



26.11.2018

Asia/12

§ 771

Lausunto Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 -luonnoksesta

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Veronika Honkasalon ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindèn, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 -luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Uusimaa-kaava 2050 on aiempia maakuntakaavoja strategisempi ja vastaa paremmin muuttuvan toimintaympäristön aiheuttamiin vaatimuksiin. Uudenmaan liiton mukaan Uusimaa-kaavasta on tarkoitus luoda muuttuvaan toimintaympäristöön sopiva työkalu. Uusi strategisempi ote on välttämätön.

Maakuntakaavan tavoite "hiilineutraali Uusimaa vuoteen 2035 mennessä" on yhdenmukainen Helsingin kaupungin hiilineutraaliustavoitteen kanssa ja luo osaltaan raamit maakunnan yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Kaava on luonteeltaan mahdollistava. Yleismääräyksissä todetaan, että kaikessa alueidenkäytön suunnittelussa tulee edistää ympäristön kannalta kestäviä ratkaisuja.

Uuden maakuntakaavan suunnittelu on tapahtunut rinnakkain seudun MAL 2019 -suunnitelman laatimisen kanssa. Vuorovaikutus kaavan valmistelussa on ollut monipuolista ja hyvää. Kaavan jatkovalmistelussa tulee käydä aktiivista dialogia seudun toimijoiden ja erityisesti Helsingin kaupungin kanssa. Kaavassa on hyvin tunnistettu Helsingin seudun eri-



tyiskysymykset ja huomioitu seudun kehittämistarpeet. Maakuntakaava luo edellytykset asuntotuotannon sekä palvelu- ja elinkeinotoiminnan merkittävälle kasvulle, ohjaa seudun kasvua keskuksiin ja raideliikenteen vyöhykkeelle, parantaa verkostomaisen joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä ja turvaa seudun vetovoimaisuuden ekosysteemipalvelujen, virkistyksen ja kulttuuriympäristöjen osalta.

Kaavakartan merkintöihin liittyy määräyksiä, joiden lisäksi on yleisiä koko maakuntaa koskevia suunnittelumääräyksiä. Yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että maakuntakaava on yleispiirteinen ja merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan aluerajauksia ei voi tulkita sellaisenaan vaan maakuntakaavakartan merkintöjen aluerajauksia on tarkoitus tulkita yhdessä kaavamääräysten, yleisten suunnittelumääräysten ja lukuohjeen avulla siten, että päällekkäisten ja eri merkintöjen tavoitteet voidaan sovittaa yhteen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viiva-, ominaisuus- sekä kehittämisperiaatemerkintöjä, joista annetaan määräykset ja tulkintaohjeet. Päällekkäisten kaavamerkintöjen osalta todetaan, että määräyksissä tulee tulkita ja sovittaa toiminnot yhteen siten, että merkintöjen osoittamat alueidenkäytön periaatteet voivat toteutua.

Kaavan esitystarkkuus on pääosin hyvä. Joissakin kohdissa maakuntakaavaluonnos on esitystavaltaan tarkempi kuin Helsingin yleiskaava, mikä ei ole tarkoituksenmukaista eikä perusteltua.

Kaavaratkaisussa Helsingin kantakaupunki on merkitty laajana ympyränä ja osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja valtakunnan keskuksiksi. Esitystapa kuvaa laajentuvan kantakaupungin merkitystä. Helsingin uuden yleiskaavan mahdollistama laajeneva kantakaupunkialue ulottuu kuitenkin joiltakin osin merkintää suuremmalle alueelle ja maakuntakaavan merkintä tulisi siksi sopeuttaa yleiskaavan tavoitteisiin. Muilta osin Helsingin alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeeksi tai pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi, jolle tulee osoittaa muuta taajamatoimintojen kehittämisyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet. Esitetyt merkinnät ovat yhdenmukaiset Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden kanssa ja korostavat raideliikenteeseen tukeutuvan uuden maankäytön seudullista merkitystä. Alueiden tiivistäminen tukee sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, asukkaiden hyvinvointia palvelujen saatavuuden ja monipuolisuuden kautta että kuntatalouden suotuisaa kehitystä. Kestävän kasvun alueille rakentamista ohjaava kaavaratkaisu parantaa Uudenmaan kilpailuetua tukemalla keskittymähakuisten toimialojen toimintaedellytyksiä tiivistämisen kautta.

Liikenteen suunnitteluperiaatteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin uuden yleiskaavan ja seudun MAL 2019 -suunnitelman kanssa. Li-



kenteen merkinnät ovat pääosin hyvin perusteltuja. Pääkaupunkiseudun liikenneyhteyksillä on vielä pääkaupunkiseutua laajempi seudullinen sekä myös valtakunnallinen ja kansainvälinen merkitys. Maakuntakaavassa on turvattava henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ja yhteystarpeet kaikki liikennemuodot huomioiden. Liikenneyhteydet satamista valtakunnan verkkoihin ovat edellytys tavaraliikenteen tuonnille ja viennille sekä säännöllisille henkilöliikenteen yhteyksille ja palveluille. Valtakunnallisesti merkittävä tieverkko rajautuu Kehä III:een ja maakunnallisesti merkittävä tieverkko Kehä I:een. Kehä I:n sisäpuolelle jatkuvat sisääntulotiet on merkitty tavara- ja linja-autoliikenteen yhteystarvemuodolla. Eritasoliittymiä ei esitetä, vaan liittymien toteuttamista ohjataan sanallisilla määräyksillä. Kaavakartalla on osoitettu rautatiet ja metro sekä niiden laajennukset, Helsingissä merkittävimpinä Östersundomin metro, Pisararata ja Lentorata sekä Tallinnan tunneli. Liikenneverkko perustuu MAL-suunnitelmassa muodostettuun liikenneverkkoon, jota on täydennetty vuoden 2030 jälkeen toteutettavilla ja valtakunnallisesti merkittävillä liikennehankkeilla. Esimerkiksi pikaraitiotietä tai pyöräilyn runkoyhteyksiä ei ole esitetty kaavakartalla, mikä on kaavan strategisuus huomioon ottaen perusteltua.

Kaupan osalta seudun ydinkeskustan ja muiden keskusta-alueiden sijainti ja rajaukset ovat olennaisia. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin voimassa olevassa maakuntakaavassa, sillä Viikki, Kontula ja Vuosaari ja Östersundomin osalta Sakarinmäki on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi. Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa keskustatoimintojen alueille ilman mitoitusta tai laadun rajoitusta.

Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön

On erittäin tärkeää, että maakuntakaavan merkinnät eivät ole ristiriidassa Helsingin uuden yleiskaavan tai Östersundomin yhteisen yleiskaavaluonnoksen merkintöjen kanssa. Maakuntakaavan merkintöjen tulee mahdollistaa edellä mainittujen yleiskaavojen mukaisen maankäytön toteuttaminen.

Yleisten suunnittelumääräysten maininta siitä, että maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä on erityisen tärkeä. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Lukuohjetta tulisi täydentää seuraavasti: "Päällekkäisten ja rinnakkaisten kaavamerkintöjen suunnittelumääräyksiä tulee tulkita ja toiminnot sovittaa yhteen siten, että merkintöjen osoittamat alueiden käytön periaatteet voivat toteutua kuntakaavoituksessa."

Tarkkojen aluevarausmerkintöjen siirtäminen strategiseen Uusimaakaavaan sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-



vaihemaa- ja kuntakaavasta ei ole johdonmukaista ottaen huomioon kaavan strategisuudelle asetetut tavoitteet. Helsingin uuden yleiskaavan tavoite kantakaupungin laajentamisesta edellyttää maakuntakaavaan merkityn keskustatoimintojen alueen laajentamista yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti nyt esitettyä ulommaksi aina Kehä I:lle saakka.

Liikenne

Maakuntakaavan liikenteellinen ratkaisu on perusteltu ja hyvä. Esitystapa antaa hyvät lähtökohdat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle.

Kaavan keskeisenä tavoitteena on tukea kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki–Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa satamien toimivat yhteydet sekä tietä katuverkolla, ja Helsingissä on tätä varten tehty tiivistä yhteistyötä Helsingin sataman ja muiden kaupungin toimijoiden kesken.

Aikaisemmissa maakuntakaavoissa osa joukkoliikenteen vaihtopaikoista ja liityntäpysäköintipaikoista esitettiin oikeusvaikutteisina pääkartalla; nyt ne on merkitty erillisellä liitekartalla. Liitekartasta L2 puuttuvat seuraavat joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot, jotka tulee täydentää karttaan:

- Vuosaaren keskus (Jokeri 2/Vuosaaren metro)
- Mellunmäki (Vantaan ratikka/metro)
- Pisara -radan asemat Hakaniemi ja Töölö

Helsingissä on osoitettu liityntäpysäköintiä oikeusvaikutteisella liitekartalla Sakarinmäkeen, Itäkeskukseen, Puotilaan, Mellunmäkeen, Puistolaan sekä Valimoon. Selostuksen mukaan liityntäpysäköintiä on osoitettu sellaisille pysäkeille ja asemille, joita ympäröivä maankäyttö ei luo edellytyksiä tiheästi liikennöitävälle joukkoliikenteelle tai pääosa asutuksesta ei sijaitse kävelyetäisyydellä. Tältä osin liitekartta ei perustellultaan ole Helsingissä ristiriidaton. Pikemminkin liityntäpysäköintipaikkojen oikeusvaikutteisuukselle Helsingissä ei vaikuta olevan riittäviä perusteluja.

Uuden Porvoontien nykyinen linjaus on osoitettu kaavaluonnoksessa maakunnallisen tien merkinnällä. Tie tulee esittää kuten Östersundomin maakuntakaavassa, jossa se on merkitty seututieksi, sen sijainti on pohjoisempänä ja se on sijainniltaan ohjeellinen. Myös Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ”seudullisen tieyhteyden osana toimiva pääkatu” on linjattu uuteen paikkaan. Uusi pääkatu ja nykyinen Uusi Porvoontie on jatkossa tarkoitus toteuttaa rakennettavan kaupunkiympäris-



tön osana ja sitä palvelevana pääkatuna. Östersundomin alueella maakunnallisen tien määräykset rajoittavat tarpeettomasti toimivan kaupunkimaisen ympäristön toteutumismahdollisuuksia.

Liikennetunneli: Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa ohjeellisen linjauksen. Lentoradan merkintä tulisi muuttaa liikennetunnelista liikenneväylän katkoviivamerkintään, joka osoittaa ohjeellisen linjauksen. Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetaan liikenneväylän ohjeellinen linjaus silloin, kun väylän tarkka sijainti on ratkaisematta.

