenmaan alueella keskustatoimintojen aluevarausmerkintöjä on muutettu kohdemerkinnöiksi. Muutos lisää yksityiskohtaisemman suunnittelun tarvetta.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kaavaratkaisun keskusverkko tukee toimivan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Toimiva joukkoliikennejärjestelmä vähentää henkilöautoliikennettä, sekä vaikuttaa väyläsuunnitteluun, liikennemääriin ja liikkumistottumuksiin. Seutukeskusten sijainti suurten valtavylien varrella lisää niillä tapahtuvaa liikennöintiä ja mahdollisesti lisää tarvetta uusiin investointeihin. Keskustat voivat käyttää entistä paremmin hyväksi olemassa olevaan infrastruktuuria, mikä vähentää yhdyskuntahuollon investointitarpeita.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Keskustatoimintojen merkinnät sijoittuvat nykyisten taajamatoimintojen alueille olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat vähäiset. Kuitenkin rakentamisella on vaikutuksia mm. hulevesiin, alueen pohja- ja pintavesiin, ja ekologiseen tilaan. Pidemmällä aikavälillä keskustojen kasvu saattaa lisätä rakentamispaineita ympäröivillä taajama-alueilla ja myös tarvetta ottaa käyttöön rakentamattomia maa-alueita. Niillä on kuitenkin parempi mahdollisuus estää ja vähentää kielteisiä ympäristövaikutuksia kuin täydennettäessä vanhaa rakennetta.

Keskustojen sijainnilla ja niissä asiainnilla on huomattava vaikutus liikennemääriin ja liikenteen päästöihin. Riittävä keskustojen palveluvarustus voi vähentää paikallista liikkumistarvetta. Jos palvelut kuitenkin hajaantuvat, lisää se liikennettä, liikennemelua ja päästöjä.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Voimakas valtakunnankeskus vaikuttaa myönteisesti maakunnan kilpailukykyyn ja edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kansallisesti ja kansainvälisesti. Myös muut palveluiltaan ja toiminnoiltaan monipuoliset keskukset lisäävät alueen vetovoimaisuutta elinkeinoelämän, kaupan ja asumisen toimintaympäristöinä. Vaikutukset kunta- ja yritystalouteen ovat pääsääntöisesti myönteisiä. Liian voimakas ja nopea keskittyminen voi kuitenkin heikentää yritysten toimintaedellytyksiä keskusta-alueiden ulkopuolella. Keskusta-alueella voimakas maanarvon nousu, kiinteistöjen hinta ja vuokrataso voivat vaikuttaa kielteisesti mahdollisuuksiin saada keskustoihin riittävän monipuoliset palvelut ja yritystoiminta. Keskustahakuisten julkisten palveluiden keskittäminen harvempiin keskuksiin voi tuoda kunnille säästöjä, mutta voi toisaalta vähentää osassa kuntaa palveluita ja myös heikentää yritystoiminnan edellytyksiä.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Alueellisesti tasapainoinen keskusverkko vaikuttaa myönteisesti palvelujen tasapuoliseen saatavuuteen ja vähentää asumisen, työpaikkojen ja palveluiden välimatkoja. Uhkana on kuitenkin, että alemman tason keskukset voivat hävitä ylemmän tason keskuksille varsinkin kaupallisissa palveluissa. Palvelutason heikkenemisellä on kielteinen vaikutus asukkaisiin ja heidän elinoloihinsa. Toimiva keskusverkko edistää kaupunkimaista ympäristön rakentamista, ja ylläpitää ja kehittää uusimaalaista kaupunkikulttuuria ja -kuvaa. Asukkaat ja yhteisöt voivat kokea muutokset paikallisidentiteetin kannalta joko kielteisinä tai myönteisinä.

5.1.2. Taajamarakenne

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Taajamarakenteen suunnittelun lähtökohtana on ollut voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen taajamarakenne. Uudenmaan taajamatoimintojen alueet jäivät suurimmalta osalta voimaan, ja suunnittelumääräyksiin tehdään täsmennyksiä. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan taajamien aluevaraukset kumotaan ja taajamat määritellään uudelleen hyödyntäen aiempia taajamarajauksia ja niiden perustana olleita vielä ajantasaiseksi katsottuja selvityksiä. Taajamien merkintätapa muuttuu Uudenmaan maakuntakaavan mukaiseksi. Taajama-alueiden pääkäyttömuoto ei kummassakaan tapauksessa muutu ja oikeusvaikutukset säilyvät entisellään.

Taajamien uudelleen tarkastelun keskeisenä tavoitteena on ollut ohjata kasvua perusrakenteen mukaisesti nykyrakenteeseen tukeutuen siten, että yhdyskuntarakenne tiivistyy ja samalla luodaan edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle. Lisäksi taajamarakenteeseen on tuotu toteuttamisen ajoitusta siten, että hyödynnetään ensin olemassa olevan rakenteen ja joukkoliikenteen kannalta edullisimmat alueet ja siirrytään vasta sitten toissijaisille reuna-alueille. Kaavaratkaisussa varaudutaan myös kasvukäytävien ja uusien asemaseutujen avaamiseen, jotta niiden toteuttamisedellytykset säilyvät.

Kaavavarantoeselvitys osoitti, että maakunnassa on kaavavarantoa ja erilaisia suunnitelmia kokonaisuutena enemmän kuin väestön ja työpaikkojen kasvutarve edellyttää. Kaavavarantojen riittävyudessa on kuitenkin suuria eroja kuntien välillä, ja kuntien asutuksen ja työpaikkojen kasvupaine vaihtelee maakunnan eri osissa. Lisäksi voimassa olevat ja suunnitellut kaavavarannot eivät sijaitse aina aluerakenteen kannalta optimaalisesti. Taajama-alueiden tarkistuksissa on hyödynnetty kuntien voimassa olevia kaavoja ja suunnitelmia silloin kun ne sijaitsevat perusrakenteen periaatteiden mukaisesti.

Maakuntakaavaluonnoksen vaikutukset arvioitiin ja siitä pyydettiin neljä asiantuntijalausuntoa. Kaikissa arvioinneissa ja lausunnoissa päädyttiin siihen, että maakuntakaavaluonnoksen ratkaisu on taajamien osalta ylimitoitettu ja jatkaa yhdyskuntarakenteen hajautumis- ja autoistumiskehitystä. Maakuntahallitus päätti kaavaehdotuksen laadinnan pohjaksi taajamien osalta 19.12.2011 (MHS § 167) muun muassa, että kaavaratkaisussa painotetaan arviointien tulosten

perusteella hyviä asumis- ja työpaikka-alueita ja että taajamatoimintojen alueita ei pääasiassa laajenneta maakuntakaavaluonnoksessa esitetyistä, sen sijaan heikon joukkoliikenteen taajamatoimintojen alueita voidaan kumota tai siirtää reservialueiksi. Näistä syistä useiden kuntien kaavaluonnoksesta esittämiä toiveita taajama-alueiden laajennuksista ei voitu ottaa huomioon kaavaehdotusta valmisteltaessa.

Perusrakenteen periaatteiden toteuttamiseksi taajamatoimintojen alueille on määritelty kaksi uutta kehittämisperiaatemerkinä, tiivistämistä osoittava merkinä ja myöhäisempää käyttöönottoa kuvaava reservimerkinä. Lisäksi vaihemaakuntakaavassa käytetään ajoitusta osoittavaa uutta aluevarausmerkinä ”raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue” ja kehittämisperiaatemerkinä ”raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue”.

Taajamatoimintojen alueista on osoitettu tiivistettävän taajamatoimintojen alueen kehittämisperiaatemerkinä ne alueet, jotka jo ovat tai jotka tulee suunnitella ympäröivää taajamaa tiiviimpänä alueena. Tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueiksi on osoitettu nykyisiä raideverkon asemanseutuja ja vahvaan linja-autoliikenteeseen tukeutuvia taajama-alueita. Tiivistettävän alueen laajuus täsmentyy ja sen tehokkuus määritellään kuntakaavoituksessa. Tiivis rakenne luo edellytyksiä monipuolisille palveluille ja niiden saavutettavuudelle jalan ja pyöräillen. Tiivistettävät alueet voivat olla sekä kerrostalo- että pientalovaltaisia alueita. Olennaista on, että kyseisiä alueita suunniteltaessa selvitetään tiivistämisen mahdollisuudet ja kasvua pyritään ohjaamaan näille alueille tehokkaammin kuin ympäröivälle alueelle. Tiivistettäessä alueita tulee kuntakaavoituksessa kiinnittää erityistä huomiota alueen ominaispiirteisiin ja kulttuuriympäristöön, elinympäristön laatuun, ekologisen verkoston toimivuuteen sekä lähivirkistysalueiden riittävyteen. Myös muualla taajama-alueilla on mahdollista ja toivottavaa tiivistää yhdyskuntarakennetta, mutta kehittämisperiaatemerkinä osoitetuilla alueilla se on erityisen tarpeen.

Taajamien reservialueiksi on osoitettu alueita, jotka on tarpeen ottaa käyttöön vasta maakuntakaavan suunnittelukauden jälkipuolella. Reservialue on kehittämisperiaatemerkinä. Nämä alueet sijaitsevat pääsääntöisesti taajama-alueiden reunoilla ja ovat edullisen ja tarkoituksenmukaisen taajamarakenteen laajenemisen kannalta toissijaisia alueita. Kuntakaavoituksessa tulee arvioida tarkoituksenmukainen ajankohta reservialueen käyttöönottoon taajaman rakenteen ja käytävissä olevien asemakaavavarojen suhteen. Päätösvalta alueiden käyttöönoton ajankohdasta on kunnalla. Esimerkiksi tietyn tyyppisen asuntotuotannon tai kunnan maapolitiikan tavoitteet voivat olla sellaisia syitä, joiden perusteella alueen käyttöön otto tulee ajankohtaiseksi.

Eräiden taajamien reuna-alueilta taajamatoimintojen aluevarauksia on myös kumottu. Nämä ovat pääasiassa alueita, joilla kuntakaavoitukseen ei vielä ole käynnistynyt. Varsinkin Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa taajamien aluevaraukset ovat olleet tarpeettoman laajoja ajateltuun kasvuun nähden. Eräissä taajamissa aluevarauksia on laajennettu vastaamaan kunnan kasvutavoitteita. Laajennusmahdollisuutta arvioitaessa on painotettu alueen sijaintia rakenteessa.

Taajama-alueille voi sijoittua paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kaupan ratkaisu on esitetty kokonaisuutena luvussa 5.3.

Uusilla rakentamisalueilla on tarkistettu luontotietojen riittävyys suhteessa kaavamerkintöjen vaikutuksiin. Luontoarvot on otettu huomioon kaavaratkaisussa. Maakunnallisesti merkittävät luontoarvot ovat olleet eräänä perusteena taajamatoimintojen alueita rajattaessa. Viheryhteystarvemerkinä käytetään soveltuvilta osin maakunnallisten luontoarvojen turvaamisessa. Näitä luontoarvoja ei erikseen osoiteta kaavakartalla, koska luontokokonaisuutta ei tällä kaavakierroksella käsitellä. Muutamissa poikkeustilanteissa luontoarvot on jätetty taajamatoimintojen alueiden sisälle, kaavan periaatteiden niin edellyttäessä. Maakuntakaava kuitenkin turvaa myös näillä alueilla luontoarvojen huomioon ottamisen taajamatoimintoja koskevan suunnittelumääräyksen kautta.

Helsingissä Kivinokan, Talin, Kalasataman ja Ramsinrannan voimassa olevassa maakuntakaavassa osoitetut virkistysalueet muutetaan taajamatoimintojen alueiksi. Nämä virkistysalueet sijaitsevat rakenteen kannalta edullisesti asemanseudun tai joukkoliikennekäytävän välittömässä läheisyydessä. Kuntakaavoituksessa alueen paikallinen virkistyskäyttö ja luontoarvot sekä taajamatoiminnot pitää sovittaa yhteen. Alueiden merkitys maakunnan viherjärjestelmässä on otettu huomioon viheryhteystarvemerkinä.

Maakuntakaavassa varaudutaan nykyisten ratakäytävien uusiin asemanseutuihin ja uusien raideliikenteeseen tukeutuvien kasvukäytävien avaamiseen.

Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue on aluevarausmerkintä. Alueen suunnittelua ohjaavat taajamatoimintojen aluetta koskevat suunnittelumääräykset. Näiden määräysten lisäksi alueen maankäyttö on kuntakaavoituksessa suunniteltava ja mitoitettava raideliikenteen toimintaedellytyksiä suosivaksi. Alueen toteuttaminen on kuitenkin sidottu radan tai aseman sitovaan päätökseen. Uuden raideyhteyden tai aseman sitovalla päätöksellä tarkoitetaan joko valtion tai kunnan rahoituspäätöstä rakentamissuunnitelman laatimiseksi tai rakentamisen aloittamiseksi. Päätös voi sisältyä esimerkiksi talousarvioon, valtiontalouden kehyspäätökseen tai muuhun lähivuosien rahoitusohjelmaan. Uusien asemien rakentamisesta voidaan päättää kunnan päätöksellä, jos asema on kokonaan kunnan rahoittama, esimerkiksi metroasema. Merkinnällä on osoitettu itämetron laajenemiseen kytketty Östersundomin yhteisen yleiskaavan alue ja Etelä-Sipoon alueita Söderkullaan asti, Espoon Histan alue sekä Vihdin Huhmarin alue.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan alueelta kaikki voimassa olevat maakuntakaavat kumotaan ja alueelle laaditaan kokonaismaakuntakaava, jonka ratkaisu on kuvattu kohdassa 5.1.6.

Metroon tukeutuvan taajamarakenteen on maakuntakaavassa osoitettu jatkuvan Sipoon Söderkullaan asti. Alueen suunniteltu maankäyttö vastaa Sipoon oikeusvaikutteisen yleiskaavan maankäyttöä ja se toteuttaa myös Sibbesborgin ideakilpailun ajatusta Etelä-Sipoon kaksoiskaupungista. Alueen täysimittainen toteuttaminen ajoittunee maakuntakaavan suunnittelukauden jälkeen.

Voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa on taajama-alueiden laajenemisnuolet Espoon ja Kirkkonummen sekä Kirkkonummen ja Vihdin rajoilla. Nuolimerkinnot osoittivat kuntien yhteisen suunnittelun tarvetta niiden raja-alueilla. Maakuntakaavan valmistumisen jälkeen kunnat ovat yhteistyössä laatineet Länsiradan maankäytön kehityskuva -selvityksen, jossa uuden ratakäytävän maankäyttöä on tarkasteltu. Espoo ja Vihti ovat käynnistäneet alueillaan myös osayleiskaavoituksen. Näiden selvitysten pohjalta Espoon Histan ja Vihdin Huhmarin maankäyttö ja alueiden kytkeytyminen maakunnalliseen rakenteeseen on voitu ratkaista. Samalla voimassa olevan maakuntakaavan nuolimerkinnot on kumottu tarpeettomina. Alueiden toteuttaminen kytkeytyy radan sitovaan päätökseen.

”Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalueen” merkintää on käytetty nykyisten ratojen ja uusien ratavarausten suunnitelluilla asemanseuduilla, joiden toteuttaminen ajoittunee suunnittelukauden jälkeen. Kehittämisperiaatemerkinällä halutaan varmistaa, ettei alueelle suunnitella sellaista maankäyttöä, joka estäisi tai merkittävästi häiritäisi alueen tulevaa käyttöä raideliikenteeseen tukeutuvana asemanseutuna. Ennen yksityiskohtaisempaa suunnittelua alueen maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavassa. Tällaisia alueita ovat Tuusulan Ristikytö ja Hyvinkään Palopuro pääradan varrella, Vantaan Keimolan ja Kongon asemanseudut suunnitellun Klaukkalan radan varrella sekä Mynttilän asemanseutu Espoossa ja Lohjan asemanseutu ESA-radon varrella. Ristikytön ja Palopuron asemanpaikat on selvitetty pääradan suunnittelun yhteydessä, Keimolan ja Kongon alueet perustuvat Klaukkalan radan alustavaan suunnitteluun ja Vantaan kaupungin laatimaan Luoteis-Vantaan maankäyttöselvitykseen. Mynttilän ja Lohjan asemien sijaintipaikat on puolestaan selvitetty ESA-radon alustavan yleissuunnitelman yhteydessä.



Taajamatoimintojen alue



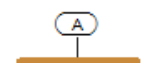
Tiivistettävä taajamatoimintojen alue



Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue



Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue



Raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue

Taajamarakenteen vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Rakenteen eheyttäminen, tiivistäminen ja reservialueiden osoittaminen vaikuttavat myönteisesti sekä valtakunnalliseen että maakunnalliseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Voimakkain kasvu vaikutuksineen suuntautuu pääkaupunkiseudulle ja kehyskuntiin. Rakentaminen kohdistuu pääasiassa olemassa oleviin taajamiin niitä tiivistäen ja rakennetta eheyttäen. Niillä suurimmat vaikutukset kohdistuvat maankäyttöön nykyisten taajamien tiivistämisalueilla, taajamien reuna-alueilla, sekä taajamien sisällä olevilla rakentamattomilla alueilla. Merkittäviä vaikutuksia kohdistuu myös alueille, joissa kylä muuttuu taajamaksi tai päinvastoin. Muutos joko lisää tai vähentää maakuntakaavan ohjaavuutta kyseisen alueen maankäytön suunnittelussa.

Ylimaakunnallisia aluerakennevaikutuksia syntyy pääosin kaava-alueen rajojen tuntumassa. Esimerkiksi Hyvinkään seutukeskuksen kasvulla on vaikutuksia myös Hämeen suuntaan. Kuntatasolla jotkin taajamatoimintojen muutokset voivat vaikuttaa aluerakenteen painopisteisiin. Vaikutukset voivat olla merkittäviä esimerkiksi jos kunnassa taajama-alueita on toisaalla laajennettu ja toisaalla supistettu tai alue on merkitty reserviksi.

Uudet ratayhteydet avaavat uusia kasvukäytäviä idän ja lännen suuntiin. Niihin tukeutuvat uudet taajama-alueet mahdollistavat osaltaan väestön ja työpaikkojen kasvun sekä asunto- ja toimintojen rakentamisen yhdyskuntarakennetta eheyttäen. Reservialueille on odotettavissa maankäytön muutoksia vasta suunnittelukauden loppupuolella. Reservialueiden suunnittelumääräys on kehittämissuositus, mutta se vaikuttaa osaltaan kuntien maankäytön strategiseen suunnitteluun. Vaikutukset voivat realisoitua kunnissa eriaikaisesti.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Taajamatoimintojen toteuttamisjärjestys edesauttaa maankäytön ja liikenteen samanaikaista suunnittelua ja kehittämistä yhdyskuntarakennetta eheyttävästi. Asutuksen keskittyminen parantaa raideliikenteen kehittämisedellytyksiä. Uusien liikenneinvestointien kannattavuus paranee ja nopeuttaa uusien asemanseutujen toteuttamista. Tiivistyville alueilla seudullisen joukkoliikenteen edellytykset paranevat. Matkojen lyhentyessä myös kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuus lisääntyy paikallisessa liikkumisessa. Tämä voi vähentää paikallisesti henkilöautoliikennettä.

Uusien taajamien sijainnissa on huomioitu hyvä liikenteellinen tavoitettavuus, mikä voi merkittävästi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Toisaalta joukkoliikenteeseen kohdistuva kuormitus vaatii sitä tukevia investointeja sekä maanteillä että radoilla.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ei vaadi yhtä suuria investointeja uuden kunnallistekniikan rakentamiseen, kuin taajaman laajentaminen rakentamattomille alueille. Muun muassa jäte- ja vesihuollon järjestäminen on helpompaa ja tulee edullisemmaksi. Kuormituksen lisääntyminen saattaa ylittää nykyisen teknisen huollon toimintakyvyn, jolloin vaaditaan uusia investointeja ja teknisen huollon ratkaisuja.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Rakentamispaineeet kohdistuvat erityisesti taajamien sisällä oleville rakentamattomille luonnon- tai virkistysalueille. Tiivistettäessä nykyisiä taajama-alueita niiden ulkopuoliset luontoalueet ja arvokkaat maisemakokonaisuudet säästyvät uudelta rakentamiselta. Toisaalta tiiviimpi rakenne ja lisääntyvä asutus lisäävät kuormitusta taajamien läheisyydessä oleville luonto- ja virkistysalueille. Työpaikka-alueella, joka muuttuu taajamatoimintojen alueeksi ja voi toteutua osin myös asunalueena, on mahdollista parantaa alueen viihtyisyyttä ja virkistysmahdollisuuksia.

Tiivistäminen ja täydennysrakentaminen vaikuttavat maisemakuvaan ja kulttuuriympäristöön. Uusi rakentaminen monipuolistaa nykyisiä taajamia ja tuo niihin ajallista kerroksellisuutta. Taajamarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen voi olla ristiriidassa kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen kanssa tiivistettäviksi esitetyillä alueilla.

Taajama-alueiden rakentaminen muuttaa alueiden vesitasapainoa, mistä seuraa lisääntyvää tarvetta hulevesien hallintaan. Rakentamisen keskittyminen aikaisempaa enemmän taajamiin hillitsee haja-asutuksen ympäristökuormitusta mm. keskitetyllä vesi- ja jätehuollolla. Toteutettaessa uusia liikenneyhteyksiä ja rakennettaessa uusia alueita on uhkana, että ekologisen verkoston toimivuus heikkenee. Toteuttamalla viheryhteydet riittävän leveinä ja toimivina voidaan lieventää haitallisia vaikutuksia.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kunnat voivat käyttää resursseja tehokkaammin ohjaamalla asutusta ja muita toimintoja taajamatoimintojen alueille. Haja-asutuksen kielteiset vaikutukset vähenevät. Taajamien kasvava väestöpohja luo mahdollisuuksia monipuolisemmalle palvelutarjonnalle erityisesti kuntakeskuksissa. Teollisuus- ja työpaikka-alueiden toimintaedellytykset

paranevat. Kuitenkin teollisuus- ja paljon tilaa vaativien toimintojen edellytykset säilyä taajama-alueilla voivat heiketä mm. maanarvon nousun ja kyseisten toimintojen asutukselle mahdollisesti aiheuttavien ympäristöhaittojen seurauksena. Keskustatoimintojen alueen muuttuminen taajamatoimintojen alueeksi voi tuoda muutoksia kaupan rakenteeseen ja palvelurakenteeseen. Maakuntakaavan MU-alueen muuttuminen taajamatoimintojen alueeksi vaikuttaa maa- ja metsätalouden edellytyksiin alueiden pirstoutumisen ja kasvavan virkistyskäyttöpaineen seurauksena.

Alueen kaavoittaminen taajamatoimintojen alueeksi nostaa maan arvoa. Maan hinta nousee erityisesti tiivistettävillä taajamatoimintojen alueilla. Reservialueilla, jotka ovat aikaisemmin olleet taajamatoimintojen piirissä, voi mahdollinen rakentamisen ajoituksen lykkääntyminen tuoda epävarmuutta erityisesti yksityisille maanomistajille. Kunnan omistaman maan ottamisella taajamatoimintojen käyttöön on huomattava merkitys kuntataloudelle. Uusien taajamatoimintojen alueiden vaatima kunnallistekniikka ja palvelutarjonta aiheuttavat kustannuksia, joita voidaan osin rahoittaa käyttömaksujen ja toteuttamissopimusten kautta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Maakuntakaavan taajamatoimintojen alueiden muutokset vaikuttavat pääosin myönteisesti sekä nykyisten että uusien asukkaiden elinoloihin. Tiiviimpi asutus voi luoda uusia edellytyksiä yhteisöllisyydelle ja palveluille. Asukkaat kokevat taajamissa tapahtuvat muutokset eri tavoin. Esimerkiksi nykyiset asukkaat voivat kokea tiivistyvien taajamien täydennysrakentamisen kielteisenä ja elinympäristöä heikentävänä. Toisaalta paranevat palvelut ja mahdollisesti koheneva kaupunkikuva voidaan kokea myönteisenä kehityksenä. Rakentamisen aikaiset häiriöt heikentävät hetkellisesti alueen viihtyvyyttä. Uusilla taajamatoimintojen alueilla, jotka rakennetaan alusta asti tiiviiksi, haitat ovat pienempiä. Työpaikka-alueen muuttuminen taajamatoimintojen alueeksi mahdollistaa uudenlaisia asuinympäristöjä.

5.1.3. Asumisen ohjaaminen maakuntakaavassa

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Asumista koskeva kehittämissuositus tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämisen periaatteita ja kaavan kokonaisratkaisun toteutumista sekä tavoitteellista kehityspolkua asumisen sijoittumisen osalta. Kehityspolun ajatuksena on, että ympärivuotista asumista ohjataan ensisijaisesti taajamiin ja niiden ulkopuolelle hakeutuvaa asumista ohjataan kyliin. Väestönkasvusta suurin osa tulee ohjata taajama-alueille.

Tavoitteena on tukea lähipalveluiden järjestämistä ja ehkäistä sosiaalisen eriytymisen kielteisiä vaikutuksia. Suunnittelussa ei pidä osoittaa alueita pelkästään asumiseen. Väestön sosiaalisen eriytymisen (segregaation) ehkäisemiseksi asuinalueilla tulee varmistaa muun muassa asutokannan ja asuntojen omistusmuotojen monipuolisuus. Maakuntakaavan taajamatoimintojen alueet on osoitettu sellaisille alueille, jotka ovat ympäristön ja saavutettavuuden puolesta houkuttelevia ja joissa monipuolinen väestörakenne on todennäköisempi kuin syrjäisemmillä alueilla.

Kehittämissuositus korvaa Uudenmaan maakuntakaavan aiemman kehittämissuosituksen ja koskee nyt koko maakuntakaava-aluetta.

Asumista koskeva kehittämissuositus

Ympärivuotista asumista on ohjattava ensisijaisesti maakuntakaavan taajamatoimintojen alueille, tiivistettäviä alueita painottaen. Taajamatoimintojen ulkopuolelle suuntautuvaa asumista on ohjattava suunnitelmallisesti kyliin.

Laajoja aluekokonaisuuksia, jotka ovat muodostuneet väestömäärältään suuriksi, mutta toiminnallisesti yksipuolisiksi asuinalueiksi kehitetään monipuolistamalla niiden toiminnallista rakennetta. Kehittämiskeinoina käytetään maankäytön suunnittelun ohella kaupunkipoliittisia toimenpiteitä, joilla parannetaan tapauskohtaisesti alueiden sosiaalista, taloudellista ja/tai lähiympäristön tilaa. Alueen yhdyskuntarakennetta eheytetään palvelutason säilymistä ja parantamista tukevilla toimenpiteillä, työpaikkojen syntymistä edistävillä toimilla sekä paikalliskeskuksia kehittämällä.

Uusien alueiden suunnittelussa vältetään laajojen, yksinomaan asumiseen varattujen aluekokonaisuuksien muodostamista.

Asumisen ohjaamisen vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Asumista koskeva kehittämissuositus ohjaa asumisen sijoittumista yhdyskuntarakenteen kannalta edullisille alueille. Kehittämissuosituksella ei välttämättä ole merkittävää vaikutusta alueiden käyttöön. Vaikutuksen suuruus riippuu kunnan omista toimenpiteistä. Kehittämissuositusta on mahdollista hyödyntää kuntien omassa maapoliittisessa ja

kaavoituksellisessa ohjauksessa sekä lupaharkinnassa. Useamman kunnan samansuuntaisten toimenpiteiden kautta voi vaikutus olla myös seudullisesti merkittävä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Asumisen kehittämissuosituksella on välillisiä vaikutuksia liikennemääriin ja yhdyskuntahuollon ratkaisuihin. Uuden rakentamisen keskittäminen voi vähentää tarvetta henkilöautoliikenteen määrään. Vaikutukset konkretisoituvat asumisen sijoittumisen ja määrän kautta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Asumisen kehittämissuosituksella on vähäisiä suoria vaikutuksia luontoon ja ympäristöön. Kehittämissuositus tukee yhdyskuntarakenteen kestävämpää rakennetta, mikä vähentää ympäristöön ja luontoon kohdistuvaa kuormitusta, hillitsee ilmastonmuutosta ja parantaa edellytyksiä ilmastonmuutoksen hallintaan. Rakentamisen keskittäminen säästää yhtenäisiä metsä- ja peltoalueita sekä muita luontoalueita.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Asumisen kehittämissuosituksella on välillisiä vaikutuksia talouteen ja elinkeinoihin. Uusien taajama-alueiden ja kylien kunnallistekniikka ja palvelutarjonta aiheuttavat kustannuksia, mutta taajamatoimintojen alueilla kunnat voivat ohjata resursseja tehokkaammin kuin hajallaan olevaan asutukseen. Taajamien ja kylien kasvava väestöpohja luo mahdollisuuksia monipuolisemmalle palvelutarjonnalle.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Taajamien ja keskustojen kasvu luo edellytyksiä monimuotoisten kaupunkikulttuurien kehittymiselle sekä mahdollistaa monipuolisia ja väestöpohjaltaan tasapainoisia asuinalueita. Tasapainoinen väestörakenne ehkäisee negatiivista alueellista eriytymistä. Taajamien kasvu parantaa palvelujen saavutettavuutta ja kevyen liikenteen edellytyksiä. Taajamien tiivistäminen muuttaa kaupunkikuvaa ja -ympäristöä. Kylien identiteetti voi voimistua ja väestörakenne tasapainottua.

5.1.4. Joukkoliikenteen kehittäminen

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Maakuntakaavan taajamarakenteen suunnittelussa eräänä lähtökohtana on ollut tiivistää ja täydentää rakennetta siten, että luodaan edellytykset toimivalle joukkoliikenteelle. Raideliikenteen asemanseutujen lisäksi kasvua on ohjattu vahvojen linja-autoliikenteen yhteysvälien varaan. Maakuntakaavassa esitetty joukkoliikenteen ratkaisu tukee tällaisen aluerakenteen muodostumista. Varsinkin pääkaupunkiseudulla aluerakenne on kehittymässä yhä enemmän verkostomaiseksi, mistä johtuen sujuvat poikittaiset joukkoliikennekäytävät ovat nousseet merkittävään asemaan säteittäisten yhteyksien rinnalle. Maakuntakaavassa osoitetaankin raideliikenteen väylien ohella uutena kehittämisperiaattemerkintänä pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysvälit. Lisäksi uusina joukkoliikennemarkintoina esitetään kohdemerkinnöillä merkittävimmät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintipaikat koko Uudenmaan alueelle. Joukkoliikenteen merkintöjen lisäksi myös keskustatoimintojen suunnittelumääräyksessä veloitetaan ottamaan huomioon joukkoliikenteen tarpeet.

Joukkoliikenteen käytön lisääminen pääkaupunkiseudun laajalla työssäkäyntialueella edellyttää eri joukkoliikennemuotojen ja -linjastojen muodostamaa monipuolista verkostoa. Sujuvat matkaketjut eri liikennemuotojen välillä lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Uusilla kaavamerkinnöillä korostetaan joukkoliikenteen verkostomaista rakennetta ja myös muun kuin raideliikenteen merkitystä osana kestävästä joukkoliikennejärjestelmästä. Kaavassa esitetty joukkoliikennejärjestelmä täsmentyy alempiasteisessa kaavoituksessa ja väyläsuunnittelussa.

Kaavaratkaisussa on hyödynnetty Uudenmaan liiton omien selvitysten lisäksi Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (HSL), Uudenmaan ELY -keskuksen ja kuntien omissa kaavatoissään laatimia joukkoliikenteeseen liittyviä selvityksiä ja suunnitelmia.

Pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysvälit perustuvat kuntien yleiskaavoituksen yhteydessä laatimiin suunnitelmiin ja ne vastaavat Raidejokerista ja Jokeri 2 linjoista tehtyjä suunnitelmia. Kehä III tuntumassa kulkeva yhteysväli perustuu Östersundomin yleiskaava-alueen liikenneselvitykseen sekä Vantaan yleiskaavassa esitettyyn linjaukseen. Poikittaiset joukkoliikenneyhteydet yhdistävät maakuntakaavassa osoitettavia pääkaupunkiseudun aluekeskuksia, tiivistettäviä taajamia sekä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja. Joukkoliikenteen reittien tarkempi sijainti tie- ja katuverkolla sekä liikenneväline määrittävät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Alueellisesti laajimmat tai alueen joukkoliikennejärjestelmän kannalta merkittävimmät liityntäpysäköintipaikat keskustatoimintojen ulkopuolella on merkitty kohdemerkinnällä. Liityntäpysäköinnin kehittämisen painopiste on pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Erityisen tärkeää liityntäpysäköinnin järjestäminen on sellaisilla joukkoliikenteen asemilla ja pysäkeillä, joiden ympärillä oleva maankäyttö ei luo edellytyksiä tiheästi liikennöivälle joukkoliikenteelle tai asutus ei pääsääntöisesti sijaitse kävelyetäisyydellä. Pyöräpysäköintiä pitää edistää kaikilla joukkoliikenteen asemilla ja merkittävimmillä pysäkeillä koko suunnittelualueella.

Liityntäpysäköintimerkintä täsmentyy kuntakaavoituksessa ja väyläsuunnittelussa, joissa on kiinnitettävä huomiota liityntäpysäköinnin vaatimiin tilavarauksiin ja kulkuyhteyksiin.

Pääkaupunkiseudun eri alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä voidaan pääkaupunkiseudun sisällä sekä seudun ulkopuolelta parantaa järjestämällä mahdollisuudet sujuville vaihdoille säteittäisten ja poikittaisen joukkoliikenteen risteämiskohdissa. Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja osoitetaan etenkin merkittävimpien säteittäisten yhteyksien ja maakuntakaavassa osoitettavien pääkaupunkiseudun poikittaisten joukkoliikennesyhteyksien risteyskohtiin. Vaihtopaikkojen toimivuus, infrastruktuurin tarpeet ja tilavaraukset tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Uudenmaan 1.vaihemaa- ja kuntakaavassa käytetty joukkoliikenteen terminaalialueiden merkintä kumotaan. Käytetty merkintätapa ja kohdemerkintöjen sijainti ei vastaa nykyistä tilannetta joukkoliikenteen merkittävimmistä tilavarausta edellyttävistä alueista. Aiempi YTV -joukkoliikennealue on laajentunut Helsingin seudulla. Pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikennesyhteyksien kehittyminen ja suunnittelu on tuonut esille selvemmin tarpeet kehittää vaihtopaikkoja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen ja HSL-liikenteen välillä. Terminaalimerkinnän tilalle tulee erilliset merkinnät seudullisesti merkittävistä joukkoliikenteen vaihtopaikoista sekä liityntäpysäköintialueista, jotka tarkentavat aiempaa terminaalialueiden merkintää.

Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa on osoitettu ohjeellisena seutuliikenteen ratana yhteydet Helsingin Laajasaloon, Vantaan Hakunilaan sekä Espoon Kauklahteen. Nämä merkinnät kumotaan.

Laajasalon yhteys korvataan liikenteen yhteystarvemerkinnällä. Laajasalon raideyhteydestä on käynnissä yleissuunnitelman laadinta ja ympäristövaikutusten arviointi. Laadinnan aikana on selvitetty useita eri joukkoliikennevaihtoehtoja, mutta päätöstä toteutettavasta vaihtoehdosta ei ole tehty.

Ruoholahti–Matinkylä -metron rakentamisen aikana on jatkettu metron suunnittelua Matinkylästä Kivenlahteen ja edelleen Saunalahteen. Suunnittelun yhteydessä ja osana Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaa on tullut esille tarve jatkaa suunnittelua Kivenlahdesta myös Kirkkonummen suuntaan. Rakenteilla oleva Ruoholahti–Matinkylä -metro ja suunniteltu Matinkylä–Saunalahti -osuus merkitään ohjeellisen seutuliikenteen radan linjauksen sijasta liikennetunnelina yleissuunnitelman ja alustavan yleissuunnitelman mukaisesti. Voimassa olevan maakuntakaavan ohjeellinen seutuliikenteen radan merkintä Saunalahdesta Kauklahteen kumotaan. Kivenlahdesta Kirkkonummen suuntaan esitetään maakuntakaavaratkaisussa liikenteen yhteystarvenuoli.

Hakunilan seutuliikenteen radan tarve on poistunut Östersundomin alueen suunnittelun ja siihen liittyvän uuden ohjeellisen seutuliikenteen radan suunnittelun myötä. Merkintä kumotaan.

Ohjeellisen seutuliikenteen radan linjaus osoitetaan Helsingin Mellunmäestä Östersundomin kautta Sipoon Söderkullaan. Linjaus perustuu Östersundomin alueen yleiskaavatyön aikana laadittuihin suunnitelmiin ja Majvik–Söderkulla -osuus Etelä-Sipoon liikennevisio -työn alustavaan suunnitelmaan. Maakuntakaavatyön aikana on noussut esille tarve osoittaa joukkoliikenteeseen liittyvä liikenteen yhteystarve Söderkullasta Porvoon suuntaan. Porvoon suunnan pitkän aikavälin joukkoliikenneratkaisua pitää suunnitella myös siksi, että aiemmin maakuntakaavoissa olleelle Heli-ratalinjauksen säilyttämiselle maakuntakaavassa ei nähty olevan edellytyksiä ja merkintä kumotaan. Kumoamisen perustelut esitetään luvussa 5.2.2.

Klaukkalan radan jatkeen suunnittelutarve osoitetaan liikenteen yhteystarpeena välillä Klaukkala–Rajamäki, jossa jatke yhtyy Hanko–Hyvinkää -rataan. Radan suunnittelutarve on todettu HLJ-suunnitelmassa.



Joukkoliikenteen vaihtopaikka



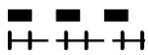
Liityntäpysäköintipaikka



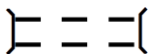
Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli



Liikenteen yhteistarve



Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehtoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen



Liikennetunneli

Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Tehokas seutuliikenteen ratoihin perustuva joukkoliikennejärjestelmä Etelä-Espoossa, Östersundomissa ja Etelä-Sipoossa mahdollistaa tiiviin aluerakenteen. Seutuliikenteen ratojen jatkeena olevat liikenteen yhteistarpeet avaavat toteutuessaan uusia alueita tiiviimmälle maankäytölle. Pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysväli ja joukkoliikenteen vaihtopaikat edistävät verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä ja mahdollistavat rakenteen tiivistymisen erityisesti joukkoliikenteen solmukohtissa. Liityntäpysäköinti laajentaa joukkoliikennekäytävien vaikutusalueita, kun asemilla ja keskeisille linja-autoliikenteen pysäkeille on mahdollista tulla myös pyörällä tai autolla.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Joukkoliikenteen vaihtopaikka edistää sujuvien vaihtoyhteyksien toteuttamista pääkaupunkiseudun sisäisen liikenteen ja kehysalueen säteittäisten linjojen välillä ja näin parantaa saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Liityntäpysäköintialueet vähentävät erityisesti ruuhka-ajan liikennettä pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Tehokas joukkoliikennejärjestelmä edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja vähentää hiilidioksidipäästöjä hillitsemällä henkilöautoliikenteen kasvua.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Joukkoliikenteen kehittäminen vähentää investointitarvetta tieverkkoon, mutta edellyttää investoimista joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenteen operoimisen rahoitustarve lisääntyy, mutta kasvu on käyttäjämäärän kasvua hitaampaa johtuen järjestelmän tehostumisesta. Henkilöautoliikenteen kustannukset asukasta kohden alentuvat liikenteen määrän vähentymisen myötä. Kokonaisuutena liikenteen kustannukset asukasta kohden alentuvat.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Tehokas ja toimiva liikennejärjestelmä edistää asumisen, työpaikkojen ja palvelujen keskinäistä saavutettavuutta, vähentää henkilöautoliikenteen tarvetta ja mahdollistaa joukkoliikenteen ja palvelujen tason ylläpidon ja kehittämisen. Yksityisautoilun vähentyminen pienentää liikenteestä syntyviä meluhaittoja. Tehokas liikennejärjestelmä laajentaa asuinpaikan valintamahdollisuutta, ja liikennejärjestelmän kautta on mahdollista saavuttaa erilaisia ja monimuotoisia elinympäristöjä. Liityntäpysäköinti parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta erityisesti hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa, jossa ei saada järjestettyä muuten tehokasta joukkoliikennettä.

5.1.5. Viherjärjestelmä

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Viherjärjestelmän suunnittelun lähtökohtana 2. vaihemaakuntakaavassa on voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen viherjärjestelmä. Viherjärjestelmään on tehty muutoksia vain niiltä osin kuin taajamatoimintojen alueisiin, muihin merkintöihin tai suunnittelumääräyksiin tehtävä muutos on edellyttänyt viherjärjestelmän merkintöjen uudelleentarkastelua. Itä-Uudenmaan alueella tehtävissä muutoksissa on käytetty Uudenmaan maakuntakaavan merkintöjä ja määräyksiä. Viherjärjestelmä on yksi seuraavilla kaavakierroksilla kokonaisuutena käsiteltävistä teemoista. Maakunnan viherjärjestelmä ja siihen tehdyt muutokset on esitetty liitekartalla 10.

Yhdyskuntarakenteen kehittäminen ja esitystavan yhdenmukaistaminen on edellyttänyt muutamien virkistysalueiden muuttamista taajamiksi tai viheryhteystarpeiksi. Pääkaupunkiseudulla on näin mahdollistettu uusien asukkaiden sijoittaminen tiheään vuorotarjonnan joukkoliikenteen varaan. Nämä alueet voivat edelleen toteutua paikallisina virkistysalueina. Viheryhteystarvemerkinällä on tarvittaessa turvattu luonnonarvot.

Merkittävimpiä viherjärjestelmään vaikuttavia muutoksia on tehty Östersundomin ja Histan alueilla liittyen viherkehän ydinalueisiin Nuuksioon ja Sipoonkorpeen. Näiden vielä suhteellisen rakentamattomien alueiden toteutuksessa on mahdollisuus ottaa huomioon ekologisen verkoston toimivuus paremmin kuin jo tiiviisti rakentuneilla alueilla. Östersundomin viherrakennetta on kuvattu tarkemmin alueen muun suunnittelukokonaisuuden perusteluissa kohdassa 5.1.6.

Viheryhteystarvemerkinällä turvataan maakunnallisesti merkittävät viheryhteydet. Voimassa olevien maakuntakaavojen viheryhteystarpeiden tarkistuksia on tehty silloin, kun niihin liittyvää aluetta on muun maankäytön osalta muutettu. Tällä kaavakierroksella viheryhteystarvemerkinää käytetään soveltuvilta osin myös maakunnallisten luontoarvojen turvaamisessa muuttuvilla taajama-alueilla, koska luontokokonaisuutta ei käsitellä kaavassa. Vielä rakentamattomilla alueilla on toteutuksessa enemmän joustoa sijainnin suhteen, mutta tällöin on myös pyrittävä erityisesti turvaamaan yhteyden ekologinen toimivuus. Taajama-alueiden laajennuksissa viheryhteystarpeet on osoitettu pääosin voimassa olevien jatkona. Laajimmat muutokset viheryhteystarpeissa on osoitettu pääkaupunkiseudun viherkehän pohjoisosiin sekä Hyvinkään taajamaan liittyen.

Ulkoilureitteihin on tehty muutoksia jos muuhun merkintään tehtävä muutos on sitä edellyttänyt. Taajamatoimintojen alueen merkinnän poistuessa viheryhteystarve on muutettu tarvittaessa ulkoilureitin jatkeeksi tai ulkoilureitit yhdistetty. Hangon Syndalenin puolustusvoimien alueen laajennuttua pohjoiseen on ulkoilureitti siirretty valtatie 51 pohjoispuolelle. Ratkaisu ottaa huomioon puolustusvoimien aluetarpeet ja toiminnan aiheuttamat rajoitukset muulle alueidenkäytölle.

Virkistysalueita on merkitty Östersundomin alueen lisäksi Porvoon Pirttisaareen puolustusvoimien toiminnan lakkaamisen johdosta ja Espoon keskuspuiston yhteyteen Mynttilän asemanseudun kehittämismerkintään liittyen.

Virkistyspalvelujen alue on uusi kohdemerkintä, jota on käytetty Sipoon Granössä. Östersundomin yhteisen osayleiskaavan valmistelussa on selvitetty saaren roolia virkistyspalvelujen osalta ja mahdollisuuksia sijoittaa alueelle venesatama-alue. Merkintä mahdollistaa urheilu- tai virkistyspalveluihin liittyvän rakentamisen.

Suojelualueita on osoitettu Östersundomin alueen lisäksi muutamaani kohtiin. Vantaan Petikonmäen-Hermanskärinkallion alueella täydennetään aiemmassa kaavassa taajama-alueesta vahvistamatta jäänyt arvokkaan kallioalueen kohta, johon on perustettu luonnonsuojelualue. Vantaan ja Klaukkalan taajamamerkintöjen muutoksien kohdalle osuvat Lamminsuon laaja luonnonsuojelualue ja vanhojen metsien suojeluohjelmaan kuuluva Riipilän metsät. Näillä molemmilla on merkitystä seudullisen maankäytön järjestämiselle. Natura 2000 verkostoon kuuluvina tai ehdotettuina alueina on osoitettu Östersundomissa jo aiemmin Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa osoitetut Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet ja uusina Natura 2000 verkoston alueina valtioneuvoston 1.3.2012 päättämät Vantaanjoki sekä merialueet Hangon ja Porvoon edustalta.

Arvokkaina geologisina muodostumina on merkitty arvokkaita kallioalueita kokonaisuutena käsiteltävälle Östersundomin alueelle sekä Vantaalle aiemmasta kaavasta puuttumaan jäänyt Petikonmäki-Hermanskärretin alue.



Virkistyspalvelujen alue



Virkistysalue



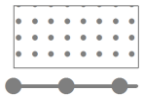
Viheryhteystarve



Ulkoilureitti



Luonnonsuojelualue



Natura 2000 -verkostoon kuuluva tai ehdotettu alue



Arvokas harjualue tai muu geologinen muodostuma

Viherjärjestelmän vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Viherjärjestelmän uusien merkintöjen toteutuminen jäsentää yhdyskuntarakennetta ja niihin kuuluvat alueet muodostavat osan ekologista verkostoa. Virkistys- ja luonnonsuojelualueita koskeva maankäyttö- ja rakennuslain mukainen rakentamisrajoitus vaikuttaa rakentamismahdollisuuksiin näillä alueilla. Virkistysalueet ja osin myös suojelualueet vähentävät virkistyskäyttöpaineita muilla alueilla. Viheryhteystarvemerikintöjen vaikutuksena on myös maankäytön rajoituksia, mutta ne täsmentyvät vasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Lievemmin maankäyttöä rajoittavat arvokkaat geologiset muodostumat. Vaikutus kohdistuu ensisijaisesti maa-aineslain mukaiseen lupaharkintaan. Ulkoilureittien toteutuessa voi aiheutua reitillä rajoituksia muulle maankäytölle. Natura 2000-alueita koskee luonnonsuojelulain mukaiset vaikutusten arviointia edellyttävät säännökset. Tämä tulee mahdollisesti lisäämään suurehkojen hankkeiden suunnittelukustannuksia. Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet sekä Vantaanjoki aiheuttavat Natura-alueista suurimmat vaikutukset alueiden käyttöön.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Viheryhteystarvemerikintä ja Natura 2000-alueet vaikuttavat liikenneväylien suunnitteluun ja toteutukseen ja lisäävät niiden kustannuksia. Liikenneturvallisuutta parantaa viheryhteystarpeiden toteuttaminen niin, että eläinten kulku ohjautuu väylien ulkopuolelle. Viihtyisän ja houkuttelevan kävely- ja pyöräilyverkoston toteuttamisedellytykset paranevat, kun ulkoilureitit, viheryhteydet ja virkistysalueet toteutetaan viheralueina. Virkistysalueiden ja suojelualueiden saavutettavuus edellyttää liikennejärjestelyjä ja niiden virkistyskäyttö lisää myös autoliikennettä. Porvoon Pirttisaaren osoittaminen osittain virkistysalueeksi lisää vesiliikennettä. Samoin Sipoon Granön virkistyspalvelujen kohdemerikintä lisää vesiliikennettä ja edellyttää yhteyden järjestämistä mantereelta.

Suojelualueet vaikuttavat rajoittavasti sekä liikenneväylien että yhdyskuntahuollon rakenteiden suunnitteluun ja sijoittamiseen. Geologisen muodostuman vaikutus on vähäisempi. Virkistysalueiden ja ulkoilureittien toteuttaminen edellyttää jätehuollon laajentamista myös niille. Viheralueina toteutettavat viherjärjestelmän osat parantavat edellytyksiä hulevesien hallintaan erityisesti taajamatoimintojen alueilla.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Vaihekaavan ratkaisu ottaa huomioon luonnon monimuotoisuuden ja turvaa lajiston liikkumisedellytyksiä. Luonnonsuojelualueet ja Natura 2000-alueet ylläpitävät luontotyyppien ja eliölaajien suojelun suotuisaa tasoa tai edistävät sen saavuttamista. Ne toteuttavat valtakunnallisiin suojeluohjelmiin perustuvia tavoitteita sekä EU:n luonto- ja lintudirektiivien asettamia velvoitteita. Virkistysalueet turvaavat luonnonarvoja. Tämä edellyttää niiden huomioon ottamista ulkoilun ohjaamisessa ja käytön mitoittamisessa. Luontoalueiden virkistyskäyttö lisää roskaantumisen riskiä. Ulkoilureitti lisää luonnonympäristöön kohdistuvaa kulutusta itse reitillä, mutta voi vähentää sitä muualla.

Viheryhteystarvemeraintöjen toteuttaminen vähentää uusien esteiden rakentumista maakunnallisille ekologisille yhteyksille. Näin turvataan ekologisen verkoston jatkuvuutta. Nykyiseen tilanteeseen voi tulla jopa parannuksia esimerkiksi jo rakennettujen väylien korjausten yhteydessä. Merkinnät mahdollistavat arvokkaiden luontokohteiden säilymisen osana ekologista yhteyttä ja ovat myös kaupunkiekologian kannalta tärkeitä. Viheralueina toteutuvat osat viheryhteystarvemeraintöjen tuottavat erityisesti kaupunkialueiden tarvitsemia ympäristön hyvää tilaa ylläpitäviä ekosysteempipalveluja. Vaikutus on myönteinen muun muassa ilmanlaatuun ja vesien tilaan. Arvokas geologinen muodostuma säilyttää uusiutumattomia luonnonvaroja ja luontoperintöä.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Viheryhteystarvemeraintöjen edistää asukkaiden hyvinvointia alhaisin käyttäjäkohtaisin kustannuksin, jolla on myönteinen vaikutus muun muassa kuntatalouteen. Viheryhteyksien toimivuuden varmistamiseksi tarvitaan joiltain osin uusia rakenteita, kuten vihersiltoja, joiden kustannukset voivat olla merkittäviä. Virkistysalueiden, luonnonsuojelualueiden ja ulkoilureittien toteuttaminen aiheuttaa kustannuksia kunta- ja valtiontaloudelle. Myös rakenteiden ja palveluiden ylläpidosta tulee kustannuksia kunnalle, valtiolle tai virkistysalueyhdistykselle. Virkistyspalvelujen tuottamisella ja ylläpitämisellä on paikallisesti merkittävä työllistävä vaikutus. Lisäksi yksityisten virkistyspalvelujen ja luontomatkailun edellytykset paranevat. Maisema-arvojen säilyminen tukee myös näitä edellytyksiä. Toisaalta joillekin elinkeinotoiminnoille, kuten metsätaloudelle voi syntyä rajoituksia. Niistä aiheutuvista haitoista voi saada korvauksen erityislainsäädännön kautta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Virkistysalueet ja osittain myös luonnonsuojelualueet lisäävät asuinympäristöjen monimuotoisuutta, viihtyisyyttä ja mahdollisuuksia virkistäytymiseen luonnossa. Etenkin suojelualueet ovat merkittäviä opetus- ja tutkimuskohteita. Viheralueet tuottavat myös erityisesti kaupunkialueilla hyödyllisiä, ympäristön terveellisyyttä lisääviä ekosysteempipalveluja, kuten lämpötilojen vaihteluiden tasaaminen.