Liikennealue, satama / Liikennealue, lentoasema: Suunnittelumääräykset koskien sataman ja lentoaseman toiminta-/kehittämisedellytysten turvaamista sekä toisaalta toiminnan suunnittelua siten, että melu- ja muut ympäristöhäiriöt olisivat mahdollisimman vähäiset, tulisi käsitellä yhtenäisesti ja molemmat näkökohdat huomioon ottaen kummankin alueen osalta.

Tallinnan tunnelin vaihtoehtoinen ohjeellinen linjaus: Kuvauksen mukaan Tallinna-tunnelin vaihtoehtoinen ohjeellinen linjaus kuvaa Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Tallinnan lentoaseman välisen tunnelin vaihtoehtoisia ohjeellisia linjauksia. Määräyksen mukaan tunnelin tarkka sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavan ohjaavuuden kannalta on keskeistä, että osoitetut kaava-merkinnät ja -määräykset ovat yksiselitteisiä. Kaavaan ei ole perusteltua esittää useampaa vaihtoehtoista linjausta, jotka edellyttävät varautumisen esimerkiksi kolmeen maanalaiseen linjaukseen Helsingin alueella. Erityisen tärkeää on osoittaa tunnelin tarkoituksenmukainen kytkeytyminen valtakunnalliseen ja seudulliseen järjestelmään. Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudullisten järjestelmien tulee muodostaa yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri järjestelmät tukevat toisiaan optimaalisella tavalla. Useamman tunnelilinjauksen merkitseminen maakuntakaavaan heikentää tunnelihankkeen uskottavuutta myös kansainvälisestä näkökulmasta ja voi vaikeuttaa rahoituksen saamista hankkeelle.

Tallinnan tunnelin valitulla linjauksella on vaikutuksia maankäytön ja toimintojen kehittymiseen sekä aluetalouteen. Tunnelin strateginen merkitys ei kohdistu vain pääkaupunkiseudulle, vaan koskee koko Suomea. Tunnelin merkitys osana kansainvälistä yhteysverkostoa on keskeinen, ja se tulee kytkeä seudun olemassa olevan liikennejärjestelmän solmupisteisiin (Helsingin päärautatieasema, Pasila, Lentoasema). Näin voidaan varmistaa hyvät vaihtoyhteydet olemassa oleviin ja suunniteltuihin ratoihin (metro, rantarata, päärata, Pisara, Lentorata, raitiotiet). Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan kautta kulkevasta linjauksesta on tehty riittävät selvitykset kaikilla suunnittelutasoilla, jotta linjausvaihtoehto maakuntakaavaehdotukseen voidaan tehdä (TEN-T,



kansallinen, seudullinen ja paikallinen). Jos uusi yhteys ei tavoita olemassa olevia liikennejärjestelmän solmupisteitä, myös sen hyödynnettävyys koko Suomen kannalta jää kyseenalaiseksi. Lisäksi Helsinki–Tallinna -kaksoispääkaupunkitoiminnallisuus jää saavuttamatta, esimerkiksi matkailupotentiaalin hyödyntämisen näkökulmasta. Myös agglomeraatio- eli kasautumiseturien hyödyntämisen näkökulmasta on olennaista, että tunneli kulkee Suomen merkittävimpien työpaikkakeskittymien eli Helsingin keskustan ja Pasilan kautta.

Luonnoksessa esitetyn kaltaiset vaihtoehtoiset tunnelinjakset edellyttäisivät Helsingin alueella varautumista kolmeen maanalaiseen ratatunneliin, mikä ei käytännössä ole mahdollista. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ja kaupungin kasvaessa uuden rakentamisen myötä syntyy tarve sijoittaa maan alle lisää toimintoja. Näiden tilavarausten toteuttamisen mahdollistamiseksi on Helsingissä tehty pitkäjänteistä maanalaisen tilojen tilavaraussuunnittelua. Helsinkiin on laadittu maanalainen yleiskaava ja uusi maanalainen yleiskaava on valmisteilla. Radan sujuva liikennöinti edellyttää jouhevaa ratageometriaa. Optimaalisen ratatunneligeometrian etsiminen edellyttää mm. olemassa olevien maanalaisen tilojen ja tiedossa olevien maanalaisen tilavarausten huomiointia.

Tilanteessa, jossa uusia maanalaisia tilavaruuksia tulee jatkuvasti Helsingin alueelle, joudutaan käytännössä tekemään ratatunnelia varten tiettyyn sijaintiin ja korkotasoihin sidottu varaus, mikäli hyvin liikennöitävän ratalinjan toteutettavuus tulevaisuudessa halutaan varmistaa. Jos Helsingissä jouduttaisiin varautumaan johonkin muuhun kuin keskustan kautta kulkevaan ratatunnelinjakseen, syntyisi merkittäviä ristiriitoja muiden maanalaisen tilatarpeiden kanssa. Yksi ristiriita syntyy Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen tarvittavan maanalaisen laajennuksen kanssa. Myös mikäli päädyttäisiin ratkaisuun, jossa maakuntakaavaehdotukseen sisällytettäisiin kuitenkin kolme eri linjausta, estäisivät ne voimassaoloaikanaan muun maanalaisen rakentamisen niiden läheisyydessä. Edellä mainituista syistä useiden vaihtoehtoisten linjausten esittäminen kaavakartalla ei ole mahdollista. Vaihtoehtoiset linjat tulevat poistaa kaavakartalta ja merkitä maakuntakaavaehdotukseen vain yksi Helsingin keskustan ja Pasilan kautta kulkeva linjaus.

Kauppa

Kauppan näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin seudun vaihekaavassa Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet. Östersundomin Sakarinmäen aluetta lukuun ottamatta näitä ei ole kaavaluonnoksessa enää rajattu tilaa vaativan kaupan toimialoille, kuten aikaisemmin, vaan niillä sallitaan kaikkia kaupan laatuja. Seudullisesta



näkökulmasta nämä alueet sijaitsevat keskeisillä alueilla ja ovat seudullisessa mittakaavassa hyvin saavutettavissa.

Alueille osoitettuja vähittäiskaupan ylärajoja on nostettu johtuen muutoksesta sallia näillä alueilla myös keskustamaista kauppaa. Tämä muutos merkitsee, että kuntakaavoituksessa on olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arkiasioinnin osalta paikallisen kävelysaavutettavuuden näkökulmasta sekä lähialueen asukkaiden luoman kysynnän näkökulmasta. Samoin keskustamaisen kaupan sijoittumisen osalta on kuntakaavoituksessa arvioitava näiden alueiden kehittämisen vaikutuksia erityisesti lähikeskustoihin, vaikka maakuntakaavatyössä seudullisesti merkittävien keskustojen näkökulma on keskeisin. Maakuntakaavan vaikutusarvioinnissa on huomioitu keskustojen ulkopuolisten kaupan alueiden muutoksia vain seudullisesti merkittäviin keskuksiin, ei pienempiin keskustoihin tai asuinalueiden palveluihin.

Maakuntakaavassa on tärkeää huolehtia, että kaupan ratkaisu ei heikennä mahdollisuuksia kaavan tavoitteiden toteuttamiseen, ja varmistaa, että mahdollisesti lisääntyvän liikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset on mahdollista kompensoida muilla toimenpiteillä. Kaupan ratkaisun tulee mahdollistaa Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisen sekoittuneen kaupunkirakenteen toteuttaminen Helsingissä. Kaavassa laaturajoittamattoman kaupan alueelle esitetty rakennuksen koon rajoittaminen (max. 30 000 k-m²) tulisi poistaa, sillä kaupunkirakenteen näkökulmasta rakennuksen kerrosalamäärä ei ole keskeisin tekijä, vaan se, minkälaista kaupunkia rakennus ympärilleen synnyttää.

Seudun ydinkeskustan rajausta noudatetaan Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteita. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin nyt voimassa olevassa kaavassa. Viikki, Kontula ja Vuosaari on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi.

Viherrakenne

Kaavaluonnoksessa on hyvin tunnistettu viherrakenteen jatkuvuuden tarve. Koska maakuntakaavaluonnoksen ja Helsingin yleiskaavan tavoitevuodet ovat samat, ei maakuntakaavan viherrakennetta tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava osoittaa. Helsingin yleiskaavan toteuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamista. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole perusteltua eikä linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa. Merkintöjen siirtäminen sellaisenaan Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavasta ei myöskään ole perusteltua johtuen kaavojen erilaisesta ai-



kajänteestä. Tämä koskee erityisesti Sipoonkorven ja Mustavuoren välistä viheryhteyttä, jossa maakuntakaavan tulisi noudattaa Östersundomin yhteisen yleiskaavan ratkaisua. Maakuntakaavan virkistysalueiden esittämisen tapa on huomattavan tarkka mm. Keskuspuiston ja Tuomarinkylänkartanon osalta ja Östersundomin alueella. Meilahden, Kaitalahden, Yliskylän ja Iso-Huopalahden kohteet voitaisiin esittää esitystarkkuuden puitteissa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksellä ja yleisillä määräyksillä.

Seudun viherkehän tavoitteet ovat perusteltuja. Erityisesti virkistysverkoston seudullista jatkuvuutta on koko seudun vetovoiman kannalta tärkeänä.

Arvokkaiden ominaispiirteiden, luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta määrätään kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä. Tämä on hyvä asia, koska Helsingin alueella on runsaasti pienialaisia arvokkaita kohteita. Lisäksi määrätään, että riittävät virkistysmahdollisuudet sekä yhteydet seudullisille virkistysalueille on turvattava. Seudulle jatkuva viher- ja virkistysverkosto on tärkeä tiivistävässä kaupunkirakenteessa. Paikallisten virkistysalueiden ja rantojen kytkeytyminen laajempiin kokonaisuuksiin määrätään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksissä, mitä pidetään hyvänä.

Virkistyskäytön kohdealueet: Maakuntakaavaan nostetut virkistyskohdealueet (Pikku Niinisaari, Seurasaari, Mustikkamaa, Korkeasaari, Iso-Leikosaari, Vasikkasaari, Itäinen ja Läntinen Pihlajasaari, Rastila-Ramsinniemi, Harakka ja Mustasaari) ovat Helsingin yleiskaavan mukaisia merellisen virkistys- ja matkailun alueita, mutta Helsingin saariston virkistyskäytön painopisteet ovat Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaan seuraavissa kohteissa: Isosaari, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari, Suomenlinna ja Pihlajasaari. Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittämiskohteita. Koska kaavan aikajänne on pitkä, uusien kohteiden esittäminen nykytilanteen lisäksi on perusteltua. Rastila-Ramsinniemi ei ole kohdealueen määritelmän mukainen muista erillään sijaitseva alue. Alueella riittää viheryhteyksimerkintä.

Viheryhteystarve osoittaa maakunnallisesta ekologisesta ja virkistysverkostosta ne yhteystarpeet, jotka edellyttävät muusta maankäytöstä johtuvaa yhteensovittamista. Kaavassa seudulle jatkuvaksi osoitetut viheryhteystarpeet ovat hyviä ja ne on otettu huomioon Helsingin yleiskaavassa. Östersundomin viheryhteyksiä on tarkistettava Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukaisiksi ja mahdollistettava yleiskaavan mukaisen maankäytön toteutuminen.



Saariston ja merellisen alueen kehittämistä ohjaavat määräykset sisältyvät maakuntakaavan yleisiin suunnittelumääräyksiin ja joitakin saaria on osoitettu virkistyskohdealueiksi. Lisäksi on osoitettu veneilyn runkoväylä ja laivaväylät. Merellisen alueen kehittämisen tavoitteet eivät ilmene tarpeeksi kaavakartalla eikä aineistosta. Merellisyyden korostaminen ja Helsingin edustan saariston avaaminen virkistyskäyttöön on osa Helsingin strategiaa. Helsingin saariston kehittämisen painopisteet ovat Helsingin edustan saaristossa ja Itäisessä saaristossa. Merelliset kohteet tulisi päivittää vastaamaan Helsingin yleiskaavaa myös puolustusvoimien saarten osalta. Puolustusvoimien saarten osalla on käynnissä jo asemakaavoitus. Esim. Isosaaren EP/U-merkintä tulisi muuttaa vastaamaan Helsingin yleiskaavan merkintää.

Maakuntakaavan suojelualueet: Maakuntakaavan ekologinen verkosto on osoitettu viheryhteysmerkinnällä ja yli 5 hehtaarin laajuiset suojelualueet on osoitettu kaavassa tarkasti. Helsingin yleiskaavan osalta on osoitettu nykyiset luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavan suojeltavaksi tarkoitetut alueet. Natura-alueita koskeva määräys sisältyy yleisiin suunnittelumääräyksiin.

Kuninkaansaari ja Vallisaari Helsingin edustalla on osoitettu maakuntakaavaluonnoksessa samalla suojelumerkinnällä kuin luonnonsuojelualueet. Helsingin yleiskaavassa ne ovat merellisen virkistys- ja matkailun alueita. Nämä kohteet olisi perusteltua merkitä myös virkistyskäytön kohdealueiksi, sillä ne ovat avautumassa virkistyskäytön saariksi ja niissä on asemakaavoitus vireillä. Asemakaavoituksessa ja sen kanssa rinnan edenneessä luonnonsuojelulain mukaisen rauhoituspäättöksen valmistelussa on huomioitu alueen luontoarvot ja alueelle esitetään merkittävän virkistyskäytön mahdollistavia luonnonsuojelualueita.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu luonnonsuojelualueita jo tehtyjen päätösten ja Uudenmaan liiton luontoselvitysten pohjalta. Östersundomiin on ehdotettu yhtä uutta suojelualueita, Immersbackan läntistä metsää. Alue on Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa pääosin virkistysalueita, mikä merkitsee mahdollisuutta sekä ulkoilu- että liikunta- ja puistoalueeksi. Osa rajatusta metsäalueesta on merkitty rakentamista sallivilla merkinnöillä. Helsingissä sijaisevien ja Helsingin kaupungin omistamien muiden kuntien alueella sijaitsevien alueiden osalta on hyvä käydä neuvottelut kaavatilanteesta ja maanomistajan tavoitteista.

Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue-ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Outamon alueen rajaukset ja kaava-merkinnät tulee tarkistaa yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.



Tuulivoiman tuotantoon soveltuva alue: Tuulivoiman osalta kaavassa esitetään maakunnallisesti merkittävät tuulivoiman alueet. Selostuksessa mainitaan myös kokoluokaltaan pienemmät, alle 10 tuulivoimalan kokonaisuudet merkittäväksi keinoksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Energiantuotannon muutostarpeen näkökulmasta olisi perusteltua, että maakuntakaava toimisi tuulivoimarakentamisen suhteen entistä proaktiivisemmin.

Östersundom

On tärkeää, että maakuntakaava mahdollistaa Östersundomin yhteisen yleiskaavan toteuttamisen.

Ottaen huomioon Östersundomin maakuntakaavan (2035) ja Uusimaa 2050-kaavan eri tavoitevuodet tulee virkistysalueiden rajaukset Länsisalmen ympärillä sekä Länsisalmen taajama-alueella muuttaa Östersundomin yleiskaavan mukaisiksi.

Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ja Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyt työpaikka-alueet tulee voida toteuttaa raideyhteydestä (metro) riippumatta. Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksessa alueet on osoitettu uuteen raideliikenteeseen tukeutuvina taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeinä, joiden toteuttaminen on sidottu uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Länsisalmen elinkeinotoiminnan alue on ilman merkintää valkoisena.

Luonnoksessa on Östersundomin maakuntakaavasta poiketen esitetty valkoisella yleiskaavan keskeisiä rakentamisalueita aivan Östersundomiin suunnitellun metroaseman eteläpuolella. Östersundomin maakuntakaavaan verrattuna myös Landbon ja Puroniityn alueiden pohjoisosissa on muutettu taajama-alueen rajausta jättämällä osia valkoiseksi. Taajama-alueet tulee esittää niin kuin ne ovat Östersundomin maakuntakaavassa.

Viheryhteystarve-merkintä tulee jättää pois Uuden Porvoontien suuntaiselta osuudelta.

Maakuntakaavaratkaisun tulee mahdollistaa maa-aineksen otto- ja käsittelyalue Östersundomin Hältinbergetiin.

Tekninen huolto

Suunniteltu voimajohto: Helsingin kaupungin, Fingrid Oyj:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa on parhaillaan käynnissä Länsimäki-Viihimäki 400 kV:n sähkömaakaapelin yhteissuunnittelu. Johtokäytävälle on vielä useita vaihtoehtoja, ja parhaillaan selvitetään, millaisilla suun-



nitelmilla, viranomaispäätöksillä, vaikutusarvioinneilla ja vuorovaikutuksella johtokäytävä voidaan sijoittaa herkkään ympäristöönsä. Suunnittelumääräys tulisi muuttaa muotoon: Voimajohdon sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaismenettelyissä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata linjauksen toteuttamismahdollisuudet.

Maakaasun runkoputki: Helsingin kaupungin ja Gasum Oy:n kesken on suunniteltu Helsinkiä halkovan korkeapaineisen kaasuputken siirtämistä Malmilla ja Oulunkylässä. Tarkoituksena on vapauttaa putken varaa- ma maapinta-alaa Helsingin uuden yleiskaavan osoittamaan kaupunkirakentamiseen. Vastaavia tarpeita kaasuputken siirtämiseen voi olla tulossa myös jatkossa. Maakuntakaavan suunnittelumääräystä ehdotetaan muutettavaksi muotoon: Korkeapaineisen maakaasun siirtoputken sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaismenettelyissä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata linjauksen toteuttamismahdollisuudet.

Raakavesitunneli: Pitkälän ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitosten välinen, seudullista vedenhankintaa ja -jakelua tulevaisuudessa palveleva vesitunneli tulisi osoittaa Helsingin alueella olevalla v-merkinnällä. Merkinnän kuvausta tulisi täydentää kyseisen johtovälin nimellä, sillä se ei ole osa Päijänne-tunnelia. Tunnelille ei toistaiseksi ole määritetty suunnittelumääräyksessä kerrottua, Päijänne-tunnelin tyyppistä suojavyöhykettä.

Runkovesijohto: Maakuntakaavaluonnoksessa on osoitettu viivamerkinnällä runkovesijohto Helsingistä Porvooseen. Vaihtoehtoisia sijainteja siirtovesijohdolle on useita, ml. meren kautta kulkeva linjaus. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa Helsinki-Porvoo siirtovesijohto on osoitettu yhteystarvemerikinnällä. Maakuntakaavassa merkintä tulee muuttaa siirtovesijohdon yhteystarpeeksi.

Jätevesitunneli: Purkutunnelin merkintää kartalla ehdotetaan tarkistettavaksi. Todellisuudessa olemassa oleva tunneli jatkuu nyt esitettyä etelämmäksi. Kaavaluonnoksessa ei ole osoitettu Östersundomin jätevedenpuhdistamon tulo- ja purkutunneleita, joiden osoittamista tulisi harkita.

Teknisen huollon tunneli: Suunniteltavat uudet ylikunnalliset merkittävät maanalaiset teknisen huollon tunnelit tulisi merkitä karttaan. Tunnelien toteutettavuuden varmistaminen edellyttää kuntarajat ylittävää pitkäjänteistä maanalaisten tilojen tilavaraussuunnittelua.

Yhdyskuntateknisen huollon alue: ET-merkinnän piiriin tulisi ottaa myös Pitkälän vedenpuhdistuslaitoksen suunnitellun maanalaisen ja seutu- palvelevan laajennuksen merkintä. Maanalaisen vedenpuhdistuslai-



toksen sijoituspaikkaan vaikuttavat mm. korkeustasot, alueen kallio-olosuhteet ja laitoksen tarvitsemat yhteydet. Merkinnän kuvaus tulisi päivittää koskemaan myös tätä laitosta. Suunnittelumääräys voi pysyä ennallaan. Kaavaluonnoksessa Östersundomin jätevedenpuhdistamo osoitetaan ET-kohdemerkinnällä Porvoonväylän pohjoispuolelle. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa jätevedenpuhdistamo on osoitettu aluevarauksena kallioalueelle, joka sijoittuu Porvoonväylän pohjois- ja eteläpuolelle. Maakuntakaavan kaavamerkinnän tulee mahdollistaa toteuttaminen väylän molemmille puolille.

Puolustusvoimien melualue, lentomelualueet ja lentoliikenteen laskeutumisyvyöhyke: Melualueiden osalta tulisi tehdä informaatiotyypinen merkintä, johon ei sisälly ehdottomia rakentamisrajoituksia eikä epäselviä jatkosuunnittelumääräyksiä. Kaavan laatimisajankohtana käytettävissä olevat melualueet voidaan esittää lähdeviitteineen osana kaavan selvitysaineistoa.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan liitto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta. Lausuntoa on pyydetty 30.11.2018 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaika on pidennetty 4.12.2018 asti.

Uusimaa-kaava 2050 luonnos

Uusimaa-kaava on laadittu koko Uudenmaan alueelle ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Kaava muodostuu kolmesta maakuntakaavasta, jotka laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Tätä kolmesta eri kaavasta muodostuvaa kokonaisuutta kutsutaan nimellä Uusimaa-kaava 2050. Valmisteluvaiheessa Uusimaa-kaavaan kuului myös Uudenmaan rakennekaava, josta myös Helsingin kaupunki lausui keväällä 2018. Annetun palautteen perusteella rakennekaava muutettiin rakennesuunnitelmaksi eikä sillä ole enää maakuntakaavojen tapaan oikeusvaikutuksia.