Ulkoilureittien toteutuessa seudullisten reittien ja virkistysalueiden saavutettavuus paranee ja mahdolliset häiriöt keskittyvät harvemmille alueille. Myös viheryhteydet lisäävät virkistyskäytön mahdollisuuksia. Hangossa ulkoilureitin siirto mahdollistaa reitin toteuttamisen turvallisempaan ja viihtyisämpään suhteeseen läheiseen puolustusvoimien alueeseen. Kasvava virkistyskäyttö voidaan kokea paikallisesti kielteisenä. Maankäytön rajoituksista voi syntyä asukkaille ja maanomistajille tunne heidän elinolojensa heikkenemisestä johtuen etenkin viheryhteyksien tarkemman sijainnin määrittelemättömyydestä. Suojelualueen toteuttaminen voi muuttaa asukkaan tai yhteisön totuttuja toimintatapoja.

5.1.6. Östersundomin alue

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Östersundomin (Itäsalmi) alue on maaseutumainen ja lähes rakentamaton alue pääkaupunkiseudun itäosassa. Seudun rakennetta tasapainottavan, itään suuntautuvan kasvun kannalta alue on avainasemassa. Aluetta koskeneet kuntien osaliitospäätökset ja idänsuunnan kasvun aktivoituminen ovat osaltaan saaneet aikaan suunnittelupaineita, jotka ovat poikkeuksellisia koko maakunnassa. Tästä syystä aluetta on käsitelty omana erityiskohteenaan.

Alueella voimassa olevat maakuntakaavat kumotaan ja alueelle laaditaan kokonaismaakuntakaava, jossa käsitellään keskeiset alue- ja yhdyskuntarakenteen elementit. Alueen maakuntakaavatilanne ja hallinnolliset päätökset on selostettu luvuissa 1 ja 4. Maakuntakaavassa alue käsittää kolmen kunnan (Helsinki, Vantaa ja Sipoo) alueita, joille laaditaan samanaikaisesti kuntien yhteistä osayleiskaavaa.

Taajamarakenne

Östersundomin alue osoitetaan pääosin raideliikenteeseen tukeutuvana taajamatoimintojen alueena. Taajaman toteutus on sidottu raideyhteyden (itämetron) toteuttamispäätökseen. Taajamatoimintojen alue on osa pääkaupunkiseudun taajamarakenteen idän suunnan jatkumoa, joka jatkuu Söderkullan (Sibbesborg) taajamaan asti.

Östersundomin tiivistettävät taajamatoimintojen alueet sijaitsevat alustavasti suunnitellun metroradan asemien läheisyydessä. Asemien sijainti tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kehittämisperiaattemerkinnällä osoitetaan tiivistettäviä taajamatoimintojen alueita Vantaalla yksi, Helsingissä kolme ja Sipoossa yksi. Tiivistettävät alueet on tarkoitettu Östersundomin muita taajamatoimintojen alueita tiiviimmiksi alueiksi.

Keskustatoimintojen merkintä on osoitettu Östersundomissa Itäsalmeen. Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö on osoitettu Sakarinmäkeen, Porvoonväylän liittymän tuntumaan.

Liikenne

Alueen joukkoliikenne tukeutuu metroon, joka osoitetaan jatkettavaksi Helsingin Mellunmäestä eteenpäin. Itämetron jatke on osoitettu ohjeellisena seutuliikenteen ratana, jonka linjaus jatkuu Östersundomin alueelta edelleen Sipoon Söderkullaan (Sibbesborg). Linjaus perustuu Östersundomin alueen yleiskaavatyön aikana laadittuihin suunnitelmiin ja Majvik–Söderkulla -osuus Etelä-Sipoon liikennevisio -työn alustavaan suunnitelmaan.

Kuntarajat ylittävän joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi on joukkoliikenneyhteyksien ja liikenneverkon keskeisiin risteämiskohtiin osoitettu sekä joukkoliikenteen vaihtopaikat että liityntäpysäköintipaikka. Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli on osoitettu Östersundomin alueelta kohti Tikkurilaa. Merkintä on kehittämisperiaatemerkinä ja linjaus tarkentuu yksityiskohtaisessa suunnittelussa.

Alueen läpi kulkee kaksi seudullisesti merkittävää olemassa olevaa liikenneyhteyttä Vt 7 ja Mt 170, joista ensimmäinen on moottoriväylä ja toinen seututie. Granön saareen on osoitettu liikenteen yhteystarve, jolla tavoitellaan saaren vahvempaa kytkeytymistä mantereeseen saaren taajamatoimintojen kehittyessä ja koko alueen virkistyskäytännön voimistuessa.

Granö

Granön saari on osoitettu pääosin yleiseen virkistyskäyttöön. Saaren jo osittain rakentuneelle puolelle on myös osoitettu mahdollisuus taajamarakentamiseen osana laajempaa kokonaisuutta. Siksi myös tämän taajaman toteutus on sidottu raideyhteyden toteuttamispäätökseen. Saaren länsirannalle on lisäksi osoitettu virkistyspalvelujen alue, joka mahdollistaa esimerkiksi veneilyyn liittyvää rakentamista.

Viherrakenne

Östersundomin aluetta rajaa pohjoisessa Sipoonkorven yhtenäinen metsäalue ja etelässä rannikkovyöhykkeen ruovikot ja saaristo. Maakuntakaavarakaisussa on osoitettu viherrakenteen maakunnallinen runko, jonka yksityiskohdat ratkaistaan kuntakaavoituksessa.

Sipoonkorpi on otettu huomioon osoittamalla selkeä virkistysaluevyöhyke taajamarakenteen ja Sipoonkorven kansallispuiston väliin. Alueen läpi on osoitettu viheryhteystarpeita, joista kaksi liittyy laajempiin, osin virkistysalueina merkittyihin yhteyksiin. Viheryhteystarpeilla varmistetaan virkistysreitit sekä lajistolle maakunnalliset ekologiset yhteydet. Pohjois- eteläsuuntaisten viheryhteystarpeiden lisäksi alueella on myös rannikonsuuntainen viheryhteystarve, joka on jatkumoa pääkaupunkiseudun vastaavalle yhteydelle.

Rannikolla on myös useita Natura 2000 -verkostoon kuuluvia alueita (kts. tarkemmin kohta 5.1.5.), jotka kytkeytyvät viheryhteystarpeiden avulla ympäröivään viherrakenteeseen ja edelleen Sipoonkorpeen. Natura 2000 -alueiden lisäksi luonnonsuojelualueina on osoitettu Östersundomin suunnittelualueella sijaitsevat Sipoonkorven kansallispuiston alueet, lintuvesien- ja lehtojensuojeluohjelmien alueet sekä Natura 2000 -verkoston alueisiin rajautuvat jo perustetut luonnonsuojelualueet.

Viherrakenteeseen liittyy osaltaan myös kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä Östersundomin kulttuurimaisema, joka on kaupungin laidalla oleva yhtenäisenä säilynyt kartano- ja viljelymaisema. Alueen sisälle jää suppeampi valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY09-alue), joka käsittää Östersundomin kartanon, kappelin ja Björkuddenin huvilan.

Alueen länsiosassa, osin taajamarakenteen sisällä, on maakunnallisesti arvokas kallioalue, joka on osoitettu merkinnällä arvokas harjualue ja tai muu geologinen muodostuma.

Sähkösiirtoverkko

Alueen halki kulkee jo olemassa oleva 400 kV:n voimajohto. Uusi suunniteltu 110 kV:n voimajohto noudattelee alueella moottoritien käytävää yhtyen olemassa olevan voimajohdon käytävään.

Östersundomin alueen vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Östersundomin alueen toteutumisella on suuri vaikutus maakunnan aluerakenteeseen. Vaihemaankuntakaavassa osoitetaan maankäyttö koko Östersundomin alueelle, joten merkittäviä vaikutuksia aiheutuu koko alueella ja myös sen ulkopuolisilla alueilla. Suurimmat ulkopuoliset vaikutukset kohdistuvat alueen itä- ja länsipuolelle. Muutoksia rajoittavat etelässä ranta ja pohjoisessa Sipoonkorven luontoalue ja sen ydin Sipoonkorven kansallispuisto. Nämä alueet ovat kuitenkin erityisen herkkiä vaikutuksille. Rakennettavien ja rakentamattomien alueiden välinen ero voimistuu. Rakentamattomaksi jäävien alueiden yhdyskuntarakennetta jäsentävä merkitys kasvaa. Östersundomin voimakas rakentaminen vähentää tai ainakin siirtää myöhäisemmäksi rakentamispaineita muualla Helsingin seudulla.

Vaikutuksen suuruus ja erityisluonne syntyy nykyisin pääosin haja-asutusluonteista maa- ja metsätalousmaata olevan alueen muuttumisesta osaksi pääkeskuksen kaupunkirakennetta. Tavoitteeksi asetettu tiivis taajamarakenne lisää muutoksen voimaa. Uusi seutuliikenteen rata itään ohjaa merkittävästi yksityiskohtaisempaa maankäyttöä ja vaikuttavat kuntien kaavaratkaisuihin. Östersundomin ja sen lähialueiden maankäytön suunnittelu vaatii Helsingiltä, Vantaalta ja Sipoolta suunnittelu- ja kaavoitusresurssien ohjaamista alueelle. Alueiden käytössä korostuu kuntien välinen yhteistyö.

Vaikutus alueiden käyttöön on pitkäaikainen ja ulottuu osin maakuntakaavan ohjevuoden 2035 yli. Erityisesti liikenneväylien ja taajamatoimintojen toteuttamisella on keskinäinen toteuttamisedellytyksiin liittyvä riippuvuusuhde. Tämä vaikuttaa mm. rakentamisen alueelliseen määrään ja ajoitukseen. Osalle vaihemaankuntakaavan merkintöjä kohdistuu maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Tämä ohjaa rakentamista alueella.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Östersundomin maankäyttö vaikuttaa liikenneverkkoon laajalti koko pääkaupunkiseudulla. Tiivis taajamarakenne erityisesti asemanseuduilla luo edellytyksiä kävelylle ja pyöräilylle. Metroverkon laajentaminen itään vahvistaa pääkaupunkiseudun rannikonmyötäistä joukkoliikennekäytävää ja kytkee Östersundomin alueen myös Espoossa laajenevaan metroverkkoon. Muutokset alueen nykyiseen tieverkkoon erityisesti paikallistasolla ovat suuret. Uusien väylien tarve on suuri ja nykyisillä väylillä liikennemäärät kasvavat. Seudullinen vähittäiskaupan yksikkö lisää liikennettä etenkin vilkkaimpina asiointiaikoina, mutta on saavutettavissa myös joukkoliikenteellä.

Vaikka kaavaratkaisu tukee joukkoliikenteen kehittämistä ja antaa kilpailukykyisen vaihtoehdon yksityisautoilulle, lisää väestö- ja työpaikkamäärien kasvu tieliikenteen määrää sekä moottoritiellä (vt 7) että erityisesti alueen sisäistä liikennettä palvelevalla maantiellä 170. Moottoritien ruuhkautuminen vaikuttaa haitallisesti myös Porvoon suunnasta tulevan liikenteen sujuvuuteen. Haitallisten vaikutusten estäminen edellyttää lisäkapasiteettia moottoritielle. Ruuhkautuminen voi olla suurinta rakentamisen alkuaikoina ennen joukkoliikenneyhteyksien käyttöön ottoa. Ruuhkautumisen riskiä vähentää osaltaan se, ettei Östersundomin taajamia ole mahdollista ottaa käyttöön ennen sitovaa päätöstä radan rakentamista. Sakarinmäkeen osoitettu liityntäpysäköintipaikka mahdollistaa Porvoon suunnasta vaihdon metroon ennen pääkaupunkiseudun ruuhkia. Joukkoliikenteen vaihtopaikka Länsisalmessa ja poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli parantaa paitsi Östersundomin myös kauempaa Porvoon suunnan joukkoliikenneyhteyksiä Vantaan työpaikka-alueille.

Alueen yhdyskuntahuolto vaatii nykyisten verkostojen uusimista ja erityisesti uusien rakentamista. Vaikutukset ulottuvat sekä vesi- että jätehuollon osalta laajalle myös alueen ulkopuolelle.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Taajamatoimintojen alueiden ja muun infrastruktuurin toteuttaminen muuttaa luontoa ja ympäristöä laaja-alaisesti ja monin tavoin. Nykyisin varsin yhtenäiset luonnonalueet kutistuvat ja osittain pirstoutuvat. Luontoon kohdistuvat häiriöt kuten roskaaminen yleistyvät. Nykyinen ekologinen verkosto harvenee ja yksittäiset yhteydet kapenevat. Muutos vaikuttaa eläinten liikkumisedellytyksiin alueella ja sen läpi. Kuitenkin keskeiset ekologiset yhteydet rannikon ja sisämaan välillä säilyvät. Lajistossa tapahtuu muutoksia. Kielteisiä vaikutuksia voidaan estää ja vähentää ottamalla alueen luonnon erityispiirteet huomioon yksityiskohtaisempaa maankäyttöä suunniteltaessa ja toteutettaessa. Rakentaminen vaikuttaa myös maaperään ja vesiolosuhteisiin. Rakennetun pinnan kasvaessa lisääntyvät hulevedet ja riskit pinta- ja pohjavesien laadun heikkenemisestä.

Alueella sijaitseville Natura 2000-alueet osoitetaan luonnonsuojelualueina. Vaihemaavassa esitettyjen aluevarausten tai muiden merkintöjen edellyttämä rakentaminen ei ulotu Natura-alueille. Vaikutukset niihin ovat välillisiä. Suurimmat vaikutukset voivat aiheutua Natura-alueiden lähelle osoitettujen taajamatoimintojen alueiden toteuttamisesta. Rakentaminen muuttaa valuma-alueiden vesiolosuhteita, aiheuttaa erityisesti rakennusvaiheessa melua ja muuta häiriötä sekä lisää lajistoa mahdollisesti häiritsevää liikkumista Natura-alueilla ja niiden välittömässä läheisyydessä. Natura-alueet tulevat kiinteäksi osaksi uutta kaupunkirakennetta ja kaikkien häiriöiden poissulkeminen ei ole mahdollista.

Natura-alueiden luonnonarvoja heikentäviä ja vaarantavia vaikutuksia voidaan kuitenkin estää ja lieventää yksityiskohtaisemmalla suunnittelulla. Östersundomin alueen yleiskaavan valmisteluun liittyy laaja Natura-arviointi. Se sisältää luonnonsuojelulain edellyttämän laji- ja luontotyyppikohtaisen alueittaisen vaikutusten arvioinnin ja myös selvityksen haittojen lieventämiskeinoista. Niitä ovat mm. liikkumisen ohjaaminen, rakentamisen ajoittaminen lajiston vaatimusten mukaan, riittävän leveät puskurivyöhykkeet ja ekologisten yhteyksien turvaaminen erilaisilla rakenteilla. Vaihemaakuntakaavan yleispiirteisyys mahdollistaa kuntakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa yksityiskohdiltaan erilaisia ratkaisuja, joiden vaikutukset Natura-alueisiin vaihtelevat. Vaihemaakuntakaavaa koskeva Natura-arviointi tehdään myös Östersundomin alueen osalta omana selvityksenä. Siinä arvioidaan vaikutukset maakuntakaavan yleispiirteisyyden mahdollistamalla ja edellyttämällä tavalla ja tarkkuudella.

Kaupunkirakenteen jatkaminen lähellä pääkeskusta vähentää liikkumistarvetta verrattuna vastaavaan rakentamismäärän sijoittamiseen kauemmas. Metrolla on eri joukkoliikennemuodoista pienimmät hiilidioksidipäästöt. Nämä ratkaisut hillitsevät osaltaan ilmastonmuutosta. Myös muun joukkoliikenteen kehittämisellä on myönteisiä ilmasto- ja muita ympäristövaikutuksia.

Vaikutukset maisemakuvaan ovat merkittäviä. Kulttuuriympäristöjen arvojen säilyttäminen on mahdollista taajaman tarkemmassa suunnittelussa, vaikka maisema tulee ympärillä muuttumaan kaupunkimaisemmaksi erityisesti tiivistettävien alueiden kohdalla. Östersundomin kartanon valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö sijoittuu keskeisesti suunnittelualueelle. Uusi sähkönsiirtolinja sijoittuu olemassa olevaan moottoritien maastokäytävään, joten sen vaikutukset ovat vähäiset.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Metro on kallis investointi, mutta sen kustannuksia voidaan ajoittaa rakentamalla rata tarvittaessa vaiheittain. Metron rakentaminen vaikuttaa muiden rataverkon investointien ajoittamiseen. Rakentamisesta on suuria kuluja mutta myös tuottoja kunnille ja yksityisille rakennuttajille. Ne jakaantuvat koko rakentamisjaksolle alkujakson ollessa kulupainotteinen erityisesti infrastruktuurin vaatimien investointien takia. Rakentaminen nostaa merkittävästi maan hintaa. Sillä on myönteinen taloudellinen vaikutus sekä kunnille että muille maanomistajille. Toisaalta maan arvon nousu siirtyy rakennuskustannuksiin ja nostaa asuntojen ja toimitilojen hintatasoa. Kokonaan uusien aluekokonaisuuksien suunnittelu ja toteuttaminen luo edellytyksiä kokonaistaloudellisesti edullisille ratkaisuille. Alueen rakentamisella on huomattava ja pitkäkestoinen työllistävä vaikutus.

Maa- ja metsätalouselinkeinojen toimintaedellytykset heikkenevät huomattavasti rakentamisalueiden laajentuessa. Elinkeinot hyötyvät parantuneista liikenneyhteyksistä. Uusien suurten asuinalueiden sijainti lähellä suuria työpaikka-alueita tukee alueen kilpailukykyä.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Alueen asukasmäärä ja työpaikkojen määrä tulee moninkertaistumaan nykyisestä. Nykyisten asukkaiden asuin ympäristön luonne tulee muuttumaan maaseutumaisesta kaupunkimaiseksi. Muutokset tulevat jatkumaan vuosikymmeniä. Muutoksista voi seurata kielteisiä tuntemuksia muun muassa maanomistukseen liittyvän pitkän jatkumon katkeamisesta. Mahdollisten pakkolunastusten vaikutukset voivat olla yksilötasolla merkittäviä. Alueen palvelutarjonta laajenee merkittävästi alueen rakentuessa. Taajamatoimintojen alueet mahdollistavat erilaisia asumismuotoja lisäten muun muassa pientalotonttien tarjontaa. Alueen yhteisöllisyys ja identiteetti tulevat muuttumaan ja saamaan uusia muotoja.

5.2. Metropolimaakunnan kilpailukyvn vahvistaminen

5.2.1. Teollisuus- ja työpaikka-alueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Teollisuus- ja työpaikka-alueiden suunnittelun lähtökohtana on voimassa olevat maakuntakaavat, joissa periaatteena on ollut, että valtaosa työpaikoista sijoittuu voimassa olevien maakuntakaavojen taajamatoimintojen alueille hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Uudenmaan maakuntakaavassa ei osoiteta erillisiä työpaikka-alueita. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa on esitetty sekä työpaikka-alueita että työpaikka-alueen pitkän aikavälin laajenemisalueita. Nämä molemmat merkinnät kumotaan.

Metropolialueen
kilpailukyvn
vahvistaminen

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetaan työpaikka-alueina taajama-alueiden reuna-alueita. Alueet on tarkoitettu ensisijaisesti sellaisille työpaikoille, jotka eivät laatuunsa puolesta sovellu taajama-alueiden sisään. Suurin osa näistä työpaikka-alueista on voimassa olevien maakuntakaavojen taajamatoimintojen alueita. Näiden alueiden osalta taajamatoimintojen merkintä kumotaan ja muutetaan työpaikka-alueeksi. Kukin työpaikka-alue muodostaa selkeästi oman erillisen tai esimerkiksi liikenneväylien muusta taajamasta erottaman kokonaisuuden. Näille alueille ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa uutta asumista. Pääkaupunkiseudulla Vantaan Aviapolis-alue on myös muutettu taajama-alueesta työpaikka-alueeksi. Muista erikseen merkityistä työpaikka-alueista poiketen alue on kuitenkin tarkoitettu myös toimistotyöpaikoille. Alueelle ei lentomelun takia voida osoittaa uutta asumista, mutta Kehäradan läheisyydessä sijaitseva työpaikka-alue kannattaa hyödyntää sellaiseen työpaikkarakentamiseen, joka edellyttää hyviä joukkoliikenneyhteyksiä.

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa osoitetaan kehittämisperiaatemerkinällä ”maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohtassa” liikenteellisesti edullisia liittymäalueita, jotka on tarkoitettu ensisijaisesti liikenteeseen, matkailuun ja logistiikkaan liittyville tienvarsipalveluille. Nämä merkinnät kumotaan. Osa alueista osoitetaan 2. vaihemaakuntakaavassa työpaikka-alueeksi. Osan on katsottu olevan merkitykseltään paikallisia, mistä syystä työpaikkamerkintää ei niissä käytetä.

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa osoitetaan kehittämisperiaatemerkinällä Kehä III:n ympäristöön ”kehäkaupungin kehittämisvyöhyke”. Kaavaratkaisun mukaan vyöhykettä kehitetään erityisesti työpaikka-alueena, jolle voidaan sijoittaa myös kaupallisia palveluita. Alueen suunnittelu on maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen edennyt ja mm. kaupallisia palveluita käsitellään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa omana kokonaisuutena. Näin ollen merkintä kumotaan ja merkintätavasta luovutaan tarpeettomana.

Osa taajamista irrallaan olevista työpaikka-alueista on osoitettu reservialue-kehittämisperiaatemerkinällä. Merkintä on sama kuin taajamatoimintojen reservialueissa käytetty merkintä. Alueiden toteuttaminen ajoittuu pääasiassa suunnittelukauden loppupuolelle, mutta toteuttamisen tarkoituksenmukaisuus tulee arvioida suhteessa kunnan olemassa olevaan työpaikka-alueiden tarjontaan. Reservialueiden käyttöön ottoon vaikuttavia tekijöitä voivat olla esimerkiksi kunnan maapolitiikasta johtuvat syyt, kuntaan sijoittuvan yritystoiminnan laatu tai työpaikka-alueiden sijainti suhteessa pohjavesialueisiin.

Maakunnallisesti merkittävät luontoarvot ovat olleet eräänä perusteena työpaikka-alueita rajattaessa. Lisäksi maakuntakaava turvaa luontoarvojen huomioon ottamisen työpaikka-aluetta koskevan suunnittelumääräyksen kautta.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen teollisuusalueiden merkinnät yhdenmukaistetaan. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan teollisuus- ja varastoalue (T) -aluevarausmerkinnät ja -kohteet sekä ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teollisuustoimintojen alueen merkintä (TT) kumotaan. Nämä alueet merkitään 2. vaihemaakuntakaavaan Uudenmaan maakuntakaavan teollisuusaluemerkinällä. Sen sijaan Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa esitetty vaarallisten kemikaalien teollisuus- ja varastoalueita osoittava T/kem merkintä jää voimaan.



Työpaikka-alue



Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialue



Teollisuusalue

Teollisuus- ja työpaikka-alueiden vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Kaavalla voidaan vaikuttaa työpaikka- ja teollisuustoimintojen sijoittumiseen yhdyskuntarakenteen kannalta edullisesti. Työpaikka- ja teollisuusalueiden aluevarausmerkintä turvaa ja edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Kaavan merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat alueille, joilla taajamatoimintojen alue on muuttunut työpaikka-alueeksi. Muutos rajaa alueidenkäytön suunnittelun pääasiassa vain työpaikkatoimintojen tarpeisiin. Työpaikkojen reservialueilla muutokset alueidenkäyttöön ovat odotettavissa vasta suunnittelukauden loppupuolella. Toisaalta vaikutukset voivat toteutua jo aikaisemminkin, jos kuntien strateginen maankäyttö sitä edellyttää. Reservialueiden toteutumisen ajankohta ja toteutustapa voi tuoda epävarmuutta erityisesti kunnan maankäytön suunnittelulle. Toisaalta kaava voi tukea kunnan pitkän tähtäimen maankäytön suunnittelua ja suunnitteluresurssien kohdentamista.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Työpaikka- ja teollisuusalueilla on huomattava merkitys liikennemääriin. Paljon raskasta liikennettä aiheuttavat uudet toiminnot aiheuttavat tarpeita erityisesti liittymien parantamiselle sekä uusille eritasoliittymille ja katuyhteyksille. Liikenteen aiheuttamat vaikutukset voivat olla ongelma erityisesti kapeilla taajamien katuverkostoilla. Työvoimavaltaiset työpaikka-alueet vaikuttavat joukkoliikennesuunnitteluun. Maakuntakaavan työpaikka-alueet sijaitsevat lähellä olemassa olevia taajamia, mikä vähentää tarvetta uusiin yhdyskuntahuollon investointeihin. Lisäksi työpaikka-alueiden sijainti hyvien liikenneyhteyksien varrella voi vähentää työ- ja asuinpaikkojen välistä matkaetäisyyttä.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Työpaikka- ja teollisuustoimintojen aluevaraus muodostaa erilaisia mahdollisten ympäristöhaittojen vaikutusalueita. Vaikutukset voivat kohdistua eri tavoin maaperään, vesistöihin tai ilmakehään. Työpaikka- ja teollisuusalueen vaikutukset luontoon ja ympäristöön riippuvat siitä, millaista toimintaa alueella harjoitetaan. Tapauskohtaisia vaikutuksia arvioidaan mm. ympäristölupamenettelyn yhteydessä. Alueiden toteuttamistavasta riippuen voi toiminnalla olla hyvin suuriakin vaikutuksia hulevesien kertymiseen ja virtauksiin ja sitä kautta alueen pohjaveden ja vesistöjen laatuun sekä ekologiseen tilaan. Uusilla alueilla on vanhoja alueita paremmat edellytykset parantaa hulevesien hallintaa ja vähentää muitakin ympäristöhaittoja.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Työpaikka- ja teollisuusalueilla on myönteinen vaikutus elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, maakuntakaavan työpaikka-alueet tarjoavat erilaisia vaihtoehtoisia alueita yrityksille. Yhdessä nämä vahvistavat metropolialueen ja koko maakunnan kansallista ja kansainvälistä kilpailukykyä. Laajat työpaikka-alueet tukevat yritysten verkostoitumista, mikä mahdollistaa mittakaava- ja synergiaetujen saavuttamisen. Teollisuusalueiden sijainti lähellä satamia on logistisesti ja taloudellisesti tehokasta. Tällä on myönteinen vaikutus yritysten talouteen ja kilpailukykyyn.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Maakuntaan sijoittuva teollisuus ja muu elinkeinotoiminta vaikuttaa myönteisesti työllisyyteen ja asukkaiden toimeentuloon. Toisaalta teollisuustoiminnan aiheuttamat mahdolliset ympäristöhaitat voivat vaikuttaa haitallisesti asukkaiden elinoloihin. Mahdollisia haittavaikutuksia vähentää toimintojen sijoittaminen taajamien ulkopuolelle riittävän suurina yksikköinä.

5.2.2. Kansalliset ja kansainväliset yhteydet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa varaudutaan nopeaan raideyhteyteen Helsingistä itään ja länteen, kuten valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät. Näiden päätösten merkintätapa ja ohjaavuus alempiasteiseen suunnitteluun poikkeavat toisistaan johtuen laadittujen selvitysten tasosta ja suunnitteluperiaatteista. Espoo – Lohja – Salo –radan maakuntakaavavaraus perustuu Liikenneviraston teettämään alustavaan yleissuunnitelmaan ja siihen liittyvään YVA-lain mukaiseen arviointimenettelyyn, jonka yhteydessä on ollut laaja lausuntokierros ja osallisten kuuleminen. Sen sijaan nopean Itäradan suunnittelussa on kehitetty yhteistyössä liikenneviraston kanssa prosessia, jossa uuden, pitkällä aikavälillä toteutettavan väylähankkeen maastokäytävästä voidaan päättää maakuntakaavan laadinnan yhteydessä maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien selvitysten ja vuorovaikutuksen perusteella. Hankkeeseen liittyvä ratalain ja YVA-lain mukainen menettely toteutetaan myöhemmin vasta lähempänä hankkeen toteuttamista.

5.2.2.1. Varautuminen nopeaan raideyhteyteen Espoosta Lohjan ja Salon kautta Turkuun (ESA-rata)

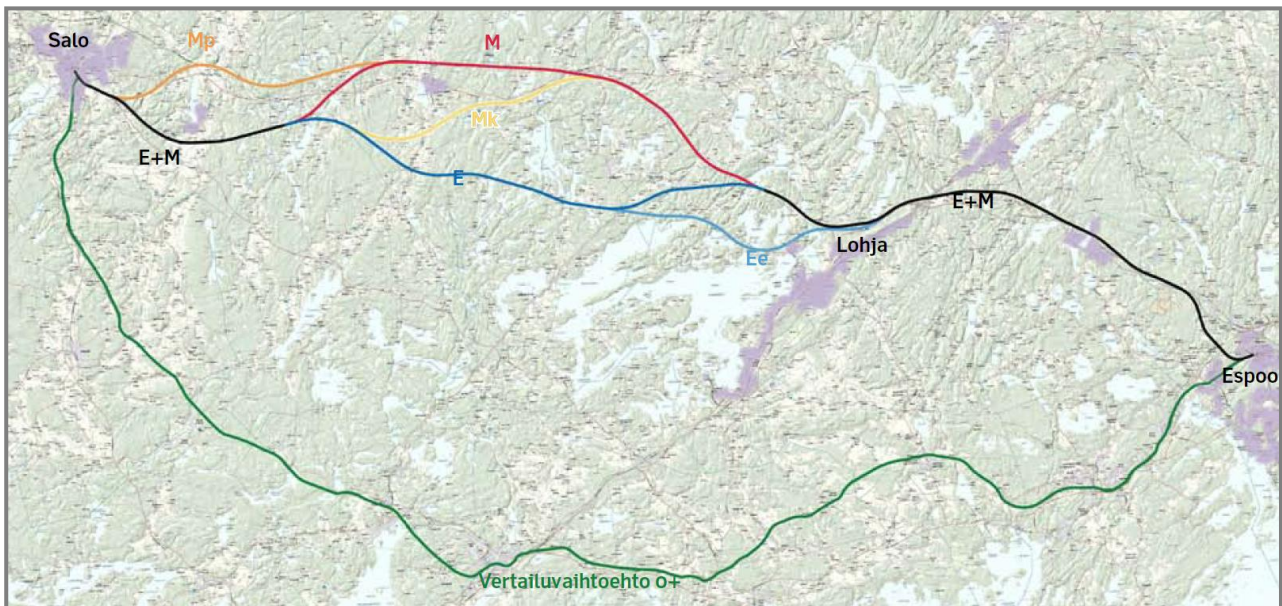
Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen uusi raideyhteys Helsingin ja Turun välillä on Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa osoitettu ohjeellisenä yhdysratana välillä Espoo–Lohja sekä liikenteen yhteystarve-merkinnällä Lohjalta eteenpäin Salon suuntaan.

Espoo–Lohja–Salon -radan eli niin kutsutun ESA -radan suunnittelun lähtökohdaksi on ollut tarkentaa voimassa olevaa maakuntakaavan linjausta ja osoittaa linjaus myös Lohjalta eteenpäin, koska keskeneräinen suunnittelutilanne on vaikeuttanut alueen kuntakaavoitusta. 2. vaihemaakuntakaavassa osoitetaan Helsingin ja Turun välisen ratayhteyden tarkempi sijainti pääratana ja yhteystarvenuolimerkintä kumotaan tarpeettomana. Karjaan kautta kulkevan Rantaradan parantamista on selvitetty Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikennevirasto) vuonna 2008 valmistuneessa selvityksessä.

ESA -ratakannakkeesta vastaava Liikennevirasto on laatinut radalle alustavan yleissuunnitelman (AYS) ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) Espoon ja Salon välillä. Vuoden 2010 lopussa valmistuneen YVA -menettelyn aineistot palautteineen sekä yhteysviranomaisen (Uudenmaan ELY -keskus) lausunto ovat olleet keskeistä valmisteluaineistoa maakuntakaavatyössä linjausta valittaessa.

YVA -menettelyssä selvitettiin linjausvaihtoehtojen vaikutuksia kahden päävaihtoehdon ja usean alavaihtoehdon välillä. Lisäksi vaikutuksia vertailtiin 0+-vaihtoehdon eli Rantaradan parantamisen kanssa (ks. kartta 12 tutkituista linjausvaihtoehdoista). Uudenmaan maakunnan puolella linjausvaihtoehtojen kesken ei tullut esiin merkittäviä eroja. Linjausvaihtoehtoa valittaessa vertailtiin vaikutuksia kuitenkin kokonaisuutena koko linjauksen pituudelta molempien maakuntien alueella.



Kuva 12. ESA -radan tutkitut linjausvaihtoehdot. Uudenmaan puolella valittiin linjaus M, joka jatkuu Varsinais-Suomen maakunnan puolella linjauksena Mk.

Linjaus valittiin yhteistyössä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakuntaliittojen, alueen kuntien sekä hankkeesta vastaavan Liikenneviraston kesken. Moottoritietä myötäilevään linjausvaihtoehtoon M päädyttiin kokonaistarkastelun perusteella. Valitussa ratkaisussa liikenneväylien aiheuttamat haitat kohdistuvat keskitetysti samaan maastokäytävään eikä uusia maastokäytäviä tarvitse avata. Kielteisiä vaikutuksia lähialueilla aiheutuu radan pirstoessa luonto- ja kulttuuriympäristöjä. Asumiselle haittaa aiheuttavat eniten raideliikenteen melu ja radan näkyminen maisemassa. Varsinais-Suomen puolella linjaus jatkuu vaihtoehdon Mk mukaisena.

ESA-radan jatkosuunnittelusta ei ole päätöksiä eikä sen toteuttaminen ole ajankohtainen ennen vuotta 2035. Nopeana yhteytenä kehitetään toistaiseksi nykyistä Rantarataa. ESA-radan linjaus täsmentyy myöhemmin tarkemmassa jatkosuunnittelussa lähempänä hankkeen toteutusajankohtaa. Tällöin myös vaikutusten arvioinnit tarkentuvat. Radan toteuttaminen edellyttää monia muita suuria kynnysinvestointeja, kuten Pisara-radan ja Espoon kaupunkiradan toteutumista. ESA -rata on mahdollista toteuttaa myös vaiheittain palvelemaan taajamajunaliikennettä Espoo-Lohja

välillä. Lohjan nykyisen keskustan raideliikenneyhteys edellyttää lisäksi investointeja Hanko-Hyvinkää -radalta keskustaan kulkevaan, nykyisin teollisuusraiteena toimivaan rataan.

- **Espoo–Salo -oikorata, Ympäristövaikutusten arviointimenettely, arviointiselostus**, Liikennevirasto. 2010
- **Yhteysviranomaisen lausunto**, Uudenmaan ELY-keskus. 2010.
- **Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys**, Ratahallintokeskus. 2008.

5.2.2.2. Nopea raideyhteys Helsingistä itään

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa idän suunnan nopea raideyhteys on osoitettu ns. Heli-radana linjauksena, joka erkanee pääradasta Tapanilassa ja suuntautuu sieltä E18-maastokäytävässä kohti Porvoota ja edelleen idän suuntaan. Kaavojen valmistumisen jälkeen Ratahallintokeskuksen toimesta valmistui vuonna 2008 esiselvitys Helsinki–Pietari -rautatieyhteyden kehittäminen. Selvityksessä nostettiin esiin vaihtoehto, jossa nopea itärata suunnattaisiinkin Heli-linjauksen sijaan lentoaseman kautta hyödyntäen alkuosuudeltaan nk. Lentorataa. Vaihemaakuntakaavatyon aikana on jatkettu tämän vaihtoehdon selvitystä ja vertailua.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksessa esitettiin kaksi päävaihtoehtoa nopealle raideyhteydelle Helsingistä itään välillä Helsinki–Porvoo, ns. Heli-vaihtoehto ja lentoaseman kautta kulkeva vaihtoehto. Lentoaseman kautta kulkevalle vaihtoehdolle esitettiin lisäksi useampia alavaihtoehtoja. Vaihtoehtojen linjaukset ja niiden keskinäinen vertailu on kuvattu Liikenneviraston johdolla yhteistyössä Uudenmaan liiton, kuntien ja muiden viranomaisten kanssa laaditussa selvityksessä ”Nopea ratayhteys Helsingistä itään”. Selvitetty vaihtoehdot on esitetty kuvassa 13.

- **Nopea ratayhteys Helsingistä itään**. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väiliraportti. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011.

Vertailussa lentoaseman kautta kulkevan vaihtoehdon myönteisinä vaikutuksina pidettiin sitä, että näin muodostuu vaihtoehtona kaukojunayhteys lentoasemalle Pietarista ja Itä- ja Pohjois-Suomesta. Lentorataosuus voidaan toteuttaa jo ennen yhteyttä pääradalta Porvoon suuntaan. Lentorata vapauttaa lisäksi raidekapasiteettia lähiliikenteelle ruuhkaisella pääradalla Keravan eteläpuolella. Kielteisinä vaikutuksina pidettiin sitä, että linjaus tuo uuden liikennekäytävän sekä melu- ja estevaikutuksia ja sijoittuu näkyvästi maisemaan Sipoon ja Porvoon peltoaukeilla.

Eteläisen vaihtoehdon hyvinä puolina pidettiin sitä, että se sijoittuu pääosin olemassa olevaan Porvoon moottoritien maastokäytävään ja että rata on jo lainvoimaisissa kaavoissa. Haittapuolena pidettiin, että radasta ei muodostu suoraa kaukojunayhteyttä lentoasemalle. Linjaus ei myöskään ratkaise pääradan välityskykyongelmaa. Eteläisen ratavaihtoehdon toteuttaminen edellyttää myös vähintään yhden lisäraiteen pääradalle välille Tapanila-Pasila tai Lentoradan toteuttamisen. Lisäksi vaihtoehdon toteuttamiseen liittyy epävarmuutta Fazerilan pohjavesialueen lainvoimaisessa suojelusuunnitelmassa esitetyn rakentamisrajoitusten vuoksi.

Lentoaseman kautta kulkevan vaihtoehdon alustava kustannusarvio on selvityksen mukaan 1,7–2 miljardia euroa, josta Lentoradan osuus on noin puolet. Heli-vaihtoehdon alustava kustannusarvio on puolestaan 1,0–1,3 miljardia euroa. Kustannusarvioiden vertailukelpoisuuden vuoksi tulisi Heli- vaihtoehtoon lisätä Lentoradan kustannus, joksi on arvioitu 1,0 miljardi euroa.

Maakuntahallitus päätti kokouksessaan 24.10.2011 luonnoksesta saadun palautteen ja laaditun vertailun perusteella kaavaehdotuksen laadinnan pohjaksi, että Helsingistä itään suuntautuva nopea kaukoratayhteys Helsingin ja Porvoon välillä linjataan lentoaseman kautta. Linjausta täsmennetään ehdotuksen valmistelun yhteydessä luonnoksessa esitettyjen vaihtoehtojen pohjalta ja kaavaehdotukseen tuodaan ainoastaan yksi ohjeellinen linjaus. Samassa yhteydessä maakuntahallitus päätti, että kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä selvitetään, miten Porvoon suunnan joukkoliikenne voidaan tulevaisuudessa hoitaa osana seudun joukkoliikennejärjestelmää.

Kaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä lentoaseman kautta kulkevan linjauksen alavaihtoehtoja tarkennettiin ja vertailtiin edelleen Liikenneviraston, Uudenmaan liiton kuntien ja muiden viranomaisten yhteistyönä.

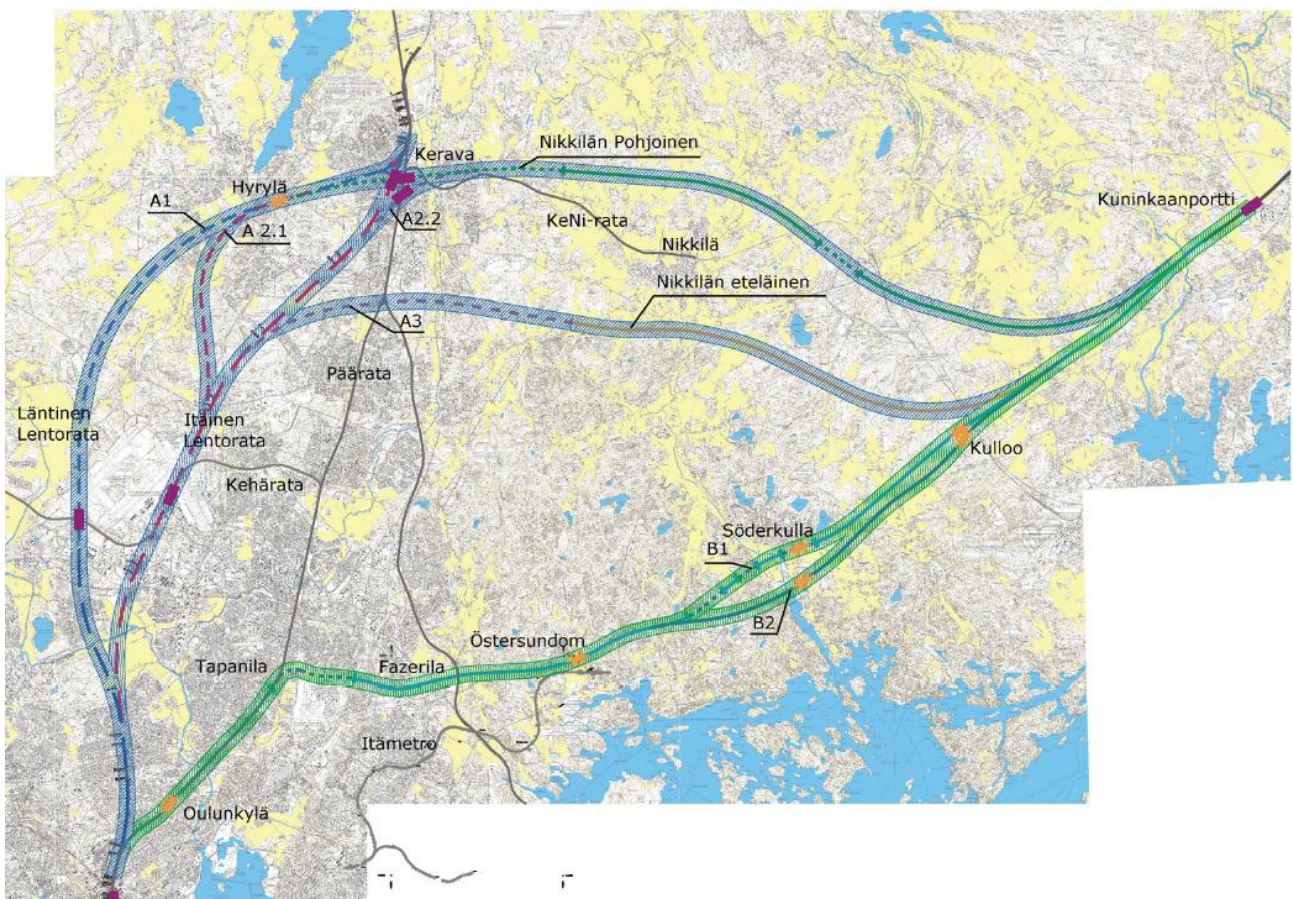
- **Nopea ratayhteys Helsingistä itään**. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012.

Vertailuun perustuen kaavaehdotuksessa esitetään linjaus, joka kulkee Pasilasta nykyisen Helsinki-Vantaan lentoterminaalin, Keravan sekä Nikkilän taajaman pohjoispuolelta kohti Porvoota. Linjaus sijoittuu tunneliin Pasilasta Sipoon Talman itäpuolelle asti. Nykyisen lentoterminaalin kautta kulkevaa linjausta puoltaa se, että Viinikkalan terminaalin kautta kulkevan linjauksen alueella on enemmän todennäköisiä vaikutuksia pinta- ja pohjavesiin. Lisäksi linjaus sijoittui Päijänne-tunnelin sekä valtioneuvoston 1.3.2012 esittämän Vantaanjoen Natura-alueen tuntumaan. Myös Finavian näkökulmasta nykyisen terminaalin kautta kulkeva vaihtoehto on parempi.

Linjauksen suuntaaminen Keravan kautta antaa mahdollisuuden toteuttaa tulevaisuudessa vaihtoasema pääradan juniin. Nikkilän pohjoisosien kautta kulkevalla maastokäytävällä vältetään lisäksi Nikkilän eteläpuolella olevan valtakunnallisen kulttuuriympäristön pirstominen.

Porvoosta itään linjaus noudattaa Itä-Uudenmaan vahvistetussa maakuntakaavassa esitettyä linjausta. Linjaus on ohjeellinen. Ohjeelliseen linjaukseen ei sisälly maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukaista rakentamisrajoitusta. Maakunnan itäosassa radalle on esitetty lisäksi vaihtoehtoinen linjaus Koskenkylästä Kouvolaan yhteystarvemerkinällä. Vastaava yhteystarvemerkinä on Kymenlaakson vahvistetussa maakuntakaavassa Kouvolasta Koskenkylän suuntaan.

Maakuntakaavaan osoitetulla ohjeellisella linjauksella ei oteta kantaa mahdolliseen asemaan Hyrylässä ja Keravalla. Lentoaseman ja Keravan kautta kulkeva ohjeellinen linjaus tunnelissa mahdollistaa jatkosuunnittelussa myös näiden asemien tarpeen selvittämisen. Hyrylän alueen maakuntakaavan taajamaratkaisu ei ole riippuvainen ohjeellisen radan linjauksesta.



Kuva 13. Nopea ratayhteys Helsingistä itään: Vaihtoehtojen maastokäytävät (A-vaihtoehdot sinisellä, B-vaihtoehdot vihreällä).
Lähde: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankeet/suunnitteilla/maakuntavarauus>

Jatkosuunnittelussa tulee selvittää tarkemmin radan sijainti, tunneliosuudet sekä radan rakentamisesta ja käytöstä tulevat haitat ja niiden lieventämismahdollisuudet. Maakuntakaavaprosessi ei korvaa ratalain ja YVA -lain mukaisia suunnitelmia, selvityksiä ja vaikutusten arviointeja, jotka hankkeesta vastaava on velvollinen laatimaan, kun radan rakentaminen on ajankohtaista. Tällöin tulee arviotavaksi myös mahdollisuus kehittää Pietarin ratayhteyttä nykyisellä rataverkolla Lahden kautta.

Maakuntakaava mahdollistaa myös radan vaiheittaisen toteuttamisen esimerkiksi ensin Lentorata- yhteydellä ja myöhemmin pääradalta erkanevalla Porvoon suunnan yhteydellä.

5.2.2.3. Porvoon joukkoliikennetarkaisu pitkällä aikavälillä ja ratamerkinnot välillä Tapanila-Porvoo ja Heli-ratavarauksen kumoaminen

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Koska uusi nopea rata esitetään linjattavaksi lentoaseman kautta, on Heli-ratalinjauksen rooli välillä Porvoo-Helsinki arvioitava seudullisen liikenteen näkökulmasta ja suhteessa maakuntakaavan muihin maankäyttö- ja joukkoliikennetarkaisuihin. Arvioinnissa on hyödynnetty aiheesta aiemmin tehtyjä sekä mm. Östersundomin alueen käynnissä olevan yleiskaavatyön selvityksiä.

Helsingistä itään suuntautuvan uuden nopean radan selvityksessä on arvioitu mahdollisuuksia taajamajunien liikennöintiin uuden nopean Itäradan linjauksella sekä taajamajunien matka-aikaa Porvoosta Helsinkiin. Liikennöinnin kannattavuutta ei ole arvioitu. Porvoon Kuninkaanportissa pysähtyviä kaukojunia olisi selvityksen mukaan 1 tunnissa ja taajamajunia 2 tunnissa. Taajamajunan matka-aika Helsinkiin olisi Kuninkaanportista Itäradan kautta n. 40 min ja Heli-ratalinjauksen kautta n. 30-40 min.

Heli-radan investoinnin mielekkyys pelkästään taajamajunaliikenteen tarpeisiin edellyttäisi ruuhka-aikana vähintään 15 min vuorovälillä ajettavia junia. Jotta investointi muodostuisi kannattavaksi, tulisi Porvoon ja Söderkullan välillä olla enemmän maankäyttöä. Riittävä kysyntä voisi muodostua jos alueelle saataisiin muodostumaan yhteensä n. 30 000 asukkaan taajamarakenne, joko tiiviisti usealle asemansseudulle tai laajentamalla merkittävästi Söderkullan taajamaa tiiviisti asemansseudulle. Uudet pysähdykset hidastaisivat junaliikennettä ja matka-ajoissa Porvoo (Kuninkaanportti)-Helsinki ei olisi enää eroa verrattuna matka-aikaan nopean Itäradan kautta.

Heli- yhteyden osoittaminen taajamaratana samalla kun metroverkkoa laajennetaan Östersundomin alueelle ja sieltä edelleen Sipoon Söderkullaan tarkoittaisi kahta rinnakkaista seudullista joukkoliikenteen raideyhteyttä. Samassa maastokäytävässä olisivat myös vt 7 ja mt 107 mukaiset jo nykyisin merkittävät linja-autoliikenteen yhteysvälit. Kahden rinnakkaisen seudullista liikennettä palvelevan raideyhteyden, metron ja radan, rakentaminen heikentäisi paikoin molempien rakentamisen ja liikennöinnin kannattavuutta.

Heli- radan toteuttaminen tulisi mahdolliseksi vasta sen jälkeen kun Pisara-rata ja lisäksi pääradan lisäraiteet Helsingissä tai Lentorata ovat toteutuneet. Metro puolestaan voidaan toteuttaa ennen muita mittavia ratainvestointeja. Tämä nopeuttaa idänsuunnan raideliikenteeseen tukeutuvan rakenteen toteutumista. Heli-linjauksen ratavarauksen vaikeuttaa myös alueen maankäytön suunnittelua, erityisesti Helsingin alueella. Lisäksi Fazerilan pohjavesialueen kautta kulkevan linjauksen toteuttamiseen liittyy epävarmuutta, sillä alueella on lainvoimainen pohjaveden suoja-aluepäätös rakentamisrajoituksineen.

Selvitysten perusteella maakuntakaavan taajamien aluevarausten laajuuteen ja sijaintiin vaikuttanut väestö- ja työpaikkamäärien kasvu ei edellytä Heli-radan varaamista mahdolliseen taajamajunaliikenteeseen. Idän suunnan metroyhteys Sipoon Söderkullaan, pääradan linjaus Porvoosta (Kuninkaanportti) Keravan kautta Helsinkiin sekä nykyinen ja vahvistettava vahva linja-autoliikenteen tarjonta Porvoon ja Helsingin keskustojen välillä ovat riittävät, jotta alueen kasvu voi tukeutua joukkoliikenteeseen. Sujuva linja-autoliikenne tulee tulevaisuudessa turvata tarvittaessa joukkoliikenne-etuisuuksia lisäämällä. Heli-radan merkintä kumotaan Porvoon Kuninkaanportin ja Helsingin Tapanilan väliltä.