Uusimaa-kaavan 2050 laadintaa ohjaavat päätavoitteet ovat kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino, ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö, hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen sekä kestävä kilpailukyky. Näitä päätavoitteita tarkentavat alatavoitteet, kaavan suunnitteluperiaatteet sekä kunkin seudun vaihekaavan omat erityiskysymykset. Tavoitteet, suunnitteluperiaatteet ja erityiskysymykset on muodostettu yhteistyössä sidosryhmien kanssa.



Kaavakartan merkintöihin liittyy kaavamääräyksiä ja lisäksi on yleiset suunnittelumääräykset. Yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että maakuntakaava on yleispiirteinen ja merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan aluerajauksia ei voi tulkita sellaisenaan. Uusimaa-kaavassa 2050 käytetään aluevaraus-, kohde- ja viiva-, ominaisuus- sekä kehittämisperiaatemarkintöjä, joista annetaan määräykset ja tulkintaohjeet.

Luonnosvaiheen aineisto koostuu Uudenmaan rakennesuunnitelmasta sekä seutujen vaihemaakunta-kaavojen luonnoksista, joihin kuuluvat kaavakartat, merkinnät ja määräykset sekä tämä kaavaselostus liitekarttoineen. Lausunnonantajilla ja osallisilla on mahdollisuus antaa palautetta myös muista luonnosvaiheen taustaselvityksistä. Helsingin kaupunginhallitus lausui Uudenmaan liitolle kaavan valmisteluaineistosta 16.4.2018.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Esitys on pääosin kaupunkiympäristölautakunnan lausunnon mukainen, kuitenkin niin, että siinä on Helsingin keskustatoimintojen merkintää koskien viitattu Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden huomioon ottamiseen ja liikenteen osalta painotettu pääkaupunkiseudun liikenneyhteyksiä seutua laajempaa valtakunnallista ja kansainvälistä merkitystä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindèn, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 8.10.2018, Uudenmaan liitto (suomi)
- 2 Kaavakartta, Uusimaa-kaavan luonnos
- 3 Oikeusvaikutteinen liitekartta, Uusimaa-kaavan luonnos
- 4 Merkinnät ja määräykset, Uusimaa-kaavan luonnos
- 5 Selostus, Uusimaa-kaavan luonnos
- 6 Selostuksen liitekartat, Uusimaa-kaavan luonnos
- 7 Liiteaineistot 1, viheryhteydet, Uusimaa-kaavan luonnos
- 8 Liiteaineistot 2, suojelualueet, Uusimaa-kaavan luonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



26.11.2018

Asia/12

Ote

Uudenmaan liitto

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 13.11.2018 § 564

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle Uusimaa-kaava 2050 luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Uusimaa-kaava 2050 on siirtynyt aiempaa strategisempaan suuntaan ja vastaa monilta osin aiempia maakuntakaavoja paremmin muuttuvan toimintaympäristön aiheuttamiin vaatimuksiin. Uudenmaan liiton mukaan Uusimaa-kaavasta on tarkoitus luoda muuttuvaan toimintaympäristöön sopiva työkalu. Uusi strategisempi ote on välttämätön.

Maakuntakaava pyrkii hiilineutraaliin Uusimaahan vuoteen 2035 mennessä. Tavoite on yhdenmukainen Helsingin kaupungin hiilineutraaliustavoitteen kanssa ja luo osaltaan raamit maakunnan yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Kaava on luonteeltaan mahdollistava. Yleismääräyksissä todetaan, että kaikessa alueidenkäytön suunnittelussa tulee edistää ympäristön kannalta kestäviä ratkaisuja.

Uuden maakuntakaavan suunnittelu on ollut rinnakkainen prosessi seudun MAL 2019 -suunnitelman laadinnan kanssa. Vuorovaikutus kaavan valmistelussa on ollut monipuolista ja hyvää. On tärkeää, että myös kaavan jatkovalmistelussa käydään aktiivista dialogia seudun toimijoiden ja erityisesti Helsingin kanssa. Kaavassa on hyvin tunnistettu Helsingin seudun erityiskysymykset ja huomioitu seudun kehittämistarpeet. Maakuntakaava luo edellytykset asuntotuotannon sekä palvelu- ja elinkeinotoiminnan merkittävälle kasvulle, ohjaa seudun kasvua keskuksiin ja raideliikenteen vyöhykkeelle, parantaa verkostomaisen joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä ja turvaa seudun vetovoimaisuuden ekosysteempipalvelujen, virkistys- ja kulttuuriympäristöjen osalta.

Kaavakartan merkintöihin liittyy määräyksiä, minkä lisäksi on yleisiä koko maakuntaa koskevia suunnittelumääräyksiä. Yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että maakuntakaava on yleispiirteinen ja merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan aluerajauksia ei voi tulkita



sellaisenaan. Kaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viiva-, ominaisuus- sekä kehittämisperiaattemerkintöjä, joista annetaan määräykset ja tulkintaohjeet.

Kaavan esitystarkkuus on pääosin hyvä joitakin merkintöjä lukuun ottamatta. Joissakin kohdissa maakuntakaavaluonnos on esitystavaltaan tarkempi kuin Helsingin yleiskaava, mikä ei ole tarkoituksenmukaista eikä perusteltua.

Kaavaratkaisussa Helsingin kantakaupunki on merkitty laajana ympyränä ja osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja valtakunnakeskukseksi. Esitystapa kuvaa hyvin laajentuvan kantakaupungin merkitystä. Ympyrän tulee kuitenkin ulottua vielä laajemmalle kohti Kehä I:tä, jotta viesti olisi yhdenmukainen Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden kanssa. Muilta osin Helsingin alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeeksi tai pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi, jolle tulee osoittaa muuta taajamatoimintojen kehittämisyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet. Esitetyt merkinnät ovat yhdenmukaiset Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden kanssa ja korostavat raideliikenteeseen tukeutuvan uuden maankäytön seudullista merkitystä. Alueiden tiivistäminen tukee sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, asukkaiden hyvinvointia palvelujen saatavuuden ja monipuolisuuden kautta että kuntatalouden suotuisaa kehitystä. Kestävän kasvun alueille rakentamista ohjaava kaavaratkaisu parantaa Uudenmaan kilpailuetua tukemalla keskittymähakuisten toimintojen toimintaedellytyksiä tiivistämisen kautta.

Liikenteen suunnitteluperiaatteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin uuden yleiskaavan ja seudun MAL 2019 –suunnitelman kanssa. Liikenteen merkinnät ovat pääosin hyvin perusteltuja. Valtakunnallisesti merkittävä tieverkko rajautuu Kehä III:een ja maakunnallisesti merkittävä tieverkko Kehä I:een. Kehä I:n sisäpuolelle jatkuvat sisääntulotiet on merkitty tavara- ja linja-autoliikenteen yhteystarvenueuolilla. Eritasoliittymiä ei esitetä, vaan liittymien toteuttamista ohjataan sanallisilla määräyksillä. Kaavakartalla on osoitettu rautatiet ja metro sekä niiden laajennukset, Helsingissä merkittävimpinä Östersundomin metro, Pisararata ja Lentorata sekä Tallinnan tunneli. Liikenneverkko perustuu MAL-suunnitelmassa muodostettuun liikenneverkkoon, jota on täydennetty vuoden 2030 jälkeen toteutettavilla ja valtakunnallisesti merkittävillä liikennehankkeilla. Esimerkiksi pikaraitiotie tai pyöräilyn runkoyhteyksiä ei ole esitetty kaavakartalla, mikä on perusteltua kaavan strategisuus huomioon ottaen.

Kaupan ratkaisun kannalta oleellista on Helsingin osalta seudun ydin keskustan ja muiden keskusta-alueiden sijainti ja rajaukset. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin



nyt voimassa olevassa maakuntakaavassa, sillä Viikki, Kontula ja Vuosaari ja Östersundomin osalta Sakarimäki on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi. Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa keskustatoimintojen alueille ilman mitoitusta tai laadun rajoitusta.

Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön

On erittäin tärkeää, että maakuntakaavan merkinnät eivät ole ristiriidassa Helsingin uuden yleiskaavan tai Östersundomin yhteisen yleiskaavan merkintöjen kanssa. Maakuntakaavan merkintöjen tulee mahdollistaa em. yleiskaavojen mukaisen maankäytön toteuttaminen.

Yleisten suunnittelumääräysten ensimmäisen kappaleen lause on erityisen tärkeä: "maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa". Lukuohjeen kohtaan esitetään lisättäväksi seuraava lisäys: Päällekkäisten ja rinnakkaisten kaavamerkintöjen suunnittelumääräyksiä tulee tulkita ja toiminnot yhteen sovittaa siten, että merkintöjen osoittamat alueiden käytön periaatteet voivat toteutua kuntakaavoituksessa.

Tarkkojen aluevarausmerkintöjen siirtäminen strategiseen Uusimaakaavaan sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole johdonmukaista ottaen huomioon kaavan strategisuudelle asetetut tavoitteet. Helsingin uuden yleiskaavan mukainen tavoite kantakaupungin laajentamisesta tulee näkyä maakuntakaavassa selvemmin siten, että keskustatoimintoja kuvaava ympyrä on esitettyä laajempi ulottuen aina Kehä I:lle saakka.

Liikenne

Maakuntakaavan liikenteellinen ratkaisu on perusteltu ja hyvä. Esitystapa antaa hyvät lähtökohdat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle.

Kaavan keskeisenä tavoitteena on tukea kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki–Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa satamien toimivat yhteydet sekä tie-että katuverkolla, ja Helsingissä on tätä varten on tehty tiivistä yhteistyötä Helsingin sataman ja muiden kaupungin toimijoiden kesken.

Aikaisemmissa maakuntakaavoissa osa joukkoliikenteen vaihtopaikoista ja liityntäpysäköintipaikoista esitettiin oikeusvaikutteisina pääkartalla; nyt ne on merkitty erillisellä liitekartalla. Liitekartasta L2 puuttuvat seuraavat joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkinnot:



- Vuosaaren keskus (Jokeri 2/Vuosaaren metro)
- Mellunmäki (Vantaan ratikka/metro)
- Pisara -radan asemat Hakaniemi ja Töölö

Helsingissä on osoitettu liityntäpysäköintiä oikeusvaikutteisella liitekartalla Sakarinmäkeen, Itäkeskukseen, Puotilaan, Mellunmäkeen, Puistolaan sekä Valimoon. Selostuksen mukaan liityntäpysäköintiä on osoitettu sellaisille pysäkeille ja asemille, joita ympäröivä maankäyttö ei luo edellytyksiä tiheästi liikennöitävälle joukkoliikenteelle tai pääosa asutuksesta ei sijaitse kävelyetäisyydellä. Tältä osin liitekartta ei perusteluiltaan ole Helsingissä täysin ristiriidaton. Tulee harkita, onko liityntäpysäköintipaikkojen oikeusvaikutteisuukselle Helsingissä perusteluja.

Uuden Porvoontien nykyinen linjaus on osoitettu kaavaluonnoksessa maakunnallisen tien merkinnällä. Tie tulisi esittää kuten Östersundomin maakuntakaavassa, jossa se on merkitty seututieksi, sen sijainti on pohjoisempaa ja se on sijainniltaan ohjeellinen. Myös Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ”seudullisen tieyhteyden osana toimiva pääkatu” on linjattu uuteen paikkaan. Uusi pääkatu ja nykyinen Uusi Porvoontie on jatkossa tarkoitus toteuttaa rakennettavan kaupunkiympäristön osana ja sitä palvelevana pääkatuna. Östersundomin alueella maakunnallisen tien määräykset rajoittavat tarpeettomasti toimivan kaupunkimaisen ympäristön toteutumismahdollisuuksia.

Liikennetunneli: Liikenneväylän katkoviivamerkintä osoittaa ohjeellisen linjauksen. Ehdotetaan Lentoradan merkintä muutettavaksi liikennetunnelista liikenneväylän katkoviivamerkintään, joka osoittaa ohjeellisen linjauksen. Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetaan liikenneväylän ohjeellinen linjaus silloin, kun väylän tarkka sijainti on ratkaisematta.

Liikennealue, satama / Liikennealue, lentoasema: Suunnittelumääräykset koskien sataman ja lentoaseman toiminta-/kehittämisedellytysten turvaamista sekä toisaalta toiminnan suunnittelua siten, että melu- ja muut ympäristöhäiriöt olisivat mahdollisimman vähäiset, olisi syytä käsitellä yhtenäisesti ja molemmat näkökohdat huomioon ottaen kummankin alueen osalta.

Tallinnan tunnelin vaihtoehtoinen ohjeellinen linjaus: Kuvauksen mukaan Tallinna-tunnelin vaihtoehtoinen ohjeellinen linjaus kuvaa Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Tallinnan lentoaseman välisen tunnelin vaihtoehtoisia ohjeellisia linjauksia. Määräyksen mukaan tunnelin tarkka sijainti määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavan ohjaavuuden kannalta on keskeistä, että osoitetut kaavamerkinnot ja -määräykset ovat yksiselitteisiä. Kaavaan ei ole perusteltua esittää useampaa vaihtoehtoista linjausta, jotka edellyttävät varautumisen esimerkiksi kolmeen maanalaiseen linjaukseen Helsingin alu-



eella. Erityisen tärkeää on osoittaa tunnelin tarkoituksenmukainen kytkeytyminen valtakunnalliseen ja seudulliseen järjestelmään. Kansainvälisten, valtakunnallisten ja seudullisten järjestelmien tulee muodostaa yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus, jossa eri järjestelmät tukevat toisiaan optimaalisella tavalla. Useamman tunnelilinjauksen merkitseminen maakuntakaavaan heikentää koko tunnelihankkeen uskottavuutta myös kansainvälisestä näkökulmasta ja voi vaikeuttaa rahoituksen saamista hankkeelle.

Tallinnan tunnelin valitulla linjauksella on vaikutuksia maankäytön ja toimintojen kehittymiseen sekä aluetalouteen. Tunnelin strateginen merkitys ei kohdistu vain pääkaupunkiseudulle, vaan koskee koko Suomea. Tunnelin merkitys osana kansainvälistä yhteysverkostoa on keskeinen, ja se tulee kytkeä seudun olemassa olevan liikennejärjestelmän solmupisteisiin (Helsingin päärautatieasema, Pasila, Lentoasema). Näin voidaan varmistaa hyvät vaihtoyhteydet olemassa oleviin ja suunniteltuihin ratoihin (metro, rantarata, päärata, Pisara, Lentorata, raitiotiet). Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan kautta kulkevasta linjauksesta on tehty riittävät selvitykset kaikilla suunnittelutasoilla, jotta linjausvaihtoehto maakuntakaavaehdotukseen voidaan tehdä (TEN-T, kansallinen, seudullinen ja paikallinen). Jos uusi yhteys ei tavoita olemassa olevia liikennejärjestelmän solmupisteitä, myös sen hyödynnettävyys koko Suomen kannalta jää kyseenalaiseksi. Lisäksi Helsinki–Tallinna -kaksoispääkaupunkitoiminnallisuus jää saavuttamatta, esimerkiksi matkailupotentiaalin hyödyntämisen näkökulmasta. Myös agglomeraatio- eli kasautumisetujen hyödyntämisen näkökulmasta on olennaista, että tunneli kulkee Suomen merkittävimpien työpaikkakeskittymien eli Helsingin keskustan ja Pasilan kautta.

Luonnoksessa esitetyn kaltaiset vaihtoehtoiset tunnelilinjaukset edellyttäisivät Helsingin alueella varautumista kolmeen maanalaiseen ratatunneliin, mikä ei käytännössä ole mahdollista. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ja kaupungin kasvaessa uuden rakentamisen myötä syntyy tarve sijoittaa maan alle lisää toimintoja. Näiden tilavarausten toteuttamisen mahdollistamiseksi on Helsingissä tehty pitkäjänteistä maanalaisen tilojen tilavaraussuunnittelua. Helsinkiin on laadittu maanalainen yleiskaava ja uusi maanalainen yleiskaava on valmisteilla. Radan sujuva liikennöinti edellyttää jouhevaa ratageometriaa. Optimaalisen ratatunneligeometrian etsiminen edellyttää mm. olemassa olevien maanalaisen tilojen ja tiedossa olevien maanalaisen tilavarausten huomiointia.

Tilanteessa, jossa uusia maanalaisia tilavarauksia tulee jatkuvasti Helsingin alueelle, joudutaan käytännössä tekemään ratatunnelia varten tiettyyn sijaintiin ja korkotasoihin sidottu varaus, mikäli hyvin liikennöitävän ratalinjan toteutettavuus tulevaisuudessa halutaan varmistaa. Jos



Helsingissä jouduttaisiin varautumaan johonkin muuhun kuin keskustan kautta kulkevaan ratatunneliinjoukseen, syntyisi merkittäviä ristiriitoja muiden maanalaisten tilatarpeiden kanssa. Yksi ristiriita syntyy tarvittavan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen maanalaisen laajennuksen kanssa. Myös mikäli päädyttäisiin ratkaisuun, jossa maakuntakaavaehdotukseen sisällytettäisiin kuitenkin kolme eri linjausta, estäisivät ne voimassaoloaikanaan muun maanalaisen rakentamisen niiden läheisyydessä. Edellä mainituista syistä useiden vaihtoehtoisten linjausten esittäminen kaavakartalla ei ole mahdollista. Vaihtoehtoiset linjat tulevat poistaa kaavakartalta ja merkitä maakuntakaavaehdotukseen vain yksi Helsingin keskustan ja Pasilan kautta kulkeva linjaus.

Kauppa

Kauppan näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin seudun vaihekaavassa Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet. Östersundomin Sakarinmäen aluetta lukuun ottamatta näitä ei ole kaavaluonnoksessa enää rajattu tilaa vaativan kaupan toimialoille, kuten aikaisemmin, vaan niillä sallitaan kaikkia kaupan laatuja. Seudullisesta näkökulmasta nämä alueet sijaitsevat keskeisillä alueilla ja ovat seudullisessa mittakaavassa hyvin saavutettavissa.

Alueille osoitettuja vähittäiskaupan ylärajoja on nostettu johtuen muutoksesta sallia näillä alueilla myös keskustamaista kauppaa. Tämä muutos merkitsee, että kuntakaavoituksessa on olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arkiasioinnin osalta paikallisen kävelysaavutettavuuden näkökulmasta sekä lähialueen asukkaiden luoman kysynnän näkökulmasta. Samoin keskustamaisen kaupan sijoittumisen osalta on kuntakaavoituksessa arvioitava näiden alueiden kehittämisen vaikutuksia erityisesti lähikeskustoihin, vaikka maakuntakaavatyössä seudullisesti merkittävien keskustojen näkökulma on keskeisin. Maakuntakaavan vaikutusarvioinnissa on huomioitu keskustojen ulkopuolisten kaupan alueiden muutoksia vain seudullisesti merkittäviin keskuksiin, ei pienempiin keskustoihin tai asuinalueiden palveluihin.

Maakuntakaavassa on tärkeä huolehtia, että kaupan ratkaisu ei heikennä mahdollisuuksia kaavan tavoitteiden toteuttamiseen, ja varmistaa, että mahdollisesti lisääntyvän liikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset on mahdollista kompensoida muilla toimenpiteillä. Kaupan ratkaisun tulee mahdollistaa Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisen sekoittuneen kaupunkirakenteen toteuttaminen Helsingissä. Kaavassa laaturajoittamattoman kaupan alueelle esitettyä rakennuksen koon rajoittamista (max. 30 000 k-m²) tulee harkita, sillä kaupunkirakenteen näkökulmasta rakennuksen kerrosalamäärä ei ole keskeisin tekijä, vaan se, minkälaista kaupunkia rakennus ympärilleen synnyttää.



Seudun ydinkeskustan rajausta noudatetaan Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteita. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin nyt voimassa olevassa kaavassa. Viikki, Kontula ja Vuosaari on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi.

Maakuntakaavan viherrakenne

Maakuntakaava tunnistaa viherrakenteen jatkuvuuden tarpeen, mikä on hyvä asia. Koska maakuntakaavaluonnoksen tavoitevuosi ja Helsingin yleiskaavan tavoitevuosi on sama vuosi 2050, maakuntakaavan viherrakennetta ei tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava on osoittanut. Helsingin yleiskaavan toteuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamista. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluumerkintöjen siirtäminen sellaisenaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaa-kaavasta ei ole perusteltua eikä linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa. Merkintöjen siirtäminen sellaisenaan Östersundomin alueen 2. vaihemaa-kaavasta ei myöskään ole perusteltua johtuen kaavojen erilaisesta aikajänteestä. Tämä koskee erityisesti Sipoonkorven ja Mustavuoren välistä viheryhteyttä, jossa maakuntakaavan tulisi noudattaa Östersundomin yhteisen yleiskaavan ratkaisua. Maakuntakaavan virkistysalueiden esittämisen tapa on huomattavan tarkka mm. Keskuspuiston ja Tuomarinkylänkartanon osalta ja Östersundomin alueella. Meilahden, Kaitalahden, Yliskylän ja Iso-Huopalahden kohteet voitaisiin esittää esitystarkkuuden puitteissa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksellä ja yleisillä määräyksillä.