- **Porvoon suunnasta pääkaupunkiseudulle suuntautuvan joukkoliikenteen pitkän aikavälin kehittämisehdotuksia .** Muistio Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaavaa varten. Uudenmaan liiton julkaisuja E 122.

Kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

ESA -oikorata vahvistaa toteutuessaan maakunnan luoteissuunnan kasvuedellytyksiä Espoosta Vihdin kautta Lohjalle ja edelleen Saloon. Radan rakentamispäätös mahdollistaisi uusien taajamien käyttöön oton Espoon Histassa ja Lohjan pohjoisosissa. Olemassa olevista taajamista Mynttilä, Veikkola ja Nummela voisivat kasvattaa yhdyskuntarakennetta rataan tukeutuen. Edellytyksenä on, että taajamien asukas- ja työpaikkamäärät ovat riittävät taajamajunaliikenteen järjestämiseksi kustannustehokkaasti.

Itäradan ratalinjauksesta on monia eri vaihtoehtoisia linjauksia, ja vaikutuksia alueiden käyttöön on syytä arvioida tarkemmin, kun ratalinjaukset tarkentuvat. Lentoaseman kautta kulkeva rata mahdollistaisi pääradan varren keskusten merkittävään kasvuun kun kaukojunaliikenteeltä vapautuisi ratakapasiteettia Keravan eteläpuolella.

Etelä-Sipoon maankäytön tukeutuminen metron jatkamiseen Heli-radana sijasta mahdollistaa alueen tehokkaan käyttöön oton nopeammin. Söderkullan kohdalla ratavarauksen poistuminen parantaa mahdollisuuksia maankäytön kehittämiseksi. Kumoaminen heikentää Porvoon mahdollisuuksia nivoutua pitkällä aikavälillä osaksi rannikonmyötäistä raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamanauhaa ja tuo tarpeen suunnitella rakennetta seudulliseen ja paikalliseen linja-autoliikenteeseen tukeutuvaksi.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Ratalinjaukset nopeuttavat valtakunnallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä, tuovat uusia taajamia raideliikenteen läheisyyteen ja vähentävät riippuvuutta henkilöautoliikenteestä erityisesti työmatkaliikenteessä ja kaukoliikenteessä. Nopeutuvat lentoaseman kautta kulkevat junayhteydet voivat korvata myös lyhyitä kotimaan lentoja, mikä vähentää liikenteen päästöjä sekä lentoliikenteestä aiheutuvaa melua. Lentorata mahdollistaa kaukoliikenteen junien ajamisen lentoaseman kautta ja vapauttaa ratakapasiteettia pääradalta lähiliikenteen tarpeisiin, mikä avaa uusia mahdollisuuksia pää- ja oikoradan taajamien kehittämiseksi.

Nopean itäradan linjaaminen lentoaseman kautta pidentää matka-aikoja Porvoosta Helsingin keskustaan verrattuna nopeaan rannikonmyötäiseen vaihtoehtoon. Sen sijaan taajamajunaratana toteutettavaan rannikonmyötäiseen linjaukseen verrattuna matka-ajassa ei ole merkittävää eroa. Ratkaisua vahvistaa tarvetta edistää linja-autoliikenteen sujuvuutta ja kytkeytymistä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen, mikä parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja toimintaedellytyksiä jo lyhyellä aikavälillä.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Ratalinjaukset aiheuttavat estevaikutusta ekologisille yhteyksille ja ratalinjaukset rikkovat yhtenäisiä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöalueita esimerkiksi Sipoossa ja Lohjalla. Kielteisiä vaikutuksia voidaan estää ja lieventää ottamalla huomioon alueiden ominaispiirteet ja käyttämällä erilaisia teknisiä ratkaisuja. Liikenneväylistä aiheutuu merkittäviä muutoksia myös kallio- ja maaperään. Liikenteellisten yhteystarpeiden vaikutuksia on vaikea arvioida, koska ne konkretisoituvat vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Toteuttamistavasta riippuen liikennealueilla voi olla hyvin suuriakin vaikutuksia hulevesien kertymiseen ja virtauksiin ja sitä kautta alueen pohjaveden ja vesistöjen laatuun sekä ekologiseen tilaan.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kaava edistää elinkeinoelämän, työntekijöiden ja markkinoiden välistä saavutettavuutta monipuolisten liikenneyhteyksien kautta. Liikennehankkeilla on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia kunta- ja valtiotalouteen. Toisaalta toimivat ja tehokkaat kansalliset ja kansainväliset liikenneyhteydet vahvistavat metropolialueen kilpailukykyä ja edistävät elinkeinotoiminnan edellytyksiä.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Asukkaiden liikkumis- ja liikennöintiedellytykset paranevat. Liikkumiseen käytettävä aika voi vähentyä, vaikka nopean ratayhteyden hyödyntäminen mahdollistaa työssäkäynnin useamman keskuksen välillä ja asuinpaikan valinnan kauempaa. Ratalinjauksilla on huomattava vaikutus yhteisöjen elinoloihin tulevilla asemanseuduilla ja toisaalta kauempana sijaitsevilla yhdyskunnissa. Vaikutukset voivat olla osin vastakkaisia erityisesti palvelurakenteeseen ja uuden asutuksen sijoittamiseen. Vaikutukset asukkaisiin ovat erityisen suuret maanpohjan lunastusten seurauksena ratakäytävillä ja ratojen läheisyydessä syntyvien meluhaittojen vuoksi. Haitallisia vaikutuksia elinoloihin ja viihtyvyyteen saatetaan kokea enemmän radanvarsilla kuin nykyisillä tai uusilla asemanseuduilla.

5.2.2.4. Helsinki–Tallinna -yhteys

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Maakuntakaavassa osoitetaan liikenteen yhteystarvemerkinä Helsingistä Tallinnaan. Tavoitteena on kaksoiskaupunkien ja seutujen kilpailukykyyn ja asukkaiden liikennepalveluiden parantaminen sekä yhteisen suomalais-virolaisen näkemyksen muodostaminen liikennejärjestelmän kehittämisstrategiasta. Strategia liittyy liikenneyhteyksien parantamiseen Tallinnasta ja Venäjältä Baltian maiden kautta Keski-Eurooppaan.

Helsingin ja Tallinnan välisen liikennejärjestelmän kehittämistä tulee selvittää lähtökohtana nykyinen vesi- ja ilmaliikenne sekä sen parantaminen mahdollisilla helikopteri-, lautta- tai raideyhteyksillä.

Mahdollisen helikopterikentän sijaintivaihtoehtoja on selvitetty Helsingin alueella Hernesaaren osayleiskaavan laatimisen yhteydessä. Helikopterikentän sijoittumisessa pitää ottaa huomioon helikopteroiminnan tarpeet Helsinki–Tallinna -yhteyttä laajemmin sisältäen myös Rajavartiolaitoksen tarpeet.

Helsinki–Tallinna -yhteyden vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Toteutuessaan parantuvat liikenneyhteydet mahdollistavat Helsingin ja Tallinnan suunnittelun kohti kaksoiskaupunkia. Vaikutukset riippuvat yhteyden toteutustavoista. Vaikutukset ovat vähäisimmät nykyistä lauttaliikennettä kehitettäessä. Tunneliratkaisu vaikuttaa edellytyksiin käyttää merenpohjaa muuhun maankäyttöön. Helikopteriliikenne rajoittaa muuta maankäyttöä, erityisesti kentän läheisyydessä. Kehittäminen edellyttää uuden helikopterikentän toteuttamista, mikä rajoittaa maankäyttöä kentän välittömässä läheisyydessä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Yhteyksien parantuminen nopeuttaa liikennettä ja tuo nopeus- ja hintatasoltaan erilaisia kulkumuotovaihtoehtoja kaupunkien väliseen liikenteeseen.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Helikopteriliikenteestä syntyy vaikeasti estettävää melua, joka aiheuttaa haittoja asukkaille ja luonnolle, erityisesti kenttien läheisyydessä. Mahdollisen tunnelin rakentamisella on vaikutuksia vedenalaiseen luontoon. Myös tunnelin maanpäälliset rakenteet muuttavat ympäristöä ja liikennevirtoja ja lisäävät liikennemelua. Yhteyden parantaminen lauttaliikenteellä saattaa kasvattaa laivaliikenteen ympäristöriskejä.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Yhteyksien parantuminen luo elinkeinoelämälle uusia mahdollisuuksia ja lisää matkailua kaupunkien välillä. Liikenneyhteyksien paraneminen Keski-Eurooppaan edistää kaupankäyntiä. Mahdollisuudet työvoiman liikkuvuudelle kaupunkien välillä lisääntyvät. Hyvin toteutuessaan yhteydet mahdollistavat työssäkäynnin ja asioinnin kaupunkien välillä ilman tarvetta yöpymiselle. Kustannusvaikutukset vaihtelevat suuresti eri toteutustavoissa.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Asukkaiden liikkumis- ja liikennöintiedellytykset Tallinnan kautta Keski-Euroopan suuntaan paranevat. Liikkumiseen käytettävä aika vähenee. Helikopteriliikenteen melulle altistuu huomattava määrä asukkaita. Mahdollisen tunneliratkaisun maanpäällinen liikenne saattaa aiheuttaa merkittävää haittaa asukkaille.

5.2.3. Liikenneväylien merkinnät

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaava-alueiden yhdistäminen on edellyttänyt kaavamerkintöjen yhdenmukaistamista. Maaliikenteen väylien osalta yhdenmukaistaminen tehtiin kumoamalla Itä-Uudenmaan maaliikenteen väyliin liittyvät merkinnät ja tuomalla ne samalla sijainnilla Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan käyttäen Uudenmaan vahvistetun maakuntakaavan mukaisia merkintätapoja ja suunnittelumääräyksiä. Suunnittelumääräyksiin on tehty pieniä täsmennyksiä sekä erityisesti Natura-arvojen huomioon ottamista korostavia lisäyksiä.

Yhdenmukaistamisen vuoksi Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa osoitetut parannettavat väyläosuudet tai tieluokan muutokset korvataan Uudenmaan maakuntakaavamerkinnöillä, joilla ei oteta kantaa tarvittavaan parantamis- tai muutostarpeisiin. Eritasoliittymät osoitetaan ainoastaan maakuntakaavassa osoitettavien teiden liittyisiin. Koska yhdystieverkko osoitetaan Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa aiemmin esitettyä harvempana, poistuvat maakuntakaavasta myös poistettaviin yhdystiementöihin liittyvät eritasoliittymien kohdemerkinnät

Moottoriväylän, valtatie/kantatien, seututien, yhdystien ja eritasoliittymän yhteiseen suunnittelumääräykseen on tehty täydennys, joissa korostetaan Natura 2000 -verkoston huomioon ottamista sekä maisema ja pintavesien suojelua. Suunnittelumääräyksen lisäys on tehty Pernajanlahden Natura-alueen arvojen korostamiseksi vt7 (E18) -moottoritien suunnittelussa.

Pääradan, yhdysradan ja seutuliikenteen radan aiemman yhteisen suunnittelumääräyksen sijaan kullekin rataluokalle osoitetaan oma suunnittelumääräys ja niiden suunnittelumääräyksiä on tarpeellisilta osin täydennetty Natura-arvoja korostamalla. Päärataan liittyvä lisäys on tehty Espoo-Vihti-Lohja -radan linjausta sivuavan Nuuskion Natura-alueen luonnonarvojen vuoksi.

Natura-arvoihin liittyvä lisäys on tehty myös ohjeellisen tai vaihtoehdoisen linjauksen suunnittelumääräykseen. Uutena ohjeellisena päätänä on merkitty uusi nopea ratayhteys Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Keravan kautta Porvooseen. Linjaus ylittää Sipoonjoen Natura-alueen ja sen luonnonarvoja ei saa merkittävästi heikentää. Uutena ohjeellisena seutuliikenteen ratana, esimerkiksi metrona, esitetään linjaus Helsingin Mellunmäestä Sipoon Söderkullaan.






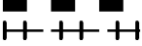
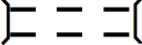




Liikennetunnelin merkinnän kuvaukseen on tehty täsmennys, ettei MRL 33 §:n 1. momentin mukainen rakentamisrajoitus koske vaihtoehtoisella tai ohjeellisella linjauksella olevia tunneliosuuksia.

Teiden, ratojen ja eritasoliittymien linjauksissa ja merkintätavoissa on otettu huomioon valmistuneet uusimmat suunnitelmat. Niiden perusteella on joko tarkistettu linjauksia tai muutettu ohjeellisuutta osoittanutta merkintää. Esitettäessä tie tai rata ohjeellisen merkinnän sijaan kiinteällä viivamerkinnällä, liittyy kyseiseen merkintään muutoksen jälkeen MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Linjausta tai ohjeellisuutta on muutettu seuraavissa kohteissa:

- Mäntsälän läntinen ohikulkutien ohjeellisen linjauksen paikkaa on muutettu Mäntsälän kunnan laatiman tilavaraussuunnitelman mukaiseksi
- Klaukkalan ohikulkutien linjaus esitetään vahvistetun yleissuunnitelman mukaisena.
- Loviisan Atomitien aiempi tieliikenteen yhteystarve osoitetaan ohjeellisella yhdystien linjauksella ELY keskuksen ja Loviisan kaupungin laatiman tilavaraussuunnitelman mukaisena.
- Porvoon Saaristotie (itäinen ohikulku) osoitetaan aiemman tieliikenteen yhteystarvemerkin sijaan ohjeellisena yhdystienä Porvoon kaupungin laatiman yleissuunnitelman mukaisesti.
- Kirkkonummelle kantatielle 51 (Länsiväylä) osoitetaan kaksi uutta eritasoliittymää tiesuunnitelman mukaisesti. Yksi uusi eritasoliittymä osoitetaan Lohjalle valtatielle 25 valmistuneen Hanko-Mäntsälä kehittämisselvityksen mukaisesti.

Aiemmin seutuliikenteen ratoina osoitettu Pisara –rata Helsingin kantakaupungissa ja yhdysratana osoitettu Hanko–Hyvinkää -rata osoitetaan pääratoina niiden valtakunnallisen merkittävyyden vuoksi. Pisara-radana linjausta tarkistetaan vahvistetun yleissuunnitelman mukaiseksi ja rata osoitetaan liikennetunnelina.

Espoo–Lohja–Salon rata osoitetaan pääradan merkinnällä alustavan yleissuunnitelman mukaisesti. Aiempi Espoo-Lohja välin ohjeellinen yhdysratamerkintä ja Lohjalta eteenpäin osoitettu liikenteen yhteystarvemerkin kumotaan.

	Moottoriväylä
	Valtatie / kantatie
	Seututie
	Yhdystie
	Eritasoliittymä
	Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa vaihtoehdoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen
	Liikennetunneli
	Päärata
	Yhdysrata
	Seutuliikenteen rata
	Liikenteen yhteystarve

Liikenneväylien vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Ohikulkutiet vähentävät toteutuessaan läpi kulkevaa liikennettä keskustoista ja mahdollistavat tiiviimmän rakentamisen ja keskustojen suunnittelun kävelypainotteisiksi. Espoo–Lohja–Salon radan linjauksen ratkaiseminen mahdollistaa alueen maankäytön suunnittelun etenemisen. Metroverkon laajentaminen itään mahdollistaa uuden alueen käyttöönoton joukkoliikenteeseen tukeutuvasti ja Länsimetron jatkaminen luo mahdollisuudet rakentaa metroasemien läheisyyteen tulevat alueet nykyistä tiiviimmiksi.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Uudet tieyhteydet ja eritasoliittymät parantavat liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Liikenteen siirtyessä keskustoista ohikulkuteille risteämiset jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa vähentyvät, mikä vähentää onnettomuuksien riskiä. Yhdessä tiiviin taajamarakenteen kanssa uudet radat luovat mahdollisuuksia joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden nostamiseen.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Uudet liikenneväylät aiheuttavat estevaikutusta ekologisilla yhteyksillä ja rikkovat yhtenäisiä luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristöalueita. Ympäristöä haittaava meluvaikutus voi olla monin paikoin merkittävä. Kielteisiä vaikutuksia voidaan estää ja lieventää ottamalla huomioon alueiden ominaispiirteet ja käyttämällä erilaisia teknisiä ratkaisuja. Tämä on erityisesti mahdollista vielä ohjeellisina osoitettavia liikenneväyliä suunniteltaessa. Liikenneväylistä aiheutuu merkittäviä muutoksia myös kallio- ja maaperään. Liikenteellisten yhteystarpeiden vaikutuksia on vaikea arvioida, koska ne konkretisoituvat vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Toteuttamistavasta riippuen liikennealueilla voi olla hyvin suuriakin vaikutuksia hulevesien kertymiseen ja virtauksiin ja sitä kautta alueen pohjaveden ja vesistöjen laatuun sekä ekologiseen tilaan.

Uusista merkinnöistä merkittävimmät vaikutukset luonnonympäristöihin aiheutuvat Itäradan, metron ja ESA-radan toteutuessa. Klaukkalan ohikulkutien liittymien toteuttaminen mahdollisesti heikentää maakunnallista ekologista yhteyttä. Lisäksi suunniteltu liittymäalue ulottuu pieneltä osin Vantaan Lamminsuon suojelualueen kohdalle, joten se saattaa aiheuttaa mahdollisesti muutoksia suon vesitalouteen ja voi edellyttää suojelupäätöksen osittaista muuttamista. Uudet ratalinjat risteävät Vantaanjoen ja Sipoonjoen Natura-alueiden kanssa. Näiden ja muiden liikenneväylien vaikutukset Natura-alueisiin arvioidaan erillisessä kaavatyoön liittyvässä Natura-arvioinnissa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Uudet väylät ovat kunta- ja valtiontalouden kannalta merkittäviä investointeja. Kustannusvaikutukset ovat valtakunnallisia. Yhteyksien kehittäminen parantaa alueen sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta, mikä parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Taajamien läpiajon vähentyminen parantaa erityisesti raskaan liikenteen sujuvuutta. Kasvatavat meluntorjuntavaatimukset ja ekologisen verkoston eheyttäminen sekä pohjavesisuojaukset lisäävät rakentamisen ja ylläpidon kustannuksia.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Kaavaehdotuksen vaikutukset nykyiseen tieliikenneverkkoon ovat vähäisiä ja pääosin merkintätekniisiä. Asukkaiden liikkumis- ja liikennöintiedellytykset säilyvät ennallaan tai paranevat. Palveluiden saavutettavuus paranee. Suurimmat vaikutukset syntyvät uusista ratalinjauksista. Liikkumiseen käytettävä aika voi vähentyä. Erityisesti nopean ratayhteyden hyödyntäminen mahdollistaa työssäkäynnin useamman keskuksen välillä ja asuinpaikan valinnan kauempaa. Liikenneyhteyksillä on huomattava vaikutus asukkaiden elinoloihin erityisesti raideliikenteen osalta. Vaikutukset asukkaisiin ovat erityisen suuret maanpohjan lunastusten seurauksena ratakäytävillä ja ratojen läheisyydessä syntyvien meluhaittojen vuoksi.

Ohikulkutiet parantavat turvallisuutta ja vähentävät melua taajamissa. Liikenteen vähentyminen alentaa myös taajamien sisäisten väylien estevaikutusta ja tekee taajamista viihtyisämpiä sekä kävelystä ja pyöräilystä houkuttelevampia kulkumuotoja taajamien sisäisessä liikkumisessa.



5.3. Kaupan palveluverkon suunnitteleminen osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

Kaupan palveluverkko osaksi rakennetta

5.3.1. Kauppa

Lähtötilanne – voimassa olevat maakuntakaavat

Voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa merkitykseltään seudullinen kauppa suunnataan ensisijaisesti keskusta-alueille. Lisäksi voimassa olevissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa kaupan palveluverkkoa on täydennetty osoittamalla taajama-alueilla sijaitsevat seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt.

Uudenmaan maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköihin ei voi sijoittaa seudullisesti merkittävää päivittäistavarakauppaa Espoon Lommilaa lukuun ottamatta. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa rajoitusta päivittäistavaran kaupan sijoittumisesta ei ole. Uudenmaan maakuntakaavassa on määritelty seudullisesti merkittävän muun erikoistavaran kaupan koon alaraja pääkaupunkiseudulle (10 000 k-m²) ja muulle Uudellemaalle (5 000 k-m²), ellei selvityksin erityisesti muuta osoiteta. Päivittäistavarakaupan seudullisuuden alaraja tulee määritellä aina erikseen vaikutusten arvioinnin perusteella. Voimassa olevaan Itä-Uudenmaan maakuntakaavaan ei erikseen määritetty vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajaa, joten se on sama kuin maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukainen vähittäiskaupan suuryksikön raja 2 000 k-m².

Maankäyttö- ja rakennuslaki muuttui keväällä 2011 kaupan sääntelyn osalta. Tilaa vaativa erikoistavaran kauppa (nk. TIVA), kuten autokauppa, rautakauppa ja huonekalukauppa, tulee ohjauksen piiriin 16.4.2015 alkaen. Lain mukaan maakuntakaavassa tulee

- määritellä vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajat
- osoittaa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus.
- mitoittaa keskusta-alueille sijoittuva vähittäiskauppa soveltuvin osin.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen, mitoitus ja ajoitus on sidottava muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.

KESKEISIÄ KAUPAN KÄSITTEITÄ

Kauppa voidaan jakaa vähittäis- ja tukkukauppaan.

Vähittäiskauppa jakautuu seuraavasti:

- **päivittäistavarakauppa** eli liike, jossa asioidaan viikoittain ostamassa ruokaa ja muita kulutustavaroita
- **kauppa, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle**, kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa, eli niin kutsuttu TIVA-kauppa.
- **muu erikoistavaran kauppa** kuten erimerkiksi vaatekauppa

Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan kooltaan yli 2 000 kerrosneliömetrin suuruista vähittäiskaupan myymälää.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan sellaista kaupan yksikköä, jolla voidaan arvioida olevan yhtä kuntaa laajempia, seudullisia vaikutuksia. Suuryksikön koon alaraja voi olla erilainen riippuen kyseessä olevasta alueesta ja olosuhteista sekä kaupan laadusta.

Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa kaupan keskittymää, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisun lähtökohtana ovat Uudenmaan ja Itä Uudenmaan voimassa olevat maakuntakaavat. Kaupan ensisijaisena sijoituspaikkana ovat edelleen keskusta-alueet. Lisäksi kaupan palveluverkkoon kuuluvat merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt, jotka on tarkoitettu sellaista vähittäiskauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi sijoittua perustelluista syistä myös keskustojen ulkopuolelle. Suuntaamalla seudullisesti merkittävää kauppaa ensisijaisesti keskusta-alueille tuetaan keskustojen kehittymistä monipuolisina palveluiden, asumisen ja työpaikkojen keskittyminä.

Maakuntakaavalla ohjataan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan sijoittumista. Kunnat huolehtivat omassa kaavoituksessaan paikallisen palveluverkon suunnittelusta. Kun seudullinen ja paikallinen palveluverkko tukevat toisiaan, turvataan asukkaiden arjen sujuvuus ja päivittäisten kaupallisten palveluiden saavutettavuus myös joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Myös asiointimatkat pysyvät tällöin kohtuullisina ja liikenteen päästöjä voidaan vähentää.

Kaupan ratkaisu perustuu kaupan palveluverkkoselvityksiin ja vaikutusten arviointiin. Selvityksissä on kuvattu kaupan nykytila, tulevaisuuden näkymiä ja tavoitteellista toimialarakennetta. Lisäksi on arvioitu liiketilan lisätarve vuoteen 2035 sekä kaupan sijoittumista keskusta-alueille ja keskustojen ulkopuolelle. Liiketilan arvioitu lisätarve on 4,3 miljoonaa kerrosneliometriä. Liiketilan lisätarpeesta noin puolen arvioidaan suuntautuvan keskustoihin – joko maakuntakaavassa esitettäviin keskustoihin tai kuntakaavoituksessa osoitettaviin paikalliskeskustoihin – ja puolet keskustojen ulkopuolelle joko seudullisiin tai paikallisiin yksiköihin

→ **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Uudenmaan liiton julkaisematon raportti.

Seudullisuuden määrittely

Merkitykseltään seudullisella kaupalla tarkoitetaan sellaista kaupan yksikköä tai niiden muodostamaa keskittymää, jonka vaikutukset ovat ylikunnallisia. Suuryksikön seudullisuuden raja riippuu alueesta, olosuhteista sekä kaupan laadusta.

Vaihemaakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa voidaan taajamatoimintojen alueelle osoittaa uusia tai kehittää olemassa olevia paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suuryksiköiden tarve on osoitettava palveluverkkoselvityksissä. Seudullisesti merkittävän vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen taajama- tai työpaikka-alueille edellyttää maakuntakaavassa merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön merkintää.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden seudullisuuden alarajat on määritelty taajamatoimintojen alueelle, sekä tilaa vaativan erikoistavaran kaupan osalta myös työpaikkatoimintojen alueelle. Muilla alueilla seudullisuuden alaraja on 2 000 k-m². Alarajan määrittelyssä on huomioitu kaupan laatu ja siihen liittyvä myyntitehokkuus sekä kaupan koon edellyttämä ostovoima kohtuulliselta asiointietäisyydeltä. Seudullisuuden alarajan laskentamenetelmää on kuvattu tarkemmin kaupan palveluverkkoselvityksissä. Arvioinnin perusteella on päädytty seuraaviin alarajoihin:

	TIVA-kauppa kuten auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppa	Muu erikoistavaran kauppa	Päivittäistavara-kauppa
Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen	30 000 k-m ²	10 000 k-m ²	5 000 k-m ²
Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Lohja, Mäntsälä, Nurmijärvi, Porvoo, Raasepori, Sipoo, Tuusula ja Vihti	10 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Askola, Hanko, Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Loviisa, Nummi-Pusula, Pornainen ja Siuntio	5 000 k-m ²	5 000 k-m ²	2 000 k-m ²
Lapinjärvi, Myrskylä ja Pukkila	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²	2 000 k-m ²

Seudullisuuden alaraja on suuntaa antava. Se voi olla vaihemaakuntakaavassa esitettyä alhaisempi tai korkeampi. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa onkin arvioitava vaikutustarkastelujen perusteella, onko kyseessä seudullisesti vai paikallisesti merkittävä vähittäiskaupan suuryksikkö. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa kaupan keskittymää, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa vähittäiskaupan suuryksikköön.

Keskustatoimintojen alueet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan kaupan ratkaisun lähtökohtana on merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan ohjaaminen ensisijaisesti maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille. Lain mukaan keskusta-alueille tulee osoittaa kaupan enimmäismitoitus soveltuvin osin. Kaupan ratkaisu on kytketty osaksi 2. vaihemaakuntakaavan keskusverkkoa. Keskusverkkoratkaisu on kuvattu luvussa 5.1.1.

Kaikille maakuntakaavan keskustatoimintojen alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suuryksikön koko on mitoitettava sellaiseksi, että se soveltuu ympäristöönsä.

Valtakunnan keskuksen, pääkaupunkiseudun aluekeskusten, seutukeskusten ja suurten kuntakeskusten kauppaa ei enimmäismitoiteta kerrosaloina, mutta niille annetaan suunnittelumääräyksiä. Suunnittelumääräyksen mukaan vähittäiskaupan suuryksiköt on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa siten, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia muiden keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja että huolehditaan kaupan palveluverkon tasapainoisesta kehittämisestä. Suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen. Lisäksi on huolehdittava, että palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen. Suunnittelussa tulee edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja että liikenteestä aiheutuvat haitat ovat mahdollisimman vähäisiä.

Vaihemaakuntakaavan keskusverkon periaatteena on, että pääkaupunkiseudun ja siihen kiinteästi liittyvien kasvuvyöhykkeiden seudullisesti merkittävät keskukset muodostavat metropolin ydinalueen. Tällä alueella sijaitsevia maakuntakaavassa esitettäviä keskusta-alueita ei mitoiteta. Alueen vetovoimaisin palveluiden keskittymä on valtakunnan keskus. Ydinalueeseen kuuluvat valtakunnan keskuksen lisäksi pääkaupunkiseudun jo nykyään vahvat sekä kaupallisilta että muilta palveluiltaan monipuoliset aluekeskukset sekä Kerava, Tuusulan Hyrylä ja Järvenpää, joiden kehittämistä tuetaan. Alue on jo nykyisin työssäkäynti- ja asiointialueena toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri keskusten laajat vaikutusalueet ovat päällekkäisiä ja niitä on vaikea hahmottaa. Tulevaisuudessa metropolin vahva joukkoliikenteeseen tukeutuva ydinalue laajenee kaavaratkaisun mukaan sekä itään Sipoon Söderkullaan että länteen Kirkkonummen keskustaan laajentuvan metroverkon myötä. Myöskään näiden keskustojen kaupallisille palveluille ei enimmäismitoitusta esitetä.

Kaavaratkaisussa vahvistetaan verkostomaista rakennetta osoittamalla tiivistettäviä taajama-alueita keskustoihin ja hyvien joukkoliikennedyhteyksien solmukohtiin sekä vahvistamalla poikittaisia joukkoliikenteen yhteyksiä. Verkostomainen rakenne ja vahvat monipuoliset keskustat vähentävät tarvetta asioida valtakunnan keskuksessa, lyhentävät asiointimatkoja ja lisäävät mahdollisuutta palvelujen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävellen ja pyöräillen.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava siitä, että keskusta-alueille suunnitellut suuryksiköt sopeutuvat ympäristöönsä ja että metropolin ydinalueen verkostomaisen palvelurakenteen tasapaino ei vaarannu. Eräät metropolin ydinalueen keskuksista muodostuvat vahvoiksi keskusta-alueiksi vasta suunnittelukauden loppupuolella. Tällaisia keskusta-alueita ovat muun muassa Helsingin Östersundom, Sipoon Söderkulla ja Vantaan Kivistö. Erityisesti tällaisten keskustojen suunnittelussa on huolehdittava, että niihin sijoittuvien seudullisesti merkittävien kaupan suuryksiköiden toteuttaminen ajoitetaan ja mitoitetaan keskustan ympäröivän yhdyskuntarakenteen kehittymisen mukaan.

Vaihemaakuntakaavassa esitetyt seutukeskukset Porvoo, Hyvinkää ja Lohja ovat jo nykyisin laajemman vaikutusalueen asioimis- ja työpaikkakeskittymiä, ja Tammisaarella on edellytykset kehittyä alueensa keskuksiksi. Seutukeskusten asemaa vahvistetaan tasapainottaen maakunnan alue- ja palvelurakennetta. Ne eivät kilpaile keskenään, eivätkä niiden vaikutusalueet mene merkittävästi päällekkäin. Seutukeskuksille ei esitetä suunnittelumääräyksissä kaupan enimmäismitoitusta.

Helsingin seudun muille vahvoille kuntakeskuksille Nurmijärven Klaukkalan, Mäntsälän, Vihdin Nummelan ja Loviisan keskustalle ei myöskään esitetä kaupan enimmäismitoitusta. Nämä kuntakeskukset ovat vahvoja asumis-, työpaikka- ja palvelukeskittymiä.

Tukemalla seutu- ja kuntakeskusten kehittymistä vähennetään tarvetta hakea kaupallisia palveluita Helsingin ydinkeskustasta ja pääkaupunkiseudun aluekeskuksista. Näin vaikutetaan asiointimatkojen pituuteen. Tavoitteena on, että päivittäistavarakaupan lisäksi muu erikoistavaran kauppa, kuten vaatekauppa säilyisi edelleen seutu- ja kuntakeskuksissa eikä keskittyisi liikaa valtakunnan keskukseseen. Keskuksset ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä, mikä vähentää yksityisautoilun tarvetta. Seutu- ja kuntakeskusten väestömäärä on jo nyt huomattava ja sen on arvioitu edelleen kasvavan. Näin parannetaan mahdollisuuksia saavuttaa palvelut joko kävellen tai pyöräillen.

Muiden kuntakeskusten kauppa mitoitetaan. Enimmäismitoitus koskee yli 2 000 k-m² suuruisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Nämä kuntakeskukset on jaoteltu kahteen luokkaan kaupan nykytilanteen ja laskennallisen lisätarpeen perusteella. Pienissä kunnissa kaikki kaupan lisätarve on suunnattu kuntakeskuksiin, kunnan pääkeskusta painottaen. Tällä tuetaan kuntakeskuksen kehittämismahdollisuuksia. Tavoitteena on yhtäältä turvata vähintään päivittäistavarakaupan palvelut kaikissa keskustoissa ja toisaalta estää keskuksen kokoon nähden ylisuurten vähittäiskaupan suuryksiköiden muodostuminen.

Maakuntakaavassa ohjataan ainoastaan seudullisesti merkittävän kaupan sijoittumista. Kunnan tehtävänä on huolehtia paikallisten palveluiden kehittämisestä kuntakaavoituksessa. Erityisen tärkeää on huolehtia pienten keskusten ja asutustaajamien päivittäistavarakaupan palveluista mahdollisimman lähellä asukkaita. Kaupan mitoitus keskustoissa on osoitettu oheisessa taulukossa ja seuraavan sivun kuvassa 14.

Kaupan mitoitus keskustoissa:

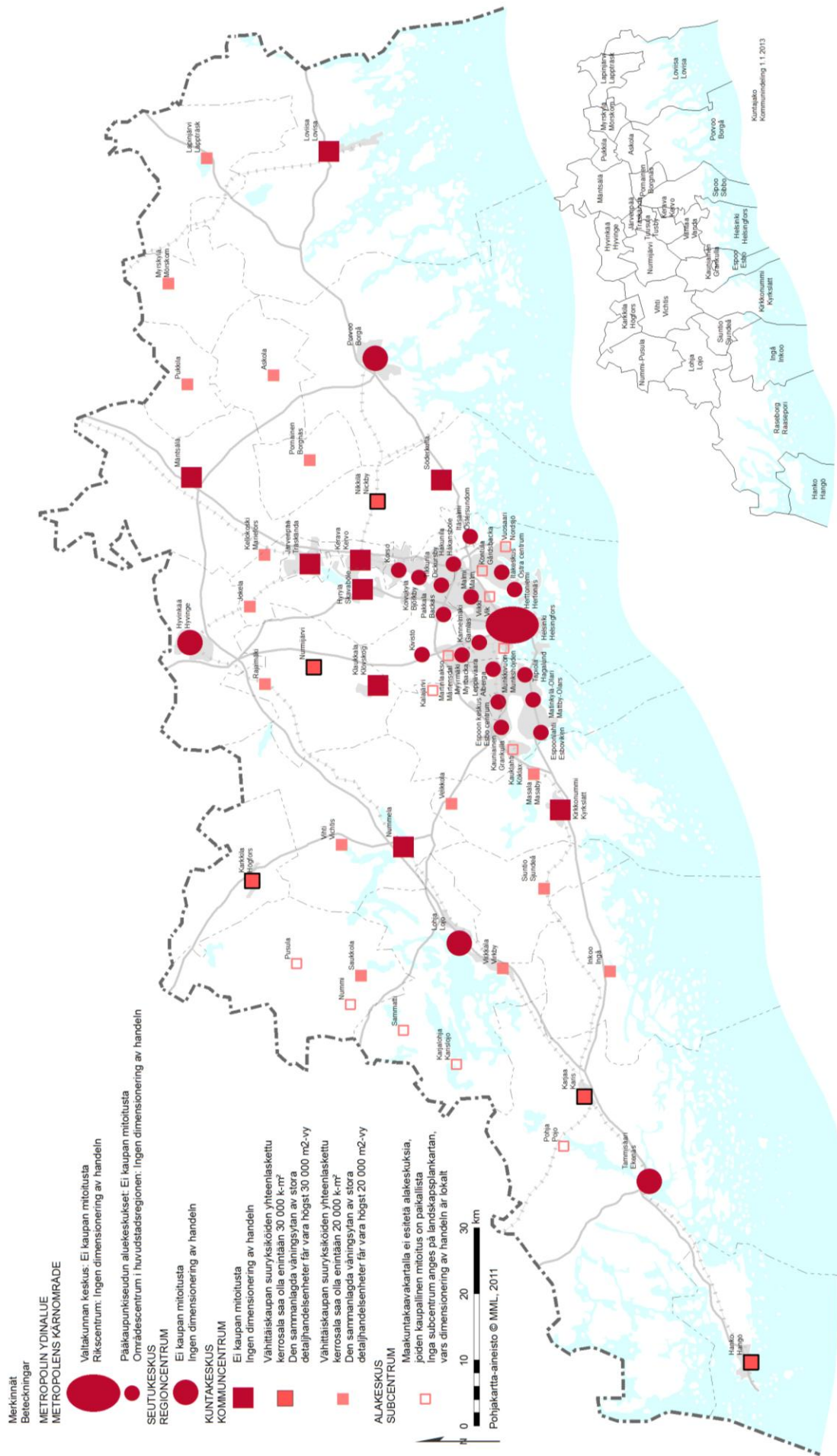
	Keskustatoimintojen alueet	Kaavan suunnittelumääräys
Valtakunnan keskus	Helsingin keskusta	Ei enimmäismitoitusta vaan sanalliset suunnittelumääräykset
Seutukeskukset	Hyvinkää, Lohja, Tammisaari ja Porvoo	Ei enimmäismitoitusta vaan sanalliset suunnittelumääräykset
Pääkaupunkiseudun aluekeskukset	Kauniainen, Matinkylä-Olari, Leppävaara, Tapiola, Espoon keskus, Espoonlahti, Myyrmäki, Pakkala, Tikkurila, Hakunila, Koivukylä, Korso, Kivistö, Kannelmäki, Malmi, Itäkeskus, Herttoniemi ja Östersundom	Ei enimmäismitoitusta vaan sanalliset suunnittelumääräykset
Suuret kuntakeskukset	Hyrylä, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummen kk, Klaukkala, Loviisa, Mäntsälä, Nummela ja Söderkulla	Ei enimmäismitoitusta vaan sanalliset suunnittelumääräykset
Keskikokoiset keskustatoimintojen alueet	Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä ja Nurmijärven kk	Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m ²
Pienemmät keskustatoimintojen alueet	Askola, Inkoo, Jokela, Kellokoski, Lapinjärvi, Masala, Myrskylä, Pornainen, Pukkila, Rajamäki, Saukkola, Siuntio, Vihti, Veikkola ja Virkkala	Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m ²

Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvat seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksiköt

Uudenmaan maakuntakaavan seudullisesti merkittävät vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnät jäävät voimaan lukuun ottamatta Vihdin ja Lohjan rajalla sijaitsevaa Nummenkylän suuryksikköä. Voimassa olevan maakuntakaavan suunnittelumääräystä tarkistetaan siten, että se vastaa muuttuneen maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksia. Itä-Uudenmaan Porvoon Tarmolan ja Loviisan länsiosan suuryksiköiden merkinnät kumotaan ja esitetään uudelleen 2. vaihemaakuntakaavassa Uudenmaan maakuntakaavan merkinnöillä ja tarkistetuilla suunnittelumääräyksillä. Tätä verkostoa täydennetään osoittamalla taajama- ja työpaikkatoimintojen alueille uusia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Kaikki vähittäiskaupan suuryksiköt mitoitetaan. Suuryksikköverkostoa, sen mitoitusta ja vaikutuksia tarkastellaan kokonaisuutena, joka muodostuu voimassa olevissa maakuntakaavoista ja 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyistä suuryksikkömerkinnöistä.

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

KESKUSVERKKO 2035, KAUPAN MITOITUS KESKUSTOISSA CENTRALORTSNÄTET 2035, DIMENSIONERING AV HANDELN I CENTRALORTERNA



Kuva 14. Kaupan mitoitus keskustoissa

Lähes kaikki sekä voimassa olevien maakuntakaavojen että Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan suuryksikköalueet ovat jo lähteneet toteutumaan monipuolisina kaupan keskittyminä. Kaavaratkaisun lähtökohdaksi on kehitetty keskustojen ulkopuolisia suuryksikköalueita ennen kaikkea sellaisen kaupan keskittymänä, joka laatunsa puolesta voi sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Lisäksi turvataan rakentuneiden tai pitkälle suunniteltujen suuryksikköiden kehittämisedellytykset. Esitetyn mitoituksen enimmäismäärään voi sisältyä myös uusia paikallisesti merkittäviä päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan suuryksiköitä, jos vaikutusten arvioinnin perusteella voidaan osoittaa, ettei niillä ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskustojen kaupallisiin palveluihin ja kaupan palveluverkkoon.

Kaavaratkaisun mukaiset suuryksiköt ovat hyvin saavutettavissa taajamien sisääntuloväylien varrella ja täyttävät tilaa vaativan kaupan vaatimukset. Suuryksiköihin sijoittuva kauppa ei haittaa keskustojen kaupallisten palveluiden kehittämistä. Keskusta-alueille suuntautuu suuri osa päivittäistavarakaupan tarpeesta ja suurin osa muun erikoiskaupan ja palvelujen tarpeesta. Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt on mitoitettu tilaa vaativan kaupan tarpeelle, joka ei kilpaile keskustakaupan kanssa. Suunnittelumääräyksillä rajoitetaan päivittäistavarakaupan ja muun erikoiskaupan määrää vähittäiskaupan suuryksiköissä.

Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt osoitetaan tukemaan yhdyskuntarakenteen kehitystä. Pääkaupunkiseudun keskeisiltä alueilta paljon tilaa vaativa kauppa on siirtynyt Kehä III:n varrelle ja on siirtymässä edelleen kauemmas rakenteen ytimeä. Parhaimpia alueita ei ole syytä kehittää autokaupan keskittymänä vaan mieluummin tehokkaampina asumisen ja työpaikkojen alueina. Maakuntakaavassa huomioidaan kehitys siten, että pääkaupunkiseudun reunoille osoitetaan merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköalueita, mutta Helsingin kaikkea liiketilan lisätarvetta TIVA-kaupalle ei osoiteta Helsingissä vähittäiskaupan suuryksikköalueille.

Myös seutukeskusten ja vahvojen kuntakeskusten läheisyyteen on osoitettu merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Ratkaisulla annetaan mahdollisuuksia myös tilaa vaativan kaupan sijoittumiseen pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Näillä yksiköillä on toteutuessaan positiivinen vaikutus asiointimatkoihin, kun palveluja ei tarvitse hakea pääkaupunkiseudulta.

Vähittäiskaupan suuryksiköt ja niiden enimmäismitoitus maakuntakaavassa.

50 000 k-m ²	100 000 k-m ²	150 000 k-m ²	200 000 k-m ²
Espoo, Turvesolmu	Espoo, Nihtisilta	Hyvinkää, Sveitsinportaali	Espoo, Suomenoja
Hyvinkää, Valtatie 25	Espoo, Kulloonsilta	Porvoo, Kuninkaanportti	Espoo, Lommila
Loviisan länsiosa	Helsinki, Suutarila	Vantaa, Porttipuisto	Helsinki, Roihupelto
Nurmijärvi, Ilvesvuori	Helsinki, Östersundom	Vantaa, Tammisto	Helsinki, Konala
Nurmijärvi, Mäyränkallio	Järvenpään eteläinen liittymä		Vantaa, Varisto-Petikko
Raasepori, Karjaan lounaisosa	Lohja, Tynninharju		
Raasepori, Horsbäck	Lohja, Lempola		
Vihti, Huhmari	Keravanportti		
	Kirkkonummi, Inkilänportti		
	Mäntsälänportti		
	Porvoo, Tarmola		
	Tuusula, Hyrylän eteläosa		
	Tuusula, Focus		
	Vantaa, Koivuhaka		
	Vantaa, Petas		

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoituksen lähtökohtana on nykytilanne ja liiketilan laskennallinen lisätarve. Voimaan jäävissä keskustojen ulkopuolisissa seudullisesti merkittävässä vähittäiskaupan suuryksiköissä ja vaihemaakuntakaavassa esitetyissä uusissa suuryksiköissä on nykyistä liiketilaa noin 1,3 miljoonaa kerrosneliometriä. Liiketilan arvioidun lisätarpeen mukaan keskustojen ulkopuolelle suuntautuu vuoteen 2035 mennessä noin 2,4 miljoonaa kerrosneliometriä, josta maakuntakaavan suuryksikköalueille kaupan selvityksessä osoitetaan noin 1,5 miljoonaa kerrosneliometriä.

Kunkin vähittäiskaupan suuryksikön kerrosalan lisätarve on määritelty kaupan selvityksessä siten, että kunnan ostovoiman kasvun sekä kuntaan suuntautuvan ostovoiman edellyttämä kerrosala on jaettu kunnassa sijaitsevien suuryksiköiden kesken. Suuryksikön kokonaismitoitukseen on laskettu nykyinen kerrosala ja arvioitu lisätarve. Vaihemaakuntakaavassa ei esitetä suuryksiköiden yksilöllisiä mitoituslukuja vaan ne jaetaan mitoituksen osalta neljään suuruusluokkaan.

Maakuntakaavan suunnittelumääräyksissä esitetyt enimmäismitoitusten antavat yleispiirteiset lähtökohdat ja reunaehdot kuntien yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Samalla kun yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa määritellään maakuntakaavassa kohdemerkinnällä osoitetun vähittäiskaupan suuryksikön sijainti ja laajuus, on tarkennettava seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitusta. Alueen laajuutta määriteltäessä tulee huomioida jo rakentuneen alueen laajuus ja sen kehittämisedellytykset ottaen huomioon maakuntakaavassa määritelty enimmäismitoitus.

Voimaan jäävät ja uudet merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ja niiden mitoitus on esitetty oheisessa taulukossa.



Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö

Kaupan palveluverkon vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueidenkäyttöön

Ratkaisu tukee maakunnan mahdollisimman tasapainoista kehitystä rakenteeltaan eheänä ja monikeskuksisena. Kaupalliset palvelut vaikuttavat merkittävästi alueidenkäyttöön. Kaupan ratkaisun vaikutus kohdistuu ensisijaisesti keskusta-alueille. Vaikutus vaihtelee kaavassa esitetyn mitoituksen mukaan erityyppisissä keskuksissa.

Seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden vaikutus kohdistuu 53 keskustatoimintojen alueelle ja lisäksi erikseen osoitetuille 32 merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan alueelle. Ne kaupalliset palvelut, jotka on voitu laatunsa puolesta sijoittaa myös keskustojen ulkopuolelle, vaativat paljon tilaa. Tällaisia ovat mm. auto-, huonekalu- ja rautakaupat. Näiden tarkempi sijainti koko, toteuttaminen ja niiden vaikutukset taajamatoimintojen tai työpaikkojen alueella selvitetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaratkaisu mahdollistaa suuryksiköiden toteutumisen osana muuta rakennettua aluetta ja kytkee ne ajallisesti ympäröivien alueiden toteuttamiseen.

Suuri osa suuryksikköalueista on jo olemassa olevia vähittäiskaupan keskittymiä ja niillä on siten vähäisempi vaikutus alueidenkäyttöön kuin vielä toteutumattomilla yksiköillä.

Kaavaratkaisu ei haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kaupallisia palveluita ja niiden kehittämistä, koska keskustojen ulkopuolisiin suuryksiköihin ei sallita uutta seudullisesti merkittävää päivittäistavara- eikä erikoistavarakauppaa. Paikallisesti merkittävän kaupan sijoittuminen on kuntatason alueidenkäyttökysymys, johon maakuntakaavaratkaisu vaikuttaa välillisesti.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Kaavaratkaisu tukee sellaisen kaupan palveluverkon muodostumista, jossa palvelut sijaitsevat liikenteellisesti hyvin ja ovat saavutettavissa myös joukkoliikenteellä sekä jalan että pyöräillen. Kaupan sijainti keskustatoimintojen alueella parantaa palveluiden saavutettavuutta.

Liikennemäärät keskustatoimintojen alueella ja alueille kasvavat. Kasvusta huomattava osa muodostuu henkilöautoliikenteestä, mutta sijainti vaikuttaa myönteisesti sekä joukkoliikenteen että jalankulun ja pyöräilyn osuuteen. Sijainti edellyttää liikennejärjestelyjä ja erityisesti pysäköintiin liittyviä tilavaroituksia. Kustuntojen ulkopuoliset suuryksikköalueet sijaitsevat liikenteellisesti hyvin, mutta niidenkin toteuttaminen vaatii uusia liikennejärjestelyjä. Asiointi niissä kuormittaa liikenneverkkoa laaja-alaisesti ja vaikutus ulottuu paikoin maakuntarajojen yli. Asiointimatkojen pituuteen vaikuttaa muun muassa yksiköiden kaupan laatu, koko, toteuttamisjärjestys ja keskinäinen kilpailu.

Kaupan suuryksiköiden toteuttaminen vaatii yhdyskuntahuollon investointeja. Jo rakennetuilla alueilla voi hyödyntää olemassa olevaa teknisen huollon verkostoa. Hulevesien asianmukainen hallinta erityisesti uusilla alueilla edellyttää erityisiä järjestelyjä. Kotitalouksien jätehuoltoa tukevia palveluita voidaan sijoittaa suuryksiköjen yhteyteen tehostamaan alueellista jätehuoltoa.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, jolloin ne eivät vaadi merkittäviä uusia maa-alueita taajama-alueiden ulkopuolelta. Rakentamisella on kuitenkin aina suoria vaikutuksia luontoon ja ympäristöön. Suuret rakennetut alueet muuttavat vesiolosuhteita. Kielteisiä vaikutuksia voidaan ehkäistä hulevesien käsittelyllä. Kaupan ratkaisulla on myös välillisiä vaikutuksia luontoon ja ympäristöön liikenteen ja kulutuksen kautta.

Vähittäiskauppojen sijoittaminen hyvien liikenneyhteyksien varsille ja lähelle asukkaita vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Myös lisäämällä erikoiskaupan rakentamismahdollisuuksia pääkaupunkiseudun ulkopuolelle voidaan vähentää tarvetta asioida pääkaupunkiseudulle, mikä osaltaan vähentää liikenteen ympäristölle aiheuttamaa kuormitusta.

Vähittäiskaupan suuryksiköiden rakentaminen muuttaa maisemaa. Rakennukset ovat suuria ja erottuvat erityisesti avoimessa maisemassa. Vähittäiskaupan suuryksiköistä suurin osa sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön, jolloin maisemavaikutus on vähäisempi.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisratkaisulla on merkittävä vaikutus maakunnan talouteen ja elinkeinoihin. Kaupan palveluilla on huomattava työllistävä vaikutus, josta osa kohdistuu myös liikenne- ja logistiikka-aloille. Kaava lisää kilpailua ja parantaa yritysten toimintaedellytyksiä. Vaikutukset ovat paikallisia, maakunnallisia ja osin myös laajemmalle alueelle ulottuvia. Ostovoimaa keräävä vähittäiskaupan suuryksikkö voi lisätä myös läheisten muiden palveluiden asiakasmääriä ja liikevaihtoa, mutta voi myös heikentää olemassa olevien palveluiden kannattavuutta. Mahdollisia kielteisiä vaikutuksia on pyritty lieventämään kaavan suunnittelumääräyksillä.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Kaupan palveluverkko säilyy Uudellamaalla riittävän tiheänä, sellaisena että palvelut ovat maakunnassa hyvin saavutettavissa ja asiointimatkat pysyvät kohtuullisina. Saavutettavuus myös ilman henkilöautoa paranee. Keskustojen ulkopuoliset suuryksiköt täydentävät palveluverkkoa ja tarjoavat paljon tilaa vaativan erikoiskaupan palveluita lähellä asukkaita. Uudet suuryksiköt lisäävät asiakkaiden valintamahdollisuuksia. Kuitenkin valintamahdollisuudet eräiden paikallisten lähipalveluiden osalta saattavat heikentyä. Kauppojen välisestä kilpailusta voi koitua kuluttajille taloudellista hyötyä.