Seudun viherkehän tavoitteita pidetään hyvinä. Erityisesti virkistysverkon seudullista jatkuvuutta pidetään koko seudun vetovoiman kannalta tärkeänä.

Arvokkaiden ominaispiirteiden, luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta määrätään kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä. Tämä on hyvä asia, koska Helsingin alueella on runsaasti pienialaisia arvokkaita kohteita. Lisäksi määrätään, että riittävät virkistysmahdollisuudet sekä yhteydet seudullisille virkistysalueille on turvattava. Seudulle jatkuva viher- ja virkistysverkosto on tärkeä tiivistävässä kaupunkirakenteessa. Paikallisten virkistysalueiden ja rantojen kytkeytyminen laajempiin kokonaisuuksiin määrätään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksissä, mitä pidetään hyvänä.

Virkistyskäytön kohdealueet: Maakuntakaavaan nostetut virkistyskohdealueet (Pikku Niinisaari, Seurasaari, Mustikkamaa, Korkeasaari,



Iso-Leikosaari, Vasikkasaari, Itäinen ja Läntinen Pihlajasaari, Rastila-Ramsinniemi, Harakka ja Mustasaari) ovat Helsingin yleiskaavan mukaisia merellisen virkistys- ja matkailun alueita, mutta Helsingin saariston virkistyskäytön painopisteet ovat Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaan seuraavissa kohteissa: Isosaari, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari, Suomenlinna ja Pihlajasaari. Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittämiskohteita. Koska kaavan aikajänne on pitkä, uusien kohteiden esittäminen nykytilanteen lisäksi on perusteltua. Rastila-Ramsinniemi ei ole kohdealueen määritelmän mukainen muista erillään sijaitseva alue. Alueella riittää viheryhteysmerkintä.

Viheryhteystarve osoittaa maakunnallisesta ekologisesta ja virkistysverkostosta ne yhteystarpeet, jotka edellyttävät muusta maankäytöstä johtuvaa yhteensovittamista. Kaavassa seudulle jatkuvaksi osoitettuja viheryhteystarpeita pidetään hyvinä ja ne on otettu huomioon Helsingin yleiskaavassa. Östersundomin viheryhteyksiä on tarkistettava Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukaisiksi ja mahdollistettava yleiskaavan mukaisen maankäytön toteutuminen.

Saariston ja merellisen alueen kehittämistä ohjaavat määräykset sisältyvät maakuntakaavan yleisiin suunnittelumääräyksiin ja joitakin saaria on osoitettu virkistys- ja matkailun kohdealueiksi. Lisäksi on osoitettu veneilyn runkoväylä ja laivaväylät. Merellisen alueen kehittämisen tavoitteet eivät ilmene tarpeeksi kaavakartalla eikä aineistosta. Merellisyyden korostaminen ja Helsingin edustan saariston avaaminen virkistyskäyttöön on osa Helsingin strategiaa. Helsingin saariston kehittämisen painopisteet ovat Helsingin edustan saaristossa ja Itäisessä saaristossa. Merelliset kohteet tulisi päivittää vastaamaan Helsingin yleiskaavaa myös puolustusvoimien saarten osalta. Puolustusvoimien saarten osalla on käynnissä jo asemakaavoitus. Esim. Isosaaren EP/U-merkintä tulisi tarkentaa vastaamaan Helsingin yleiskaavan merkintää.

Maakuntakaavan suojelualueet: Maakuntakaavan ekologinen verkosto on osoitettu viheryhteysmerkinnällä ja yli 5 hehtaarin laajuiset suojelualueet on osoitettu kaavassa tarkasti. Helsingin yleiskaavan osalta on osoitettu nykyiset luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluohjelman ja yleiskaavan suojeltavaksi tarkoitetut alueet. Natura-alueita koskeva määräys sisältyy yleisiin suunnittelumääräyksiin.

Kuninkaansaari ja Vallisaari Helsingin edustalla on osoitettu maakuntakaavaluonnoksessa samalla suojelumerkinnällä kuin luonnonsuojelualueet. Helsingin yleiskaavassa ne ovat merellisen virkistys- ja matkailun alueita. Nämä kohteet olisi perusteltua merkitä myös virkistyskäytön kohdealueiksi, sillä ne ovat avautumassa virkistyskäytön saariksi ja niissä on asemakaavoitus vireillä. Asemakaavoituksessa ja sen kanssa rinnan edenneessä luonnonsuojelulain mukaisen rauhoituspää-



töksen valmistelussa on huomioitu alueen luontoarvot ja alueelle esitetään merkittävän virkistyskäytön mahdollistavia luonnonsuojelualueita.

Maakuntakaavaluonnoksessa on osoitettu luonnonsuojelualueita jo tehtyjen päätösten pohjalta ja Uudenmaan liiton luontoselvitysten pohjalta. Östersundomiin on ehdotettu yhtä uutta suojelualuetta, Immersbackan läntistä metsää. Alue on Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa pääosin virkistysaluetta, mikä merkitsee mahdollisuutta sekä ulkoilu- että liikunta- ja puistoalueeksi. Osa rajatusta metsäalueesta on merkitty rakentamista sallivilla merkinnöillä. Helsingissä sijaitsevien ja Helsingin kaupungin omistamien muiden kuntien alueella sijaitsevien alueiden osalta on hyvä käydä neuvottelut kaavatilanteesta ja maanomistajan tavoitteista.

Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue-ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Outamon alueen rajaukset ja kaava-merkinnät tulee tarkistaa yhdessä Helsingin kanssa.

Tuulivoiman tuotantoon soveltuva alue: Tuulivoiman osalta kaavassa esitetään maakunnallisesti merkittävät tuulivoiman alueet. Selostuksessa mainitaan myös kokoluokaltaan pienemmät, alle 10 tuulivoimalan kokonaisuudet merkittäväksi keinoksi kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Energiantuotannon muutostarpeen näkökulmasta olisi perusteltua, että maakuntakaava toimisi tuulivoimarakentamisen suhteen entistä proaktiivisemmin.

Östersundom

On tärkeää, että maakuntakaava mahdollistaa Östersundomin yhteisen yleiskaavan toteuttamisen.

Ottaen huomioon Östersundomin maakuntakaavan (2035) ja Uusimaa 2050-kaavan eri tavoitevuodet tulee virkistysalueet Länsisalmen ympärillä sekä Länsisalmen taajama-alueen rajaukset muuttaa Östersundomin yleiskaavan mukaisiksi.

Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ja Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyt työpaikka-alueet tulee voida toteuttaa raideyhteydestä (metro) riippumatta. Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksessa alueet on osoitettu uuteen raideliikenteeseen tukeutuvina taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeinä, joiden toteuttaminen on sidottu uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Länsisalmen elinkeinotoiminnan alue on ilman merkintää valkoisena.



Luonnoksessa on Östersundomin maakuntakaavasta poiketen esitetty valkoisella yleiskaavan keskeisiä rakentamisalueita aivan Östersundomiin suunnitellun metroaseman eteläpuolella. Östersundomin maakuntakaavaan verrattuna myös Landbon ja Puroniityn alueiden pohjoisosissa on muutettu taajama-alueen rajausta jättämällä osia valkoiseksi. Taajama-alueet tulee esittää niin kuin ne ovat Östersundomin maakuntakaavassa.

Viheryhteystarve-merkintä tulee jättää pois Uuden Porvoontien suuntaiselta osuudelta.

Maakuntakaavaratkaisun tulee mahdollistaa maa-aineksen otto- ja käsittelyalue Östersundomin Hältinbergetiin.

Tekninen huolto

Suunniteltu voimajohto: Helsingin kaupungin, Fingrid Oyj:n ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa on parhaillaan käynnissä Länsimäki-Viihkinmäki 400 kV:n sähkömaakaapelin yhteissuunnittelu. Johtokäytävälle on vielä useita vaihtoehtoja, ja parhaillaan selvitetään, millaisilla suunnitelmilla, viranomaispäätöksillä, vaikutusarvioinneilla ja vuorovaikutuksella johtokäytävä voidaan sijoittaa herkkään ympäristöönsä. Suunnittelumääräystä ehdotetaan muutettavaksi muotoon: Voimajohdon sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaismenettelyissä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata linjauksen toteuttamismahdollisuudet.

Maakaasun runkoputki: Helsingin kaupungin ja Gasum Oy:n kesken on suoritettu Helsinkiä halkovan korkeapaineisen kaasuputken siirtosuunnittelua Malmilla ja Oulunkylässä, minkä tarkoituksena on vapauttaa putken varaamaa maapinta-alaa Helsingin uuden yleiskaavan osoittamaan kaupunkirakentamiseen. Vastaavia tarpeita kaasuputken siirtämiseen voi olla tulossa myös jatkossa. Maakuntakaavan suunnittelumääräystä ehdotetaan muutettavaksi muotoon: Korkeapaineisen maakaasun siirtoputken sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja viranomaismenettelyissä. Tarkemmassa suunnittelussa tulee turvata linjauksen toteuttamismahdollisuudet.

Raakavesitunneli: Pitkälän ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitosten välinen, seudullista vedenhankintaa ja -jakelua tulevaisuudessa palveleva vesitunneli tulisi osoittaa Helsingin alueella olevalla v-merkinnällä. Merkinnän kuvausta tulisi täydentää kyseisen johtovälin nimellä, sillä se ei ole osa Päijänne-tunnelia. Tunnelille ei toistaiseksi ole määritetty suunnittelumääräyksessä kerrottua, Päijänne-tunnelin tyyppistä suojavyöhykettä.



Runkovesijohto: Maakuntakaavaluonnoksessa on osoitettu viivamerkinällä runkovesijohto Helsingistä Porvooseen. Vaihtoehtoisia sijainteja siirtovesijohdolle on useita, ml. meren kautta kulkeva linjaus. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa Helsinki-Porvoo siirtovesijohto on osoitettu yhteystarvemerkinällä. Maakuntakaavassa merkintä tulee muuttaa siirtovesijohdon yhteystarpeeksi.

Jätevesitunneli: Purkutunnelin merkintää kartalla ehdotetaan tarkistettavaksi. Todellisuudessa olemassa oleva tunneli jatkuu nyt esitettyä etelämmäksi. Kaavaluonnoksessa ei ole osoitettu Östersundomin jätevedenpuhdistamon tulo- ja purkutunneleita, joiden osoittamista tulisi harkita.

Teknisen huollon tunneli: Ehdotetaan uutta merkintää suunniteltaville ylikunnallisille merkittäville maanalaisille teknisen huollon tunneleille. Tunneleiden toteutettavuuden varmistaminen edellyttää kuntarajat ylittävää pitkäjänteistä maanalaisten tilojen tilavaraussuunnittelua.

Yhdyskuntateknisen huollon alue: ET-merkinnän piiriin tulisi ottaa myös Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitoksen suunnitellun maanalaisen ja seutua palvelevan laajennuksen merkintä. Maanalaisen vedenpuhdistuslaitoksen sijoituspaikkaan vaikuttavat mm. korkeustasot, alueen kallio-olosuhteet ja laitoksen tarvitsemat yhteydet. Merkinnän kuvaus tulisi päivittää koskemaan myös tätä laitosta. Suunnittelumääräys voi pysyä ennallaan. Kaavaluonnoksessa Östersundomin jätevedenpuhdistamo osoitetaan ET-kohdemerkinnällä Porvoonväylän pohjoispuolelle. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa jätevedenpuhdistamo on osoitettu aluevarauksena kallioalueelle, joka sijoittuu Porvoonväylän pohjois- ja eteläpuolelle. Maakuntakaavan kaavamerkinän tulee mahdollistaa toteuttaminen väylän molemmille puolille.

Puolustusvoimien melualue, lentomelualueet ja lentoliikenteen laskeutumisyöhyke: Melualueiden merkitsemiseksi esitetään harkittavaksi informaatiotyyppistä merkintää, johon ei sisälly ehdottomia rakentamisrajoituksia eikä epäselviä jatkosuunnittelumääräyksiä. Kaavan laatimisa-jankohtana käytettävissä olevat melualueet voitaisiin esittää lähdeviitteineen osana kaavan selvitysaineistoa.

Käsittely

13.11.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Vastaehdotus:

Sirpa Asko-Seljavaara: Hyväksyessään lausunnon kaupunginhallitukselle lautakunta esittää, että Helsingin Lauttasaarella tulee säilyttää saaren läpi vihervyöhyke virkistysalueeksi. Saaren väkiluku on suunniteltu kasvavaksi jopa 64% nykyisestä ja meren täyttöjä tehdään saaren



rannoille ja Koivusaareen. Taajamatoiminnot vyöryvät Uusimaa-kaavassa 2050 myös nykyisille luontoalueille.

Kannattaja: Mika Välipirtti

Vastaehdotus:

Mika Välipirtti: Poistetaan seuraava lause: Meilahden, Kaitalahden, Yliskylän ja Iso-Huopalahden kohteet voitaisiin esittää esitystarkkuuden puitteissa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksellä ja yleisillä määräyksillä.

Kannattaja: Mia Haglund

Vastaehdotus:

Anni Sinnemäki: Ehdotan että kappaleesta 37 poistetaan keskimääräinen virke.

Kannattaja: Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Anni Sinnemäen vastaehdotuksen.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Hyväksyessään lausunnon kaupunginhallitukselle lautakunta esittää, että Helsingin Lauttasaarella tulee säilyttää saaren läpi vihervyöhyke virkistysalueeksi. Saaren väkiluku on suunniteltu kasvavaksi jopa 64% nykyisestä ja meren täyttöjä tehdään saaren rannoille ja Koivusaareen. Taajamatoiminnot vyöryvät Uusimaa-kaavassa 2050 myös nykyisille luontoalueille.

Jaa-äännet: 8

Dennis Hamro-Drotz, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Mia Haglund, Mika Välipirtti

Tyhjä: 1

Tuomas Rantanen

Poissa: 1

Jape Lovén

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 8-3 (1 tyhjä, 1 poissa).

2 äänestys



26.11.2018

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan seuraava lause: Meilahden, Kaitalahden, Ylis-
kylän ja Iso-Huopalahden kohteet voitaisiin esittää esitystarkkuuden
puitteissa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksellä ja
yleisillä määräyksillä.

Jaa-äännet: 8

Dennis Hamro-Drotz, Eveliina Heinäluoma, Kaisa Hernberg, Nuutti Hyt-
tinen, Atte Kaleva, Risto Rautava, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Mia Haglund, Mika Välipirtti

Tyhjä: 1

Tuomas Rantanen

Poissa: 1

Jape Lovén

Esittelijän ehdotus jäi tältä osin voimaan äänin 8-3 (1 tyhjä, 1 poissa).

06.11.2018 Pöydälle

27.03.2018 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

20.03.2018 Pöydälle

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö, puhelin: 310 37483

heikki.salmikivi(a)hel.fi

Raisa Kiljunen-Siirola, maisema-arkkitehti, puhelin: 310 37209

raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37251

jouni.kilpinen(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 16.04.2018 § 219

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 val-
misteluaineistosta seuraavan lausunnon:

Uudenmaan rakennekaavan luonnos tarjoaa hyvät lähtökohdat koko
maakunnan kehittämiseen. Kaavaratkaisu perustuu strategiseen lähes-



tymistapaan, jossa koko maakunnan mittakaavassa on määritelty tavoitteellinen yhdyskuntarakenne ja keskusverkko sekä alueen keskeisimmät yhteydet ja kehityskäytävät. Nykyinen monista päällekkäisistä vaihekaavoista koostuva maakuntakaavojen kokonaisuus on vaikeasti hahmotettava ja usein jopa kuntien omia yleiskaavoja yksityiskohtaisempi. Uusi strategisempi ote on erittäin perusteltu.

Kokonaisuutena rakennekaavasta ja seutujen vaihekaavoista koostuva Uusimaa-kaava vastaa toimintaympäristön muutoksiin. Koko maakuntaa koskeva rakennekaava kuvaa strategista tahtotilaa koko alueen kehitykselle ja seutujen vaihekaavat tukevat kaavan ohjausvaikutusta. Myös seutujen vaihekaavat tulevat olemaan nykyistä maakuntakaavojen yhdistelmää yleispiirteisempiä, mikä on hyvä asia. Vuorovaikutus kaavan valmistelussa on ollut monipuolista ja hyvää. Kaavan jatkovalmistelussakin tulee käydä aktiivista dialogia seudun toimijoiden ja erityisesti Helsingin kaupungin kanssa. On myös huolehdittava toimivasta yhteistyöstä seudun MAL-suunnittelun kanssa. Tehtävät suunnitelmat eivät saa olla keskenään ristiriitaisia tai poiketa esimerkiksi alueiden toteuttamisjärjestyksen suhteen. Valmisteluaineiston selostuksessa esitetyissä Helsingin seudun erityiskysymyksissä on hyvin huomioitu seudun kehittämistarpeet ja korostettu maakuntakaava- ja MAL-prosessien yhteensovittamisen merkitystä.

Rakennekaavan koko aluetta koskevat suunnittelumääräykset antavat hyvät lähtökohdat maakunnan suunnitteluun. Rakennekaavan tavoitteena on rakentamisen ohjaus kestävän kasvun vyöhykkeille. Tämä on kannatettava periaate, joka tukee sekä ympäristön kannalta että taloudellisesti kestävien ratkaisujen tekemistä. Joukkoliikenteen ja maankäytön kytkeminen entistä selvemmin toisiinsa tukee yhdyskuntarakenteen eheytyvää kehitystä. Seudun keskusten roolin korostaminen on perusteltua. Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen tukee sekä joukkoliikenteen palvelutason parantamista että keskusten kaupallisia edellytyksiä.

Rakennekaavan koko aluetta ja pääkaupunkiseudun ydinaluetta koskevat määräykset tukevat Helsingin kehittämistä tiivistyvänä joukkoliikenteen verkostokaupunkina. Helsingin yleiskaava on Uusimaa-kaava 2050:n tavoitteiden mukainen, joten on keskeistä, että Helsingin seudun valmistettava vaihekaava ei ole ristiriidassa sen kanssa. On erittäin tärkeää, että Helsingin seudun vaihekaava mahdollistaa Helsingin uuden yleiskaavan keskeisten aluevarausten toteuttamisen myös bulevardikaupunginosien osalta.

Rakennekaavan esitystapa ja koko suunnittelualue, kasvuvyöhykkeitä ja yksittäisiä merkintöjä koskevat määräykset vastaavat maakuntakaavalle esitettyjä tavoitteita. Jatkossa valmisteltavien vaihekaavojen



esitystavassa on pyrittävä esittämään maakunnan tason keskeiset tavoitteet sitovina, mutta jättämään tarkemmat aluerajaukset ja linjaukset kuntien maankäytön suunnittelun tehtäväksi.

Uusimaa-kaavan suunnitteluperiaatteissa on kattavasti huomioitu elinkeinopolitiikan kannalta keskeisiä tekijöitä ja tavoitteita, kuten seudun ja työpaikkojen saavutettavuus, elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen ja kansainvälisen kilpailukyvyn lisääminen. Edelleen kaavan sisällön päätavoitteisiin on sisällytetty kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino sekä kestävä kilpailukyky. Tarkempina tavoitteina on esitetty muun muassa työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden parantaminen, uusien teknologioiden ja toimintamallien hyödyntäminen, seutujen älykäs erikoistuminen elinkeinoissa, kansainvälisen kilpailukyvyn lisääminen ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten tukeminen. Asetetut tavoitteet ovat kattavia ja tarkoituksenmukaisia.

Koko aluetta koskevissa rakennekaavan suunnittelumääräyksissä on todettu, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on luotava edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle monipuoliselle asuntotarjonnalle. Niin ikään suunnittelumääräyksiin sisältyy tavoite, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa edistetään uusiutuvien energiamuotojen tuotantoa sekä kierto- ja biotaloutta. Valmistelun lähtökohdat ovat näiltäkin osin oikeasuuntaiset. On kuitenkin tärkeää, että rakennekaavasta käydään keskustelua seudun kaupunkien kanssa myös jatkovalmistelun aikana.

Rakennekaavaluonnoksen kilpailukyvyn kannalta merkittävin osuus koskee liikenne- ja logistiikkayhteyksiä. Pääkaupunkiseudun liikenneyhteyksillä on valtakunnallinen ja kansainvälinen merkitys. Maakuntakaavassa on turvattava henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ja yhteystarpeet kaikki liikennemuodot huomioiden. Liikenneyhteydet satamista valtakunnan verkkoihin ovat edellytys tavaraliikenteen tuonnille ja viennille sekä säännöllisille henkilöliikenteen yhteyksille ja palveluille. Helsingin sataman merkitys ja sen valtakunnallinen vaikutusalue tulee ottaa huomioon sekä henkilö- että tavaraliikenteen yhteyksien, liikenneväylien ja palveluiden osalta.

Kommentit rakennekaavan sisältöön

Kaava koostuu yleispiirteisistä kaavamerkinnoista ja monitasoisista kaavamääräyksistä. Rakennekaavassa osoitetaan Helsingin osalta seuraavat merkinnät ja niitä koskevat määräykset: Pääkaupunkiseudun ydinalue, ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke, Helsingin seudun viherkehä, rannikko ja saaristovyöhyke, logistiikan kehityskäytävät ja kansainvälisesti merkittävät satamat.