Keskustojen kehittäminen vähittäiskaupan sijaintipaikkana säilyttää myös muita palveluja keskuksissa. Keskustojen elinvoimaisuus voi vaikuttaa myönteisesti asukkaiden elinoloihin ja viihtyvyyteen. Asukkaat voivat kokea maisema- ja taajamakuvan muutokset kielteisinä erityisesti uusia suuryksikköalueita rakennettaessa. Julkisten tilojen sijoittaminen suuryksiköiden yhteyteen voi vaikuttaa yksilöiden ja yhteisöjen väliseen vuorovaikutukseen.



5.4. Kylien ja muun hajakentämisen ohjaaminen

Kylien ja muun hajakentämisen ohjaaminen

5.4.1. Valkoiset alueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Maakuntakaavan alueita, joille ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, kutsutaan valkoisiksi alueiksi. Nämä alueet ovat pääasiassa maa- ja metsätalousalueita maaseudulla ja saaristossa. Valkoisille alueille voi sijoittua paikallisesti merkittävää maankäyttöä, ja niiden suunnittelusta päättää kunta. Kunnan on alueen käytöstä päättäessään otettava huomioon maakuntakaavassa alueelle esitetyt ominaisuusmerkinnät suunnittelumääräyksineen.

Kunta ei voi osoittaa valkoiselle alueelle maakunnallisesti merkittävää maankäyttöä ilman maakuntakaavan muutosta. Maakunnallisten suunnittelutarpeiden, ratkaisujen ja vaikutusten peruspiirre on, että ne koskevat useampaa kuin yhtä kuntaa. Tyypillisiä esimerkkejä ovat suuret infrastruktuurihankkeet, useamman kunnan asukkaita palvelevat laitokset ja mittavat maa-ainesten tai turpeen ottoalueet. Paikallisten asuin- tai työpaikka-alueiden koolle ei ole kuitenkaan selvää ylärajaa vaan se arvioidaan aina tapauskohtaisesti. Maakunnallinen merkitys alkaa toteutua esimerkiksi siinä tapauksessa, että alueen rakentuminen lisää huomattavasti kuntien välistä henkilö- tai tavaraliikennettä.

Maaseutuelinkeinojen toimintaedellytysten kannalta on tärkeää säilyttää pelto- ja metsäalueet mahdollisimman yhtenäisinä kokonaisuuksina, jolloin elinkeinojen harjoittaminen on kannattavaa. Maaseudun säilyminen elinvoimaisena alkutuotannon piirissä ylläpitää myös kulttuuriperinnön ja identiteetin kannalta tärkeitä kulttuurimaisemia. Yhtenäisten metsä- ja luontoalueiden säilyminen tukee lajistolle tärkeää ekologista verkostoa sekä tarjoaa mahdollisuuksia jokamiehenoikeuden mukaiseen virkistytymiseen. Valkoisten alueiden tarpeetonta pirstomista tulee välttää.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) velvoittavat ehkäisemään olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajakentämistä. Erityisesti Helsingin seudulla on edistettävä joukkoliikenteeseen, varsinkin raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Mitä enemmän asukkaita siirtyy asemakaava-alueiden ulkopuolelle, sitä heikommin asukkaita riittää yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta tärkeisiin taajamiin ja kyliin.

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen on määrällisesti suurinta Helsingin seudun 14 kunnassa. VAT:n erityistavoitteiden takia valkoisille alueille osoitetaan suunnittelumääräys näiden neljäntoista kunnan alueella. Uudenmaan muissa kunnissa, joissa kasvupaineet eivät ole yhtä suuret, on kehittämissuosituksen antaminen katsottu riittäväksi suunnittelumääräyksen sijaan.

Helsingin seudun valkoisia alueita koskeva suunnittelumääräys

Alue, jolle maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, on tarkoitettu ensisijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ohjattava taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan alueelle osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on selvitettävä ja otettava huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet, sekä maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä ja muut luontoalueet ja vältettävä niiden tarpeetonta pirstomista.

Helsingin seutuun kuuluvat Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa ja Vihti.

Helsingin seudun ulkopuolisia valkoisia alueita koskeva kehittämissuositus

Alue, jolle maakuntakaavakartalla ei ole osoitettu erityistä käyttötarkoitusta, on tarkoitettu ensisijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Alueelle suuntautuvaa asuin- ja työpaikkarakentamista on ohjattava taajamatoimintojen alueille ja kyliin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan alueelle osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä.

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on selvitettävä ja otettava huomioon maiseman ja kulttuuriympäristön ominaispiirteet, sekä maa- ja metsätaloudellisesti, ekologisesti tai virkistyskäytön kannalta merkittävät pelto-, metsä ja muut luontoalueet ja vältettävä niiden tarpeetonta pirstomista.

Helsingin seudun ulkopuolisia kuntia ovat Askola, Hanko, Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Lapinjärvi, Lohja, Loviisa, Myrskylä, Nummi-Pusula, Porvoo, Pukkila, Raasepori ja Siuntio.

5.4.2. Maakunnan kyläverkko

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kyläverkko kumotaan kokonaisuudessaan, koska kylän suunnittelumääräystä on tarpeen muuttaa vastaamaan erityisesti haja-asutuksen hallintaan liittyviin haasteisiin. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan alueidenkäytön suunnittelulla tulee yhtäältä ehkäistä olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista ja toisaalta tukea olemassa olevaa kyläverkostoa ohjaamalla rakentamista kylien yhteyteen.

Tarkistetun kyläverkon lähtökohtana on aiempien maakuntakaavojen kylien sijainti. Uusia kyliä ei osoiteta muuten kuin muutettaessa joitakin voimassa olevien maakuntakaavojen väestömäärältään pienimpiä taajamia kyliksi. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan aluevarauksina osoitetut kylät (AT) osoitetaan yhdenmukaistamisen vuoksi kohdemerkinnällä. Joidenkin kylämerkintöjen sijaintia on hieman tarkistettu.

Maakunnallisesti merkittävässä kylissä on tunnistettavasti kasvupaineita. Kylät ovat kasvaneet viimeisten vuosien aikana ja niissä on edelleen kasvun mahdollisuudet. Maakunnallisesti merkittävässä kylässä on Helsingin seudun 14 kunnan alueella vähintään 300 asukasta, muualla maakunnassa vähintään 150 asukasta. Maakunnan reuna-alueilla ja saaristossa voi erillisharkinnan perusteella riittää pienempikin asukasmäärä, koska näissä vähäinenkin asukasmäärä voi olla kunnan kokonaisasukasmäärään nähden merkittävä. Saaristokylien elinvoimaisuus perustuu pitkälti loma-asutukseen ja niissäkin palvelut on syytä keskittää kyliin, vaikka ympärivuotista asutusta ei olisikaan merkittävästi.

Taajamien reunoilla ja asemanseuduilla pitää säilyttää mahdollisuudet kylämäistä aluetta huomattavasti tehokkaampaan rakentamiseen. Kylä ei siis voi sijaita nykyisellä tai tulevalta raideliikenteen asemanseudulla. Kyliä on osoitettu taajaman lievealueella ainoastaan perustellusta syystä, esimerkiksi silloin kun lievealue ei ole taajaman ensisijaisella laajenemissuunnalla mutta rakentamisen suunnitelmallisuudelle on selkeää tarvetta.

Maakunnallisesti merkittävien kylien määrittelyssä on noudatettu edellä kuvattuja peruseriaatteita, mutta käytetty lisäksi tapauskohtaista harkintaa. Yksittäisen kunnan väestönkasvu ja kuntatalous eivät riitä monen maakunnallisesti merkittävän kylän suunnitteluun ja voimakkaaseen kehittämiseen, varsinkaan jos kunnassa on myös useita taajamia. Kylien määrää on suhteutettu kunkin kunnan kaikkien kylien ja taajamien määrään sekä sijaintiin maakunnan rakenteessa. Maakuntakaavan kylien lukumäärä on arvioitu riittäväksi suhteessa maakuntakaavan taajamien ulkopuolisen rakentamisen määrään ja todennäköiseen sijoittumiseen maakunnan eri osissa. Merkinnän mukaiset kylät ovat aluerakenteen kannalta keskeinen osa maakunnan kyläverkkoa.

Vaikutusarvioiden mukaan liikkumisen päästöissä ei ole eroja sen välillä, rakennetaanko kylään vai haja-asutusalueelle. Sen sijaan kuntatalouden kannalta kyliin rakentamisesta on huomattavaa etua kunnallisten palvelutarpeiden ennakoimisessa sekä palveluiden, kuten lakisääteisten kuljetusten järjestämisessä. Maatalouselinkeinojen näkökulmasta kyliin rakentaminen säilyttää pellot ja metsät eheämpinä kokonaisuuksina, jolloin elinkeinojen harjoittaminen on kannattavampaa. Maakunnallisesti merkittävät kylät on muun muassa näistä syistä rakennettava tiiviimmin kuin niitä ympäröivä haja-asutusalue.

Tehokkaammin rakennettavat alueet eli kylien ulkorajat määritellään kuntakaavoituksessa tai rakennusjärjestyksessä. Kyläalueen rakennuspaikkakoko määritellään myös kuntakaavoituksessa tai rakennusjärjestyksessä. Kuntien kaavoitukselliset valmiudet ja lähtökohdat ovat Uudellamaalla hyvin erilaisia, joten kunta voi valita näistä kulloinkin tarkoituksenmukaisemman ohjausvälineen.

Sekä kylien ulkorajojen että rakennuspaikkakoon määrittely tulee perustella. Määrittelyssä on otettava huomioon muun muassa liikenteen järjestäminen, ekologiset yhteydet, pohjavesiolosuhteet, vesi- ja jätevesihuollon toteuttamismahdollisuudet sekä kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteet. Kylien laajuutta määriteltäessä on hyvä ottaa huomioon kävelyetäisyys mahdollisiin palveluihin.

Kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet ovat monien kylien identiteettitekijöitä ja ne on huomioitava kylien suunnittelussa ja rakennusten sijoittamisessa mahdollisuuksien mukaan perinteisille rakentamispaikoille. Parhaimmillaan uusi rakentaminen täydentää vanhaa. Kylien ja sitä ympäröivän maaseudun säilyminen elinvoimaisina alkutuotannon piirissä ylläpitää myös kulttuurimaisemia.

Kyläverkko on olennainen osa maakunnan monipuolista asumistarjontaa. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun kuntien kaikki kolme kylämerkintää (Vantaan Sotunki ja Vestra sekä Espoon Lakisto) on haluttu säästää monimuotoisen ja omaleimaisen asumisen sekä maaseutuelinkeinojen mahdollisuuksien nimissä taajamarakentamiselta muutoin jo tiiviisti rakennetulla pääkaupunkiseudulla, vaikka ne sijaitsivatkin yleisperiaatteesta poiketen taajamien lievealueella.

Maakunnallisesti merkittäviin kyliin ohjataan taajama-alueiden ulkopuolelle suuntautuvia voimakkaimpia kasvupaineita. Vähäisempi kasvu osoitetaan paikallisiin kyliin, joiden suunnittelusta ja kehittämisestä päättää kunta. Kylän kasvun maakunnallista merkittävyyttä arvioidaan suhteessa kylän nykyiseen kokoon ja aikaisempien vuosien kasvukehitykseen. Maakuntakaavan liitekartalla 3 havainnollistetaan maakunnan kyläverkko, jossa ovat mukana myös uudistettavien maakuntakaavojen ne kylät, joiden merkitys on paikallinen.

Maakuntakaavalla ohjataan ainoastaan varsinaisella kaavakartalla osoitettujen maakunnallisesti merkittävien kylien maankäytön suunnittelua. Maakuntakaavalla ei ohjata kylien muuta kehittämistä eikä esimerkiksi vesihuoltoavustuksia.



Kylä

Kylien vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Rakentamisen ohjaaminen maakunnallisesti merkittäviin kyliin lisää kuntien mahdollisuuksia vaikuttaa rakentamisen sijoittumiseen alueellaan. Kylien voimistaminen voi olla merkittävä keino yksittäisen kunnan maankäyttöpolitiikassa. Mikäli kaavaratkaisun tavoitteellinen kehitys toteutuu, ehkäisee voimakkaampi kyliin rakentaminen yhdyskuntarakenteen epätoivottavaa hajautumista. Yksittäisen kylän rakenne saattaa tiivistyä ja alueidenkäyttö tehostua mm. pienempien tonttikokojen kautta. Osa kylän kasvusta voi ohjautua myös lähialueelle muuttaen sen maankäyttöä. Asutuksen keskittäminen säästää yhtenäisiä metsä- ja peltoalueita ja turvaa niiden säilymistä maataloustuotannossa. Itä-Uudenmaan alueella kylien aluevarausmerkintöjä on muuttunut kohdemerkinnöiksi, ja se lisää yksityiskohtaisemman kyläsuunnittelun merkitystä.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Asukasmäärän ja toiminnallisuuden kasvu lisäävät liikennettä. Muuhun yhdyskuntarakenteeseen kytketty kyläverkko sekä väestöpohjan kasvu voivat luoda nykyistä paremmat edellytykset joukkoliikenteen järjestämiselle. Liikennöinnistä suurin osa perustuu kuitenkin jatkossakin henkilöautoliikenteeseen. Liikenteen lisääntyminen kuormittaa alemmaa tieverkkoa ja lisää sen kunnostustarvetta, jotta kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen voidaan vähentää. Tiiviissä ja väestöpohjaltaan suuremmissa kylissä on mahdollista hyödyntää tehokkaasti olemassa oleva infrastruktuuri, sekä toteuttaa keskitetty ja tehokkaampi yhdyskuntatekninen huolto.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Rakentamisen keskittäminen kyliin säästää yleisesti luontoalueita, vaikka kylien lähellä saattaa tarve rakentamiseen ja virkistyskäyttöön kasvaa. Tiiviimpi kylärakenne ja lähipalvelut voivat lisätä pyöräilyä ja jalankulkua ja vähentää siten osaltaan liikenteen päästöjä ja meluhaittoja. Kokonaisuudessaan liikenteen aiheuttama kuormitus ei kuitenkaan vähene lisääntyvän henkilöautoliikenteen seurauksena. Kylien aiheuttama ympäristökuormitus voi vähentyä nykyistä tehokkaammalla jätehuollolla ja jätevesien käsittelyllä. Myönteinen ympäristövaikutus heijastuu laajalle alueelle mm. pintavesiin. Kylien tiivistäminen ja uudisrakentaminen vaikuttavat kylämaisemaan. Vaikutukset voivat olla kulttuuriympäristöjen tai maiseman kannalta kielteisiä tai myönteisiä. Erityisesti niissä kylissä, jotka sijoittuvat valtakunnallisesti arvokkaille maisema-alueille tai valtakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin täydennysrakentaminen edellyttää arvokkaiden ominaispiirteiden tunnistamista ja maankäytön harkittua yhteensovittamista niihin. Parhaimmillaan uusi rakentaminen voi täydentää kulttuuriympäristön kokonaisuutta sekä pitää kylät elävinä ja kulttuurimaiseman viljeltynä.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kyliin rakentamisen tehostaminen voi vähentää kunnille hajarakentamisesta syntyviä lyhyen ja pitkän aikavälin kustannuksia. Hajarakentamisen ohjaaminen kyliin ja rakentamisen keskittäminen voi vähentää tarvetta uusille infrastruktuuri-investoinneille. Kiinteistökohtaiset teknisen huollon investoinnit voivat olla pienempiä kylässä kuin investoinnit haja-asutusalueella. Rakentamisen keskittäminen voi kuitenkin nostaa maan arvoa ja vaikuttaa rakentamiskustannuksiin. Julkisten palveluiden keskittäminen voi myös tuoda taloudellisia säästöjä. Rakentamisen ohjaaminen kyliin tukee myös elinkeinoja ja parantaa yksityisten ja julkisten palveluiden kannattavuutta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Kylien aktiivisella kehittämisellä on pääosin myönteinen vaikutus asukkaisiin ja yhteisöihin. Muutokset ja rakentaminen voidaan myös kokea häiritsevänä ja nykyistä kyläyhteisöä ja maisemaa liaksi muuttavina. Väestönkasvu ja kehitystoimet luovat edellytyksiä palveluiden säilyttämiseen ja ehkä jo poistuneiden palveluiden palauttamiseen. Vaikutukset väestön ikärakenteeseen on myönteinen. Yhteisöllisyys ja paikallisidentiteetti voimistuvat. Kylät voivat tarjota monimuotoisia ja erilaisia asuinympäristöjä.

5.5. Kaavan muu sisältö

5.1.1. Palvelujen alue

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Palvelujen alueiden suunnittelun lähtökohtana on voimassa olevat Uudenmaan maakuntakaavat. Uudenmaan palvelujen alueet jäävät voimaan, suunnittelumääräykseen tehdään pieniä täsmennyksiä. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan palvelujen alue ja kohteet kumotaan. Palvelujen alueiden pääkäyttömuoto ei muutu.

Järvenpään sosiaalisairaala osoitetaan uutena palveluiden alueena, koska sitä ympäröivä taajamatoimintojen alue kumotaan ja kohde jää muusta rakenteesta erilliseksi.

Porvoon aluesairaalan palvelukohdemerkintä ja Lapinjärven koulutuskeskuksen (Sjökulla) aluevaraus kumotaan. Näitä ei merkitä erikseen, koska ne sijoittuvat taajamatoimintojen alueelle. Porvoon Barnens by -kohdemerkintä kumotaan, koska sillä ei ole maakunnallista merkitystä.



Palvelujen alue

Palvelujen alueiden vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Osoitettu palvelujen alue sijaitsee taajamatoimintojen alueella, jossa on jo merkinnän mukaista toimintaa. Vaikutukset alueiden käyttöön ovat vähäiset.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Palveluiden alue sijaitsee olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa ja hyvien liikenneyhteyksien varrella. Alue ei vaadi uusia liikenneyhteyksiä eikä uusia yhdyskuntateknisiä palveluita. Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon ovat vähäiset.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Palveluiden alueen välittömässä läheisyydessä ei ole maakunnallisesti merkittäviä viher-, luonnonsuojelu- ja pohjavesialueita eikä muita arvokkaita luontokohteita. Toiminto ei aiheuta merkittävää ympäristökuormitusta. Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat vähäiset.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Alueella toimiva palveluiden laitos tarjoaa työpaikkoja. Työllistävä vaikutus on merkittävä. Julkiselle sektorille kohdentuvat ylläpito- ja käyttökustannukset ovat huomattavat.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Palveluiden laitos tarjoaa sosiaali- ja terveysalan palveluita. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja hyvinvointiin ovat merkittävät. Palvelut kohdistuvat maakuntaa laajemmalle alueelle.

5.1.2. Energiaverkot ja siirtoviemäri

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Sähkönsiirtoverkon esittämisen lähtökohtana on voimassa olevien Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kaavaratkaisut. Sähköverkon ajantasaistamisen tarpeita on selvitetty yhdessä kantaverkkoyhtiö Fingridin ja kaava-alueen sähköyhtiöiden kanssa.

Uudenmaan maakuntakaavojen sähkönsiirron verkko kohdemerkintöineen jää suurimmalta osalta voimaan. Maakuntakaavamerkintöjä ja suunnittelumääräyksiä täsmennetään kauttaaltaan siten, että sana voimalinja korvataan sanalla voimajohto. Itä-Uudenmaan maakuntakaavan sähkönsiirtoverkko kumotaan ja se osoitetaan uudelleen hyödyntäen aiempia linjauksia. Sähkönsiirron merkinnöissä ja määräyksissä siirrytään käyttämään Uudenmaan maakuntakaavan mukaisia merkintöjä ja määräyksiä.

Uudenmaan maakuntakaavojen energihuollon alueiden kohdemerkinnän (Energihuollon alue) suunnittelumääräystä täydennetään Helsingin Hanasaaren voimalaitosta koskevalla määräyksellä, jotta alueen yksityiskohtaisemmassa

suunnittelussa voidaan varautua alueen käyttämiseen taajamatoimintojen alueena, mikäli aluetta ei tarvita voimalaitosalueena.

Uudenmaan maakuntakaavoissa käytetty periaate, että kaavassa ei osoiteta maakaapeleita, säilyy edelleen. Tiiviisti rakennetuilla alueilla on kuntien yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa varauduttu 110 kV ja 400 kV maanalaisiin voimajohtoihin. Näitä ei osoiteta maakuntakaavassa. Voimajohtojen esittäminen maakuntakaavakartalla ei estä sen toteuttamista kaapeliratkaisuna, mikäli se muun yhdyskuntarakentamisen tai ympäristön kannalta on tarpeellista.

Suomen ja Viron välisten tasasähköjohtojen merkinnät erotetaan omiksi merkinnöikseen. Johdot ovat maa-alueella osittain ilmajohtoja, merialueella ne ovat kaapeleita. Itämeren alueen kantaverkkojen siirtokapasiteetin lisäämiseksi ollaan rakentamassa siirtoyhteyttä EstLink 2 Porvoon Anttilasta Viroon. Vahvistetusta Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta puuttuva siirtoyhteys merkitään nyt vaihemaakuntakaavaan.

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa on osoitettu EstLink 1 Porkkalanniemeltä Viroon samalla merkinnällä kuin 110 kV voimalinjan tai tasavirtakaapelin ohjeellinen linjaus. Koska siirtoyhteys on jo rakennettu, ohjeellinen linjaus kumotaan ja se esitetään vaihemaakuntakaavassa omalla merkinnällään EstLink 1.

Uudenmaan maakuntakaavan periaatteita noudattaen osoitetaan merkinnällä 400 kV (tai 110 kV) sellaiset uudet tai parannettavat voimajohdot, joista on tehty tarvittavat selvitykset, esim. YVA-menettely ja yleissuunnittelu tai kyseessä on nykyisen johdon parantaminen olemassa olevassa johtokäytävässä.

Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavassa yhteystarvenuolella osoitettu Hyvinkää-Hikiä 400 kV:n voimajohto kumotaan ja se esitetään merkinnällä 400 kV voimajohto valmistuneen YVA-menettelyn ja yleissuunnitelman mukaisesti.

Kaavassa osoitetaan yhteystarvemerkinällä (110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve) sellaiset yhteydet, joiden osalta suunnitelmat ja selvitykset eivät ole niin pitkällä, että niiden perusteella voitaisiin osoittaa kaavakartalle ohjeellinen linjaus. Yhteystarvenuolen tavoitteena on välittää tietoa kahden kohteen tai linjan välisestä yhteystarpeesta eri viranomaisille. Energiayhtiöiden tulee yhteystarpeen toteuttamisen mahdollisia linjauksia selvittäessään olla riittävän ajoissa yhteydessä myös ao. kunnan kanssa, jotta linjaukset voidaan sovittaa yhteen kunnan muun yhdyskuntarakenteen sekä ympäristön kanssa.

Sähkönjakelun toimintavarmuuden ja laadun parantamiseksi merkitään seuraavat tulevaisuuden hankkeet maakuntakaavaan:

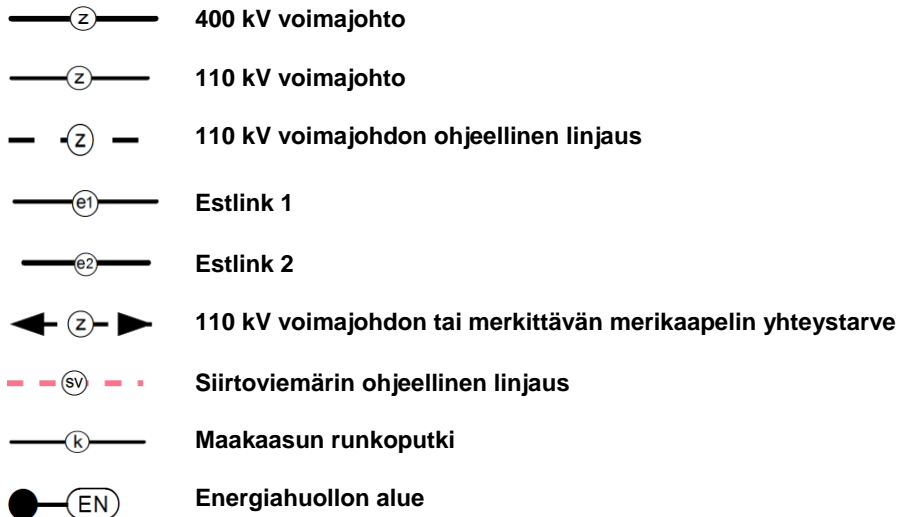
- Vantaalla yhteystarpeet 110 kV Seutula-Tuupakka-Tolkinkylä
- Pornaisissa yhteystarve 110 kV Halkian sähköasemalle
- Liljendal-Askola-Pornainen yhteystarve 110 kV
- Metsola-Pukkila yhteystarve 110 kV
- Kuninkaankylä-Lapinjärvi yhteystarve 110 kV
- Loviisassa Koskenkylän yhteystarve 110 kV

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa Inkoon ja Raaseporin merialueelle osoitetun tuulivoimatuotantoon soveltuvan alueen kytkeminen valtakunnan sähkönverkkoon osoitetaan vaihemaakuntakaavassa. Alueella on vireillä tuulivoimahanke, josta on tehty ympäristövaikutusten arviointi. YVA: n arviointiselostuksessa tarkasteltu vaihtoehto kulkee mereltä Inkoon syväsataman ja hiilivoimalaitoksen kautta valtakunnanverkkoon. Johtoreitin läheisyydessä on Inkoon saariston Natura-kohteen (FI0100017) alueita. Sähkönsiirto johdon mahdollisesti edellyttämän Natura-arvioinnin tarpeen ratkaisee yhteysviranomaisen suunnittelun edetessä. Vaihemaakuntakaavaan sähköjohto merkitään yhteystarvemerkinällä.

Uudenmaan maakuntakaavan suunnitteluperiaatteen mukaan kohdemerkinnällä osoitetulle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa osoittaa yksi useampi energiahuoltoa palveleva laitos tai yksikkö, joiden tarkka sijainti ja laajuus määritellään kuntakaavoituksessa. Sähkönsiirtoverkon liitekartalla on tarkennettu ne energiahuollon kohdemerkinnät, joiden osalta tulee varautua sekä maakunnallisen tai seudullisen voimalaitoksen että ns. suurmuuntoaseman aluevarauksiin. En -kohdemerkinnällä osoitetun suurmuuntoaseman tarve säilyy mm. Helsingin Hanasaassa, vaikka voimalaitostoiminta siirtyisi alueelta pois. Sähkönsiirtoverkko on esitetty liitekartalla 6.

Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettiin maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus Mäntsälästä Siuntioon. Merkintä esitetään kumottavaksi ja se osoitetaan merkinnällä maakaasun runkoputki toteutuneen linjauksen mukaisesti.

Karkkilan ja Vihdin jätevesien käsittelyä on laadittu selvitys kokonaistaloudellisimman ratkaisun löytämiseksi. Maakuntakaavaluonnoksessa osoitettiin selvityksen mukainen siirtoviemärin ohjeellinen linjaus Karkkilasta Vihdin ja Kirkkonummen kautta Espoon Blominmäkeen sijoitettavalle uudelle jätevedenpuhdistamolle. Kaavaehdotuksessa esitetään ko. ohjeellinen linjaus Vihdin Kirkkonylältä Espoon Blominmäkeen Karkkilan kaupungin tehtyä päätöksen oman jätevedenpuhdistamonsa saneerauksesta. Siirtoviemärin toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä.



Energiaverkkojen ja siirtoviemärin vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Energiahuollon alueilla ja linjoilla edellytykset muuhun maankäyttöön ovat rajoitetut. Laitosalueet ovat suljettuja ja niillä ei sallita muuta kuin niiden toimintaan liittyvää rakentamista. Vaikutus koskee lievempänä myös lähialueita. Esimerkiksi rakentaminen johtokaduilla ei ole mahdollista. Olemassa olevien linjojen vaikutukset maankäyttöön ovat vähäisiä. Maakaasun runkoputken linjausten osalta vaikutus kohdistuu ensisijassa rakentamiseen ja metsätalouteen. Sen sijaan vaikutukset peltoviljelyyn ja virkistyskäyttöön ovat vähäisiä. Ohjeellisina ja yhteystarpeina osoitettujen linjojen rakentamisedellytysten turvaaminen edellyttää niiden huomioon ottamista kuntakaavoituksessa ja lupamenettelyssä. Varautumisella on vaikutuksia mm. hajakentämiseen.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Energiahuollon laitokset voivat lisätä paikallisesti raskasta liikennettä energian tuotantotavasta riippuen. Sähkönsiirtoverkot ja energiahuollon laitokset varmistavat energiantuotannon ja sähkönjakelun toimivuuden ja parantavat yhdyskuntahuollon toimintavarmuutta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Energiahuollon alueet ja linjat muuttavat ympäristöä ja maisemaa. Maakaasun runkoputkien ja siirtoviemäreiden vaikutukset ovat merkittävimmät rakentamisvaiheessa. Sen sijaan rakennettujen ja maisemoitujen linjausten vaikutukset ovat vähäiset. Sähkönsiirtoverkon johtokaturakenteilla on huomattava ja pysyvä vaikutus maisema- ja kaupunkikuvaan. Vaikutukset ovat erityisen merkittäviä arvokkailla kulttuuriympäristöalueilla. Ilmajohdoista on haittaa ja vaaraa erityisesti linnuille. Johtokäytävät voivat toimia ekologisina käytävinä erityisesti avoimen ympäristön lajistolle ja monipuolistaa lajistoa. Siirtoviemärien rakentaminen vähentää vesistökuormitusta. Vaikutus on laaja-alainen.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Energiahuollon laitokset ja sähkönsiirtoverkot varmistavat energiansaannin ja sähkönsiirron, ja sitä kautta tukevat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Toimintavarma energiantuotanto ja sähkönsiirto parantavat elinkeinojen kehittymismahdollisuuksia. Energiahuollon vaatimat rakentamis- ja ylläpitokustannukset ovat merkittävät.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Toimiva ja häiriötön energia- ja jätehuolto luo keskeisen perustan turvalliseen ja viihtyisälle asumiselle. Energiatuotannon päästöt saattavat heikentää elinympäristön terveellisyyttä ja viihtyisyyttä. Päästöjen vaikutus riippuu käytettävistä polttoaineista ja laistekniikasta. Epätietoisuus suurten linjahankkeiden toteutumisajankohdasta ja tarkemmista linjauksista aiheuttavat kielteisiä sosiaalisia vaikutuksia yksilö ja yhteisötasolla.



5.1.3. Kulttuuriympäristöt

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Valtioneuvoston päätöksen 22.12.2009 mukaan Museoviraston laatima inventointi Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009) korvaa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitun vuoden 1993 inventoinnin. VAT:en mukaisesti inventointi on otettava huomioon alueidenkäytön suunnittelun lähtökohtana ja alueet tulee osoittaa maakuntakaavassa. Vuoden 2009 inventoinnin mukaiset valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt osoitetaan 2. vaihemaakuntakaavassa uudella merkinnällä. Nykyisissä maakuntakaavoissa olevat muut kulttuuriympäristöä koskevat merkinnät jäävät voimaan Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen sekä valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden kokonaisuus on esitetty liitekartalla 8.

Östersundomin alueella, jolle laaditaan kaikki maankäyttömuodot käsittelevä maakuntakaava (ks. tarkemmin kohta 5.1.4.), käytetään yhdenmukaistamisen vuoksi voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan mukaista merkintää ”Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde”.

Kulttuuriympäristöt käsitellään kokonaisuutena seuraavilla kaavakierroksilla. Maakunnallisesti arvokkaista kulttuuriympäristöistä on valmistunut selvitys keväällä 2012. Selvitystä on hyödynnetty 2. vaihemaakuntakaavaa laadittaessa aluevarausten määrittelyssä ja vaikutusten arvioinnissa. Selvityksen tulos esitetään maakuntakaavan liitekartalla 9, joka korvaa voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan liitekartan 25 ”Uudenmaan liiton inventoinnin mukaiset kulttuuriympäristöt”. Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt yhteensovitetaan muun maankäytön kanssa seuraavilla kaavakierroksilla.

→ **Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitys.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 114. Julkaistaan vuoden 2012 aikana.



Kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde, valtakunnallisesti merkittävä



Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue, tie tai kohde

Kulttuuriympäristöjen vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeät alueet tukevat arvokkaiden maisemien ja kulttuurikohteiden säilymistä ja vaalimista muun yhdyskuntarakenteen muutos- ja rakentamispaineissa. Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen sekä tiivistettävien ja uusien taajamatoimintojen alueiden ja maakunnallisesti merkittävien kylien välillä voi kohdistua keskenään ristiriitaisia maankäyttötavoitteita. Erityisesti ristiriitoja voi syntyä tiiviillä kaupunkialueella, johon liittyy suuria rakentamispaineita. Vaikutukset sekä alueiden käyttömahdollisuudet riippuvat kohteiden herkkyydestä ja haavoittuvuudesta. Kulttuurimaisemien vaativat hoitotoimenpiteet voivat edistää maa- ja metsätaloustoimintaa.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja maisemien vaaliminen vaikuttaa uusien tiehankkeiden toteuttamiseen sekä vanhojen tielinjausten mahdollisiin muutos- ja parannustöihin. Yhdyskuntahuollon rakentaminen voi vaikuttaa arvokkaisiin maisema- ja kulttuurialueisiin, mutta vaikutukset voivat olla vain väliaikaisia. Arvokkailla kulttuuri- tai maisemakohteilla voi olla vaikutusta suurten yhdyskuntateknisen huollon sijoittamisratkaisuihin, kuten tuulivoimaloihin ja sähkölinjoihin.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön ovat pääasiassa myönteisiä. Arvokkaat maisema-alueet säästävät yhtenäisiä maisemakokonaisuuksia. Ne tukevat luonnon monimuotoisuutta ja perinnebiotooppien säilymistä, sekä maakunnan tyypillisiä ja omaleimaisia kulttuuriperintökohteita. Kulttuuriympäristöt voivat toimia osana ekologista verkostoa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden vaaliminen parantavat matkailu- ja virkistyselinkeinojen toimintaedellytyksiä ja tukee maatalouselinkeinoja. Kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden arvojen ylläpitäminen vaatii kuitenkin myös julkista rahoitusta.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Arvokkaat kulttuurikohteet ja maisema-alueet voivat vaikuttaa maan arvoon ja maa-alueiden hyödyntämismahdollisuuksiin. Myönteisiä vaikutuksia syntyy elinympäristön viihtyisyyden sekä ympäristökokemusten kautta. Kulttuuriympäristöt vahvistavat myös paikallisedentiteettiä ja yhteisöllisyyttä.

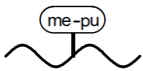
5.1.4. Melualueet

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

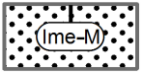
Kaavassa on esitetty puolustusvoimien ampuma-alueiden melualueet, jotka perustuvat puolustusvoimien meluselvityksiin. Merkintä on ominaisuusmerkintä. Koska melualueet esitetään nyt omalla merkinnällä, voidaan Hangon Syndalenia koskeneesta EP/y-merkinnästä (puolustusvoimien alue, jossa tulee erityisesti ottaa huomioon toiminnasta aiheutuvat melu- ym. haitat) luopua tarpeettomana.

Liikennealueen suunnittelumääräystä muutetaan Hangon lentokenttäalueen osalta. Kenttää koskevan ympäristöluvan (2008, VHO 2009) mukaan kentällä saa harjoittaa lentotoimintaa vain klo 7-22 välisenä aikana. Koska ympäristölupapäätös on lainvoimainen ja sen ei nähdä olevan ristiriidassa maakuntakaavan kanssa, on sen mukaiset muutokset tehty liikennealueen suunnittelumääräykseen. Muutokset liittyvät lentotoiminnan sallittuihin ajankohtiin sekä melun huomioon ottamiseen koskien kaikkia ympäristön asuinalueita ja niihin verrattavia alueita. Muutoksella ei ole vaikutusta muiden liikennealueiden suunnitteluun.

Finavialle on myönnetty Helsingin Malmin lentokenttää koskeva ympäristölupa vuonna 2008. Luvan mukaan lentoasemaa saa käyttää yöaikaan klo 22.00–7.00 vain välttämättömiin valvonta-, hälytys- ja pelastuslentoihin ja vastaaviin lentoihin sekä hätä- ja muissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Maakuntakaavassa osoitetaan kentän toiminnasta aiheutuva lentomelualue perustuen Finavian arvioon melun leviämisestä klo 7.00-22.00 välisenä aikana Lentomelualue muuttuu maakuntakaavassa aiemmin esitetystä (Lden yli 55 dBA) vain hieman, laajentuen alueen kaakkoisosassa. Koska ympäristölupa on lainvoimainen ja sen ei nähdä olevan merkittävässä ristiriidassa maakuntakaavan kanssa, on maakuntakaavan Malmin lentokentän melualueetta ja suunnittelumääräystä tarkistettu.



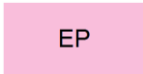
Puolustusvoimien melualue (L_{Aeq} yli 55dB)



Lentomelualue M (L_{Aeq} 7-22 yli 55dB)



Liikennealue



Puolustusvoimien alue

Melualueiden vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Melualueet vaikuttavat melulle herkkien toimintojen sijoittamiseen alueelle. Lentomelu rajoittaa erityisesti uuden asuinrakentamisen mahdollisuuksia alueella. Kaavaehdotuksessa tehtävä muutos Hangon lentokentän alueella ei tuo uusia rajoituksia alueiden käyttöön. Malmin lentokentän melualue laajenee pääosin tieliikennealueelle, jolloin sen vaikutus muuhun maankäyttöön on vähäinen.

Puolustusvoimien melualueet ovat pinta-alaltaan laajoja, mutta sijaitsevat pääosin merialueilla. Melu syntyy puolustusvoimien ammunnoista, joiden meluvaikutus on epäsäännöllistä ja lyhytkestoista. Ympäri vuotista asutusta on ensisijaisesti Helsingin Santahaminassa. Merkintään ei liity MRL:n mukaista rakentamisrajoitusta. Merkinnän vaikutus kohdistuu sekä puolustusvoimien omaan maankäyttöön että muuhun maankäyttöön melualueen sisäpuolella. Melualue edellyttää esimerkiksi rakennusten sijoittamisessa ja rakenteissa meluhaitan huomioon ottamista.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Lentomeluun liittyvät muutokset kaavassa on tehty ympäristöluvassa määrättyjen ehtojen mukaisiksi. Puolustusvoimien ampumamelu muuttaa ajoittain liikennöintiolosuhteita merialueilla sijaitsevilla vene- ja laivaväylillä. Vaikutus on suurin vapaa-ajan veneilylle viihtyvyyden heikentymisen kautta.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Melusta aiheutuu luonnonympäristölle haittaa. Ampumamelun häiriöt kohdistuvat erityisesti linnustoon. Meluhaittojen torjumisen rakenteet voivat näkyä paikallisesti maisemakuvassa. Mahdollisesti vähäisempi rakentaminen melualueilla voi säästää luonnonympäristöjä ja säilyttää maisemaa.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Kaavaratkaisu ei heikennä lentoliikenteen toimintaedellytyksiä. Lisäkustannuksia voi syntyä myös muutoin alueille rakennettaessa. Melualueet rajoittavat erityisesti luontomatkaillen toimintaedellytyksiä. Vaikutuksia saattaa syntyä myös kalastuselinkeinolle.

Vaikutukset asukkaisiin, yhteisöihin ja elinoloihin

Melu on yleisesti viihtyvyyttä heikentävä tekijä. Vaikutuksen haitan määrään vaikuttaa melun toistuvuus ja ajoittuminen, mutta näitä ei ohjata maakuntakaavalla. Meluhaittojen vähentämisellä on huomattava myönteinen terveysvaikutus. Puolustusvoimien melualueet saattavat heikentää virkistyskäyttömahdollisuuksia.

5.1.5. Puolustusvoimien saaret

Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Voimassa olevissa kaavoissa esitettyjen puolustusvoimien saarten merkintätapaa on ajantasaistettu niiden saarten osalta, joiden käyttötarkoitus on muuttumassa.

EP/u

Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulustoiminta

Puolustusvoimien saarten vaikutusten arviointi

Vaikutukset alueiden käyttöön

Puolustusvoimien saaret ovat olleet yksinomaan puolustusvoimien käytössä ja muulta yleisöltä suljettuja alueita. Kaavamerkinnän muutoksella on merkittävä vaikutus monipuolistamalla alueiden käyttötarkoitusta mm. virkistyskäytössä. Puolustusvoimien aikaisempi tai osittain jatkuva toiminta saattaa aiheuttaa rajoituksia maankäyttöön.

Vaikutukset liikenteeseen ja yhdyskuntahuoltoon

Saarten käyttötarkoitusten muuttuessa saattaa olla tarvetta uusille liikenneyhteyksille sekä olemassa olevan tieverkon parantamiseen.

Vaikutukset luontoon ja ympäristöön

Puolustusvoimien käytössä olleet saaret ovat olleet muulta maankäytöltä suljettuja, mistä syystä näille saarille on muodostunut ainutlaatuisia luonnon- ja kulttuuriympäristöjä. Siirtymisellä yleiseen käyttöön voi olla ympäristöarvoja heikentävää vaikutusta.

Vaikutukset talouteen ja elinkeinoihin

Mahdollistaa matkailu- ja koulutuspalveluiden kehittämisen. Alueiden käyttömuutos saattaa edellyttää merkittäviä investointeja esimerkiksi maaperän puhdistamiseen. Osa rakennuksista ja rakenteista on suojeltuja, mikä edellyttää niiden ylläpitämistä ja kunnostamista.

Vaikutukset asukkaisiin, elinoloihin ja yhteisöihin

Virkistyskäyttöön avattavat puolustusvoimien alueet tarjoavat asukkaille uusia virkistysalueita ja –mahdollisuuksia. Puolustusvoimien toiminnasta voi edelleen syntyä melu- ja ympäristöhaittoja.



6. OIKEUSVAIKUTUKSET

6.1. Kuntakaavoitus

Pääsääntö maakuntakaavoituksen ohjausvaikutuksesta kuntakaavoitukseen on esitetty maankäyttö- ja rakennuslain 32.1 §:ssä. Sen mukaan ”maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Ohjausperiaate toteutuu, kun maakuntakaavassa esitetty maankäyttöratkaisu täsmentyy kuntakaavoituksessa tavalla joka on maakuntakaavan tavoitteiden mukainen.”

Maankäyttö- ja rakennuslaki osoittaa eri kaavamuodoille selkeästi omat tehtävänsä alueiden käytön suunnittelujärjestelmässä. Maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen (MRL § 25). Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäyttösuunnitelma ja jättää paikalliset alueidenkäyttöä koskevat kysymykset kuntakaavoituksen ratkaistavaksi.

Kaavajärjestelmän perusominaisuuksiin kuuluu maakuntakaavan tietty joustavuus. Maakuntakaavassa esitettyjen aluevarausten laajuutta ja sijaintia voidaan yksityiskohtaisemmassa kaavassa muuttaa tai aluevarauksesta voidaan myös luopua. Tämä edellyttää, etteivät maakuntakaavan keskeiset ratkaisut ja tavoitteet vaarannu. Näin ollen kuntakaavoituksessa ei ole mahdollista maakuntakaavan periaatteita syrjäyttävä ratkaisu. Maakuntakaavan tavoitteet on turvattava samassa kaavassa, jossa maakuntakaavan ratkaisusta poiketaan.

Maakuntakaavassa esitetyn alueen käyttötarkoituksen muuttaminen on mahdollista kuntakaavoituksessa edellyttäen, että uusi käyttötarkoitus toteuttaa maakuntakaavan tavoitetta. Sen kanssa ristiriitainen kaavaratkaisu ei ole mahdollista ilman maakuntakaavan muuttamista. Maakunnallisesti tai seudullisesti vaikuttavan uuden maankäyttöratkaisun esittäminen vasta kuntakaavoituksen yhteydessä on lähtökohtaisesti ristiriidassa myös maakuntakaavan kanssa. Maakuntakaavan muuttamistarpeen harkitsee maakunnan liitto.

Kunnan on otettava maakuntakaava ohjeena laatiessaan joko oikeusvaikutteista tai oikeusvaikutuksetonta yleiskaavaa. Maakuntakaava ei kuitenkaan velvoita yleiskaavan laatimiseen. Ohjeena olemisella on jossain määrin tiukemmat kriteerit laadittaessa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, koska se puolestaan ohjaa asemakaavaa. Alueilla, joilla ei ole yleiskaavaa, maakuntakaava ohjaa suoraan asemakaavoitusta ja muuta rakentamisen ohjausta. Maakuntakaava on otettava huomioon myös muussa alueiden käyttöön liittyvässä viranomaistoiminnassa, kuten kunnan rakennusjärjestystä laadittaessa.

Kunnan tulee huolehtia yleis- ja asemakaavojensa pitämisestä ajan tasalla. Maakuntakaavassa osoitettu uusi maankäyttöratkaisu voi kuitenkin olla keskeinen peruste arvioitaessa kuntakaavojen ajantasaisuutta.

6.2. Maakuntakaavan muuta viranomaistoimintaa ohjaava vaikutus

Maankäyttö- ja rakennuslain 32.2 §:n mukaisesti viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta otettava maakuntakaava huomioon, pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Muulla viranomaistoiminnalla, johon maakuntakaavan ohjausvaikutus ulottuu, tarkoitetaan sellaista suunnittelua ja päätöksentekoa, joka koskee muuta kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaista maankäyttöä. Tällöin tarkoitetaan esimerkiksi vesilain tai maantielain mukaista maankäyttöä koskevia ratkaisuja.

Tämä oikeusvaikutus kohdistuu vain viranomaisten toimintaan, eikä se koske yksityistä maankäytön suunnittelua. Maakuntakaavan ottaminen huomioon ja edistämismuoto koskee kaikkia sellaisia valtion ja kuntien viranomaisia tai liikelaitoksia, jotka harjoittavat alueiden käyttöön liittyvää suunnittelua tai toteuttamista.

Maakuntakaavan huomioon ottaminen tarkoittaa toimimista tavalla, joka ei vähennä maakuntakaavan toteuttamismahdollisuuksia. Maakuntakaavan toteuttamisen edistäminen edellyttää puolestaan aktiivisempaa, maakuntakaavan toteuttamista palvelevaa toimintatapaa. Kuntien osalta säännös tarkoittaa lähinnä kaavoituksen suuntaamista maakuntakaavan tarkoituksenmukaista toteuttamista edistäville alueille.

6.3. Maakuntakaavaan liittyvä rakentamisrajoitus

Maankäyttö- ja rakennuslain 33.1 §:n mukaan maakuntakaavassa virkistys- tai suojelualueeksi taikka liikenteen tai teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetulla alueella on voimassa rakentamista koskeva rajoitus. Kun kaava saa lainvoiman, tulee rakentamisrajoitus voimaan näillä alueilla. Rakentamisrajoituksen aluetta voidaan erityisellä kaavamääräyksellä supistaa tai laajentaa. Tässä vaihemaakuntakaavassa ei ole käytetty mainitun kaltaista erityistä kaavamääräystä.

Kunkin kaavamerkinnän kuvauksessa on kerrottu, jos kyseiseen kaavamerkintään liittyy rakentamisrajoitus. Kohdemerkinnöillä osoitettuihin aluevarauksiin ei kuitenkaan sisälly rakentamisrajoitusta. Kohteina osoitettujen alueiden toteuttamisen turvaamisen ei ole katsottu edellyttävän rakentamisrajoitusta, koska ne ovat osittain jo olemassa olevia, pinta-alaltaan pieniä tai niiden tarkka sijainti ja laajuus voidaan määritellä vasta yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.

Kun liikenneväylä tai teknisen huollon johtolinja on esitetty ohjeellisen tai vaihtoehtoisen linjauksen merkinnällä, ei alueelle tule rakentamisrajoitusta. Rakentamisrajoitukseen ei myöskään johda liikenteen tai teknisen huollon yhteystarvemerkinä.

Alueilla, joita rakentamisrajoitus koskee, ei lupaa rakennuksen rakentamiseen saa myöntää siten, että maakuntakaavan toteutuminen vaikeutuu. Rakentamisrajoitus on kuitenkin ehdollinen, sillä jos maakuntakaavasta johtuvasta rakennusluvan epäämisestä aiheutuu hakijalle huomattavaa haittaa, on lupa myönnettävä, ellei kunta tai muu julkisyhteisö lunasta aluetta tai suorita haitasta kohtuullista korvausta. Suojelualueilla lunastus- tai korvausvelvollinen yhteisö on yleensä valtio.

Kohtuuton haitta voi maakuntakaavassa liittyä myös muun kuin rakennushankkeen estymiseen. Tällaisia voivat olla esimerkiksi elinkeino- tai muun toiminnan kohtuuton hankaloituminen, kalleus tai estyminen. Maanomistajalle koituvan kohtuuttomuuden arviointi on aina tapauskohtaista ja kokonaisuuteen perustuvaa. Kohtuullisuutta arvioidaan usein maanomistajan taloudellisella asemalla ennen ja jälkeen kaavan. Haitan arvioinnissa on otettava huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyys, kyseisen aluevarauksen luonne ja mahdollisuudet ohjata hankkeen sijaintia. Maanomistajalle mahdollisesti aiheutuva haitta voidaan yleensä määrittää tarkasti vasta yksityiskohtaisempien kaavojen yhteydessä.

6.4. Muu lainsäädäntö ja maakuntakaava

Maakuntakaavaa laadittaessa on otettava huomioon maankäyttö- ja rakennuslain ohella erityisesti luonnonsuojelulaki, muinaismuistolaki, laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä, laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista sekä saariston kehityksen edistämisestä annettu laki. Vuorovaikutuksessa ja kuulemisessa on lisäksi otettava huomioon hallintolaki ja kuntalaki.

Luonnonsuojelulaissa tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja päätösten sekä maisema-alueita koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. Maakuntakaavan sisältöön oikeudellisesti vaikuttavia ovat valtioneuvoston jo hyväksymät suojeluohjelmat ja -päätökset, jotka on mainittu LSL:n 77 §:ssä. Laissa on lisäksi Euroopan yhteisön Natura 2000 -verkostoa koskevat erityissäännökset. Lain mukaan on maakuntakaavaa laadittaessa, hyväksyttäessä ja sitä vahvistettaessa pidettävä silmällä, ettei kaavan toteutuminen todennäköisesti merkittävästi heikennä niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi alue on otettu valtioneuvoston Natura 2000 -verkostoon. Tarvittaessa on tehtävä LSL:n 65 §:n mukainen Natura -arviointi luonnonarvojen heikkenemisen merkittävyydestä.

Kiinteät muinaismuistot ovat muinaismuistolain mukaisesti suojeltuja. Muinaismuistolain 13 §:n mukaan on yleistä hanketta tai kaavoitusta suunniteltaessa ennalta otettava selville koskeeko hankkeen tai kaavoituksen toimeenpaneminen kiinteää muinaisjäännöstä. Maakuntakaavan yleispiirteisyydestä johtuen maakuntakaavatasolla ei kuitenkaan voida yksityiskohtaisesti ennakoita kaavassa suunniteltujen rakennuskohteiden sijaintia maastossa, minkä vuoksi muinaismuistolain 13 § tulee ajankohtaiseksi vasta yksityiskohtaisemman suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä. Maakuntakaavalla tulee kuitenkin välittää tieto muinaismuistoista yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyvät myös laki rakennusperinnön suojelemisesta ja kirkkolaki.

Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä sisältää yleisen hankkeesta vastaavaa koskevan velvollisuuden olla riittävästi selvillä hankkeen ympäristövaikutuksista siinä laajuudessa kuin kohtuudella voidaan edellyttää. Lain mukaan mm. maakunnan liiton ja hankkeesta vastaavan on oltava riittävästi yhteistyössä hankkeen arviointimenettelyn ja kaavan yhteensovittamiseksi. Kaavoituksen yhteydessä tehtyjä selvityksiä voidaan yleensä käyttää hyväksi hankekohtaisessa arviointimenettelyssä ja vastaavasti maakuntakaava voi perustua aiemmin tehtyyn hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn. Maakuntakaavaan merkitseminen ei sinänsä edellytä YVA-lain mukaista menettelyä.

Maakuntakaava on otettava huomioon suunniteltaessa ja päätettäessä muun lainsäädännön nojalla ympäristön käytön järjestämisestä siten kuin erityislajeissa säädetään. Tässä suhteessa keskeisimpiä erityislajeja ovat ympäristönsuojelulaki, maantielaki, ratalaki, kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annettu laki, maa-aineslaki, metsälaki ja vesilaki.

Vaatus maakuntakaavan huomioon ottamisesta erityislainsäädännön mukaisessa viranomaisten päätöksenteossa vaihtelee lainsäädännön alasta riippuen. Yleisesti voidaan todeta, että erityislainsäädännön merkitys on suuri, mikäli erityislainsäädännössä on tyhjentävästi säädelty sen suhde maankäytön suunnitteluun. Mikäli säätely on väljä, kasvaa maankäyttö- ja rakennuslain rooli.

Ympäristönsuojelulain mukaan säädellään pilaantumisen vaaraa aiheuttavaa toimintaa ympäristöluvilla.

Lupaharkinnassa on sijoituspaikan soveltuvuutta arvioitaessa otettava huomioon myös maakuntakaava ja siinä alueelle ja sen ympäristöön osoitettu nykyinen ja tuleva käyttötarkoitus sekä kaavamääräykset. Maakuntakaava voi lisäksi toimia alueen eri arvoja ja ominaisuuksia sekä toiminnan vaikutuksia selvittävänä aineistona.

Maantielain ja ratelain mukaan tien tai radan suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa väylän sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty.

Ratalinjat ja energiaverkostot toteutetaan vapaaehtoisin järjestelyin ja kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annetun lain perusteella. Lunastusluvan myöntävä viranomainen on yleensä valtioneuvosto. Vähemmän tärkeistä lunastuksista voi myös maanmittaustoimisto päättää. Päätöksen perusteluissa on otettava huomioon maakuntakaava ja pyrittävä edistämään kaavan toteuttamista.

Maa-aineslain mukaiset lupaedellytykset katsotaan melko tyhjentäviksi. Maakuntakaava on kuitenkin tukena maa-aineslain mukaisessa lupaharkinnassa. Ottamistoiminnasta ei saa aiheutua sellaisia haitallisia seuraamuksia, kuten kauniin maisemakuvan turmeltumista tai luonnon merkittävien kauneusarvojen tai erityisten luonnonesiintymien tuhoutumista tai pohjavesien tilan vaarantumista. Maakuntakaava toimii alueen arvoja selvittävänä aineistona ottamisen edellytyksiä harkittaessa.

Metsälaki toteaa, että lakia ei sovelleta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisessa kaavassa suojelualueeksi osoitetulla alueella. Maakuntakaavan suojelualueilla ei siten synny tilanteita, jossa metsälain mukaisessa suunnittelussa ja päätöksenteossa voitaisiin vaikeuttaa maakuntakaavan toteuttamista. Muilla maakuntakaavan aluevarauksia sisältävillä alueilla, kuten sellaisella maa- ja metsätalousalueella, jolla on merkitystä ympäristöarvojen, maisemallisten seikkojen tai ulkoilun kannalta, on metsälain mukaisessa lupa- ja metsänkäyttöilmoitusten käsittelymenettelyssä otettava huomioon maakuntakaava ja pyrittävä edistämään sen toteuttamista.

Vesilain mukaiset hankkeet kuuluvat niihin toimenpiteisiin, joiden edellytykset on ilmaistu kattavasti ao. erityislaissa. Maakuntakaavan toteuttamista voidaan edistää esimerkiksi pohjavesien suojelua turvaavilla ja edistävillä vesilain mukaisilla toimenpiteillä.

7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa kaavan laadintaprosessia ja vuorovaikutteista suunnittelua. Arvioinnin tehtävänä on tuottaa suunnittelijoille, osallisille sekä päättäjille tietoja kaavan toteuttamisen vaikutuksista, niiden merkittävyydestä sekä haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuuksista. Vaikutusten arviointi tukee vaihtoehtojen laadintaa, kaavaratkaisun valintaa ja päätöksentekoa eri vaiheissa.

Vaikutusten arvioinnista on säädetty maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL) ja -asetuksessa (MRA). Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset (MRL 9 §). Vaikutuksia arvioidaan sillä tasolla ja tarkkuudella kuin maakuntakaava yleispiirteisenä kaavana edellyttää.

Arvioinnin yksityiskohtaisuuteen vaikuttavat kaavan vaikutusten merkittävyys sekä kaavan ohjausvaikutus, joka riippuu käytettävistä merkinnöistä ja määräyksistä. MRA 10 §:n mukaisesti kaavaselostuksessa esitetään yhteenveto kaavan vaikutusten arvioimiseksi tehdyistä selvityksistä ja todetuista merkittävistä vaikutuksista. Selostuksessa esitetään myös arviointi kaavan kokonaisvaikutuksista.

7.1. Vaikutusalue

Uudenmaan 2.vaihemaakuntakaava on laadittu koskemaan koko maakuntaa. Kaavan vaikutukset kohdistuvat maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamalla tavalla maakunnan 28 kuntaan. Maakuntakaavan ohjausvaikutuksen seurauksena kaavan vaikutukset kohdistuvat ja tarkentuvat kuntasuunnittelun kautta yleiskaavojen ja asemakaavojen suunnittelualueille.

Kaavan vaikutuksia selvitetään koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan vaikutuksia (MRL 9 §). Vaikutuksen merkittävyys ja vaikutusalueen raja vaihtelevat kaavassa käsiteltävien toimintojen ja maankäyttömuotojen mukaan. Vaikutusalueet ovat hallinnollisia, toiminnallisia ja luonnonmaantieteellisiä.

Hallinnollisia rajoja muodostavat mm. kunta- ja maakuntajako. Maakuntarajan ulkopuolelle syntyy vaikutuksia silloin, kun kaavamerkinnot ulottuvat maakunnan rajalle ja liittyvät maakuntarajan ylittäviin toimintoihin tai alueisiin. Vaikutukset ulottuvat erityisesti kaava-alueeseen rajoittuvien Varsinais-Suomen, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson maakuntiin ja niiden jäsenkuntien alueille. Valtakunnallisia vaikutuksia syntyy suurten liikenne- ja ratkaisujen sekä kaavan toteuttamisesta syntyvien taloudellisten vaikutusten kautta. Viranomaistoimintaa koskevat oikeusvaikutukset ylittävät maakuntakaavan kaavarajan.

Kilpailukykyä parantavat toimenpiteet aiheuttavat vaikutuksia paikallisesta aina globaaliin tasoon asti. Näitä vaikutusalueita on kuitenkin vaikea osoittaa, koska vaikutukset ovat luonteeltaan muuttuvia ja vaikeasti mitattavia.

Vaihemaakuntakaavan toiminnallinen vaikutus liittyy erityisesti raide- ja energiaverkostoihin, joiden vaikutusalue voi ulottua kaava-alueen ulkopuolelle kansallisten ja kansainvälisten verkostojen mukaisesti. Itäradan vaikutusalue ulottuu kansallisten rajojen ulkopuolelle asti, samoin kuin EstLink1- ja EstLink2-energiaverkot. Laajan toiminnallisen vaikutusalueen muodostaa myös työssäkäyntialue. Erityisesti liikenneverkot ja työpaikka-alueet sekä muut maakunnan kilpailukykyä edistävät toimenpiteet vaikuttavat työssäkäyntialueen kasvuun ja toiminnalliseen luonteeseen.

Luonnonmaantieteellisiä vaikutusalueita muodostavat esimerkiksi valuma-alueet ja ekologiset verkostot. Puolustusvoimien melualueiden rajat ovat hallinnollisista rajoista riippumattomia, ja vaikutusalue on määritelty ja osoitettu kartalle melulaskelmien perusteella. Liikenteen ja energiantuotannon päästöt vaikuttavat ilmanlaatuun maakunnan ulkopuolelle hallinnollisista, toiminnallisista ja luonnonmaantieteellisistä rajoista riippumatta.

7.2. Kaavan kokonaisvaikutukset

Vaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty niitä selvityksiä, jotka on lueteltu luvussa 2.6. Näissä selvityksissä esitettiin useita arviointinäkökulmia kaavaluonnoksen edelleen kehittämiseksi. Kaavaluonnosta on arvioitu erityisesti liikenteen, kaupan, keskusverkon ja hajarakentamisen näkökulmista ja arviointitulokset ovat vaikuttaneet kaavaehdotuksena esitettyyn ratkaisuun. Lisäksi on arvioitu yksittäisiä kaavaratkaisuja ja niiden vaikutuksia. Luonnoksen jälkeen tehtyjen arviointien perusteella on tehty muutoksia luonnoksesta ehdotukseen.

7.2.1 Kaava luo edellytykset yhdyskuntarakenteen hajautumisen hidastumiselle

Vaihekaavan tavoitteena on osoittaa kasvua ensisijaisesti nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen olemassa olevia alueita tiivistäen ja täydentäen. Kaavaratkaisu mahdollistaa monenlaisia tavoitteiden mukaisia toteuttamisvaihtoehtoja.

Vaikutukset vaihtelevat riippuen yksittäisten toteuttamisratkaisujen luonteesta, ajoituksesta ja sijainnista. Kasvupaineet ja siten myös vaikutukset kohdistuvat ennen kaikkea olemassa olevien, mutta myös uusien raideyhteyksien asemanseutujen taajamatoimintojen alueille. Vaikutukset ajoittuvat useiden alueiden toteuttamisen osalta suunnittelukauden loppupuolelle, jolloin niiden yksityiskohtaisempaan arviointiin ei ole edellytyksiä. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti kuntakaavoitukseen ja siihen liittyvään päätöksentekoon.

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen myönteisiä vaikutuksia ovat erityisesti olemassa olevan infrastruktuurin käytön tehostuminen, investointikustannusten pieneneminen, liikkumistarpeen väheneminen sekä aikaisempaa paremmat edellytykset ilmastonmuutoksen hallintaan. Lisäksi rakentamaton maa-ala säilyy eheämpänä sekä maa- ja metsätalouden että luonnon toiminnan kannalta. Maankäytön tiivistämisellä on vaikutusta maanarvon kehitykseen. Se nostaa sekä rakentamis- että asumiskustannuksia.

Taajamien ja keskustojen kasvu parantaa palvelujen saavutettavuutta, luo edellytyksiä monimuotoisten kaupunkikulttuurien kehittymiselle sekä mahdollistaa monipuolisia ja väestöpohjaltaan tasapainoisia asuinalueita. Tasapainoisen väestörakenteen toteutuminen ehkäisee negatiivista segregaatiokehitystä. Taajamien tiivistäminen muuttaa kaupunkikuvaa ja -ympäristöä. Vähäinenkin muutos taajamarakenteessa voi olla vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää. Muutokset voidaan kokea elinympäristön laatua heikentäväksi. Rakentaminen ja alueiden käytön muutokset voivat vähentää luonnon monimuotoisuutta ja vaarantaa ekologisen verkoston toimivuutta ja kulttuuriympäristöjen arvoja.

Maakuntakaava ohjaa hajarakentamista taajamiin ja maakunnallisesti merkittäviin kyliin. Vahvempi väestöpohja edesauttaa palveluiden säilymistä ja kylien muuta kehittymistä. Kylien tiivistyminen ja kasvu muuttavat kylämaisemaa ja tuovat siihen ajallista kerroksellisuutta. Uhkana on arvokkaiden maisemakokonaisuuksien vahingoittuminen.

7.2.2. Kaavan vaikutukset viherjärjestelmään ovat vähäisiä

Kaavassa on osoitettu vain vähäisiä muutoksia viherjärjestelmään, ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä. Olemassa olevan viherjärjestelmän toimivuus säilyy. Uudet väylät ja taajamarakenne aiheuttavat estevaikutuksia ja saattavat pirstoa luontokokonaisuuksia. Toisaalta asutuksen keskittäminen nykyisen rakenteen yhteyteen hidastaa hajarakentamisen aiheuttamaa pirstoutumista. Tiivistäminen muuttaa kaupunkiekologiaa ja paikallisia luontoalueita. Kaava ei heikennä mahdollisuuksia lähivirkistykseen. Kaavassa osoitetut Natura 2000 -alueet täydentävät kansainvälistä suojelualueverkostoa. Alueet turvaavat ne luonnonarvot, joiden perusteella alueet on otettu mukaan verkostoon. Uusilla alueilla on myös laajempi luonnonsuojellusmerkitys.



7.2.3. Joukkoliikenne tukee eheää yhdyskuntarakennetta

Uudet raideliikenteen yhteydet avaavat uusia kasvukäytäviä idän ja lännen suuntiin. Jos uudet radat toteutuvat, ne tuovat merkittäviä muutoksia maakunnan maankäyttöön sekä asumisen painopisteisiin. Erityisesti Östersundomin rakentuminen tasapainottaa aluerakennetta idän suuntaan. Metroverkon jatkaminen itään ja länteen vahvistaa taajamarakennetta rannikon suuntaisesti. Raideliikenteen yhteyksien muutoksilla on vaikutuksia myös maakunnan ulkopuolelle. Esimerkiksi ESA-radan toteuttaminen parantaa liikenneyhteyksiä Helsingin ja Turun välillä, sekä muuttaa taajamarakennetta myös Varsinais-Suomen puolella. Radat muuttavat maankäyttöä laajalla alueella. Toisaalta muutokset ovat odotettavissa vasta pitkällä aikavälillä ja se vaikuttaa rakentamisen ja suunnittelun mahdollisuuksiin näillä ratavarauksilla. Tämä tuo epävarmuutta sekä kuntakaavoitukseen että maanomistajille, mutta linjausten tarkennuttua kuitenkin aikaisempaa suppeammalla alueella.

Liikenneverkkojen, joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen luo edellytyksiä asumisen ja työpaikkojen sijoittumiseen alueille, joilla maan hinta on keskusta-alueita edullisempi. Uusien taajamien sijoittaminen lähelle asemanseutuja ja olemassa olevia taajama-alueita voi vähentää yhdyskuntarakenteen hajautumista ja hajakentämistä. Myös tiivistyvässä aluerakenteessa liikenteen aiheuttamat terveyshaitat voivat vähentyä, jos esimerkiksi joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkutapaosuudet kasvavat. Riskinä on, että asuinrakentamista tulee myös uusille tai nykyisille melualueille.

Joukkoliikenteen poikittaiset yhteysvälit pääkaupunkiseudulla-yhdessä joukkoliikenteen vaihtopaikkojen ja liityntäpysäköinnin kanssa parantavat maakunnan joukkoliikenneyhteyksiä. Kaava mahdollistaa nykyistä laajemman joukkoliikenteen käytön, koska se parantaa joukkoliikenneyhteyksiä ja kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Henkilöautoliikenteen osuuden vähenemisellä on myönteisiä vaikutuksia muun muassa liikenteen sujuvuuteen, ilmastomuutokseen, meluun sekä ilmanlaatuun ja siten myös ihmisten terveyteen, viihtyvyyteen ja ympäristön tilaan.

7.2.4. Kaava luo edellytyksiä kilpailukyville ja tasapainoiselle kehitykselle

Maakuntakaava mahdollistaa seudullisesti merkittävien keskusten kehittymisen pääkaupunkiseudun ulkopuolelle tasapainottaen aluerakennetta. Seutukeskukset luovat vastapainoa vahvan valtakunnankeskuksen vetovoimalle tarjoamalla yrityksille ja asukkaille monipuolisesti julkisia ja kaupallisia palveluita. Seutukeskukset vahvistavat ja jäsentävät maakunnan verkostomaista rakennetta. Kaavassa esitetty keskusverkko vaikuttaa kaupan mitoittamiseen ja sitä kautta kehittää seutu- ja kuntakeskusten palvelurakennetta, mutta vaikutus on vähäisempi muissa keskuksissa.

Maakuntakaavan työpaikka-alueiden ja liikenneväylien toteutuminen parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaympäristöä. Kaava mahdollistaa myös toimintojen keskittymisen ja toimijoiden keskinäiset agglomeraatioedut ja siten parantaa elinkeinoelämän kannattavuutta. Elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien parantaminen ylläpitää myös työllisyyttä ja nostaa alueen elintasoja. Toisaalta jos kaavaa toteutetaan tavalla, joka nostaa asumisen hintaa, vaikeutuu työvoiman saatavuus kilpailukykyä heikentäen.



7.3 Tavoitteiden toteutumisen arviointi

7.3.1. Arvio kaavan tavoitteiden/perusrakenteen tavoitteiden toteutumisesta

1. Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen			
Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Toteutuskeinojen vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
Hyödynnetään ensisijaisesti nykyistä yhdyskuntarakennetta siten, että kehittämisen painopiste on liikkumisen päästöjen kannalta parhailla liikkumisvyöhykkeillä. Lisäksi maankäytön ratkaisuissa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti rakenteilla olevat Länsimetro Matinkylään ja Kehärata.	Uudet taajamat ja työpaikka-alueet on sijoitettu pääosin raideliikenteen nykyisille ja uusille asemanseduille ja liikkumisen kannalta edullisille alueille. Nykyisiä asemanseduja ja taajama-alueita, uusiin metrolinjauksiin tukeutuvia taajama-alueita on osoitettu tiivistettäväksi. Hajarakentamista pyritään ohjaamaan taajamiin ja kyliin.	Kasvupaineet ja siten myös vaikutukset kohdistuvat ensi vaiheessa olemassa olevien taajamatoimintojen alueille, erityisesti asemanseduille. Pidemmällä aikavälillä vaikutuksia on myös uusilla asemanseduilla ja ratakäytävillä.	Taajamatoimintojen alueiden painottaminen asemanseduille, olemassa olevien taajamien tiivistäminen sekä hajarakentamisen ohjaaminen kyliin tukee tavoitteen toteutumista.
Määritellään eheyttämisen periaatteet olemassa oleville keskuksille siten, että olemassa olevien ratojen asemanseduja ja linja-autoliikenteen laatuikäntäviin tukeutuvia taajamia vahvistetaan.	Kaavamääräyksissä tuodaan esille taajamien käyttöönoton ajoituksen periaatteet. Tiivistämismerkinnällä osoitetaan tiivistämisen kannalta olennaiset taajama-alueet, jotka sijoittuvat pääasiassa olemassa oleville asemanseduille ja vahaan linja-autoliikenteeseen sekä laajenevaan metroverkkoon tukeutuville taajama-alueille.	Taajamiin kohdistuu kasvupaineita ensisijassa joukkoliikenteen kannalta parhaiten saavutettavilla alueille. Lisääntyvä väestö- ja työpaikkamäärä tiiviillä alueille parantaa joukkoliikenteen kannattavuutta ja palveluiden parantamisen edellytyksiä. Joukkoliikenteeseen kohdistuva kuormitus kasvaa mikä edellyttää myös investointeja etenkin rataverkkoon.	Tiivistettävien taajama-alueiden kehittämisperiaatemerkinä sekä pääkaupunkiseudun poikittaisen joukkoliikenteen yhteysvälin kehittämisperiaatemerkinä tukevat tavoitteen toteutumista.
Tarkistetaan tarvittaessa nykyisten maakuntakaavojen keskusverkkoa ja selvitetään mahdollisuudet supistaa nykyisiä taajamatoimintojen alueita tai vaihtoehtoisesti vaiheistaa niiden toteutusta.	Kaavaprosessin aikana on tarkistettu maakuntakaavojen keskusverkkoa, supistettu taajamatoimintojen alueita niiltä alueilta jotka sijaitsevat rakenteen kannalta epäedullisilla alueille ja osoitettu reservialuemerkinällä alueet, jotka tulisi ottaa käyttöön vasta suunnittelukauden loppupuolella. Asumista koskevassa kehittämissuosituksessa pyritään ohjaamaan asumisen sijoittumista ensisijaisesti taajamiin.	Taajama-alueiden supistaminen kohdentaa kasvupaineita olemassa oleville taajamille. Reservialueilla muutokset ovat odotettavissa pitkällä aikavälillä, mikä tuo epävarmuutta kuntakaavoitukseen ja maanomistajille, mutta voi myös selkeyttää maapolitiikan ohjaamista.	Tavoite keskusverkon uudelleen tarkastelusta sekä taajama-alueiden supistamisesta toteutuu hyvin. Reservialuemerkinä ja kehittämissuosituksen tavoitteen toteutuminen on riippuvaista kuntien maankäyttö- ja asuntopolitiikasta.

<p>Varaudutaan uusien raideliikenteeseen tukeutuvien kasvukäytävien avaamiseen pidemmällä aikavälillä, jotta varmistetaan niiden toteuttamismahdollisuudet.</p>	<p>Kaavassa osoitetaan uudet kaukoliikenteen ratalinjaukset Turun ja Pietarin suuntiin. Seutuliikenteen rataverkkoa laajennetaan idän ja lännen suuntiin ja kaavassa osoitetaan niiden varaan tukeutuvaa uutta taajamarakennetta.</p>	<p>Uudet raideliikenteen kasvukäytävät mahdollistavat uutta taajama-aluetta, jos ratojen rakentamisesta saadaan sitova päätös. Vaikutukset ajoittuvat todennäköisesti vasta suunnittelukauden loppupuolelle.</p>	<p>Uusiin ratoihin tukeutuvien kasvukäytävien toteutuminen on epävarmaa tavoitevuoteen mennessä. Toteutuminen on riippuvaista kuntien ja valtion taloudellisesta tilanteesta ja maankäyttöpolitiikan päämääristä sekä ratojen sitovista rakentamispäätöksistä. Raidelinjausten osoittaminen kaavakartalla varmistaa kuitenkin aluevaraukset ja sitä kautta suunnittelun ja rahoituksen varmistuttua toteuttamisen</p>
<p>Laaditaan maakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakennetta tukeva, toimiva ja kestävä liikennejärjestelmä. Maakuntakaavassa käsitellään seudullisen joukkoliikenteen merkittävät vaihtopaikat, liityntäpysäköinnin edellyttämät ratkaisut, raideliikenteen asemat sekä joukkoliikenteen laatukäytävät sekä pyöräilymahdollisuuksien parantaminen.</p>	<p>Maakunnan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä on pyritty tukemaan joukkoliikenteen vaihtopaikkoja ja liityntäpysäköintipaikkoja osoittamalla, joukkoliikenteen poikittaisella yhteysvälin kehittämisperiaatemerkinällä sekä jatkamalla metroverkkoa itään ja länteen.</p>	<p>Kaava parantaa maakunnan säteittäisiä ja poikittaisia liikenneyhteyksiä, sekä tukee joukkoliikenteen kehittämistä.</p>	<p>Joukkoliikenteeseen liittyvät kaavamerkinät tukevat tavoitteen toteutumista. Kaavaratkaisu vaikuttaa välillisesti myös pyöräilymahdollisuuksien parantamiseen yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kautta.</p>
<p>Turvataan osana yhdyskuntarakennetta riittävä ja hyvin saavutettava virkistysalueverkosto ja toimiva ekologinen verkosto.</p>	<p>Virkistysalueverkostoa ja ekologista verkostoa on tarkasteltu kaavassa vain niiltä osin kuin kaavan aluerakenteen käsittely sitä vaatii tai vihervestoston turvaaminen sitä vaatii.</p>	<p>Kaavassa on osoitettu vain vähäisiä muutoksia viherjärjestelmään, ja pääosin vaikutukset ovat välillisiä.</p>	<p>Kaava ei heikennä maakunnallista viheralueverkostoa ja vaikutukset ovat vähäisiä, joten tavoitteen voidaan todeta toteutuvan.</p>

2. Metropolialueen kilpailukyyn vahvistaminen			
Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Toteutuskeinojen vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
Edistetään valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuutta varautumalla uusien raideyhteyksien toteuttamiseen Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet osoittaa aluevaraus Helsingin seudun lentokentälle.	Kaavalla on edistetty kansainvälisten uusien ratayhteyksien toimivuutta osoittamalla uudet ratayhteydet Turun (Esa-rata) ja Pietarin (Itärata) suuntiin. Helsingin seudun lentokentälle ei ole osoitettu aluevarauksia.	Itäradan ja Esa-radan toteutuminen parantavat ja nopeuttavat liikenneyhteyksiä idän ja lännen suuntiin. Itärata sitoo toteutuessaan Porvoon paremmin Helsingin vaikutusalueeseen. Uudet radat eivät todennäköisesti tule toteutumaan tavoiteaikaan mennessä.	Tavoite on saavutettu uusien ratalinjauksien kohdalla hyvin. Helsingin seudun lentokentästä ei ole tehty riittäviä tutkimuksia, joiden perusteella uuden kentän sijoituspäätös olisi ollut mahdollista tehdä, minkä vuoksi tavoite jää saavuttamatta.
Kehitetään säteittäisten liikenneyhteyksien lisäksi poikittaisia liikenneyhteyksiä.	Kaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät liikenneyhteydet, myös poikittaiset.	Kaava parantaa maakunnan säteittäisiä ja poikittaisia liikenneyhteyksiä.	Pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli -merkintä edistää joukkoliikennettä pääkaupunkiseudulle. Vaihtopaikkoja kehittämällä poikittainen saadaan liittymään säteittäiseen joukkoliikenteeseen.
Hyödynnetään metropolimaakunnan kulttuuriset ja ympäristölliset erityispiirteet sekä mahdollisuudet tarjota monimuotoisia ja erilaisia elinympäristöjä.	Taajamatoimintoja on vahvistettu maakunnan eri seuduilla, korostaen asumisen kannalta parhaita alueita. Maakunnalliset kylät tarjoavat vaihtoehdon hajakentämiselle.	Olemassa olevien taajamien tiivistäminen mahdollistaa kulttuurisesti ja väestöpohjaltaan monipuolisten ympäristöjen kehittämisen, mikä ehkäisee negatiivista segregatiokehitystä. Kylien vahvempi väestöpohja edesauttaa palveluiden säilymistä ja kylien muuta kehittymistä. Kylien tiivistyminen ja kasvu muuttavat kylämaisemaa.	Kaavassa osoitetaan taajamatoimintojen alueita eri puolille maakuntaa, mikä tukee tavoitteen toteutumista. Kulttuuristen ja ympäristöllisten erityispiirteiden hyödyntämistä voi olla vaikeaa arvioida.
Tuetaan elinkeinoelämän sijoittamista toiminnan kannalta keskeisille alueille samalla parantaen työpaikkojen saavutettavuutta edistämällä niiden sijoittamista lähelle asukkaita hyvien joukkoliikenneyhteyksien varaan.	Kaavassa on osoitettu työpaikka-alueita lähelle taajamia ja liikenteen kannalta edullisille alueille. Kaavassa on osoitettu teollisuusalueita, jotka on varattu toimintoille, jotka toimintansa laadun, ympäristövaikutusten tai muun syyn vuoksi eivät voi sijaita asutuksen välittömässä läheisyydessä.	Työpaikka-alueiden, teollisuusalueiden sekä liikenneväylien toteutuminen parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä ja toimintaympäristöä, sekä parantaa työllisyyttä ja elintasoa. Kaava mahdollistaa myös toimintojen keskittymisen ja toimijoiden keskinäiset agglomeraatioedut.	Työpaikka-alueet sekä teollisuusalueet tukevat tavoitteen toteutumista.

3. Kaupan palveluverkko suunnitellaan osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta

Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Toteutuskeinojen vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
<p>Tarkistetaan kaupan palveluverkko Uudenmaan maakuntakaavan lähtökohdista, missä merkitykseltään seudullinen vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueelle.</p>	<p>Seudullisesti merkittävä vähittäiskauppa ohjataan ensisijaisesti keskustoihin. Keskustoihin sijoittuvaa kauppaa täydennetään seudullisesti merkittävien vähittäiskaupan suuryksiköiden verkostolla, jolle sallitaan sellaista uutta merkitykseltään seudullista kauppaa, joka kaupan laatu huomioiden voi sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle.</p>	<p>Kaupan ratkaisun vaikutus kohdistuu ensisijaisesti keskusta-alueille. Kaavaratkaisu tukee maakunnan tasapainoista kehitystä rakenteeltaan eheänä ja monikeskuisena. Keskustojen kehittäminen säilyttää myös muita palveluja keskuksissa. Keskustojen ulkopuolelle sijoittuvalla kaupalla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskustojen kehittämiseen, kun suunnittelumääräyksessä on huomioitu kaupan laatu.</p>	<p>Seudullisesti merkittävien kaupan palvelujen sijoittuminen keskusta- ja taajama- ja työpaikkatoimintojen alueelle tukee tavoitteen toteutumista.</p>
<p>Otetaan huomioon kaupan lainsäädännön muutokset, jotka tulee ottaa huomioon lakimuutoksen tullessa voimaan.</p>	<p>Kaavassa määritellään kaupan laatu huomioiden vähittäiskaupan suuryksikön seudullisuuden alarajat, osoitetaan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus sekä mitoitetaan keskusta-alueille sijoittuvaa vähittäiskauppaa soveltuvien osin.</p>	<p>Kaavan palvelurakenteen vaikutukset vaihtelevat esitetyn mitoituksen mukaan eritasoisissa keskuksissa ja vähittäiskaupan suuryksikköalueilla.</p>	<p>Kaupan lainsäädännön muutokset on huomioitu taajama- ja työpaikka-alueiden, vähittäiskaupan suuryksikön ja keskustatoimintojen suunnittelumääräyksissä.</p>
<p>Ohjataan merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan sijoittumista, mitoitusta ja ajoittamista sitomalla ne muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.</p>	<p>Seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan ensisijaisesti keskustatoimintojen alueille. Mitoitus on laskettu nykyisen ja tulevan väestön tarpeiden mukaan huomioiden kaupan laatu. Osa lisätarpeesta ohjataan keskustoihin, osa suuryksiköihin ja osa lisätarpeesta jää toteutettavaksi näiden alueiden ulkopuolelle paikallisena.</p> <p>Vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen, mitoitus ja ajoitus sidotaan suunnittelumääräyksellä muun yhdyskuntarakenteen kehitykseen.</p>	<p>Kaavaratkaisu ohjaa seudullisesti merkittävää kauppaa asukkaiden lähelle. Kaava ja sen suunnittelumääräykset mahdollistavat tiheän kaupan palveluverkon säilymisen, jossa kaupan palvelut ovat hyvin saatavilla ja saavutettavissa.</p> <p>Kaavaratkaisu ei mahdollista vähittäiskaupan suuryksiköiden toteutumista irti olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta, koska suuryksiköiden toteuttaminen on kytketty määräyksillä ajallisesti ympäröivien alueiden toteuttamiseen.</p>	<p>Kaava ja sen suunnittelumääräykset tukevat tavoitteen toteutumista.</p>

4. Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen			
Kaavan tavoite	Toteutuskeinot kaavassa	Toteutuskeinojen vaikutukset	Tavoitteen toteutuminen
Otetaan huomioon hajarakentamisen ohjaustarpeen erilaisuus eri seuduille, ohjaustarvetta on erityisesti Helsingin seudulla. Maakuntakaavassa annetaan suunnittelumääräyksiä, joilla rakentamista pyritään ohjaamaan kyliin.	Maakunnallisesti merkittävien kylien valintaperusteissa on huomioitu ohjaustarpeen erilaisuus maakunnan eri osissa. Valkoisten alueiden suunnittelumääräys ohjaa rakentamista taajamiin ja kyliin Helsingin seudun 14 kunnassa. 14 muun kunnan alueella on vastaava, mutta ohjausvaikutukseltaan kevyempi kehittämissuositus.	Ehkäisee yhdyskuntarakenteen epätoivottavaa hajautumista.	Maakunnallisten kylien valintaperusteissa on huomioitu seutujen erilaisuus, joten tavoite toteutuu siltä osin hyvin. Kaavan ohjausvaikutuksen toteutuminen on epävarmaa, koska toteutuminen riippuu vahvasti kuntien maankäyttöpoliitika.
Määritellään alue- ja yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävimmät kylät ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen kylien merkinnät.	Kaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät kylät, jotka on määritelty koko alueelta samojen periaatteiden pohjalta. Kaavamerkinnot on yhdenmukaistettu.	Maakunnallisesti merkittävässä kylissä maankäyttö tehostuu ja kylät voivat kasvaa.	Tavoite toteutuu hyvin. Kaavassa on osoitettu maakunnallinen kyläverkkko.
Edistetään maa- ja metsätalouselinkeinojen toimintaedellytyksiä säilyttämällä pelto- ja metsäalueiden eheys.	Kaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävät kylät, joihin hajarakentamista tulee ohjata.	Asutuksen keskittäminen ja hajarakentamisen ohjaaminen kyliin säästää yhtenäisiä metsä- ja peltoalueita.	Tavoitteen toteutuminen on epävarmaa, koska se riippuu vahvasti kuntien maankäyttöpoliitika.

7.3.2. Arvio valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden erityistavoitteiden toteutumisesta

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Vaihemaakuntakaavan perusrakenteen mukainen kaavaratkaisu ohjaa tiiviin ja eheän yhdyskuntarakenteen rakentamiseen. Olemassa olevia taajamia ja raideliikenteen asemanseutuja tiivistetään ja uudet taajamat osoitetaan olemassa olevien ja uusien ratalinjausten varrelle. Uudet taajamatoimintojen alueet sidotaan ratalinjausten toteuttamisen yhteyteen. Kaavalla ei ole merkittävää heikentävää vaikutusta maakunnan vihaverkostoon. Kaava parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä edellytyksiä lyhentämällä työntekijöiden, työpaikkojen ja markkinoiden välisiä välimatkoja. Kaava tukee kestävän joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä erityisesti pääkaupunkiseudulla. Kaupan palveluverkko sekä keskusverkko ohjaavat kaupallisten palveluiden sijoittumista tiiviisti muuhun yhdyskuntarakenteeseen.

Toimivat yhteydet ja energianhuolto

Kaavassa osoitetaan uudet kaukoliikenteen ratayhteydet Turun ja Pietarin suuntiin. Lentoaseman kautta kulkeva Lentorata parantaa kaukoliikenteen raideyhteyksiä samalla kun vapauttaa pääradan kapasiteettia lähiliikenteen tarpeisiin. Kaavassa osoitettu Pisara-rata purkaa Helsingin ratapihan ruuhkaisuutta ja kuormitusta, mikä on edellytyksenä kaukoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi. Helsingin seudun lentokentästä ei ole tehty riittäviä selvityksiä, joiden perusteella maakuntakaavassa olisi voitu osoittaa kentälle uusi paikka.

Kaavassa täydennetään energianhuollon verkostoa osoittamalla merkittäviä voimalinjojen linjauksia ja energiahuollon alueita. Kaavassa osoitetaan myös merkittävät merikaapeliyhteydet sekä merikaapelinlinjaukset Viron suuntaan.

Helsingin seudun erityiskysymykset

Maakuntakaavassa on osoitettu tiiviit ja tiivistettävät alueet, jotka sijaitsevat joukkoliikenteen palvelualueilla. Helsingin seudulla nämä alueet sijaitsevat metropolialueen ydinalueella sekä ratalinjausten taajama-alueilla. Taajamien tiivistäminen parantaa edelleen joukkoliikenteen edellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Uusien merkittävien taajamien toteuttaminen on kytketty uuden raideyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Tällä varmistetaan joukkoliikenneyhteyksien hyödyntäminen ja ehkäistään muusta yhdyskuntarakenteesta irrallisten taajamien syntyminen. Maakunnallisesti merkittävät kylät ehkäisevät yhdyskuntarakenteesta irrallista hajarakentamista.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat, liityntäpysäköintipaikat sekä pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysvälit parantavat seudun liikennejärjestelmää, tukevat yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä hillitsevät ilmastonmuutosta. Metroverkon laajentuminen Söderkullaan ja Kivenlahteen/Saunalahteen mahdollistaa yhdyskuntarakenteen täydentämisen ja tiivistämisen idän ja lännen suuntiin. Lentorata kytkee Helsinki-Vantaan lentoaseman raideliikenneverkkoon.

7.3.3. Arviointi vaikutuksista Natura 2000 -verkostoon

Natura 2000 -verkosto on Euroopan Unionin kattava luonnonsuojelulle tärkeiden alueiden verkosto, jonka tavoitteena on pysäyttää luonnon monimuotoisuuden väheneminen. Erityisesti tarkoitus on suojella luontotyyppisiä, lajien elinympäristöjä sekä linnuston kannalta arvokkaita alueita. Valtioneuvosto on tehnyt Suomen verkostoa koskevia päätöksiä vuosina 1998, 1999, 2002, 2004, 2005 ja 2012.

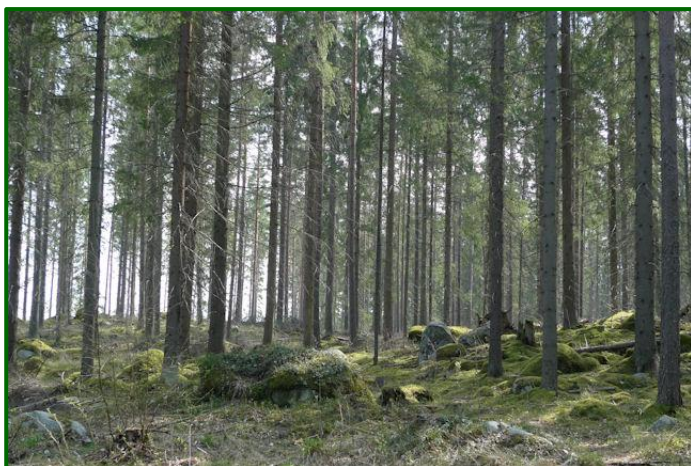
Natura 2000 -verkostoa koskevat erityissäännökset sisältyvät luonnonsuojelulain lukuun 10. Maankäyttö- ja rakennuslain 197 §:n mukaan kaavaa hyväksyttäessä ja vahvistettaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulain 10. luvussa säädetään. Maakuntakaava on luonnonsuojelulain tarkoittama suunnitelma, jota laadittaessa on arvioitava, heikentääkö kaavan toteuttaminen todennäköisesti merkittävästi niitä luontoarvoja, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.

Uudenmaan maakunnan alueelle sijoittuu yli 100 Natura-verkostoon kuuluvaa aluetta. Niiden yhteenlaskettu pinta-ala on noin 180 000 hehtaaria. Kaikissa aikaisemmissa Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan maakuntakaavoissa on tehty Natura-alueita koskevat vaikutusten arvioinnit.

2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä noudatetaan aikaisemmin tehtyjä arviointimenetelmiä ja hyödynnetään jo saatuja arviointituloksia. Arvioinnissa käydään ensiksi läpi jokaisen kaava-alueella sijaitsevan yli sadan Natura-alueen suhde kaavaehdotukseen ja arvioidaan, mitkä alueet mahdollisesti vaativat tarkempaa arviointia. Ensimmäisen vaiheen arviointi on osoittanut, että kaavaehdotuksella on valtaosaan Natura-alueista vain hyvin vähän vaikutuksia tai vaikutuksia ei voida katsoa syntyvän lainkaan. Tarkempi arviointi on aloitettu 19 alueen osalta. Sitä edellyttävät muun muassa useammassa kohdin Natura-alueen lähellä sijaitsevalle, voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle osoitettu tiivistämismerkintä. Ratalinjaukset edellyttävät tarkempaa arviointia ainakin Vantaanjoella, Sipoonjoella ja Nuuksiossa. Myös Östersundomin alueella on selkeä tarve tehdä laaja Natura-arviointi.

Tarkemmassa aluekohtaisessa arvioinnissa selvitetään muun muassa suojeluarvot luontotyypeittäin ja lajeittain, nykyinen maankäyttö, aikaisemmat selvitykset ja arvioinnit, kaavaehdotuksen vaikutukset ja vaikutusalue, keinot estää ja heikentää kielteisiä vaikutuksia sekä arviointiin liittyvät epävarmuustekijät. Lopuksi tehdään kokonaisarvio ja johtopäätös siitä, heikentääkö kaavaehdotus luonnonsuojelulain tarkoittamalla tavalla Natura-alueen perusteena olevia luonnonarvoja.

Uudenmaan liitto tekee arviointia yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa siten, että liitto käyttää työssä hyväkseen ELY:n aineistoja ja asiantuntemusta sekä kuulee ELY-keskusta arvioinnin eri vaiheissa. Lisäksi liitto tekee yhteistyötä Östersundomin alueelle tehtävän kuntien yhteiseen yleiskaavaan liittyvän laajan, vielä kesken olevan Natura-arvioinnin laadinnassa. Arviointiaineisto johtopäätöksineen saatetaan maakuntahallituksen ja -valtuuston sekä osallisten tietoon mahdollisimman pian.



8. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

8.1. Vuorovaikutus vaihemaakuntakaavan laadinnassa

Vuorovaikutuksen kautta kaikkien halukkaiden on ollut mahdollisuus osallistua keskusteluun kaavan sisällöstä, vaikutuksista ja muista keskeisistä kysymyksistä. Osallisuusmenettelyinä ovat toimineet lakisääteiset nähtävilläolot, viranomais- ja sidosryhmäneuvottelut, esittelytilaisuudet ja seminaarit sekä vapaamuotoinen keskustelu kaavan valmistelijoiden kanssa. Viralliset lausunnot on pyydetty kunnilta, kaavaprosessin kannalta tärkeimmiltä toimijoilta ja yhteisöiltä sekä kaikilta viranomaisilta, joiden toimialaa kaavassa on käsitelty. Vapaamuotoista palautetta on ollut mahdollista antaa koko ajan.

Kaavaprosessin aikana on järjestetty eri kohderyhmille suunnattuja seminaareja ja keskustelutilaisuuksia, joiden kautta on voitu lisätä yhteistyötä ja sitoutuneisuutta yhteisten päämäärien toteuttamiseen. Kaikille osallisille avoimet tilaisuudet on pyritty keskittämään kunkin kaavavaiheen nähtävilläolon aikaisiin palautteenantovaiheisiin. Lisäksi on järjestetty tietyille kohderyhmille suunnattuja esittely- ja keskustelutilaisuuksia. Tällä kaavakierroksella on haluttu saada erityisesti jäsenkuntien luottamushenkilöt osallistumaan ja sitoutumaan maakuntakaavan valmisteluun. Heitä on aktivoitu seutuseminaareilla, joissa on paneuduttu kaavan valmistelun kannalta ajankohtaisiin haasteisiin ja kunkin seudun kannalta tärkeisiin kysymyksiin.

Jotta olemassa olevaa asiantuntemusta on saatu hyödynnettyä mahdollisimman hyvin, on työn tueksi perustettu asiantuntijatyöryhmiä. Näitä ovat olleet muun muassa luottamushenkilöistä koostuva ohjaustoimikunta ja erilaisiin selvityksiin liittyvät asiantuntijatyöryhmät. Säännöllisesti kokoontuvien kuntien virkamiesyhteistyöryhmien kautta on saatu käytännönläheinen ja ajankohtainen kunta- ja asiantuntijanäkökulma.

8.2. Aloituskierros

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava kuulutettiin vireille ensimmäisen kerran alkuvuodesta 2009. Liittojen yhdistyttyä vuoden 2011 alusta päätettiin kaavatyö kuuluttaa uudelleen vireille laajentuneella kaava-alueella. Aloituskierroksessa valmisteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka sisälsi kaavatyön kannalta keskeisimmät aihealueet, prosessin kuvauksen ja antoi osallisille tietoa vaikutusmahdollisuuksista.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kerättiin molemmilla kerroilla palautetta. Palautetta saatiin vuoden 2009 nähtävillä olon aikana kunnilta, eri viranomaistahoilta ja järjestöiltä. Tarkistusvaiheessa vuonna 2011 palautteen määrä oli vähäisempää, mutta yksityishenkilöt olivat aktiivisempia. Osallisten palaute oli monipuolista ja koski vaihtelevasti myös niitä maankäytönkysymyksiä, joita ei ollut tarkoitettu käsitellä tässä vaihemaakuntakaavassa. Saatua palautetta hyödynnetään jatkossa seuraavia maakuntakaavakierroksia suunniteltaessa.

Ensimmäinen lakisääteinen viranomaisneuvottelu järjestettiin vuonna 2009. Liittojen yhdistyttyä ja kaavan tarkistetun osallistumis- ja arviointisuunnitelman pohjalta käytiin ensimmäinen viranomaisneuvottelu uudelleen vuonna 2011. Näistä viromaisneuvotteluista on laadittu pöytäkirjat, joista ilmenevät keskeiset esillä olleet asiat ja kannanotot.

8.3. Maakuntakaavaluonnos

Maakuntakaavaluonnos oli julkisesti nähtävillä 16.5.–17.6.2011 jäsenkunnissa, Uudenmaan liitossa sekä Uudenmaan liiton verkkosivuilla karttapalvelussa. Kaavaa esiteltiin nähtävilläolonaikana seutukunnittain pidetyissä avoimissa yleisötilaisuuksissa, sekä seminaareissa kuntien virkamiehille ja luottamushenkilöille. Kaavaa esiteltiin myös kunnanvaltuustoissa ja -hallituksissa.

Kaavaluonnoksesta saatiin noin 250 mielipidettä ja 100 lausuntoa. Mielipiteistä yli neljännes kohdistui Kuuma-seudulle. Suurin osa esitetyistä mielipiteistä koski kylä- ja hajakenttämistä, viher- ja virkistysalueita, taajamia sekä liikennehankkeita. Lausunnoista puolestaan noin kolmannes koski alue- ja yhdyskuntarakenteen ratkaisuja, kuten taajama- ja työpaikka-alueita sekä näiden reservialueita.

Kaavaratkaisua on työstetty saatujen lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta. Ehdotusta valmisteltaessa käytiin keskustelua myös sidosryhmien sekä kuntien kanssa, ja näiden pohjalta kaavaehdotuksen lopulliset ratkaisuperiaatteet selkiytyivät. Esimerkiksi paljon keskustelua herättäneiden maakunnallisten kylien valintaperusteita tarkistettiin ja kaavaehdotuksessa esitettiin hieman luonnosta enemmän maakunnallisesti merkittäviä kyliä. Myös taajamien ja reservialueiden rajauksia on tarkasteltu annetun palautteen pohjalta uudelleen. Kaikesta saadusta palautteesta on saatavilla yksityiskohtaisempi tiivistelmä.

Maakuntakaavaluonnoksen laatimisen jälkeen on teetetty tarpeellisia lisäselvityksiä ja kaavaluonnoksen vaikutukset on arvioitu. Lisäksi luonnoksesta pyydettiin asiantuntijalausuntoja. Ulkopuoliset asiantuntijat arvioivat kaavaluonnosta taloudellisista, sosiaalisista, yhdyskuntarakenteellisista sekä metropolialueen kilpailukyvyn näkökulmista. Kaavaratkaisua on viety näiden tulosten pohjalta eteenpäin.

→ **Asiantuntijalausunnot maakuntakaavaluonnoksesta.** Uudenmaan liiton julkaisuja E 117 – 2011.

8.4. Maakuntakaavaehdotus

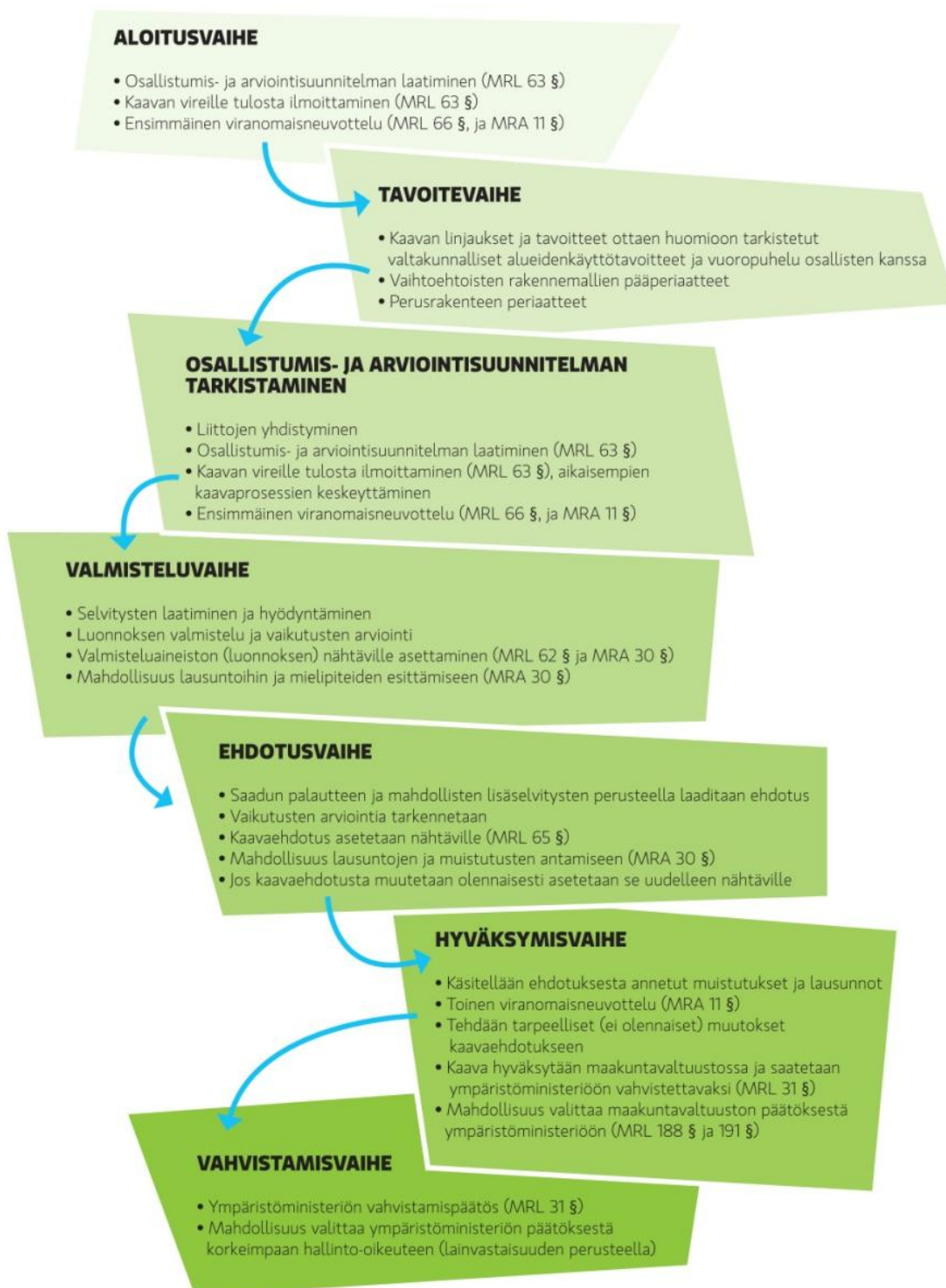
Kirjoitetaan ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen.



8.5. Viestintä/Tiedotus

Maakuntakaavan uudistamisesta ja sen osallisuusmenettelystä ja -mahdollisuuksista on tiedotettu avoimesti koko kaavaprosessin ajan. Nähtävilläolosta on kuulutettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti Uudenmaan liiton ja jäsenkuntien virallisilla ilmoitustauluilla sekä lehdissä. Uudenmaan liiton verkkosivut (www.uudenmaanliitto.fi) ovat toimineet tärkeänä tiedotuskanavana. Aikaisempia kaavakierroksia suurempi osa palautteesta on saatu verkon kautta, mm. karttapalvelun kautta. Verkossa on ollut mahdollista tutustua myös kaavan valmistelussa käytettyyn laajaan taustamateriaaliin kuten selvityksiin ja erillisarviointeihin.

Maakuntakaavan uudistamistyön etenemistä on tiedotettu lisäksi myös Uudenmaan liiton sähköisessä tiedotuslehti Pulssissa, kaavatyön aikana järjestetyissä tilaisuuksissa, sekä Uudenmaan liiton facebook-sivuilla. Osallisilla on ollut mahdollisuus käydä keskustelua myös suoraan kaavan valmistelijoiden kanssa.



Kuva 15. Maakuntakaavan laadinnan vaiheet

9. KAAVAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA

9.1. Kaavan toteuttaminen

Maakuntakaava ei ole toteuttamissuunnitelma. Kaava toteutuu yksityiskohtaisempien suunnitelmien kautta. Maakuntakaavan hyväksyminen ja vahvistaminen eivät tuo suoraan muutoksia alueiden käyttöön tai velvoita aloittamaan suunnittelua, esimerkiksi kuntakaavoitusta. Kun alueiden käyttöön vaikuttavia suunnitelmia tehdään tai tarkistetaan, tulee maakuntakaava kuitenkin ottaa huomioon.

Valtakunnalliset aluetarpeet, kuten maantiet, radat, laajojen suojeluohjelmien alueet ym. kuuluvat valtion viranomaisten toteutettaviksi. Toteuttaminen edellyttää yleensä jonkin erityislain soveltamista. Maakuntakaavan toisena päätoteuttajana ovat alueen kunnat. Kunnan toteutusvastuu konkretisoituu kuntakaavoituksen yhteydessä. Maakuntakaavaan sisältyy aluevarauksia ja muun muassa liikenneväylien linjauksia, jotka toteutuvat mahdollisesti vasta pitkän ajan kuluttua. Tällaisten hankkeiden tai suunnitelmien toteutumista tai toteuttamistapaa ei aina tiedetä ennalta. Varmuutta ei myöskään ole tulevista toteuttajista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 99 §: n mukaan ympäristöministeriö voi antaa valtion, kuntayhtymän ja kunnan viranomaiselle oikeuden lunastaa maakuntakaavassa väestön yhteisiä tarpeita varten osoitetun alueen. Maakuntakaavan toteuttajana voi olla myös muita kuin viranomaisosapuolia, esimerkiksi yksityisoikeudellisia yhteisöjä kuten asukas- tai kaupunginosayhdistyksiä. Muilla toteuttajilla ei ole lunastusoikeutta, vaan aluevaraukset toteutuvat niiden oikeuksien puitteissa, joita kaava kullekin osoittaa.

Maakuntakaavan suunnittelumääräyksillä voidaan ohjata maakuntakaavaa toteuttavien toimenpiteiden keskinäistä ajoitusta tai alueiden käyttöönottojärjestystä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on yhteensovitettu aiempaa enemmän taajamiin ja liikenteeseen liittyviä kaavaratkaisuja ja asetettu ajoitukseen liittyviä suunnittelumääräyksiä taajamiin liittyviin kaavamerkintöihin. Uuteen raideliikenneyhteyteen liittyvien uusien taajama-alueiden suunnittelumääräyksissä korostetaan, ettei taajama voi ottaa käyttöön ennen kuin uuden radan tai aseman rakentamisesta on sitova päätös. Toteuttaminen edellyttää siten kunnan toimenpiteitä kaavoituksessa ja taajaman toteuttamisessa sekä valtion suunnittelu- ja rahoituspäätöstä radan tai aseman rakentamiseksi. Tavoitteelliseen ajoitukseen otetaan kantaa myös taajamien ja työpaikka-alueiden reservialueiden suunnittelumääräyksessä. Reservialueiden toteuttamisen on määritelty tulevan ajankohtaiseksi vasta kun muut yhdyskuntarakenteessa edullisemmat alueet on kyseisessä taajamassa tai kunnassa hyödynnetty. Koska reservialueen merkintä on kehittämissperiaatmerkintä, on toteuttamisen ajoitus pitkälti kunnan päätettävissä.

Maakuntakaavan mukaisen aluerakenteen toteutumista voidaan edistää kuntien ja valtion yhteisillä sopimuksilla. Tällaisia sopimuksia on tehty muun muassa yhteisvastuulliseen asuntopolitiikkaan ja liikennejärjestelmiin liittyen. Kaavoitus vie vuosia edetessään suunnitteluvaiheesta toteutukseen. Kunnille on ensiarvoisen tärkeää saada mahdollisimman aikaisessa vaiheessa varmuus alueen mahdollisesti edellyttämistä valtion investoinneista. Maakunnan aluerakenteen kannalta olennaisia valtion investointeja ovat uudet tai merkittävästi kapasiteettia lisäävät liikenneväylähankkeet, uusien taajama-alueiden käyttöönoton edellytyksenä etenkin ratakankkeet. Paikallisen yhdyskuntarakenteen toimivuus edellyttää usein pienempiä väyläinvestointeja sekä kunnan ja valtion yhteistä sopimusta joukkoliikennepalvelujen järjestämisestä uudelle alueelle.

Alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetään liikennejärjestelmän kehittämistarpeet yksityiskohtaisemmin huomioiden myös ne liikennejärjestelmään kohdistuvat tarpeet, joita ei voida ohjata yleispiirteisellä maankäytön suunnittelulla. Liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnitelmissa tarkennetaan myös muita liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä ja määritellään eri toimenpiteiden tavoitteelliset toteuttamisajankohdat ja kustannus- ja vastuunjako.

Kuntien ja valtion välistä aiesopimusmenettelyä on 2. vaihemaakuntakaavan aikana aktiivisesti kehitetty maankäytön, liikenteen ja asumisen asioissa erityisesti Helsingin seudulla. Tällainen niin kutsuttu MAL-aiesopimus on Uudenmaan alueella valmisteilla Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kesken. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ja Uudenmaan liitto osallistuvat sopimuksen seurannan valmisteluun ja järjestämiseen. Muun Uudenmaan alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia ja niihin liittyviä aiesopimusmenettelyjä tulee myös kehittää kattamaan liikenteen ohella maankäytön ja asumisen asioita. Uudenmaan liiton omassa toiminnassa maakuntakaavan toteutumista edistetään lisäksi maakuntaohjelman ja sen toteuttamissuunnitelman sekä muun edunvalvonnan ja hanketoiminnan kautta.

Maakuntakaavan mukainen aluerakenne mahdollistaa erilaisia kehityspolkuja ja paikallisia ratkaisuja. Maakuntakaavalla ei osoiteta rakentamisen määrää vaan sen suunnittelu on kunnan tehtävä. Eräs kaavan toteuttamiseen liittyvä riski on se, että aluerakenne toteutuu liian väljänä tai kuntien kesken niin eriaikaisesti, ettei joukkoliikennetarjonnan lisäämiselle synny edellytyksiä. Väestönkasvun tulisi sijoittua ensisijaisesti taajamiin. Jos hajakentämisen määrä kuitenkin kasvaa edelleen, se heikentää vastaavasti taajamien kasvun edellytyksiä ja sitä kautta edelleen palveluiden järjestämisen kannattavuutta. Kaupan hankkeiden toteuttaminen on yksityisten kaupan toimijoiden varassa. Ne edellyttävät kuitenkin kuntakaavoitusta sekä siihen liittyviä kaupan palveluverkkoselvityksiä ja vaikutusten arviointia.

Valtion ja kuntien rahoitus liikennejärjestelmän ylläpitoon ja kehittämiseen saattaa olla riittämätön suhteessa alueen väestön ja työpaikkojen kasvuun ja yhdyskuntarakenteesta muodostua aiempaakin autoriippuvaisempi ja liikkumisen sujuvuus kärsii. Ilmastonmuutoksen aiheuttamat muutokset elinympäristöihin, kuntien ja valtiontalouden kehitys voivat myös aiheuttaa merkittäviä, ennalta arvaamattomia muutoksia, joihin ei kaavaa laadittaessa ole voitu varautua.

9.2. Kaavan toteutumisen seuranta

9.2.1. Kaavan ajantasaisuuden arviointi

Maakuntakaavan ajantasaisuuden arvioinnin lähtökohtana on maakuntakaavan vastaavuus maankäyttö- ja rakennuslain vaatimuksiin sekä maakunnan keskeisiin kehittämistavoitteisiin. Maakuntakaavan tai sen tiettyjen aihepiirien tai alueiden kaavaratkaisun ajantasaisuutta heikentäviä tekijöitä voivat olla mm.:

- Suunnittelun lähtökohtina olevien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden, kehittämisperiaatteiden tai lainsäädännön muutosten vaikutukset
- Maakuntasuunnitelman ja muiden ohjelmien vaikutus
- Maakuntakaavan toteutumisen seurannan avulla ilmenevät tarpeet
- Muutokset ulkoisissa olosuhteissa, ympäristössä tai tietoperustassa

Tarpeen mukaan maakuntakaava uudistetaan kokonaisuudessaan tai laaditaan eri aihepiirejä tai aluekokonaisuuksia käsitteleviä vaihemaakuntakaavoja.

9.2.2. Kaavan toteutumisen seuranta

Maakuntakaavoituksen seurannassa tarkastellaan maankäytön muuttumista ja suunnittelutilannetta sekä muutosta ohjaavaa tahtotilaa. Seuranta toteutetaan koko maakuntakaavakokonaisuudelle, josta 2. vaihemaakuntakaava muodostaa oman osansa. 2. vaihemaakuntakaavan osalta olennaisia seurattavia tekijöitä suhteessa maakuntakaavan tavoitteisiin ovat muun muassa

- kuntien asema- ja yleiskaavoitustilanne sekä niiden kaavavarannot,
- hajakentäminen,
- liikenteen määrä, sujuvuus ja vaikutukset,
- kaupan palveluverkon toteutuminen ja tarpeet

Maakuntakaavan toteutumisen seuranta on jatkuvaa ja sitä tehdään yhdessä maakuntasuunnitelman ja -ohjelman seurannan kanssa. Seurannassa hyödynnetään Uudenmaan liiton sekä muiden viranomaisten tuottamia tilasto- ja paikkatietoaineistoja. Uudenmaan liiton kokoama seurantatieto on kaikkien maakunnan toimijoiden hyödynnettävissä. Seuranta tuottaa tietoa paitsi maakuntakaavoituksen kehittämiseen, myös esimerkiksi maakunnan maankäytön asumisen ja liikenteen (MAL) seurannan tarpeisiin, liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnitteluun sekä edunvalvontaan.

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa tai muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueidenkäytön järjestämiseksi. Kuntakaavoituksen lainmukaisuutta mm. suhteessa maakuntakaavaan valvoo alueellinen ELY-keskus.

9.3. Kaavaratkaisun edellyttämät liikennejärjestelmän kehittämistarpeet

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa liikenneasioita on käsitelty useista lähtökohdista. Taajamien aluevaraukset ja tiivistämisalueet I on osoitettu liikenteellisesti parhaille paikoille ja uudet taajamat on kaavamääräyksissä sidottu ratapäätökseen. Uusina liikenteen merkintöinä kaavassa esitetään joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintipaikat sekä pääkaupunkiseudun poikittaiset joukkoliikenteen yhteysvälit. Merkittävimmät uudet tilavaraukset ovat radat itään ja länteen sekä Östersundomin alueelle. Liikenneväyliin liittyviä merkintöjä on myös ajantasaistettu sekä yhdenmukaistettu.

Tässä vaihekaavassa on käsitelty erityisesti asumisen ja työpaikkarakentamisen sijoittumista. Maakuntakaavan liikenteellinen arviointi ja sen perusteella esitettävät kehittämistarpeet käsittelevät asutuksen ja sitä seuraavan työpaikkarakentamisen tuottamaa liikennettä. Kaupan suuryksiköiden vaikutukset liikkumiseen ja liikennejärjestelmään tuodaan esiin kaupan liikenteellisen arvioinnin valmistuttua.

Maakuntakaavan mukaista aluerakenteen kehitystä voidaan tukea monilla eri liikennejärjestelmään kohdistuvilla toimilla. Osalle tarve voidaan esittää suoraan kaavan vaikutusten arvioinnin kautta. Moni yksityiskohtaisemmissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetty toimenpide tai hanke tukee myös kaavalle asetettujen tavoitteiden saavuttamista, vaikka yleispiirteisen maakuntakaavan vaikutusten arvioinnilla ei kaikkien tarve suoraan tulekaan esille. Tässä yhteydessä esitettävä liikennejärjestelmän kehittämistarpeet ovat kooste sekä kaavan vaikutusten arvioinnin kautta nousseista tarpeista, että liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitetyistä, kaavaratkaisua selkeästi tukevista kehittämislinjauksista.

9.3.1. Liikkumisen kysyntään voidaan vaikuttaa

Liikkumisen kysyntään vaikuttamisen näkökulmasta olennaista on minne rakennetaan ja miten tehokkaasti rakennetaan. Alueita tulee ottaa käyttöön sellaisessa järjestyksessä, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteydet voidaan toteuttaa heti alueen rakentamisen yhteydessä.

Maakuntakaavan aluerakenteen lähtökohta on tiivistää nykyisiä taajamia, painottaen jo nyt joukkoliikenteellä hyvin saavutettavia alueita. Vasta tämän jälkeen on tarpeen laajentaa rakentamista muille taajama-alueille. Nykyisten ratojen asemanseuduilla on täydentämisen varaa ja tarvetta erityisesti Rantaradan ja Kerava-Lahti Oikoradan varrella.

Joukkoliikenteen taloudellisesti järkevä järjestäminen edellyttää noin väestötiheyttä 15-20 asukasta/ha ja tiivis rakenne mahdollistaa myös lähipalveluiden syntymisen. Ostoliikenteen varassa oleva lähijunaliikenne tarvitsee lisää matkustajakysyntää, jotta edes nykyinen palvelutaso voidaan säilyttää. Pääkaupunkiseudulla ja Pääradan varrella matkustajakysyntää on paikoin jo enemmän kuin ratakapasiteetti mahdollistaa. Kaavojen kustannusvaikutusten arviointiin on syytä ottaa mukaan myös tavoitteena olevan joukkoliikennetarjonnan operoinnin rahoitussuunnitelma.

Tiivistäminen ja täydentäminen edellyttävät myös paikallista tieverkon kehittämistä. Paikoin keskusta-alueen tiivistäminen on mahdollista vain uuden ohikulkutien rakentamisella tai merkittävällä parantamisella. Taajaman merkittävä kasvu, tiivistäminen ja mm. liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttävät uutta tiejärjestelyä mm. Klaukkalan, Hyrylän ja Porvoon taajamissa. Ohikulkuteiden varrelle hakeutuvaa hajarakentamista tai esim. vähittäiskaupan keskittymiä pitää kuitenkin samaan aikaan pystyä hillitsemään.

Rakenteilla olevat Kehärata ja Länsimetro mahdollistavat täydennysrakentamisen tehokkaan joukkoliikenteen ja monipuolisten alakeskusten varaan. Etenkin Kehäradan maankäyttö tuo tarpeen kehittää myös alueen tie- ja katuverkkoa. Elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä Kehä III sekä muut tieyhteydet satamiin ja Helsinki-Vantaan lentoasemalle eivät saa ruuhkautua entisestään alueen rakentamisen myötä.

Taloudellisilla ohjauskeinoilla voidaan vaikuttaa liikenteen suuntautumiseen, ajankohtaan sekä käytettäviin kulkumuotoihin. Näiden keinojen käyttö on pääosin valtion vastuulla.

9.3.2. Liikennejärjestelmän käyttöä kannattaa tehostaa

Liikennejärjestelmän käyttöä tehostamalla voidaan paikoin vähentää tai lykätä tarvetta suuriin väyläinvestointeihin ilman, että liikenteen sujuvuus merkittävästi kärsii. Nykyisen liikenneverkon ylläpidosta ja tarvittavista korjauksista on huolehdittava. Liikenteen hallinnan keinoin voidaan liikennettä ohjata ruuhkien mukaan liikenneverkon vähemmän kuormittuneisiin osiin, antaa etuisuuksia joukkoliikenteelle tai tavaraliikenteelle ja näin tehostaa liikenneverkon käyttöä.

Yhteiskunnan tukea joukkoliikenteelle tulee ohjata niille reiteille ja alueille, joilla joukkoliikenteellä on kehittymismahdollisuuksia ja se voi toimia mahdollisimman hyvin yritystaloudellisesti kannattavasti. Tavoiteltavaa on, että koko alueella on yhtenäinen joukkoliikenteen lippujärjestelmä, jolla on mahdollista maksaa matkat kaikissa joukkoliikennevälineissä.

Pääkaupunkiseudun eri alueiden saavutettavuutta joukkoliikenteellä seudun ulkopuolelta voidaan parantaa järjestämällä mahdollisuudet sujuville vaihdoille säteittäisten ja poikittaisten liikenteiden välillä. Vaihtojen sujuvuutta parannetaan liittymien ja pysäkkien parannuksilla, mutta myös liikennöintisopimuksilla, aikataulusuunnittelulla sekä lippu- ja informaatiojärjestelmillä.

9.3.3. Tiivistäminen ja täydentäminen edellyttävät useita pieniä, mutta kustannustehokkaita hankkeita

Maankäytön tiivistäminen ja täydentäminen sekä liikennejärjestelmän käytön tehostaminen edellyttävät etenkin paikallisia pieniä, mutta usein hyvinkin kustannustehokkaita väyläinvestointeja. Pienten kehittämishankkeiden merkitys korostuu tiivistettävissä taajamissa. Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, linja-autoliikenteen etuisuudet tie- ja katuverkolla, liityntäpysäköinnin ja vaihtopaikkojen kehittäminen sekä tavaraliikenteen toimivuutta parantavat investoinnit tarvitsevat huomattavasti nykyistä enemmän rahoitusta. Rahoitusta tulee suunnata myös liikenteen haittojen lieventämiseen, kuten meluntorjuntaan ja liikenneturvallisuushankkeisiin, jotka ovat usein tiivistämisen ja täydentämisen edellytyksiä.

Tärkeintä linja-autoliikenteen sujuvuuteen on kiinnittää huomiota niillä suunnilla, mistä ei ole vaihtoehtoista raideliikennettä. Kaikilta suunnilta tultaessa suurimmat sujuvuusongelmat ovat Helsingin katuverkolla. Seudulliselle linja-autoliikenteelle tärkeät Turunväylä (vt 1) ja Hämeenlinnanväylä (vt 3) ovat vaarassa ruuhkautua jo vähäisillä maankäytön lisäyksillä. Pääkaupunkiseudun sisäiselle liikenteelle tärkeät Vihdintie (mt 120) ja Jokiniementie ruuhkautuvat todennäköisesti hieman pidemmällä aikavälillä. Laajasaloon suunniteltu kasvu ruuhkauttaa linja-autoliikenteen käyttämän katuverkon, ellei alueen tehokasta joukkoliikenneyhteyttä toteuteta samanaikaisesti maankäytön kanssa.

Östersundomiin tavoiteltu kasvu edellyttää metron lisäksi myös muun joukkoliikenteen kehittämistä, mm. yhteyksiä Tikkurilan suuntaan. Ruuhkautumisvaarassa olevia seudulliselle joukkoliikenteelle tärkeitä tieyhteyksiä ovat Uusi Porvoontie (mt 170) ja Porvoonväylä (vt 7). Myös Kehä III tasoisella tiheään tarjonnan joukkoliikenneyhteydelle muodostuu kysyntää Tikkurilan suuntaan Östersundomin alueen rakentuessa.

Päätieverkosta myös Lahdenväylä (vt 4) on ruuhkautumassa nopeasti erityisesti Kehä III pohjoispuolella. Ruuhkautuminen heikentää merkittävästi kaiken tieliikenteen sujuvuutta. Joukkoliikenteen kannalta vähemmän ongelmia aiheuttavia, mutta autoliikennettä haittaavia pidemmällä aikavälillä ruuhkautuvia tieosuuksia ovat Länsiväylä (kt 51), Kehä III (kt 50) ja Kehä I (mt 101) länsiosa.

Koko kaava-alueen joukkoliikennejärjestelmässä pitää selvittää seudullisen linja-autoliikenteen sisääntuloreitit huomioiden reittien ruuhkautuneisuus ja mahdollisuudet parantaa vaihtoyhteyksiä pääkaupunkiseudun sisäiseen joukkoliikenteeseen. Länsimetron rakentuessa Länsiväylältä vapautuva väyläkapasiteetti kannattaa hyödyntää joukkoliikenteessä. Mahdollisuudet ohjata Turun, Lohjan ja Vihdin suunnasta tuleva joukkoliikenne Tukholmandadun ja Mannerheimintien ruuhkaisten osuuksien sijaan Kehä II ja Länsiväylän kautta Kamppiin pitää selvittää.

Jo nykytilassa ja lähivuosina tarpeellisia joukkoliikenteen vaihtopaikkoja tärkeimmät ovat Jokeri 1 linjan ja myöhemmin Raidejokerin sekä Jokeri 2 linjan vaihtopaikat säteittäisten joukkoliikenteen yhteysvälien risteämiskohdissa. Metroverkon laajentuessa pitää varautua paitsi vaihtomahdollisuuksiin myös liityntäpysäköintiin. Liityntäpysäköinnin kehittämisen painopiste on pääkaupunkiseudun ulkopuolella alueille, joilla ei ole väestömäärän ja maankäytön edellytyksiä tehokkaihin suoriin joukkoliikenneyhteyksiin tai syöttöliikenteeseen asemille. Polkupyörien liityntäpysäköintiä ja pyöräily-yhteyksiä pitää kehittää kaikilla raideliikenteen asemilla ja vahvimilla linja-autoliikenteen tarjonnan pysäkeillä. Tällä hetkellä suurimmat liityntäpysäköinnin kehittämistarpeet ovat pääradan rautatieasemilla. Linja-autoliikenteessä liityntäpysäköintijärjestelmää pitää kehittää etenkin Lohjan, Vihdin, Porvoon ja Tuusulan suunnilta.

9.3.4. Uutta liikenneverkkoa ja lisäkapasiteettia tarvitaan tukemaan maakunnan kasvua

Maakunnan kasvu edellyttää jatkuvaa rahoitusta pieniin investointeihin, joilla voidaan hillitä lisääntyvän liikenteen aiheuttamia haittoja. Maankäytön arvioitu kasvu, alueen ulkopuolelta tulevan liikenteen lisääntyminen sekä liikennejärjestelmän nykyiset toimivuus- ja ympäristöongelmat edellyttävät myös isoja liikenneverkon kapasiteettia lisääviä väylähankkeita. Isojen investointien tarve voidaan ajoittaa jo tällä hetkellä kiireellisiin ja maankäytön lisääntymisen myötä ajankohtaisiksi tuleviin hankkeisiin.

Nykyisen rakenteen kannalta kiireellistä on parantaa raideliikenteen välityskykyä. Tärkeitä hankkeita ovat Pasila–Riihimäki -rataosuuden välityskyvyn nostaminen, Pisara-radon toteuttaminen ja Rantaradan kehittäminen rakentamalla kaupunkirata Leppävaaran ja Espoon välille. Pääkaupunkiseudun poikittaisessa joukkoliikenteessä on kehittämistarpeita jo nykytilassa, mutta maankäytön tiivistyminen korostaa niiden merkitystä. Kiireellisiä suurempia hankkeita ovat Raidejokerin toteuttaminen ja Jokeri 2 linjan vaatimat järjestelyt.

Tieliikenteen osalta suurimmat ongelmat ovat poikittaisessa liikenteessä. Ensisijaista tulee olla, että poikittaisen liikenteen kasvua pyritään hillitsemään joukkoliikennettä kehittämällä, mutta Kehä I ja Kehä III kautta kulkevan raskaan ja valtakunnallisen liikenteen sujuvuudesta tulee huolehtia pullonkauloiksi muodostuvia kohtia parantamalla. Poikittaisliikenteen yhteyksien kehittämiseksi muodostuu tarvetta myös Keski-Uudenmaan tasolla.

Maankäytön kehittymisen myötä tarpeellisiksi muodostuvia suurempia investointitarpeita ovat metron jatkamiset Matinkylästä ja Mellunmäestä eteenpäin. Östersundomin alueen rakentamisen yhteydessä muodostuu tarve myös mt 170 ja vt 7 kehittämiseksi.

Pidemmällä aikavälillä, Pisara- radan rakentamisen jälkeen, tarpeelliseksi muodostuu Lentorata, joka mahdollistaisi paikallisliikenteen merkittävän lisäämisen pääradalla ja asemanseutujen kasvun. Lentoradalla on huomattavia valtakunnallisia hyötyjä, joka vaikuttaa myös hankkeen kiireellisyyteen.

9.3.5. Liikenneväylien pitkän aikavälin tilavaraukset

Kun nykyiseen liikennejärjestelmään tukeutuvia taajamia on tiivistetty ja täydennetty on pitkällä aikavälillä tarpeen varautua myös uutta maankäyttöä avaaviin raideliikenneyhteyksiin. Maakuntakaavassa on pitkän aikavälin tilavarauksina esitetty ratoja, jotka eivät ole kiireellisiä nykyisen tai vähitellen tiivistyvän aluerakenteen kannalta. Nämä radat ja niihin tukeutuva maankäyttö edellyttävät myös ennen toteutumistaan merkittäviä investointeja muuhun rataverkkoon, erityisesti Helsingin ruuhkaisimmilla osilla. Kun uusia ratoja rakennetaan etenkin valtakunnallisista tarpeista johtuen, tulee radat hyödyntää tehokkaasti myös taajamajunaliikenteen tarpeisiin ja ottaa käyttöön uusia taajamia ratojen varrella.

Uudet pääradat, joilla on suuri valtakunnallinen merkitys:

- Espoo-Vihti-Lohja rata
- Uusi nopea rata Helsingistä itään Porvooseen ja sieltä edelleen Kymenlaakson suuntaan, voidaan toteuttaa vaiheittain rakentamalla ensin Lentorataosuus Pasilasta lentoaseman kautta pääradalle

Maakunnallisia seutuliikenteen ratojen tilavarauksia, joiden rakentaminen parantaisi merkittävästi alueen sisäistä saavutettavuutta ovat Töölön metro sekä Klaukkalan rata. Maakuntakaavassa on osoitettu Porintie (vt 2) moottoritieksi välillä Nummela-Karkkila. Yhteyden toteuttamisen tarve syntyy pääosin valtakunnallisen ja erityisesti tavaraliikenteen tarpeista.

Maakuntakaavassa on osoitettu myös liikenteen yhteystarpeita jatkosuunnitteluun. Nämä hankkeet edellyttävät tarkempaa suunnittelua ennen kuin niiden toteuttamisen todellinen tarve ja ajankohta voidaan esittää. Niiden toteutus on Laajasalon yhteyttä lukuun ottamatta mahdollista vasta yhteysvälin alkupään rakentamisen jälkeen. Pääosin joukkoliikenteelle suunniteltavina yhteysväleinä on esitetty seuraavat:

- Helsingin keskustasta Laajasaloon
- Sipoon Söderkullasta Porvoon suuntaan
- Espoon Kivenlahdesta Kirkkonummen suuntaan
- Nurmijärven Klaukkalasta Hyvinkäälle

Muina jatkosuunnittelua vaativina liikenteen yhteysväleinä on osoitettu liikenneyhteyksien kehittäminen Helsingistä Tallinnaan, Klaukkala–Hyrylä -tieyhteys sekä nopean Itäradan haarautuminen Koskenkylästä kohti Kouvolaan.

KIRJALLISUUS- JA LÄHDELUETTELO

Lähes kaikkiin julkaisuihin on saatavissa verkkoversio (avaa linkki: ctrl + napsautus).

Asiantuntija-arviot Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleista 2035. Uudenmaan liiton julkaisu E 112. 2011

Asiantuntijalausunnat maakuntakaavaluonnoksesta. Uudenmaan liiton julkaisu E 117. 2011.

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisu E 118. 2012

Espoo-Salo -oikorata. Ympäristövaikutusten arviointimenettely. Arviointiselostus. Liikennevirasto. 2010.

Helsingin seudun kehityskuva 2050 ”RAJATON METROPOLI”. MAL-neuvottelukunnan puheenvuoro. Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisu 3/2011.

Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU). Itä-Uudenmaan liiton julkaisu 96. 2010

Itä-Uudenmaan maakuntakaava, selostus. Itä-Uudenmaan liiton julkaisu 97. 2010.

Itä-Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2035. Itä-Uudenmaan liitto. Julkaisematon

Kaupun palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Uudenmaan liiton julkaisu E 111. 2010.

Kaupun palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisematon raportti.

Kaupun rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen. Uudenmaan liiton julkaisematon raportti 2011

Kauppakeskukset osana kestävästä kulutuksesta ja kaupunkirakennetta; Vesa Kanninen, Annuska Rantanen; Yhdyskuntasuunnittelun Tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu C 82; Espoo 2010

Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Helsingin maankäytön kehityskuva. Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 2008: 4

Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle. Loppuraportti. Uudenmaan liiton julkaisu E 199. 2012.

Lännentiet-kehityskäytäväselvitys. Uudenmaan liiton yhteistyöjulkaisu C 66. 2009.

Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys. Espoon kaupunki. 2009.

Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys 2011. Uudenmaan liiton julkaisematon raportti. 2011.

Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisu E 115. 2011.

Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisu E 108 . 2010.

Metropolialueelle kestävä aluerakenne. Uudenmaan liiton julkaisu. 2008.

Metropolimaakunnan toimintaympäristö ja muutosilmiöt. Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy. Uudenmaan liiton julkaisu E 110. 2010

Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitys. Uudenmaan liiton julkaisu E 114. Käsikirjoitus 1.3.2012. Julkaistaan vuoden 2012 aikana.

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väli- ja lopputiedon raportti. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2011

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012.

Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot. Riionheimo Anna. Uudenmaan liiton julkaisu E 113. 2011.

Strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland 2035. Nylands förbunds publikationer E 105. 2010.

Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys. Ratahallintokeskuksen julkaisu. 2008.

Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaava, selostus. Uudenmaan liitto. 2008.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035; Uudenmaan liiton julkaisu E 109. 2010

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 UrbanZone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisu E 107. 2010.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi. Uudenmaan liiton julkaisu E 106. 2010.

Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035. Uudenmaan liiton julkaisu E 104. 2010.

Uudenmaan kehityssuunnat. Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityskuvan vaihtoehdot, 20.12.2008. Uudenmaan liiton julkaisu. 2008. Esite.

Uudenmaan kulttuuriympäristöselvitys. Luonnos 1.7.2011. Uudenmaan liiton julkaisu E114. 2011.

Uudenmaan maakuntakaava, selostus. Uudenmaan liiton julkaisu A17. 2007.

Uudenmaan maakuntasuunnitelma 2033. Visio ja strategia. Uudenmaan liiton julkaisu A 21. 2010

Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityssuunnat vuoteen 2035, tiivistelmä. Uudenmaan liiton julkaisu. 2008.

VERKKOLÄHTEET

Korkeimman hallinto-oikeuden päätös kuntajakoalituksesta 15.8.2008. www.kho.fi/paatokset/42158.htm

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/maakuntavaraus>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY). www.rky.fi

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. www.ymparisto.fi/vat

Valtioneuvoston päätös kuntajaon muuttamisesta Sipoon kunnan, Vantaan kaupungin ja Helsingin kaupungin välillä 28.6.2007 www.vn.fi/tiedostot/julkinen/pdf/Sipoo_paeaoes/VNpaeaoes.Sipoo-Vantaa-Hki.suomi.doc.pdf

LIITEKARTAT

- 1 Kuntien yleiskaavatilanne
- 2 Keskusverkko 2035
- 3 Kyläverkko / Nimistö
- 4 Uudenmaan maakuntakaavojen liikenneverkko
- 5 Joukkoliikennejärjestelmä
- 6 Sähkönsiirtoverkko
- 7 Merkitykseltään seudulliset vähittäiskaupan suuryksiköt
- 8 Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä valtakunnalliset maisema-alueet *
- 8 a Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä valtakunnalliset maisema-alueet, osasuurennos *
- 8 b-f Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt sekä valtakunnalliset maisema-alueet, osasuurennokset *
- 9 Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt *
- 9 a-c Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, osasuurennokset *
- 10 Muutokset viherjärjestelmässä
- 11 Natura 2000-ohjelman alueet Uudellamaalla *
- 12 Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla


* Karttaan liittyy kohdeluettelo

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

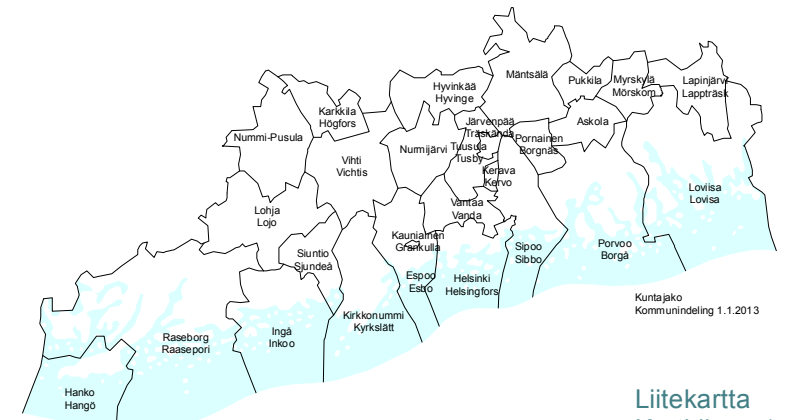
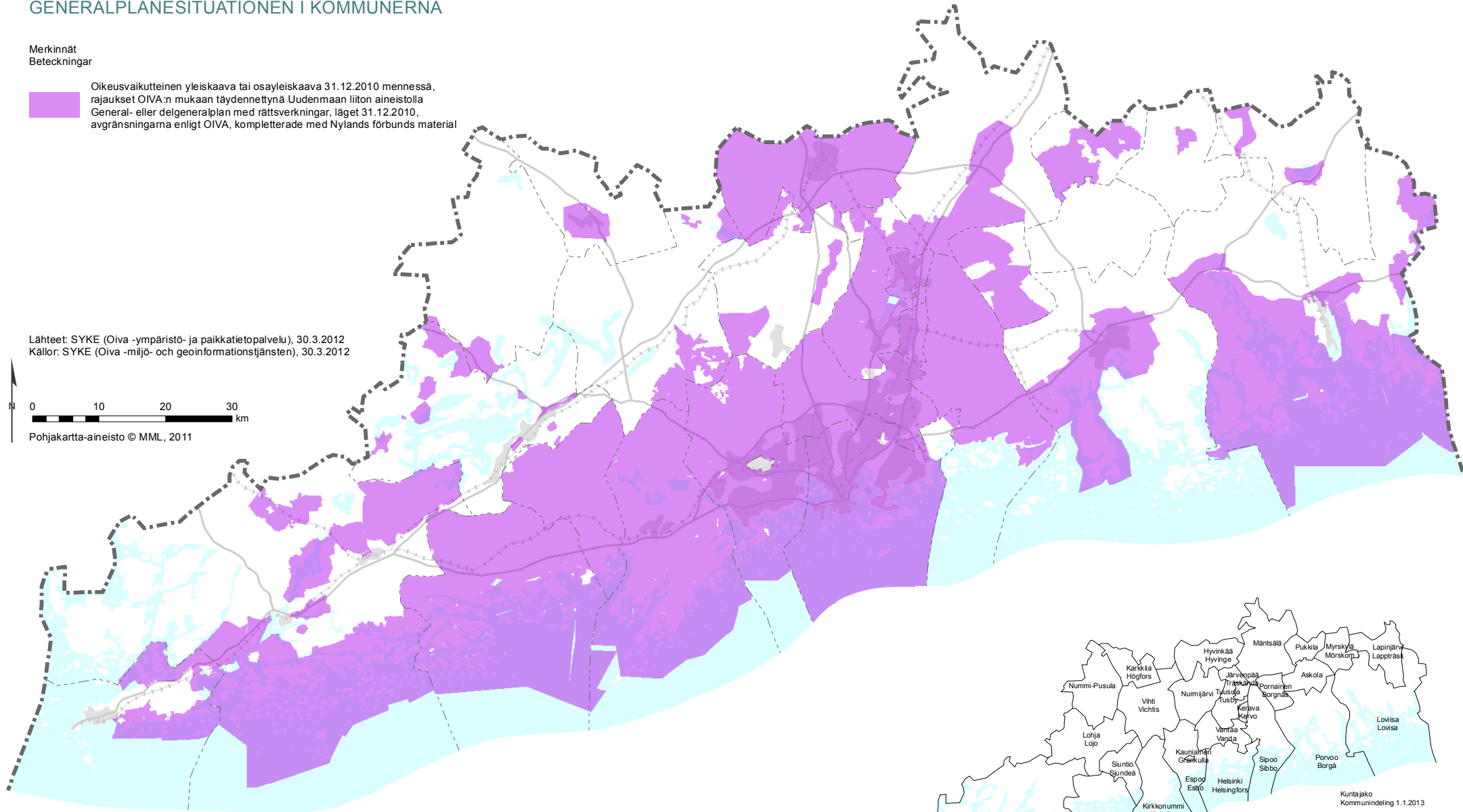
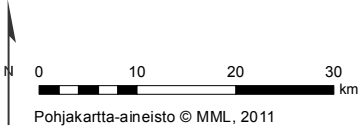
NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

KUNTIEN YLEISKAAVATILANNE GENERALPLANESITUATIONEN I KOMMUNERNA

Merkinnät
Beteckningar

 Oikeusvaikutteinen yleiskaava tai osayleiskaava 31.12.2010 mennessä, rajaukset OIVA:n mukaan täydennettynä Uudenmaan liiton aineistolla
General- eller delgeneralplan med rättsverkningar, läget 31.12.2010, avgränsningarna enligt OIVA, kompletterade med Nylands förbunds material

Lähteet: SYKE (Oiva -ympäristö- ja paikkatietopalvelu), 30.3.2012
Källor: SYKE (Oiva -miljö- och geoinformationstjänsten), 30.3.2012



Liitekartta
Kartbilaga 1

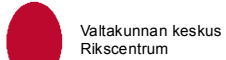
UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

KESKUSVERKKO 2035 CENTRALORTSNÄTET 2035

Merkinnät
Beteckningar

METROPOLIN YDINALUE
METROPLENS KÄRNOMRÅDE



Valtakunnan keskus
Riksentrum



Pääkaupunkiseudun aluekeskukset:
Områdescentrum i huvudstadsregionen:
Espoon keskus, Espoonlahti, Hakunila, Herttoniemi, Itäkeskus, Kannelmäki, Kauniainen, Kivistö, Koivukylä, Korso, Leppävaara, Malmi, Matinkylä-Olari, Myyrmäki, Pakkala, Tapiola, Tikkurila, Alberga, Backas, Björkby, Dickursby, Esbo centrum, Esboviken, Gamlas, Grankulla, Hagalund, Hertonäs, Häkansböle, Kivistö, Korso, Malm, Mattby-Olars, Myrbacka, Östra centrum

SEUTUKESKUS
REGIONCENTRUM



*Hyvinkää, Lohja, Porvoo, Tammisaari
Borgå, Ekenäs, Hyvinge, Lojo*

KUNTAKESKUS
KOMMUNCENTRUM



*Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa,
Mäntsälä, Nummela, Söderkulla
Kervo, Klövskog, Kyrkslätt, Lovisa, Mäntsälä,
Nummela, Träskända, Skavaböle, Söderkulla*



*Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä, Nurmijärvi
Hangö, Högfors, Karis, Nickby, Nurmijärvi*

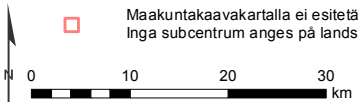


Loput maakuntakaavan keskustoimintojen alueet
Övriga områden för centrumfunktioner i landskapsplanen

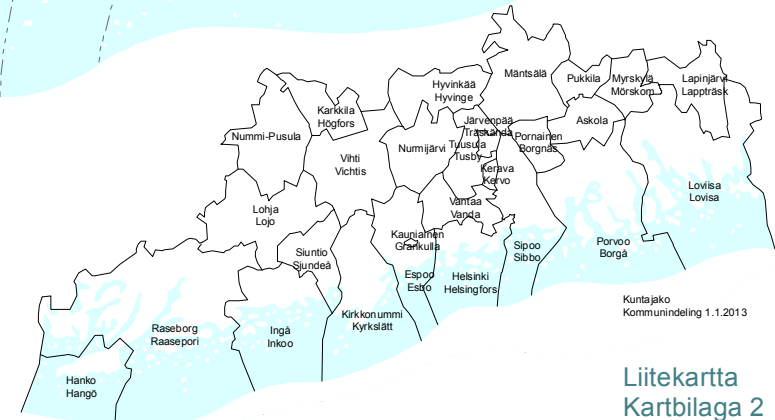
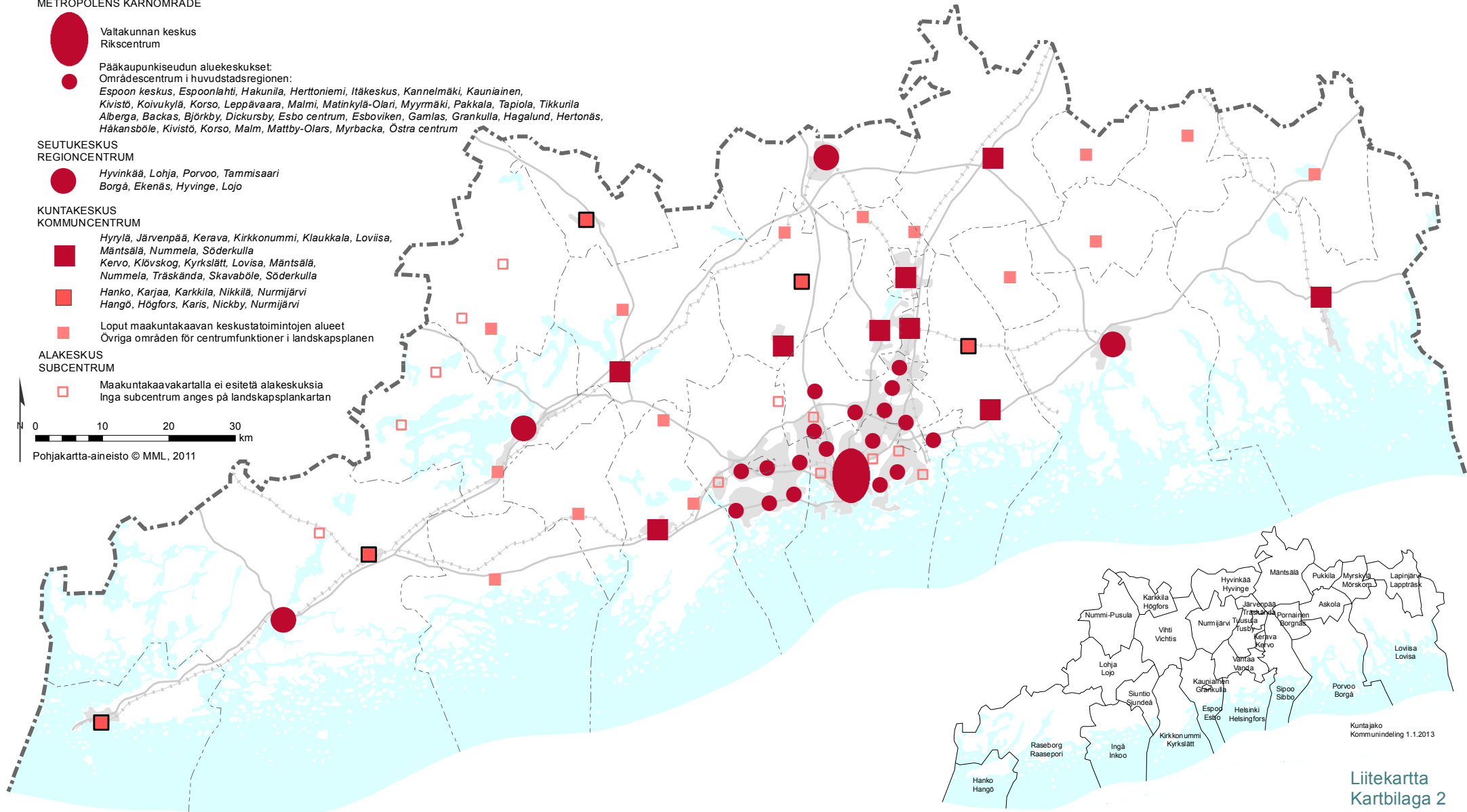
ALAKESKUS
SUBCENTRUM



Maakuntakaavakartalla ei esitetä alakeskuksia
Inga subcentrum anges på landskapsplankartan



Pohjakartta-aineisto © MML, 2011



Kuntajako
Kommunindelning 1.1.2013

Liitekartta
Kartbilaga 2

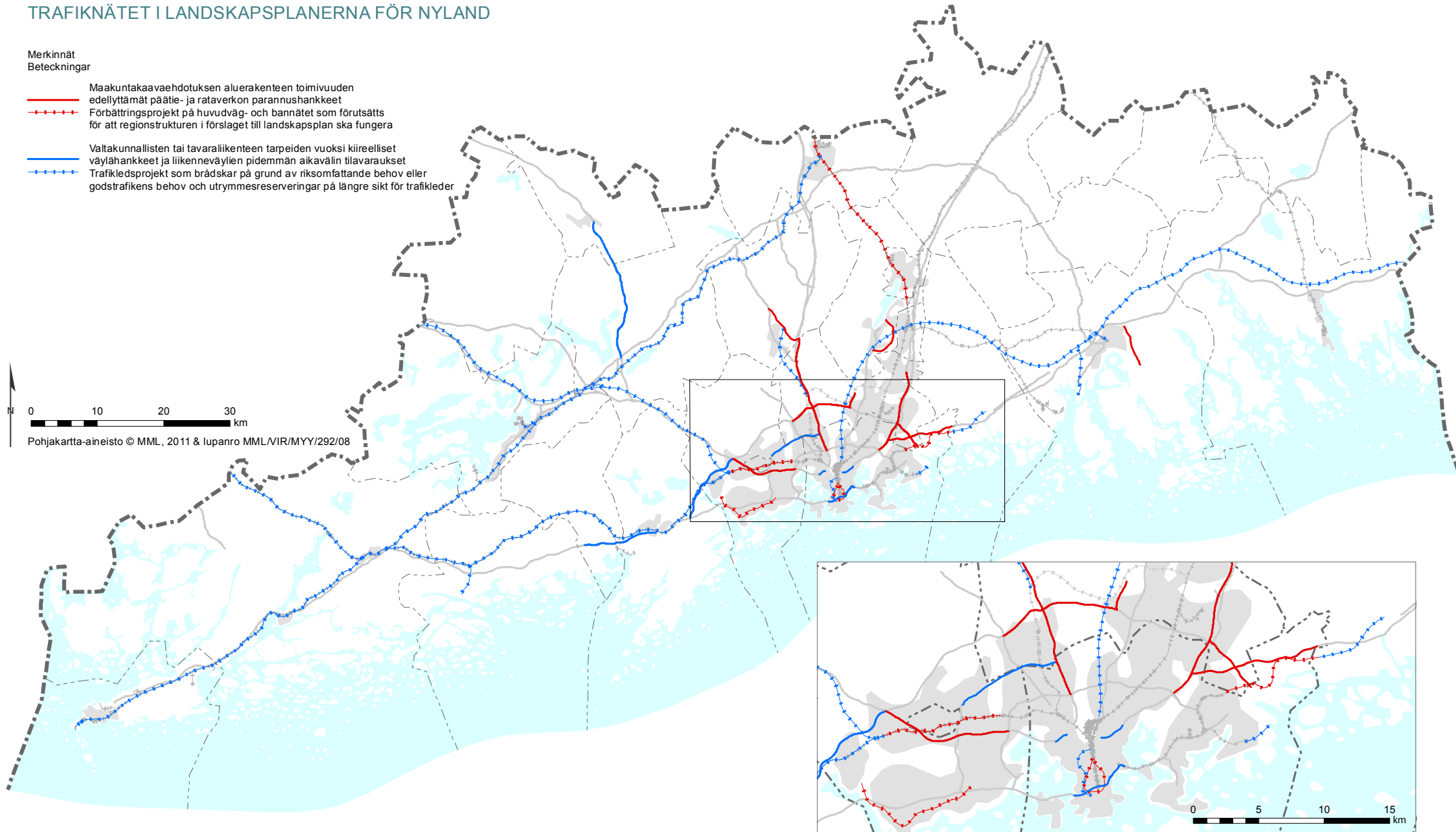
UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

UUDENMAAN MAAKUNTAKAAVOJEN LIIKENNEVERKKO TRAFIKNÄTET I LANDSKAPSPLANERNA FÖR NYLAND

Merkinnät
Beteckningar








- Maakuntakaavaehdotuksen aluerakenteen toimivuuden edellyttämät päätte- ja rataverkon parannushankkeet
- Förbättringsprojekt på huvudväg- och bannätet som förutsätts för att regionstrukturen i förslaget till landskapsplan ska fungera
- Valtakunnallisten tai tavaraliikenteen tarpeiden vuoksi kiireelliset väylähankkeet ja liikenneväylien pidemmän aikavälin tilavaraukset
- Trafikledsprojekt som brådskar på grund av riksomfattande behov eller godstrafikens behov och utrymmesreserveringar på längre sikt för trafikleder

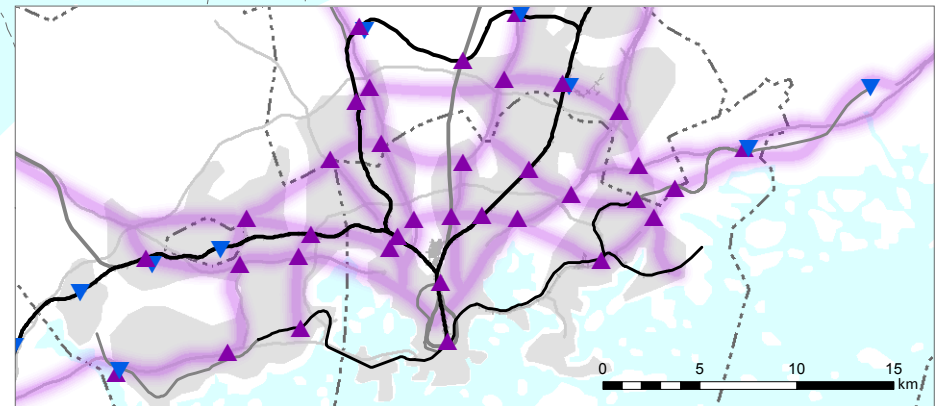
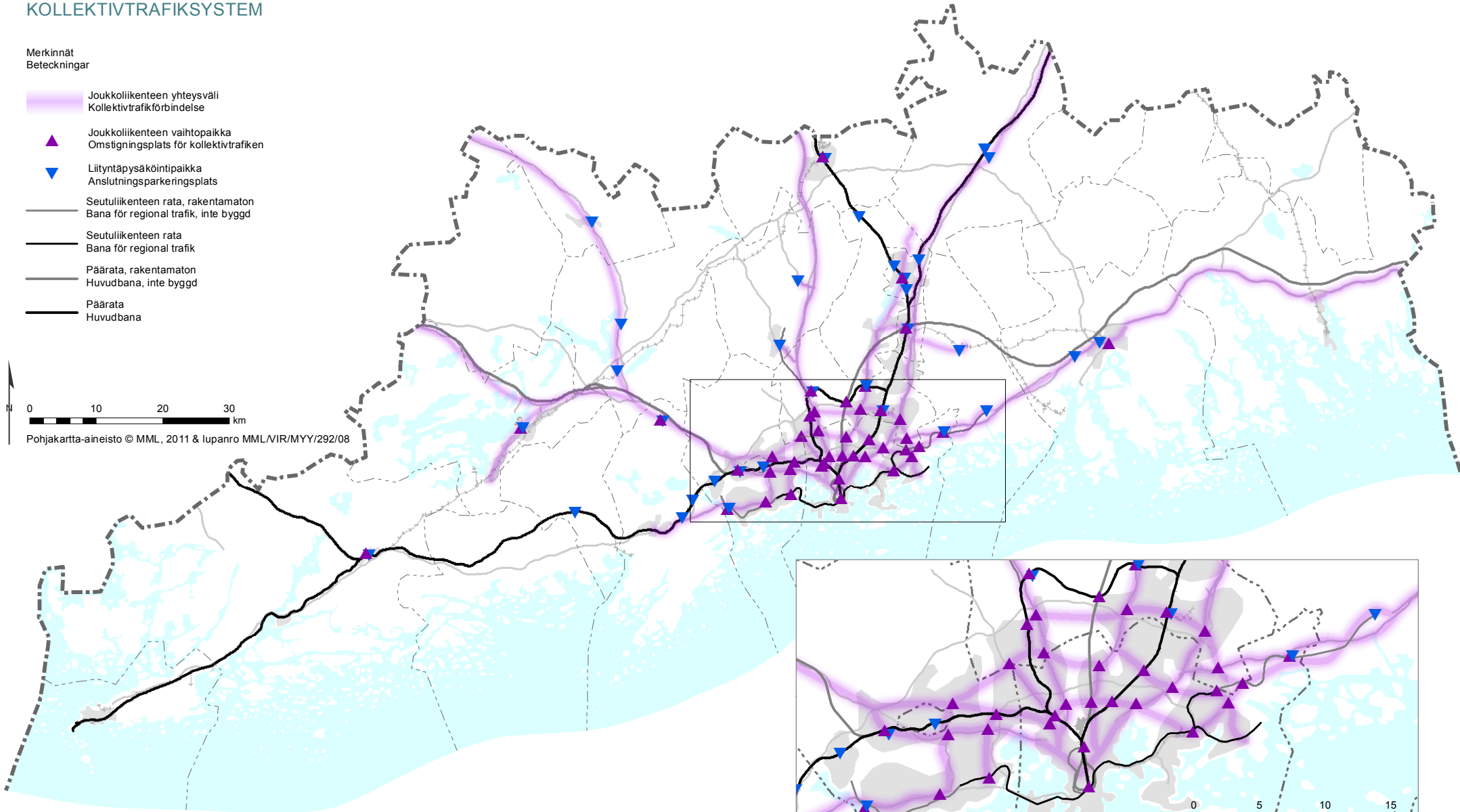
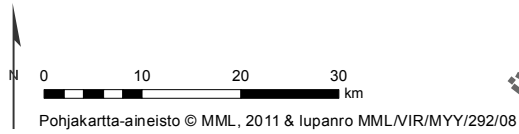


Pohjakartta-aineisto © MML, 2011 & lupanro MML/VIR/MYY/292/08

JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ
KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM

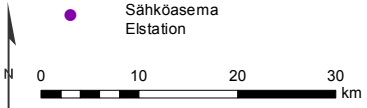
Merkinät
Beteckningar

-  Joukkoliikenteen yhteysväli
Kollektivtrafikförbindelse
-  Joukkoliikenteen vaihtopaikka
Omstigningsplats för kollektivtrafiken
-  Liityntäpysäköintipaikka
Anslutningsparkeringsplats
-  Seutuliikenteen rata, rakentamaton
Bana för regional trafik, inte byggd
-  Seutuliikenteen rata
Bana för regional trafik
-  Päärata, rakentamaton
Huvudbana, inte byggd
-  Päärata
Huvudbana

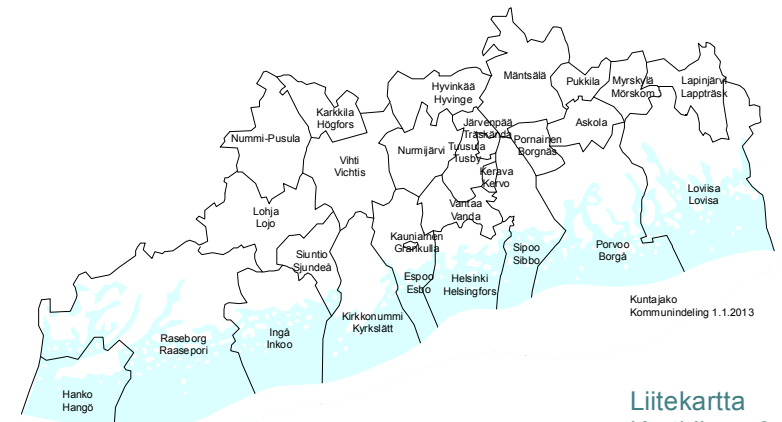
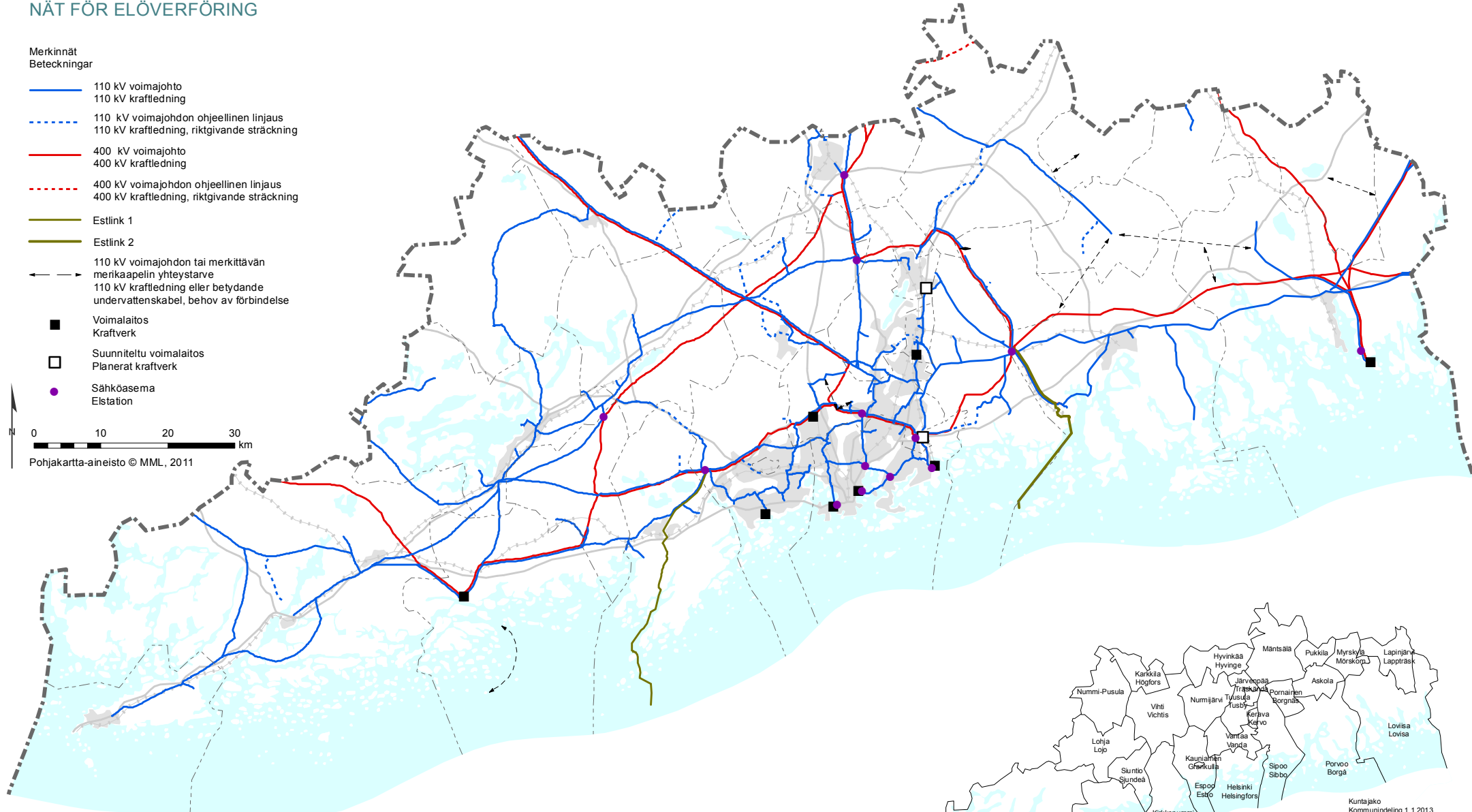


SÄHKÖNSIIRTOVERKKO
NÄT FÖR ELÖVERFÖRING

- Merkinnät
Beteckningar
- 110 kV voimajohto
110 kV kraftledning
 - - - 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
110 kV kraftledning, riktgivande sträckning
 - 400 kV voimajohto
400 kV kraftledning
 - - - 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus
400 kV kraftledning, riktgivande sträckning
 - Estlink 1
 - Estlink 2
 - - - 110 kV voimajohdon tai merkittävän
merkaapelin yhteystarve
110 kV kraftledning eller betydande
undervattenskabel, behov av förbindelse
 - Voimalaitos
Kraftverk
 - Suunniteltu voimalaitos
Planerat kraftverk
 - Sähköasema
Elstation



Pohjakartta-aineisto © MML, 2011



UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

MERKITYKSELTÄÄN SEUDULLISET VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖT STOR DETALJHANDELSENHET AV REGIONAL BETYDELSE

Merkinnät

Beteckningar

Maakuntakaavojen taajama- ja työpaikka-alueet
Område för tätortsfunktioner och
arbetsplatsområden i landskapsplanen

VOIMASSA OLEVAT MAAKUNTAKAAVAT GÄLLANDE LANDSKAPSPLANER

- Osittain rakentuneet suuryksiköt
Delvis byggda stora enheter
- Rakentamattomat suuryksiköt
Icke byggda stora enheter

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

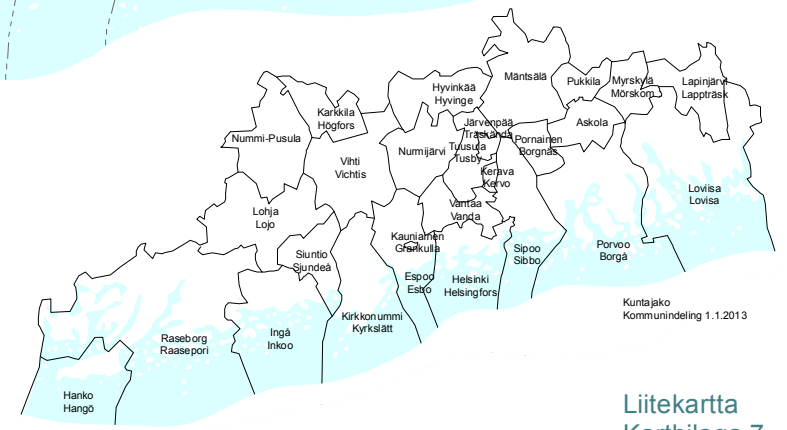
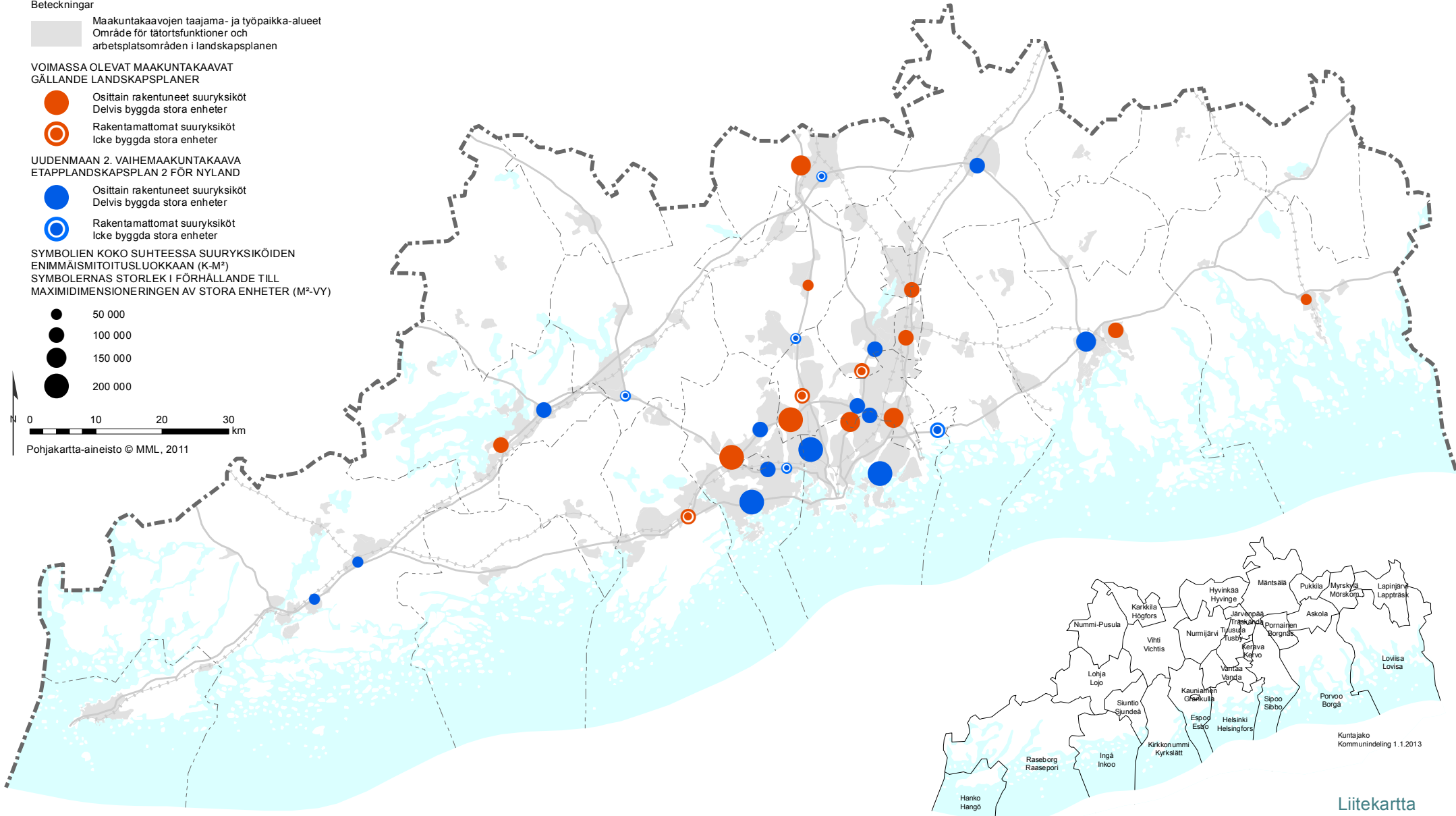
- Osittain rakentuneet suuryksiköt
Delvis byggda stora enheter
- Rakentamattomat suuryksiköt
Icke byggda stora enheter

SYMBOLIEN KOKO SUHTEESSA SUURYKSIKÖIDEN
ENIMMÄISMITOITUSLUOKKAAN (K-M²)
SYMBOLERNAS STORLEK I FÖRHÅLLANDE TILL
MAXIMIDIMENSIONERINGEN AV STORA ENHETER (M²-VY)

- 50 000
- 100 000
- 150 000
- 200 000

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2011







Liitekartta
Kartbilaga 7

UUDENMAAN 2. VAHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT SEKÄ VALTAKUNNALLISET MAISEMA-ALUEET BYGGDA KULTURMILJÖER AV RIKSINTRESSE OCH NATIONELLT VÄRDEFULLA LANDSKAPSOMRÅDEN

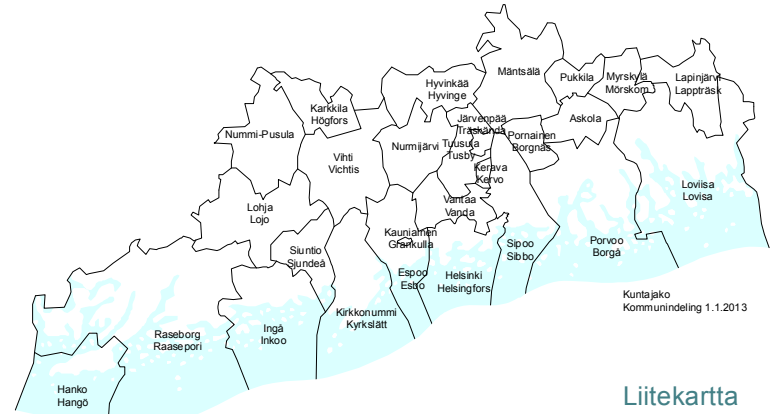
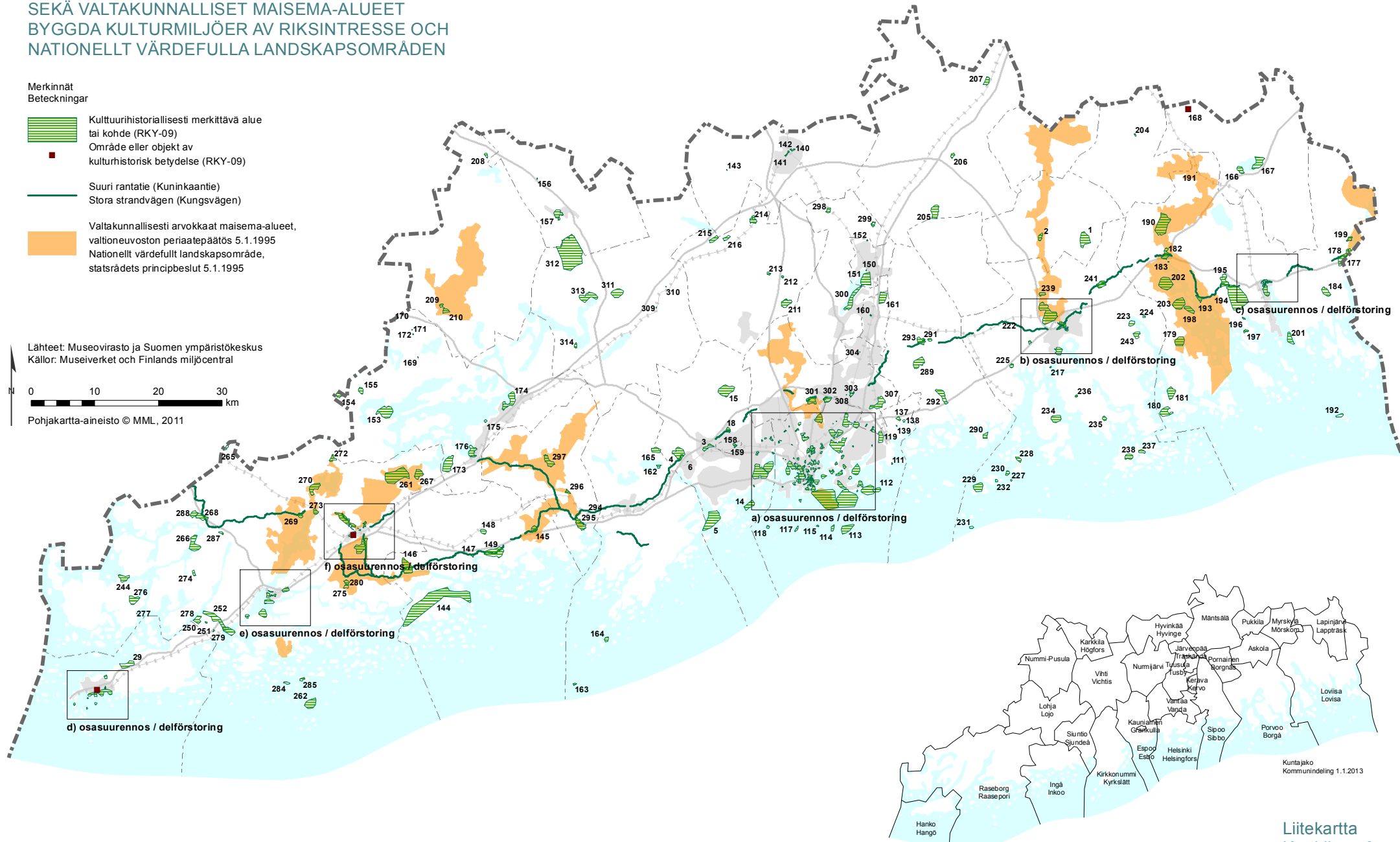
Merkinnät Beteckningar

-  Kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue tai kohde (RKY-09)
-  Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse (RKY-09)
-  Suuri rantatie (Kuninkaantie)
Stora strandvägen (Kungsvägen)
-  Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995
Nationellt värdefullt landskapsområde, statsrådets principbeslut 5.1.1995

Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2011






UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT
RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT
SEKÄ VALTAKUNNALLISET
MAISEMA-ALUEET - OSASUURENNOS A

BYGGDA KULTURMILJÖER
AV RIKSINTRESSE OCH
NATIONELLT VÄRDEFULLA
LANDSKAPSOMRÅDEN
- DELFÖRSTÖRING A

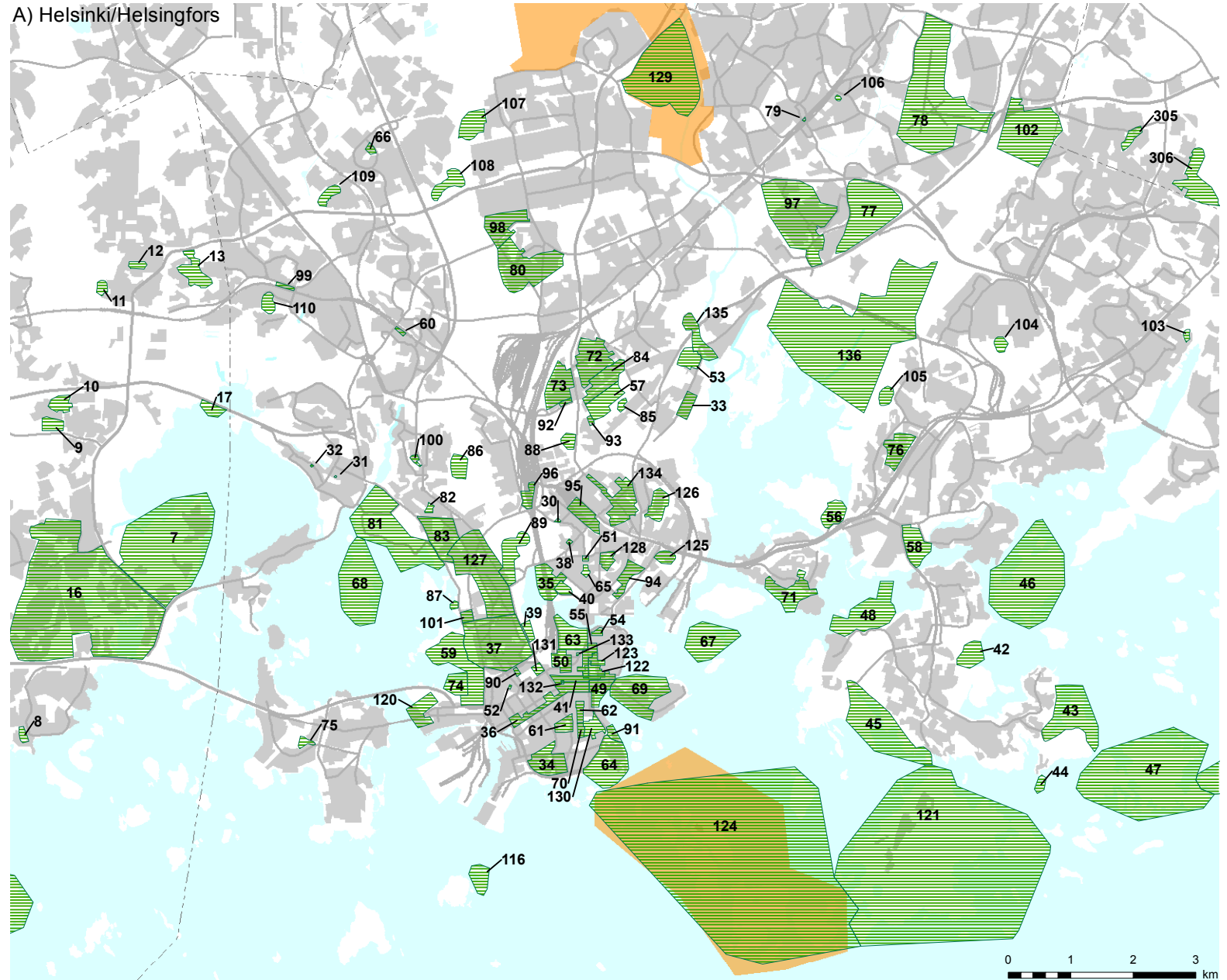
Merkinnät
Beteckningar

-  Kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue tai kohde (RKY-09)
-  Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse (RKY-09)
-  Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995
Nationellt värdefullt landskapsområde, statsrådets principbeslut 5.1.1995

Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

Maanmittauslaitoksen karttatietokanta 1:100 000

A) Helsinki/Helsingfors







UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT
RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT
SEKÄ VALTAKUNNALLISET MAISEMA-ALUEET
- OSASUURENNOKSET B-F

BYGGDA KULTURMILJÖER AV
RIKSINTRESSE OCH NATIONELLT
VÄRDEFULLA LANDSKAPSOMRÅDEN
- DELFÖRSTORINGAR B-F

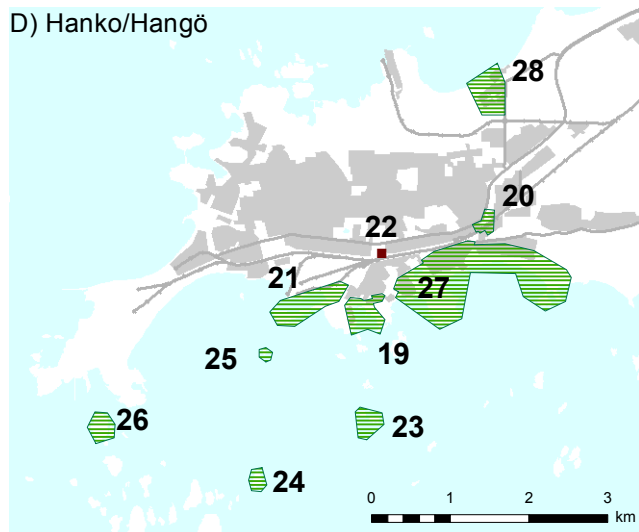
Merkinnät
Beteckningar

-  Kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue tai kohde (RKY-09)
-  Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse (RKY-09)
-  Suuri rantatie (Kuninkaantie)
Stora strandvägen (Kungsvägen)
-  Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995
Nationellt värdefullt landskapsområde, statsrådets principbeslut 5.1.1995

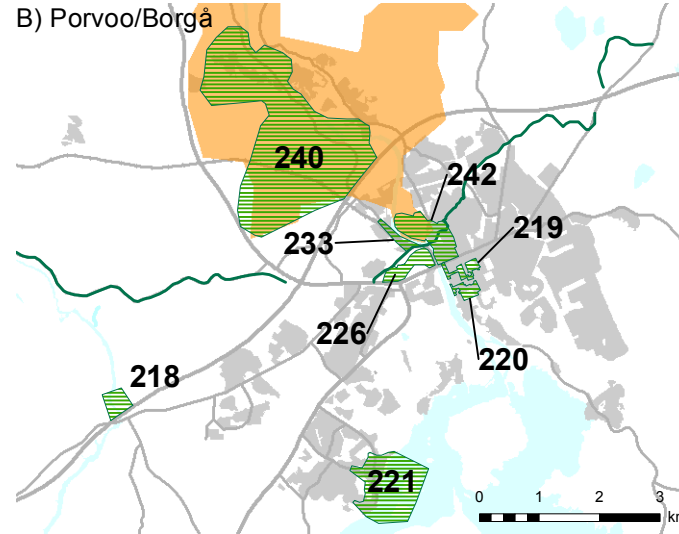
Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

Maanmittauslaitoksen karttatietokanta 1:100 000

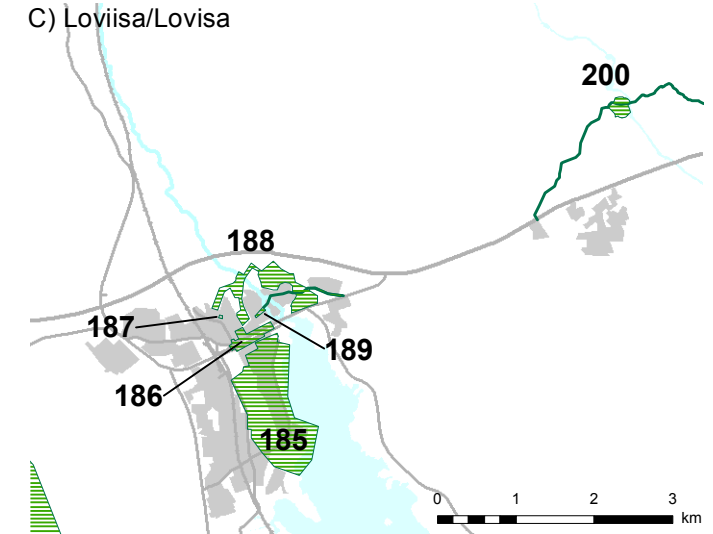
D) Hanko/ Hangö



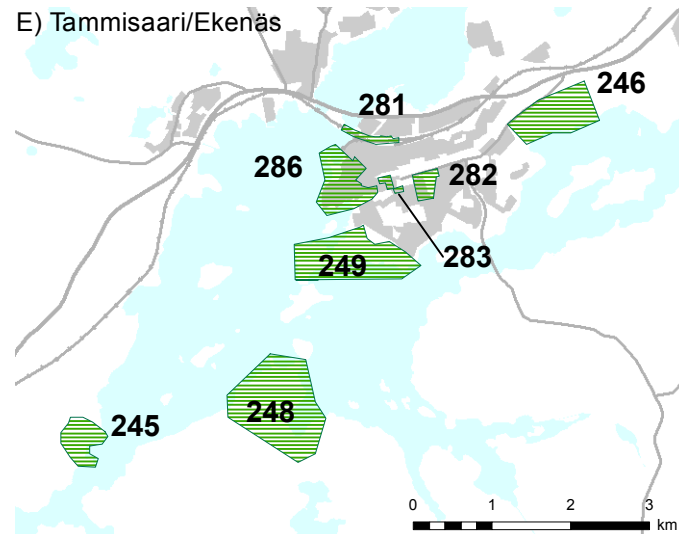
B) Porvoo/Borgå



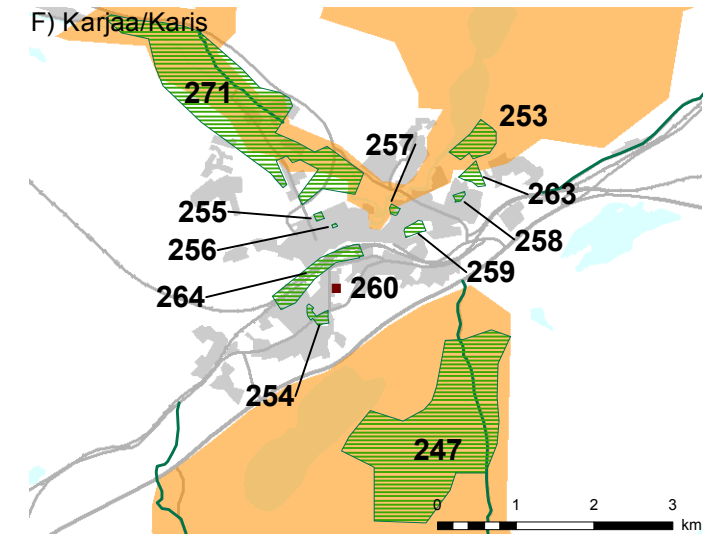
C) Loviisa/Lovisa



E) Tammisaari/Ekenäs



F) Karjaa/Karis



Kulttuurihistoriallisesti arvokas alue tai kohde Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse

Askola

- 1 Särkijärven kylä- ja kartanomaisema
- 2 Vakkolan kylä

Espoo Esbo

- 3 Espoon kirkonmäki
- 4 Espoonkartano
- 5 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Soukanniemi, Tallholma, Pentala ja Suvisaaristo
- 6 Kaukalahden rautatieasema
- 7 Otaniemen kampusalue
- 8 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Westend
- 9 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Lupauksenvuori

- 10 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vahvialankallio

- 11 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Leppävaara

- 12 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vallikallio

- 13 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Mäkkylä
- 14 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Miessaari

- 15 Snettans-Rödskogin kylä- ja viljelymaisema
- 16 Tapiola

- 17 Tarvaspään ateljeehuviila

- 18 Träskändan kartano

Hanko Hangö

- 19 Hangon Itäsatama

- 20 Hangon Keksien teollisuusrakennukset

- 21 Hangon Länsisatama
- 22 Hangon rautatieasema

- 23 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Gustav Adolf

- 24 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Gustavsvärn

- 25 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Meijerfelt
- 26 Hauensuolen kalliopiirosalue
- 27 Itäisen Kylpyläpuiston huvila-alue
- 28 Kudeneule Oy:n tehdasalue
- 29 Oy Forcit Ab:n tehdasalue

Helsinki Helsingfors

- 30 Alppilan kirkko

- 31 Alvar Aallon oma talo ja arkkitehtitoimisto - Riihitie

- 32 Alvar Aallon oma talo ja arkkitehtitoimisto - Tiilimäki
- 33 Arabian tehtaat
- 34 Eiran kaupunginosa, Huvilakadun korttelit ja Mikael Agricolan kirkko
- 35 Eläintarhan huvilat ja yleishyödylliset laitokset
- 36 Esplanadi-Bulevardi
- 37 Etu-Töölön kaupunginosa
- 38 Kulttuuritalo

- 39 Finlandia-talo
- 40 Kaupunginteatteri
- 41 Helsingin Aleksanterinkatu
- 42 Helsingin höyrylaivareittien huvila-asutus - Degerön kartano

- 43 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvia-asutus - Itä-Jollas

- 44 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Matosaari

- 45 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Stansvik - Hevossalmi
- 46 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Vartiosaari
- 47 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Villinki

- 48 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Tullisaari
- 49 Helsingin Kauppatori rajaavine rakennuksineen

- 50 Helsingin Rautatien tontti

- 51 Helsingin suomenkielinen työväenopisto
- 52 Helsingin synagoga
- 53 Helsingin Vanhakaupunki

- 54 Helsingin yliopiston rakennukset - Siltavuorenpenger

- 55 Helsingin yliopiston rakennukset - keskustakampus
- 56 Herttoniemen ja Kumpulän siirtolapuutarhat - Herttoniemen siirtolapuutarha
- 57 Herttoniemen ja Kumpulän siirtolapuutarhat - Kumpulän siirtolapuutarha
- 58 Herttoniemen kartano

- 59 Hietaniemen hautausmaat
- 60 Huopalahden rautatieasema
- 61 Johanneksen kirkko ympäristöineen
- 62 Kaartin kasarmi
- 63 Kaisaniemen puisto ja kasvitieteellinen puutarha
- 64 Kaivopuisto
- 65 Kallion kirkko

- 66 Kannelmäen kirkko

- 67 Kansanpuisto - Korkeasaari
- 68 Kansanpuisto - Seurasaari
- 69 Katajanokan vanha osa

- 70 Kirurginen sairaala
- 71 Kulosaaren huvilakaupunki
- 72 Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo
- 73 Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo

- 74 Lapinlahden sairaala-alue
- 75 Lauttasaaren kirkko
- 76 Länsi-Herttoniemen pientaloalue
- 77 Malmin hautausmaa

- 78 Malmin lentoasema

- 79 Malmin rautatieasema

- 80 Maunulan asuntoalue

- 81 Meilahden huvila-alue
- 82 Meilahden kirkko ja koulu

- 83 Meilahden sairaala-alue
- 84 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
- 85 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
- 86 Olympiarakennukset - Ruskeasuon ratsastushalli
- 87 Olympiarakennukset - Soutustadion
- 88 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
- 89 Olympiarakennukset - Olympiastadion, Kisahalli ja Uimastadion

- 90 Olympiarakennukset - Tennispalatsi
- 91 Olympiarakennukset - Olympiatermiala

- 92 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä

- 93 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi
- 94 Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen
- 95 Pasilan veturitalit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit
- 96 Pasilan veturitalit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit
- 97 Pihlajamäen lähiö
- 98 Pirkkolan omakotialue ja rintamamiestalo
- 99 Pitäjänmäen rautatieasema
- 100 Puolustusvoimien 1930-luvun arkkitehtuuri Helsingissä - Sotilassairaala Tiikka
- 101 Puolustusvoimien 1930-luvun arkkitehtuuri Helsingissä - Autokomppania

102 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kivikko, Jakomäki, Kontula
103 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vartiokylän Linnavuori
104 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Myllypuro

105 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Länsi-Herttoniemi
106 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Ala-Malmi, Ormusmäki
107 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maununneva

108 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maununneva

109 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kannelmäki

110 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Pajamäki

111 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Skatanniemi

112 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Itä-Villinki

113 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Isosaari
114 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kuivasaari

115 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Harmaja
116 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Itäinen Pihlajasaari
117 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Katajaluoto

118 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Rysäkari
119 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Mustavuori

120 Salmisaaren teollisuusalue
121 Santahamina
122 Senaatintori ympäristöineen
123 Suomen Pankki, Kansallisarkisto ja Säätöyhtiö
124 Suomenlinna
125 Suvilahden voimalaitosalue
126 Sörmäisten vankila
127 Taka-Töölön kerrostaloalue
128 Torkkelinmäen asuinalue
129 Tuomarinkylän kartano
130 Tähtitorninmäen observatorio ja puisto
131 Lasipalatsi
132 Rautatalo
133 Vakuutusyhtiö Pohjan talo
134 Vallilan asuinalueet
135 Vantaanjokisuun vesi- ja viemärilaitokset
136 Viikin opetus- ja koetila
137 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila
138 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila
139 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila

Hyvinkää Hyvinge

140 Hyvinkään kirkko ja seurakuntakeskus
141 Hyvinkään rautatieasemat

142 Hyvinkään Villatehdas
143 Kytäjän kirkko

Inkoo Ingå

144 Barösundin väylä

145 Degerbyn kirkonkylä
146 Fagervikin ruukinalue

147 Inkoon kirkko ja pappila

148 Tähtelän kylä

149 Österkullabäckenin kylä- ja viljelymaisema

Järvenpää Träskända

150 Järvenpään kirkko
151 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema

152 Tuusulan reservikomppania

Karjalohja Karislojo

153 Karjalohjan kirkonkylän kulttuurimaisema

154 Kärkelän ruukkiyhdyskunta

155 Nummijärven kylä ja kulttuurimaisema

Karkkila Högfors

156 Högforsin ruukinalue - Kulosuonmäen kaivos

157 Högforsin ruukinalue

Kauniainen Grankulla

158 Kauniaisten huvilakaupunki

159 Kauniaisten rautatieasema

Kerava Kervo

160 Keravan rautatieasema

161 Keravan vankila

Kirkkonummi Kyrkslätt

162 Hvitträskin ateljeehuvila

163 Kallbådan majakat

164 Rönnskärin majakat

165 Oitbackan kartano

Lapinjärvi Lappträsk

166 Lapinjärven huoltola

167 Lapinjärven kirkonkylä

168 Struven astemittausketju

Lohja Lojo

169 Elias Lönnrotin Sammatti - Sammatin kirkko ja Lönnrotin hauta

170 Elias Lönnrotin Sammatti - Lammin talo

171 Elias Lönnrotin Sammatti - Paikkarin torppa

172 Elias Lönnrotin Sammatti - Nikun talo

173 Kirkniemen kartano

174 Lohjan kirkko ympäristöineen

175 Ojamon rautakaivos ja kartano

176 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta

Loviisa Lovisa

177 Ahvenkosken historiallinen ympäristö

178 Ahvenkosken historiallinen ympäristö

179 Fasarbyn kylä

180 Horslökin kylä

181 Härkäpään kylä

182 Koskenkylän ruukinalue

183 Koskenkylän ruukinalue

184 Kullaan kartanomaisema

185 Loviisan alakaupunki

186 Loviisan Esplanadi

187 Loviisan maalinnoitus

188 Loviisan maalinnoitus

189 Loviisan maalinnoitus

190 Malmgårdin kartano

191 Michelspiltomin rautatieseisake

192 Orregrundin tunnusmajakka ja luotsiasema

193 Pernajan kirkko ja pappila

194 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Sarvilahti

195 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Norrsarvax

196 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Hornnäs

197 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Ströms

198 Sjögårdin kartano

199 Strömforsin ruukkiyhdyskunta

200 Suuri Rantatie - Holmgård

201 Svartholman linnoitus

202 Tervikin kartano

203 Tjusterbyn kartano

Myrskylä Mörskom

204 Myrskylän kirkonmäki

Mäntsälä

205 Frugårdin kartano ja viljelymaisema

206 Mäntsälän kirkonmäki

207 Saaren kartano

Nummi-Pusula

208 Myllymäen torppa

209 Nummen kirkonkylä

210 Nummen kirkonkylä

Nurmijärvi

211 Aleksis Kiven Palojoki

212 Museosilta

213 Nurmijärven kirkonmäki

214 Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja rautatieasema

215 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto

216 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto

Porvoo Borgå

217 Björkholmin luotsiasema

218 Drägsbyn kartano

219 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset

220 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset

221 Hamarin asuntoalue ja Porvoon höyrysaahan paikka

222 Hinthaaran rautatieasema

223 Husholmenin keskiaikainen linnasaari ympäröivine maisemineen

224 Jakkarilan kartano

225 Kulloon kartano

226 Näsin hautausmaa

227 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Andersholmen

228 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Onas

229 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Pirttisaari

230 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Rågskär

231 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Söderskär

232 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Långholmen

233 Porvoon rautatieasema

234 Porvoon saaristokylät - Bengtsby

235 Porvoon saaristokylät - Sondby

236 Porvoon saaristokylät - Londböle

237 Porvoon saaristokylät - Österby

238 Porvoon saaristokylät - Söderby

239 Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema - Strömsbergin kartano

240 Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema - Kiiala ja Saksala

241 Postimäki

242 Vanha Porvo ja Porvoon linnamäki

243 Yliken kylä

Raasepori Raseborg

244 Bromarvin kirkonkylän kesäasutus

245 Dagmarkällanin lähde

246 Dragsvikin kasarit

247 Grabbackan kartanolinnan raunio ja Gösbackavikenin viljelymaisema

248 Gullön kartano

249 Hagenin ja Ramsholmenin puistoalue

250 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

251 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

252 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

253 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Lärkkulla

254 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Kilan koulukeskus

255 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Karis-Billnäs samskolan

256 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Karjaan kaupungintalo

257 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Västra Nylands yrkeskolan

258 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Katrinakodin vanhustentalo

259 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Kappeli ja seurakuntakeskus

260 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - vesitorni

261 Junkarsborgin keskiaikainen niemilinja ja Päsarträsketin viljelymaisema

262 Jussarön kaivossaari

263 Karjaan kirkko ja pappila

264 Karjaan rautatieasema ympäristöineen

265 Kosken ruukinalue

266 Lindön kartanomaisema

267 Mustion ruukinalue

268 Olsbölen kartano

269 Pohjan kirkonmäki ympäristöineen

270 Pohjan ruukkiympäristöt - Fiskarsin ruukinalue

271 Pohjan ruukkiympäristöt - Billnäsin ruukinalue

272 Pohjan ruukkiympäristöt - Antskogin ruukinalue

273 Pohjankurun rautatieasema ja satama

274 Prästkullan kartano

275 Raaseporin linna

276 Riilahden kartano

277 Riilahden kartano - Muistomerkit

278 Skogbyn masuuni ja sahan alue - Skogbyn masuuni

279 Skogbyn masuuni ja sahan alue - Skogbyn sahayhdyskunta

280 Snappertunan kirkonkylä

281 Tammisaaren rautatieasema-alue

282 Tammisaaren seminaari ja koulukorttelit

283 Tammisaaren seminaari ja koulukorttelit

284 Tammisaaren ulkosaariston kalastajatilat - Alglo

285 Tammisaaren ulkosaariston kalastajatilat - Espingskär

286 Tammisaaren vanha kaupunki ja satama

287 Tenholan kirkko ja pappila

288 Västankärrin kartano

Sipoo Sibbo

289 Hindsbyn kylä

290 Löparön kartano

291 Nikkilän sairaala-alue

292 Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema

293 Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus

Siuntio Sjundeå

294 Kelan rautatiepysäkki

295 Pikkalan kartano

296 Sjundbyn kartano

297 Suitian kartano ja Siuntion kirkko

Tuusula Tusby

298 Jokelan teollisuusalue

299 Marieforsin ruukki ja Kellokosken sairaala

300 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema

Vantaa Vanda

301 Backas - Elannon suurtila

302 Helsingin pitäjän kirkonkylä

303 Jokiniemen koelaitos

304 Korson rautatieasema

305 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maratonpuisto

306 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Länsimäki

307 Sotungin kylä ja Håkansböle

308 Tikkurilan rautatieasema

Vihti Vichtis

- 309 Otalammen rautatieasema-alue
- 310 Selin rautatievahtitupa
- 311 Suontaan viljelysmaisema
- 312 Vanjärven asutuskylä
- 313 Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelysmaisema
- 314 Vuorelan koulukoti

Valtakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus**Nationellt värdefullt landskapsområde**

- Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema
- Fiskarsin - Antskogin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat
- Kymijoen laakso
- Mustionjokilaakson kulttuurimaisemat
- Nummenjoen - Pusulanjoen viljelylaakso
- Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso
- Porvoonjokilaakso
- Snappertunanjoki - Fagervik
- Suomenlinna
- Skärlandet
- Vantaanjokilaakso

Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus


Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

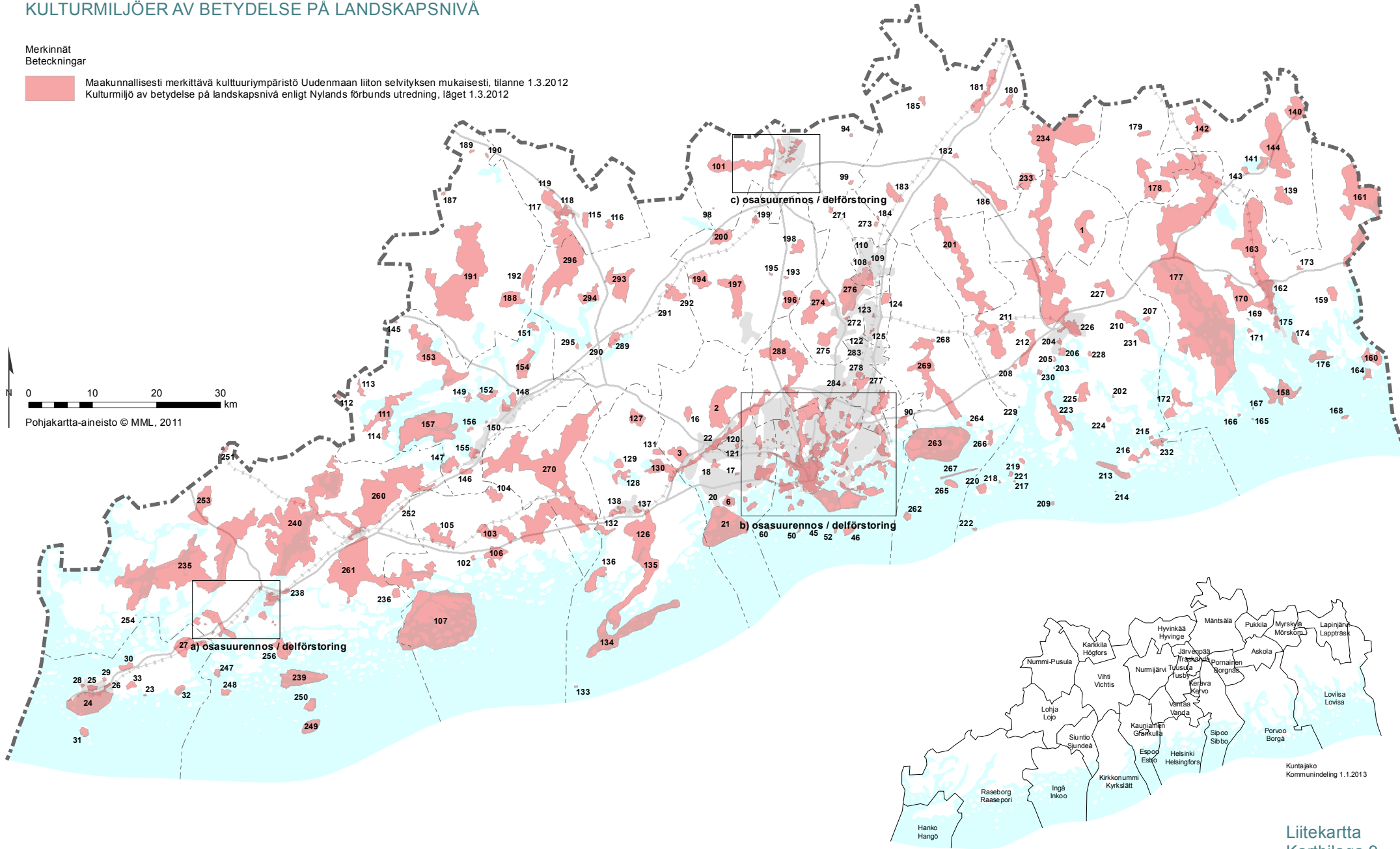
UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

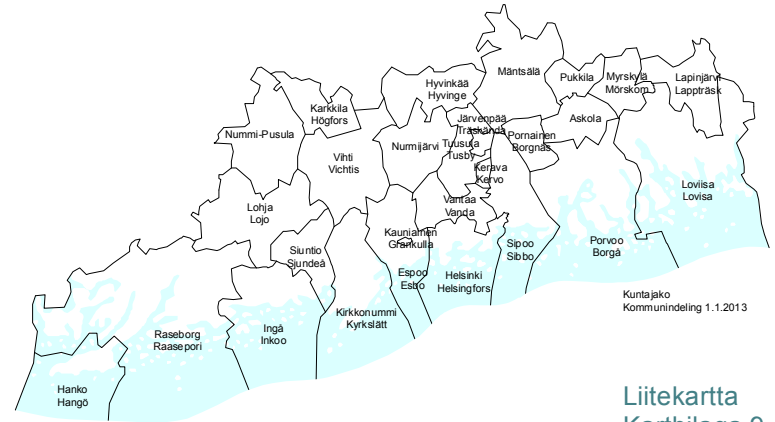
MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT KULTTUURIYMPÄRISTÖT KULTURMILJÖER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ

Merkinät
Beteckningar

 Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö Uudenmaan liiton selvityksen mukaisesti, tilanne 1.3.2012
Kulturmiljö av betydelse på landskapsnivå enligt Nylands förbunds utredning, läget 1.3.2012



Pohjakartta-aineisto © MML, 2011



Liitekartta
Kartbilaga 9

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

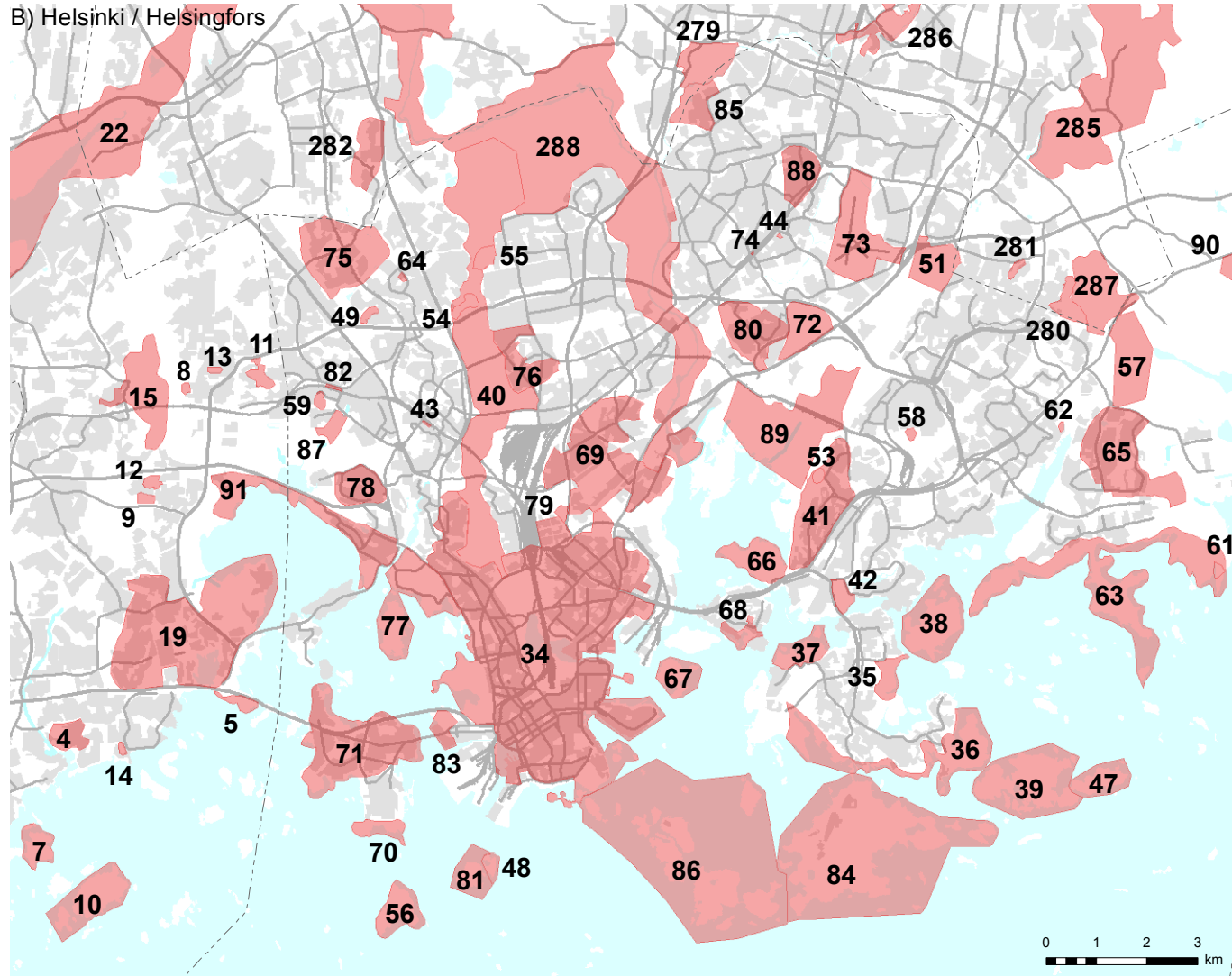
MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT KULTTUURIYMPÄRISTÖT - OSASUURENNOKSET A-C KULTURMILJÖER AV BETYDELSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - DELFÖRSTÖRNINGAR A-C

Merkinnät
Beteckningar

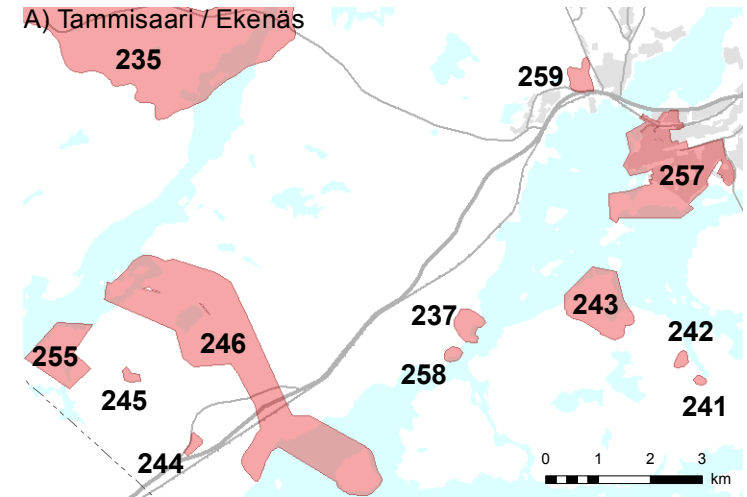
Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö Uudenmaan liiton selvityksen mukaisesti, tilanne 1.3.2012
Kulturmiljö av betydelse på landskapsnivå enligt Nylands förbunds utredning, läget 1.3.2012

Pohjakartta-aineisto © Maanmittauslaitos lupanro MML/VIR/MYY/292/08

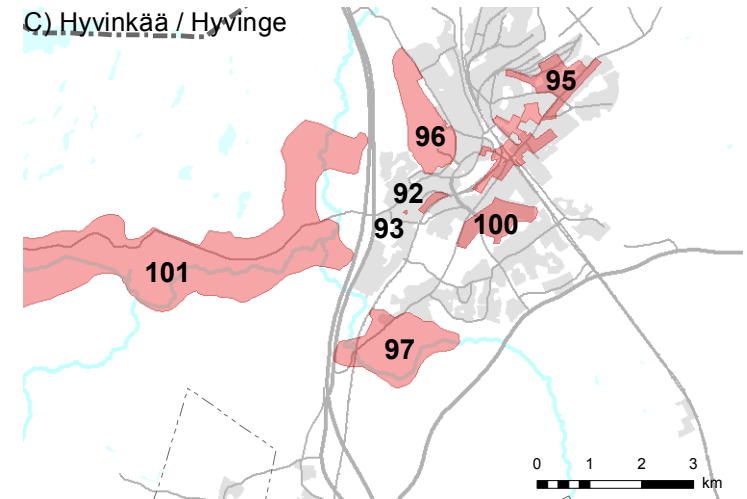
B) Helsinki / Helsingfors



A) Tammisaari / Ekenäs



C) Hyvinkää / Hyvinge



Liitekartta
Kartbilaga 9 A-C

Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, tilanne 1.3.2012
Kulturmiljöer av betydelse på landskapsnivå, läget 1.3.2012

NRO. NR.	NIMI NAMN	PINTA-ALA (ha) AREAL (ha)					
	Askola						
233	Kyrölän ja Mättähistön kulttuurimaisema	502,0	32	Tvärminnen kylä ja tehdas	151,9	67 Korkeasaaren eläintarha	52,9
234	Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	33	Täktomin kylä	122,4	68 Kulosaaren huvilakaupunki	24,9
1	Särkijärven-Tiilään kylä- ja kartanomaisema	1076,7	Helsinki Helsingfors			69 Käpylä-Koskela asuntoalue	312,8
	Espoo Esbo		34	Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki	1631,8	91 Laajalahden kulttuurimaisema: Munkkiniemi - Tarvaspää - Ruukinranta	166,2
2	Bodomjärven ympäristö	1609,2	35	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Deqerön kartano	30,9	70 Lauttasaaren eteläkärjen linnoitteet ja kesämajat	30,8
22	Espoonjokilaakson maisema-alue	1468,1	36	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Itä- Helsingin huvilakulttuuri ja rannat	221,2	71 Lauttasaari	278,2
3	Espoon kartanon kulttuurimaisema	446,5	37	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Tullisaari	55,5	287 Länsisalmen kulttuurimaisema	120,3
4	Haukilahden asuntoalue	34,7	38	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Vartiosaari	144,7	72 Malmin hautausmaa	71,2
5	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Karhusaaren huvila	14,9	39	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Villinki	224,7	73 Malmin lentoasema	158,2
6	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Skatanniemi-Kaitalahti-Rulludd	213,7	40	Helsingin keskuspuisto	627,2	74 Malmin rautatieasema	0,2
21	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Suvisaaristo	2828,7	41	Herttoniemen asuntoalue	166,4	75 Malminkartanon lähiö	186,3
7	Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Vasikkasaari	41,9	42	Herttoniemen kartano	20,1	76 Maunulan ja Pirkkolan asuntoalueet	79,3
8	I maailmansodan linnoitteet - Leppävaara	3,3	43	Huopalahden asema	0,9	77 Meilahden huvila-alue ja Seurasaaari	174,0
9	I maailmansodan linnoitteet - Lupauksenvuori	6,5	44	I maailmansodan linnoitteet - Ala-Malmi, Maununneva	0,6	78 Munkkivuoren asuntoalue	62,0
10	I maailmansodan linnoitteet - Miessaari	124,3	45	I maailmansodan linnoitteet - Harmaja	11,7	79 Olympiarakennukset - Velodromi	5,7
11	I maailmansodan linnoitteet - Mäkkylä	15,2	46	I maailmansodan linnoitteet - Isosaari	176,2	80 Pihlajamäen lähiö	112,8
12	I maailmansodan linnoitteet - Vahvialankallio	7,5	47	I maailmansodan linnoitteet - Itä-Villinki	62,8	81 Pihlajasaaret	55,3
13	I maailmansodan linnoitteet - Vallikallio	2,9	48	I maailmansodan linnoitteet - Itäinen Pihlajasaari	14,0	82 Pitäjänmäen rautatieasema	1,8
14	I maailmansodan linnoitteet - Westend	2,7	49	I maailmansodan linnoitteet - Kannelmäki	6,1	83 Salmisaaren teollisuusalue	26,1
15	Kilon viljelyaukeat ja huvila-asutus	133,1	50	I maailmansodan linnoitteet - Katajaluoto	21,9	84 Santahaminan sotilassaari	792,0
91	Laajalahden kulttuurimaisema: Munkkiniemi - Tarvaspää - Ruukinranta	166,2	51	I maailmansodan linnoitteet - Kivikko, Jakomäki, Kontula	70,7	85 Siltamäen asuntoalue	55,7
16	Nuuskion erämaakylä- ja huvila-alue	189,4	52	I maailmansodan linnoitteet - Kuivasaari	40,0	86 Suomenlinna	937,0
17	Olarin asuntoalue	19,3	53	I maailmansodan linnoitteet - Länsi-Herttoniemi	5,5	87 Talin siirtolapuutarha	18,4
18	Söderskogin viljelyalue	101,7	54	I maailmansodan linnoitteet - Maununneva	11,4	88 Tapaninkylän asuntoalue	64,7
19	Tapiola ja Otaniemi	559,0	55	I maailmansodan linnoitteet - Maununneva	15,8	288 Vantaanjokilaakson maisema-alue	3416,7
20	Villa Miniato	3,8	56	I maailmansodan linnoitteet - Melkki	64,9	89 Viikin opetus- ja koetila	305,1
	Hanko Hangö		57	I maailmansodan linnoitteet - Mustavuori	116,2	90 Östersundomin kulttuurimaisema	223,8
23	Breidablickin kesäsiirtola	9,1	58	I maailmansodan linnoitteet - Myllypuro	4,0	Hyvinkää Hyvinge	
24	Hangon kulttuurimaisema	1857,8	59	I maailmansodan linnoitteet - Pajamäki	6,0	92 Hiiltomon teollisuusalue	7,7
25	Hangon pohjoiset pientaloalueet	106,8	60	I maailmansodan linnoitteet - Rysäkari	17,6	93 Hiiltomon teollisuusalue	0,3
26	Hanko Pohjoisen teollisuuskorttelit	66,6	61	I maailmansodan linnoitteet - Skatanniemi	4,4	94 Hyvinkään huoltola eli Ridasjärven päihdehuoltokeskus	18,2
27	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Lappohja	758,5	62	I maailmansodan linnoitteet - Vartiokylän linnavuori	1,6	95 Hyvinkään keskusta	155,8
28	Kappelisatama	17,3	63	Kallahti - Ramsinniemi - Uutela	379,8	96 Hyvinkään Sveitsi	137,8
29	Kudeneule Oy:n tehdasalue	22,9	64	Kannelmäen kirkko	1,8	97 Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema	194,8
30	Oy Forcit Ab:n tehdasalue	150,8	65	Keski-Vuosaari	209,2	98 Kalkkivuori	4,3
31	Russarön majakka ja linnoituslaitteet	145,9	66	Kivinokka ja Herttoniemen siirtolapuutarha	73,0	99 Kaukasten teollisuusympäristö	38,6

100 Kruununpuiston pientaloalue jälleenrakennuskaudelta	68,5	Kirkkonummi Kyrkslätt	159 Kullaan kartano ja Taasianjoen kulttuurimaisema	239,6
101 Kytäjän kartanon kulttuurimaisema	1589,5	126 Eestinkylän ja Piispankylän kulttuurimaisema	160 Kungshamnin historiallinen satamapaikka	460,8
200 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto sekä Sääksjärven vapaa-ajan alue	585,8	127 Haapajärven kulttuurimaisema	161 Kymijoen laakso - Strömforsin ruukki ja Ahvenkosken ympäristö	24431,4
Inkoo Ingå		21 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Suvisaaristo	162 Loviisan Esplanadi, alakaupunki ja maalinnoitus	209,1
270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	128 Humaljärven kulttuurimaisema: Volsin kartano ja kulttuurimaisema	163 Loviisanjoen ja -harjun kulttuurimaisema	4220,0
102 Inkoon kirkonkylä	35,5	129 Kurkin kartano viljelymaisemineen	164 Meriväyliä rakennusperintö - Boistö ja Lehtinen	138,7
107 Inkoon saariston kulttuurimaisema - Barölandet, Barösund, Orslandet, Stor Ramsjö	8960,3	130 Luoman kylä ja Vitträskin ympäristö	165 Meriväyliä rakennusperintö - Korvör	6,1
260 Mustionjokilaakson kulttuurimaisema	5798,0	131 Oitbackan kartano ja kulttuurimaisema	166 Meriväyliä rakennusperintö - Risholm	12,1
103 Tähtelän kylä ja Ingarskilanjoen varren kyläasutus	859,9	132 Pikkalanlahden teollisuusalueet	167 Meriväyliä rakennusperintö - Rönnskär	4,7
261 Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema	5694,1	133 Porkkalan majakat	168 Orregrundin tunnusmajakka ja luotsiasema	49,4
104 Vassbölen kylä ja kulttuurimaisema	347,3	134 Porkkalan saariston merireitti ja linnoitteet	232 Pellinki - Pellinginsalmen väylän kulttuuriympäristö, Tullsundet	199,5
105 Västankvarnin maatalousoppilaitos ympäristöineen	803,6	135 Porkkalanniemen kulttuurimaisema	177 Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso	19839,5
106 Österkullabäckenin, Westerbyn ja Lågnäsin viljelymaisema	590,2	136 Upinniemen varuskunta-alue	169 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Hormnäs	9,5
Järvenpää Träskända		137 Vanha Heikkiläntien ympäristö	170 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Sarvilahti	1055,1
108 Järvenpään rautatieasema	0,5	138 Överbyn ja Vuohimäen kulttuurimaisema	171 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Ströms	38,8
109 Pajalan teollisuusympäristö	20,4	Lapinjärvi Lappträsk	172 Sarvisalon keskiaikaiset kylät - Härkäpää, Hörslök ja Rösund	565,2
110 Tuusulan reservikomppania	3,9	139 Heikinkylän kulttuurimaisema	173 Suuri Rantatie - Holmgård	40,9
276 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö	1844,2	140 Kimonkylän kulttuurimaisema	174 Svartholman linnoitus	117,7
Karjalohja Karislojo		141 Lapinjärven kirkonkylä ja kulttuurimaisema	175 Valkon satama ja ympäröivät asuinalueet	132,6
111 Kirkonkylän - Lohjantaipaleen kulttuurimaisema	1053,1	142 Porlammin ja Käikikosken kulttuurimaisema	176 Vådholmsfjärden	358,7
112 Kärkelän ruukinalue ja kulttuurimaisema	55,6	143 Sjököllä, Lapinjärven huoltola	Myrskylä Mörskom	
157 Lohjansaaristo	3308,2	144 Taasianjoen kulttuurimaisema	178 Hyövinkylän, Jaakkolan ja Hallilan kylien tiemaisema	1340,7
113 Nummijärven kulttuurimaisema	115,0	Lohja Lojo	179 Myrskylän kirkonmäki	123,2
114 Tammiston - Tallaan kulttuurimaisema	215,4	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	177 Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso	19839,5
Karkkila Högfors		145 Elias Lönnrotin vanhuuden koti	Mäntsälä	
115 Ahmoon kylä ja kulttuurimaisema	181,4	146 Iso-Teutarin kartanoympäristö	180 Hautjärven kartanomaisema	182,3
116 Haaviston kylä	104,3	147 Kirkniemen kartanomaisema	181 Murroslaakson kulttuurimaisemaa Mäntsälässä - Kaukalammi, Etola ja Saari	725,7
117 Järvenpään kylä ja kulttuurimaisema	438,9	148 Lohjan kirkko ympäristöineen	201 Mustijokilaakson kulttuurimaisema	4287,7
118 Karkkilan teollisuus ja puutarhakaupunki	481,6	157 Lohjansaaristo	182 Mäntsälän kirkon ja kartanon ympäristöt	42,7
119 Kulosuonmäen kaivos	1,6	149 Lylyisten kylä	183 Ohkolan kylä	362,2
296 Vanjärven asutuskylä ja Jokikunnan kulttuurimaisema	3789,0	150 Ojamon rautakaivos ja kartano	184 Ohkolan sairaala	12,6
Kauniainen Grankulla		151 Paksalon kylä	185 Sälinkään kylä	87,3
120 Gallträskin huvi- ja omakotiasutus	32,6	152 Paloniemen kulttuurimaisema	186 Sääksjärven tienvarsiasiatus	671,6
121 Kauniainien asema	1,3	153 Sammatin kulttuurimaisema	Nummi-Pusula	
Kerava Kervo		154 Vaanilan kartanomijöön ja Pulli - Kouvola	187 Ariman entinen lasitehdas	24,9
122 Ala-Koivikon pientaloalue, Savio	4,5	155 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta	188 Koisjärven-Retlahden-Vörlön jne. kulttuurimaisema	668,2
123 Keravan asemanseutu	11,7	156 Vohloisten kartano ja malmikaivannot	189 Kärkölän kirkonseutu	23,0
124 Keravan nuorisovankila	191,2	Loviisa Lovisa	190 Myllymäen torppa	23,4
125 Savion teollisuusympäristö	21,8	158 Bästö-Sandön saaristomaisema	191 Nummenjoen-Pusulanjoen viljelylaakso	6504,2
			192 Taustan torppien ja asutustilojen maisema	450,9

Nurmijärvi		221 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdykunnat - Rågskår	38,9	252 Meltolan sairaala	17,3
193 Myllykosken silta	24,7	222 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdykunnat - Söderskärin majakka	20,8	260 Mustionjokilaakson kulttuurimaisema	5798,0
194 Nummenpään kylämaisema	583,5	223 Porvoon saaristokylät - Emäsälön kulttuurimaisema	800,0	253 Olsbölen kartano	1087,5
195 Nurmijärven kirkonmäki ja Pukkilan kylä	16,7	224 Porvoon saaristokylät - Sondby	44,2	254 Riilahden taistelun muistomerkit	0,4
196 Palojoen kylän kulttuurimaisema	492,3	225 Porvoon saaristokylät - Vessölandet kulttuurimaisema	418,3	255 Skogbyn masuuni ja sahan alue	92,9
197 Perttula, Uotila, Numlahti, Valkjärvi	1281,2	226 Porvoon vanha kaupunki ja sitä ympäröivä kaupunkirakenne	502,5	256 Skärlandet/Skåldön viljelymaisema	582,2
198 Raalan kartano ja kulttuurimaisema	311,8	227 Postimäki, Ilolan kylä ja Ilolanjoen kulttuurimaisema	382,4	261 Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema	5694,1
199 Rajamäen teollisuusympäristö	88,0	228 Stensbölen kartano ja kulttuurimaisema	32,9	257 Tammisaaren kaupunki	277,2
200 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto sekä Sääksjärven vapaa-ajan alue	585,8	229 Svartbäckin kivilouhos ja Pedarsändan kalmisto	2,0	258 Vitsandin skanssi	7,4
Pornainen Borgnäs		230 Tolkkien teollisuusympäristö	47,1	259 Västerbyn kartano	21,3
201 Mustijokilaakson kulttuurimaisema	4287,7	231 Yliken kylä	317,6	Sipoo Sibbo	
Porvoo Borgå		Pukkila		262 Eestiluoto	108,8
202 Barnens by ja Mikaelskapellet	11,6	233 Kyrölän ja Mättähistön kulttuurimaisema	502,0	263 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Sipoon saaristo	4300,3
203 Björkholmin luotsiasema	3,9	234 Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	264 Kalkkirannan teollisuusalue	42,3
204 Gammelbackan kerrostalolähiö	40,9	Raasepori Raseborg		265 Kaunissaaren virkistysalue	169,0
205 Haikon kartano ja Edelfeltin kulttuurimaisema	22,0	235 Bromarvin ja Tenholan kulttuurimaisema	9570,0	266 Löparön kulttuurimaisema	152,0
206 Hamarin asuntoalue ja Porvoon höyrysahan paikka	110,8	236 Båsan kylä	143,8	267 Meriväylién rakennusperintö - Gråskär ja Tallörn	125,1
207 Jakkarilan kartano	48,5	237 Dagmarkällanin lähde Källvikenin lahdella	25,4	268 Nikkilän sairaala-alue	22,8
208 Kulloon kartano	38,0	238 Dragsvikin varuskunta	64,5	269 Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema	2201,9
209 Larsskärin satamapaikka	18,9	239 Espingskärin saaristokylän kulttuurimaisema	1366,7	Siuntio Sjundeå	
210 Ilolanjoen kulttuurimaisema, Sannäsän kartano ja Husholmenin linnasaari	442,5	240 Fiskarsin-Antskogin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat	8542,2	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4
211 Mustijokilaakson kulttuurimaisema - Boen kartano	220,2	241 Gullön kartano - Dragonsin torppa	3,6	Tuusula Tusby	
212 Mustijokilaakson kulttuurimaisema - Tjosterby, Treksilä, Brasas ja Åminsby	537,8	242 Gullön kartano - Gullön mylly	6,4	271 Jokelan teollisuusalue	40,2
213 Pellinki - Glosholm, Äggskär ja Ednäsinniemi	455,3	243 Gullön kartano ja kulttuurimaisema	118,2	272 Klaavolan tila ja Hyrylän kasarmialue	25,1
214 Pellinki - Klovharun	2,6	244 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog -linja	7,4	273 Marieforsin ruukki ja Kellokosken sairaala	34,3
232 Pellinki - Pellinginsalmen väylän kulttuuriympäristö, Tullsundet	199,5	245 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog -linja	5,8	274 Rusutjärven, Siipoon ja Nahkelan kylien viljelymaisema	1215,7
215 Pellinki - Sundön tilakeskus	25,1	246 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog -linja	664,5	275 Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisema	468,2
216 Pellinki - Söderbyn ja Österbyn kylät	244,0	247 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Koön linnoituslaitteet	82,0	276 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö	1844,2
234 Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	248 Hästö-Busö	115,0	Vantaa Vanda	
217 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdykunnat - Andersholmen	4,7	107 Inkoon saariston kulttuurimaisema - Barölandet, Barösund, Orslandet, Stor Ramsjö	8960,3	22 Espoonjokilaakson maisema-alue	1468,1
218 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdykunnat - Långholmen	12,2	249 Jussarö-Gaddfjärden	430,8	277 Hanabölen kylämaisema	322,2
219 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdykunnat - Onas	44,5	250 Jussarön kaivossaari	257,5	278 Havukosken asuntoalue (Koivukylä)	77,5
220 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdykunnat - Pirtisaari	170,6	251 Kosken rautaruukki	209,8	279 Helsingin pitäjän kirkonkylä	72,9

280 I maailmansodan linnoitteet - Länsimäki	29,4
281 I maailmansodan linnoitteet - Maratonpuisto	5,9
282 Kaivokselan asuntoalue	65,9
283 Korson rautatieasema	0,6
287 Länsisalmen kulttuurimaisema	120,3
284 Simonmetsän kerrostaloalue	21,3
285 Sotungin kylämaisema ja Häkansbölen kartano	500,8
286 Tikkurilan kulttuurimaisema	62,6
288 Vantaanjokilaakson maisema-alue	3416,7
Vihti Vichtis	
270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4
289 Enäjärven kulttuurimaisema	251,2
290 Kopun kartano sekä Luontolan ja Päivölän virkistyskodit	44,2
291 Otalammen asemanseutu	1,3
292 Selin maisema	498,5
293 Suontaan viljelymaisema ja Olkkalan ja Kourlan kartanomaisemat	1186,6
294 Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema	497,4
295 Vuorelan koulukoti	26,0
296 Vanjärven asutuskylä ja Jokikunnan kulttuurimaisema	3789,0



UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

MUUTOKSET VIHHERJÄRJESTELMÄSSÄ ÄNDRINGAR I GRÖNSTRUKTUREN










Merkinnät

Beteckningar

-  Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kumottavaksi esitettävä viherjärjestelmän merkintä
Beteckning i grönstrukturen som föreslås bli upphävd i etappplansplan 2 för Nyland
-  Uusi merkintä viherjärjestelmään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa
Ny beteckning i grönstrukturen i etappplansplan 2 för Nyland

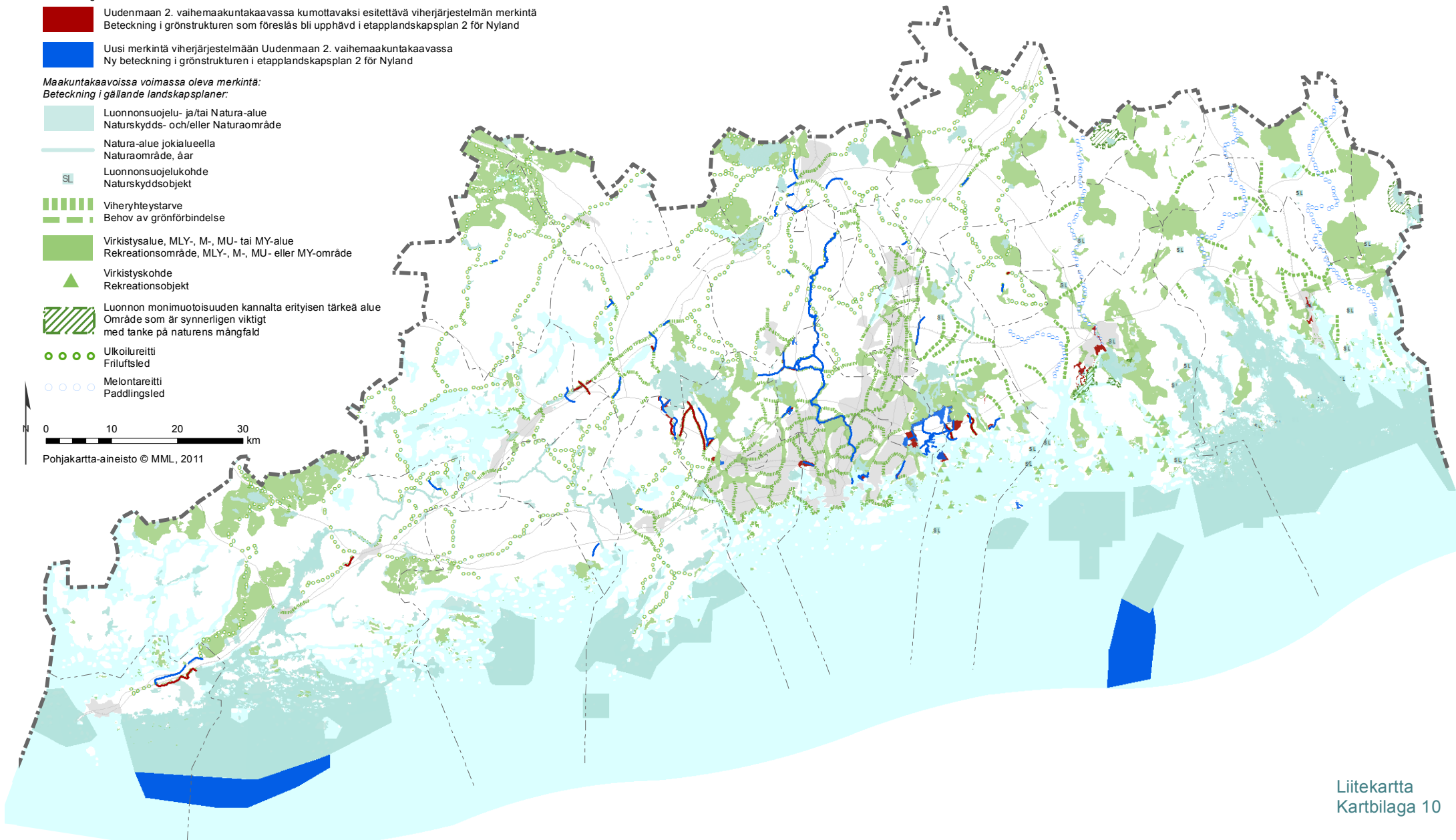
Maakuntakaavoissa voimassa oleva merkintä:

Beteckning i gällande landskapsplaner:

-  Luonnonsuojelu- ja/tai Natura-alue
Natura-skydds- och/eller Naturaområde
-  Natura-alue jokialueella
Naturaområde, åar
-  Luonnonsuojelukohde
Natura-skyddsobjekt
-  Viherystestarve
Behov av grönförbindelse
-  Virkistysalue, MLY-, M-, MU- tai MY-alue
Rekreationsområde, MLY-, M-, MU- eller MY-område
-  Virkistyskohde
Rekreationsobjekt
-  Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue
Område som är synnerligen viktigt med tanke på naturens mångfald
-  Ulkoilureitti
Friluftsled
-  Melontareitti
Paddingsled

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2011



UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

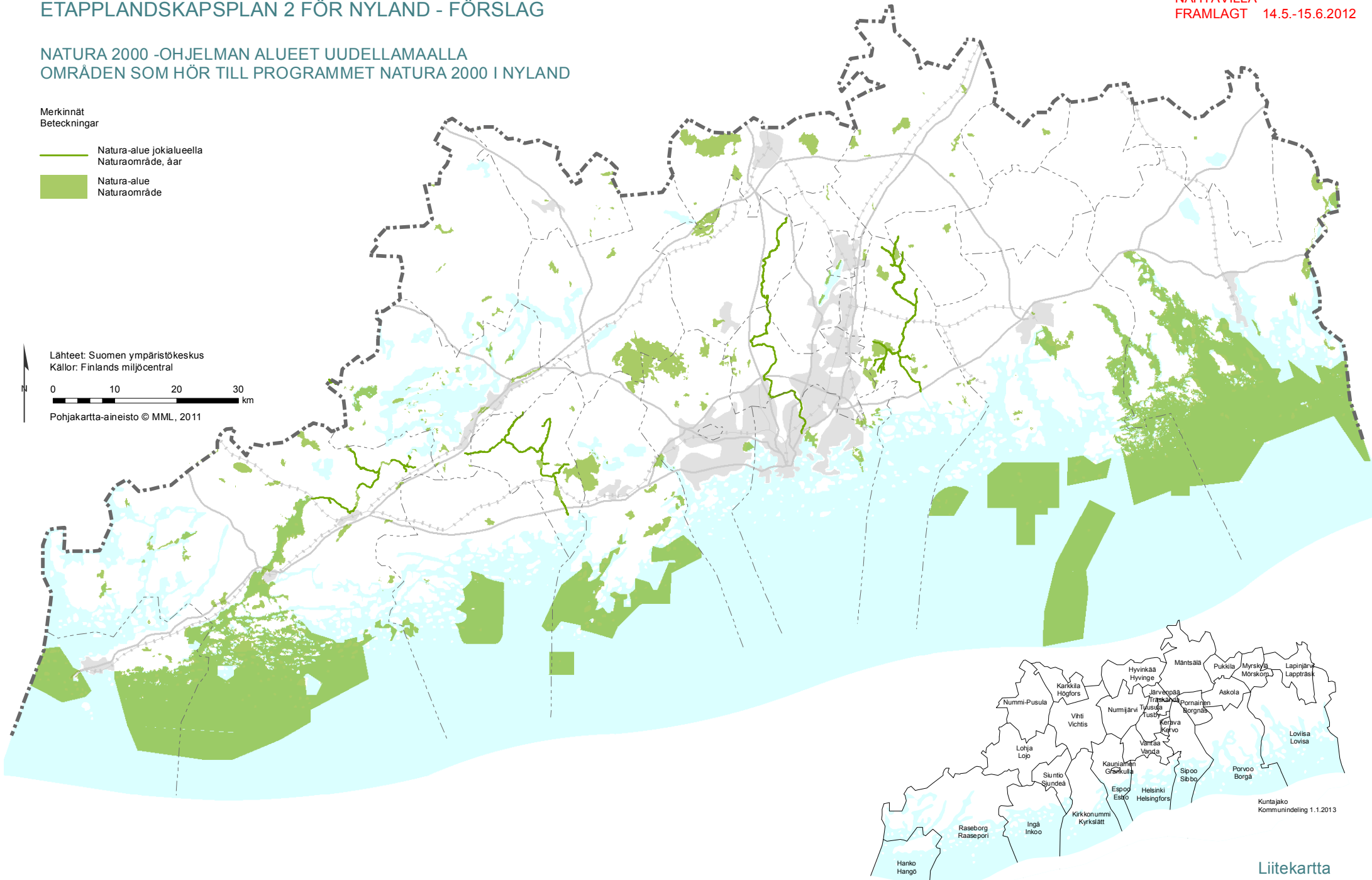
NATURA 2000 -OHJELMAN ALUEET UDELLAMAALLA OMRÅDEN SOM HÖR TILL PROGRAMMET NATURA 2000 I NYLAND

- Merkinnät
Beteckningar
- Natura-alue jokialueella
Naturaområde, åar
 - Natura-alue
Naturaområde

Lähteet: Suomen ympäristökeskus
Källor: Finlands miljöcentral

0 10 20 30
km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2011



Natura 2000-ohjelman alueet

Områden som hör till programmet Natura 2000

NIMI	PINTA-ALA, ha	SCI, SPA*	TUNNUS	KUNTA					
NAMN	AREAL, ha	SCI, SPA*	KOD	KOMMUN					
Ahvenkoskenlahti	446	SPA	FI0416005	Pyhtää, Loviisa	Konianvuori	123	SCI	FI0100039	Vihti
Asemansuo	18	SCI	FI0100047	Karkkila	Kotojärvi - Isosuo	365	SPA/SCI	FI0100058	Mäntsälä
Bengtsårin lehto	17	SCI	FI0100008	Hanko	Kullaffjärdenin lintuvesi	185	SPA/SCI	FI0100081	Loviisa
Boxin suot	156	SCI	FI0100068	Sipoo, Porvoo	Kummelbergen	166	SCI	FI0100099	Sipoo
Byträsket	19	SCI	FI0100098	Sipoo	Kymijoki	4250	SCI	FI0401001	Kouvola, Kotka, Pyhtää, Loviisa
Bånbergetin aarnialue	18	SCI	FI0100091	Espoo	Kytäjän - Usmin metsäalue	2266	SCI	FI0100051	Hyvinkää
Bölsviken-Stormossen	282	SCI	FI0100001	Raasepori	Källaudden - Virstholmen	87	SCI	FI0100080	Loviisa
Elisaaren ja Rövassin lehdot	23	SCI	FI0100016	Inkoo	Laajalahden lintuvesi	192	SPA/SCI	FI0100028	Espoo
Emäsalon suot	100	SCI	FI0100076	Porvoo	Lakimäen metsä	50	SCI	FI0100035	Lohja
Espoonlahti-Saunalahti	223	SCI	FI0100027	Espoo, Kirkkonummi	Lampisuo	120	SCI	FI0100070	Pornainen
Finnräskin vanhat metsät	154	SCI	FI0100022	Kirkkonummi	Lemmenlaakson lehto	94	SCI	FI0100044	Järvenpää
Gästerbyn järvet ja suot	199	SCI	FI0100067	Sipoo	Lintuikiimanvuori	42	SCI	FI0100032	Nummi-Pusula
Haaviston alueet	59	SCI	FI0100050	Karkkila	Lohjanharju ja Ojamonkangas	272	SCI	FI0100031	Lohja
Hangon itäinen selkä**	11098	SCI	FI0100107	Hanko, Raasepori	Lohjanjärven alueet	213	SCI	FI0100036	Lohja, Karjalohja, Raasepori
Harpar Storträsket ja Lillträsket	225	SCI	FI0100003	Raasepori	Långån kosteikko	46	SCI	FI0100055	Raasepori
Haukkamäki	23	SCI	FI0100090	Nummi-Pusula, Somero	Läpträsket	199	SPA/SCI	FI0100011	Raasepori
Hyppärän harjualue	2468	SCI	FI0200010	Salo, Somero, Nummi-Pusula	Matalajärvi	112	SCI	FI0100092	Espoo
Ilveskallion vanha metsä	21	SCI	FI0100079	Lapinjärvi	Medvastö - Stormossen	821	SPA/SCI	FI0100024	Kirkkonummi
Inkoon saaristo	203	SPA/SCI	FI0100017	Inkoo	Meiko - Läpträsk	1949	SCI	FI0100021	Kirkkonummi, Siuntio
Järvisuo - Ridasjärvi	686	SPA/SCI	FI0100052	Hyvinkää	Metsäkulma	151	SCI	FI0100094	Mäntsälä
Kaanaan vanha metsä	17	SCI	FI0100037	Nurmijärvi	Mustametsä	30	SCI	FI0100060	Mäntsälä
Kairassuon vanha metsä	9	SCI	FI0100088	Mäntsälä	Mustasuo	214	SCI	FI0305004	Hausjärvi, Hyvinkää
Kalkkilampi - Sääksjärvi	976	SCI	FI0100056	Hyvinkää, Nurmijärvi	Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet	355	SPA/SCI	FI0100065	Helsinki, Vantaa
Kalkkimäki ja Laukmäki	67	SCI	FI0100014	Karjalohja	Mustionjoki	188	SCI	FI0100023	Raasepori
Kallahden harju-, niitty- ja vesialueet	251	SCI	FI0100063	Helsinki	Myllymäki	7	SCI	FI0100015	Nummi-Pusula
Kallbådanin luodot ja vesialue	1520	SCI	FI0100089	Kirkkonummi, Inkoo	Nummi-Pusulan lintuvedet	423	SPA	FI0100042	Nummi-Pusula, Lohja
Kanteleenjärven lintuvesi	93	SPA/SCI	FI0100072	Pukkila	Nuuskio	5644	SPA/SCI	FI0100040	Vihti, Espoo, Kirkkonummi
Karkali, Suuriniemi ja Mailan alueet	120	SCI	FI0100012	Karjalohja	Ohkolanjokilaakso	22	SCI	FI0100061	Mäntsälä
Karstunlahden metsä ja kalliot	34	SCI	FI0100034	Lohja	Peltolan vanha metsä	48	SCI	FI0100095	Mäntsälä
Keihässuo	127	SCI	FI0100049	Karkkila, Loppi	Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualue	65775	SPA/SCI	FI0100078	Porvoo, Loviisa
Keravanjokikanjonin lehto	54	SCI	FI0100045	Tuusula	Petkelsuo	284	SCI	FI0100053	Hyvinkää, Nurmijärvi
Keräkankare ja Kylmälähde	171	SCI	FI0100043	Nummi-Pusula	Pikkujärvi	87	SPA/SCI	FI0100030	Lohja
Kilpisuo	333	SCI	FI0305005	Hausjärvi, Mäntsälä	Pohjan - Kiskon järvi	1038	SCI	FI0100029	Raasepori, Salo
Kirkkonummen saaristo (SCI)	1750	SCI	FI0100026	Kirkkonummi, Inkoo	Porvoonjoen suisto - Stensböle	1331	SPA/SCI	FI0100074	Porvoo
Kirkkonummen saaristo (SPA)	14234	SPA	FI0100105	Kirkkonummi, Inkoo	Puujärvi	694	SCI	FI0100013	Karjalohja
Kiskonjoen latvavedet	56	SCI	FI0200120	Salo, Karjalohja, Raasepori	Rientolan metsä	39	SCI	FI0100097	Pornainen
Kiskonjoen vesistö	309	SPA/SCI	FI0200083	Salo, Raasepori	Rörstrandin vanha metsä	287	SCI	FI0100069	Sipoo
Kivilamminsuu - Pitkästenjärvet	220	SCI	FI0100059	Mäntsälä, Hyvinkää	Saltfjärdenin - Tavastfjärdenin lintuvedet	260	SPA/SCI	FI0100025	Kirkkonummi
Klaukkalan Isosuo	148	SCI	FI0100038	Nurmijärvi	Sandkallanin eteläpuolinen merialue**	7468	SCI	FI0100106	Porvoo
Koivumäki - Luutasuo	287	SCI	FI0323001	Kärkölä, Mäntsälä	Santalankorpi	73	SCI	FI0100007	Hanko
Sipoonkorpi	1267	SCI	FI0100066	Sipoo, Vantaa					

Siuntionjoki	303	SCI	FI0100085	Siuntio
Stormossen	107	SCI	FI0100018	Inkoo
Stormossenin aarnialue	93	SCI	FI0100093	Hanko
Svinberget - Lagerholmen	56	SCI	FI0100054	Raasepori
Söderskärin ja Långörenin saaristo	18219	SPA/SCI	FI0100077	Porvoo
Tammisaaren ja Hangon saariston ja	52630	SPA/SCI	FI0100005	Raasepori, Hanko, Inkoo
Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue				
Tapelsåsen - Lindövikens - Heimlax	516	SCI	FI0100002	Raasepori
Tervalamminsuu	255	SCI	FI0344008	Tammela, Karkkila
Teutjärven ja Suvijärven lintuvedet	568	SPA	FI0100082	Loviisa, Kouvola
Tomasbölebäcken	10	SCI	FI0100096	Raasepori
Torsgårdin metsä	44	SCI	FI0100100	Siuntio
Tulijärvi - Makubergen	47	SCI	FI0100010	Raasepori, Karjalohja
Tulliniemen linnustonsuojelualue	2566	SPA/SCI	FI0100006	Hanko
Tungträsketin vanha metsä	20	SCI	FI0100075	Porvoo
Tuusulanjärven lintuvesi	200	SPA	FI0100046	Tuusula, Järvenpää
Vaanilanlahti	68	SCI	FI0100102	Lohja
Vahterpään fladat	104	SCI	FI0100083	Loviisa
Valkaman metsä	44	SCI	FI0200167	Somero
Vanhankaupunginlahden lintuvesi	316	SPA/SCI	FI0100062	Helsinki
Vanjärvi - Laukkamäki	156	SPA	FI0100103	Vihti
Vanjärvi, Märjäntienmäki ja Laukkamäki	180	SCI	FI0100041	Vihti
Varvarinsuo	60	SCI	FI0100009	Raasepori, Inkoo
Vaskijärven metsä	106	SCI	FI0100048	Karkkila
Venunmetsä	41	SCI	FI0100071	Pukkila
Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät	369	SCI	FI0100064	Vantaa, Espoo
Vähäjärvenkallioiden vanha metsä	74	SCI	FI0100057	Mäntsälä
Åkärr, Strykmossen ja Pytberg	73	SCI	FI0100033	Lohja, Siuntio
Österfjärden	95	SCI	FI0100101	Raasepori

Natura-alueet jokialueilla

Naturaområden, år

NIMI	PINTA-ALA, ha	SCI, SPA*	TUNNUS	KUNTA
NAMN	AREAL, ha	SCI, SPA*	KOD	KOMMUN
Kiskonjoen latvavedet		SCI	FI0200120	Salo, Karjalohja, Raasepori
Mustionjoki		SCI	FI0100023	Karjaa, Raasepori
Sipoonjoki		SCI	FI0100086	Sipoo, Pornainen
Siuntionjoki		SCI	FI0100085	Siuntio
Vantaanjoki**		SCI	FI0100104	Helsinki, Nurmijärvi, Tuusula, Vantaa

* SCI = Sites of Community Importance (luontodirektiivin mukainen Natura-alue/Naturaområde enligt habitatdirektivet)

SPA = Special Protection Areas (lintudirektiivin mukainen Natura-alue/Naturaområde enligt fågeldirektivet)

** Valtioneuvoston päätös 1.3.2012

Lähteet: Suomen ympäristökeskus, Uudenmaan ELY-keskus


Källor: Finlands miljöcentral, Nylands ELY-central

UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - EHDOTUS ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - FÖRSLAG

NÄHTÄVILLÄ
FRAMLAGT 14.5.-15.6.2012

MAATALOUDEN KANNALTA HYVÄT JA YHTENÄISET PELTOALUEET UUEDELLAMAALLA BÖRDIGA OCH ENHETLIGA ÅKRAR FÖR JORDBRUKSPRODUKTIONEN I NYLAND

Merkinnät
Beteckningar

 Hyvät ja yhtenäiset peltoalueet "Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla" -selvityksen mukaisesti
Bördiga och enhetliga åkrar enligt utredningen "Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland"

Kriteerit:

- Muista peltokuvioista erillisen peltokuvion laajuus vähintään 20 ha
- Erillisten peltokuvioiden välinen etäisyys on alle 300 metriä
- Enintään 300 metrin etäisyydellä toisistaan olevan peltokuvioiden muodostaman peltoalueen on oltava kokonaispinta-alaltaan vähintään 100 ha

Kriterier:

- En åkerfigur som ligger separat från andra åkerfigurer är minst 20 ha stor
- Avståndet mellan separat belägna åkerfigurer är under 300 meter
- Ett åkerområde som bildas av åkerfigurer som ligger högst 300 meter från varandra ska ha en totalareal av minst 100 ha

Lähteet:

- Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla -selvitys (Uudenmaan liitto)
- Maanmittauslaitoksen karttatietokanta 1:100000

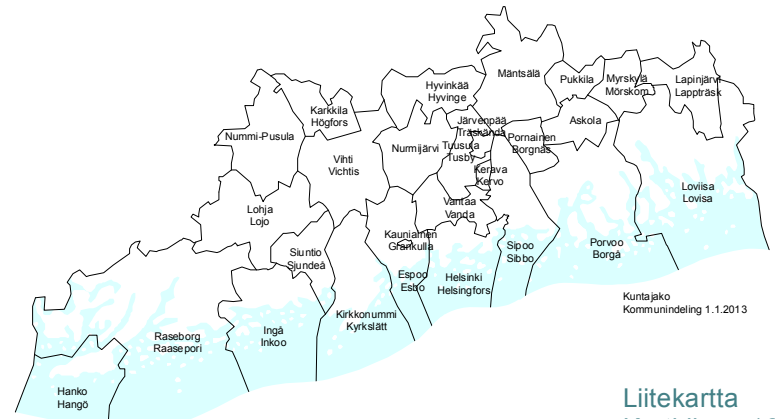
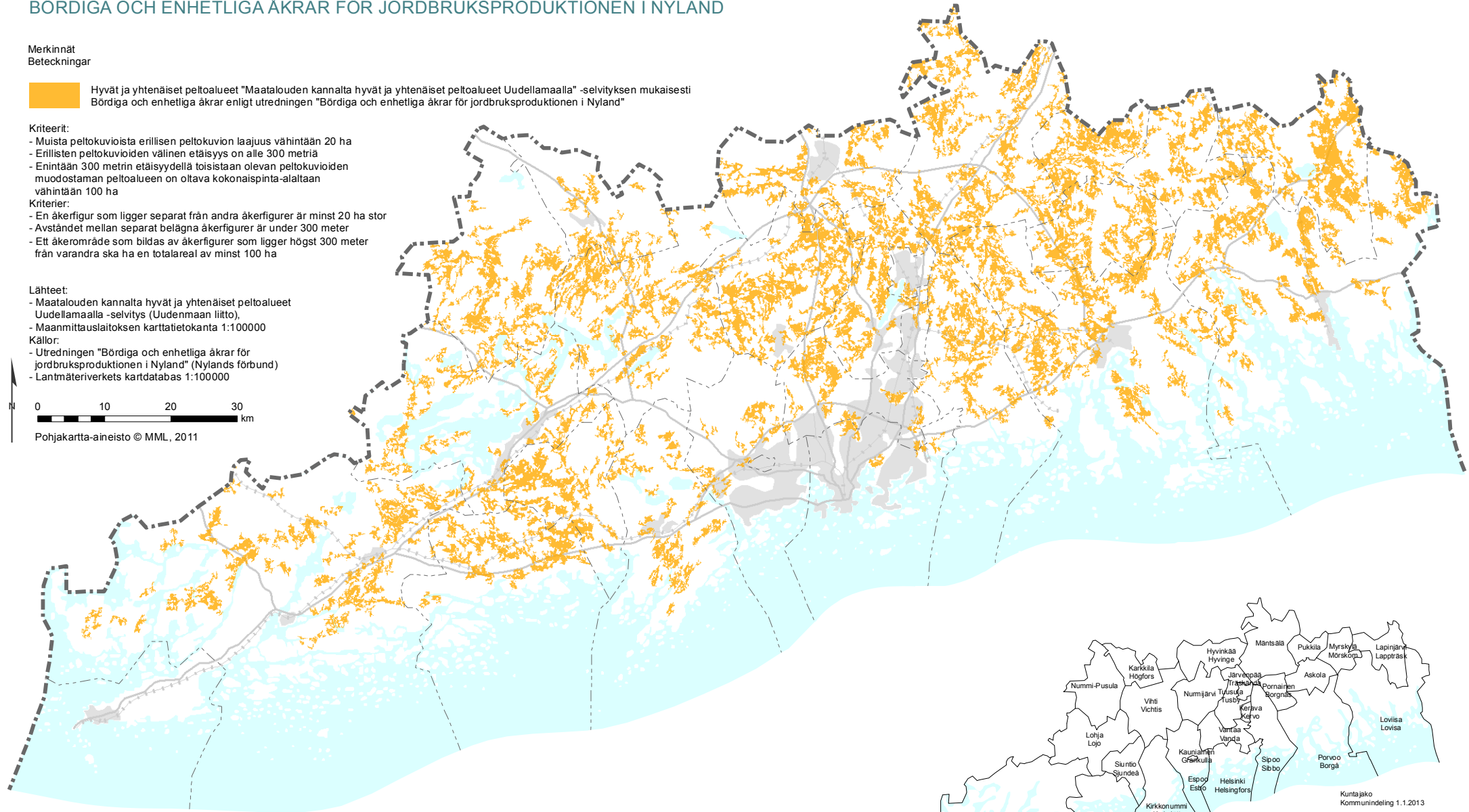
Källor:

- Utredningen "Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland" (Nylands förbund)
- Lanmätningsverkets karttdatabas 1:100000



0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2011



Liitekartta
Kartbilaga 12