Rakennekaavan kaavamääräysten tulisi jatkossa olla linjassa vaihekaavojen tarkempien määräysten kanssa, jotta kaksipuolaisen kaavan monen tasoisten kaavamääräysten ja vielä vaihekaavoissa tarkentuvien määräysten selkeä tulkinta olisi mahdollista. Esimerkiksi rakennekaavassa rannikko- ja saaristovyöhykettä koskevat suunnittelumääräykset vaikuttavat erityisen tarkoilta suhteessa muiden merkintöjen suunnittelumääräyksiin. Nämä suunnittelumääräykset voisivat olla yleispiirteisempiä.

Koko aluetta koskevissa suunnittelumääräyksissä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava riittävästä suojaetäisyyksistä asutuksen ja elinympäristön viihtyisyyttä ja terveyttä heikentävien toimintojen välillä. Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tämä voi olla haastavaa, joten merkinnässä olisi hyvä huomioida myös riskien hallinta muilla tavoin kuin rakentamista rajoittamalla, kuten uusissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on tehty.

Rakennekaavan luonnoksessa on osoitettu kaikki merkittävimmät joukkoliikennekäytävät samalla merkinnällä. Merkittävimmät yhteydet, kuten pääradan suunta, tulisi erottua muista. Valmisteluaineiston selostuksessa on hyvin avattu Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoa. Myös näistä merkittävimmät olisi perusteltua esittää rakennekaavan kartalla.

Elinkeinot ja talous

Rakennekaavaratkaisussa on tunnistettu liikennejärjestelmän ja maankäytön vahva vuorovaikutus ja tämän hyödyntäminen voimavarana maankäytön kehittämisessä ja elinvoimaisuuden edistämässä. Alueiden tiivistämisen edistäminen tukee sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, asukkaiden hyvinvointia palveluiden saatavuuden ja monipuolisuuden kautta että kuntien talouksien suotuisaa kehitystä muun muassa yhdyskuntataloudellisesti tehokkaampien maankäytön ja liikenteen ratkaisujen kautta. Kestävän kasvun alueille rakentamista ohjaava rakennekaavaratkaisu tukee Uudenmaan suhteellista kilpailuetua Suomessa edistämällä keskittymähakuisten toimialojen edellytyksiä tiivistämisen kautta. Kaavaratkaisu tukee myös muihin toimintaedellytyksiin, kuten logistiikkasaavutettavuuteen, pohjautuvien elinkeinojen toimintaedellytyksiä mm. logistiikan kehityskäytävämerkinnän sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvien suunnittelumääräysten kautta. Näin ollen kaavaratkaisua voidaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin kohdistuvan joustavuuden osalta pitää strategisesti onnistuneena mahdollistaen erilaiset talouden kehityspotit.

Rakennekaavan luonnoksessa pääkaupunkiseudun ydinalue kattaa lähes koko Helsingin alueen. Suunnittelumääräykset eivät ohjaa tällä esi-



tystarkkuudella Helsingin keskusverkon kehitystä, mutta esitystapa sopii kuitenkin maakuntakaavan tarkkuustasoon.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen rajaus tullaan määrittelemään tarkemmin Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa tiiviin yhdyskuntarakenteen ja palvelujen saavutettavuuden perusteella. Pääkaupunkiseudun tiiviille ydinalueelle ei aiota osoittaa erikseen alakeskuksia. Määriteltäessä pääkaupunkiseudun tiivis ydinalue tulisi huomioida tavoitteena Helsingin laajeneva kantakaupunki.

Kaupan suunnitteluperiaatteissa on huomioitu kasvavan kaupunkiseudun sekä toisaalta kaupan trendien mitoitukseen vaikuttavat seikat. Keskustojen mitoitusta ei ole ollut Helsingin osalta nykyisessäkään maakuntakaavassa ja suunta on oikea muidenkin keskustojen osalta. Keskustojen ulkopuolisten vähittäiskaupan suuryksikköjen enimmäismitoitusten tarkistaminen on tarpeen muuttuneiden maankäyttö- ja rakennuslain (MRL:n) kauppaa koskevien määräysten myötä. Tavoitteena tulisi olla mahdollisimman vähän erilaisia tulkintoja herättävä mitoitustapa. Keskustojen ulkopuolisille vähittäiskaupan suuryksikköalueille on paineita sijoittua MRL:n muutoksen myötä myös keskustahakuista kauppaa. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajan osoittaminen sekä kaupan alueiden profilointi on siten ollut olennainen kaupan sijoittumista ohjaava määräys.

Valmisteluaineiston raportin ”Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi” mukaan pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeellä ei esitetä alarajaa seudulliselle vähittäiskaupan suuryksikölle, koska alaraja muodostuisi niin korkeaksi, ettei tätä ole tarvetta määritellä. Suurinta osaa pääkaupunkiseudun keskustan ulkopuolisista vähittäiskaupan suuryksiköistäkään ei ole raportin mukaan tarvetta osoittaa maakuntakaavassa, koska ne sijoittuvat pääkaupunkiseudun tiiviille ydinvyöhykkeelle. Vähittäiskaupan suuryksiköiden ohjaus siirtyisi pääosin kuntakaavoitukseen.

MRL:n vähittäiskauppaa koskevissa erityisissä sisältövaatimuksissa (71 b §) edellytetään, että alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä. Maakuntakaavatasolla tarkasteltuna pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen seudullinen saavutettavuus näyttyy erittäin hyvänä ja tehdyt selvitykset sekä päätelmät on tehty tästä näkökulmasta. Pelkätään seudullisen saavutettavuuden näkökulma (saavutettavuus 2-10 km) ei voida määritellä kaupan sijoittumista, kokoluokkaa tai kaupan alueen profiilia kuntakaavoituksessa, sillä paikallisen saavutettavuuden näkökulmasta sijainnit voivat näyttytyä aivan erilaisina eikä palvelujen saavutettavuuden näkökulmasta lainkaan perusteltuina. Vaihekaavan



edetessä tulisi selvittää, miten tämä ristiriita saadaan sovitettua kaup-
paa ja keskustoja koskeviin määräyksiin.

Liikkuminen ja logistiikka

Maakuntakaavan valmisteluaineistossa on huomioitu hyvin Helsingin metropolialueen merkitys Suomen taloudelle ja kilpailukyvyille. Uusimaa sijaitsee kansainvälisten kehityskäytävien risteyskohdassa ja Etelä-Suomen kehityskäytäväverkosto tukeutuu pääkaupunkiseutuun. Lentoaseman merkitys on tunnistettu ja Lentorata sekä Tallinnan tunneli on nostettu esiin keskeisinä tulevaisuuden kasvun edellytyksiä tukevin hankkeina. Uusimaa-kaavassa varaudutaan myös Turun suunnan ESA-radon toteuttamiseen sekä Tampereen suunnan ratayhteyden parantamiseen. Itäradan toteuttamiseen varaudutaan vuoden 2050 jälkeen. Maakuntakaavassa on tärkeää tunnistaa kansainvälisen kilpailukyvyn, mukaan lukien ulkomaankaupan kannalta keskeiset saavutettavuustekijät sekä turvata logistiikkaketjujen häiriöttömyys. Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenne tulee linkittää saumattomasti kansalliseen liikenneverkkoon mahdollisimman tehokkain vaihtoyhteyksin.

Tallinna tunnelin linjaus tulee tehdä maakuntakaavaan FinEstLink –projektin suunnitelmien mukaan, eli asemat sijaitsevat Helsingin keskustassa, Pasilassa ja Lentoasemalla. Tämä on ainoa vaihtoehto koko alueen saavutettavuuden ja tunnelin tuomien elinkeino- ja muiden taloudellisten vaikutusten näkökulmasta. Helsingin kaupunki on varautunut tähän linjaukseen omassa yleiskaavassa 2016 ja tulevassa maanalaisessa yleiskaavassaan.

Pisaratata on seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävä hanke. Tämä ei tule riittävästi esiin rakennekaavan luonnoksessa. Pisaratata vapauttaa kapasiteettia Helsingin ja Pasilan välillä ja sujuvoittaa sekä lähietä kaukojunien kulkua. Lisäksi rata kytkee toisistaan erilliset lähijuna- ja metrojärjestelmät huomattavasti nykyistä paremmin. Helsingin seudun vaihekaavassa tulee osoittaa Pisaratata ja korostaa sen merkitystä koko maakunnan kannalta keskeisenä liikennehankkeena.

Uusimaa-kaavassa osoitetut liikenteen suunnitteluperiaatteet ovat perusteltuja. Kestävän liikkumisen tukeminen taajamissa yhdyskuntarakennetta tiivistämällä ja Helsingin seudun verkostomaisen joukkoliikennejärjestelmän edistäminen tukevat kaavan tavoitteiden toteutumista. Pääkaupunkiseudun ja seutukeskusten välisten yhteyksien kehittäminen pohjautuu joukko- ja liityntäliikenteeseen. Lisäksi seudun keskustien suunnittelumääräyksissä on erikseen korostettu joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista. Tiiveimmillä alueilla tärkeimpiä kulkumuotoja ovat kävely ja pyöräily, vähän kauempana keskustoista joukkoliikenne ja vielä kauempana henkilöautoilu. Automaatti-



liikenteen ja älyliikenteen sekä erityisesti älykkään liikenteen ohjaus tulee nostaa maakuntakaavassa esiin muun muassa liikenteen älykkäiden palveluiden osana.

Satamien, lentoaseman ja henkilöliikenteen tärkeiden solmukohtien saavutettavuus on varmistettava kaikille kulkumuodoilla, kuten raskaalla joukkoliikenteellä, kevyillä kutsuperusteisilla liikuntapalveluilla, kävelyllä, pyöräilyllä ja henkilöautoilla. Rakennekaavassa ja valmisteluaineiston selostuksessa on oikeansuuntaisesti huomioitu lentoaseman ja logistiikka-alueiden yhteydet.

Keskeisenä tavoitteena maakuntakaavassa on tukea kansainvälisen satamatoiminnan ja logistiikkatoiminnan toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla näiden yhteydet ja alueidenkäytön edellytykset. Tämä on tärkeää koko seudun toiminnallisuuden kannalta. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa satamien toimivat yhteydet sekä tie- että katuverkolla.

Laivaväylät tulee esittää seudun kaavassa osana kansainvälistä liikenneketjua. Laivaväylien esittäminen on tarpeellista, jotta voidaan varmistaa merialueille kohdistuvien erilaisten toimintojen yhteensovittaminen. Näitä ovat kauppamerenkulun lisäksi muun muassa meriliikenteen turvallisuus, meri- ja saaristoalueiden virkistyskäyttö sekä ammattikalastus. Valmistelussa tulee huomioida ympäristöministeriön parhaillaan valmisteleman merialuesuunnitelman sisältö koskien muun muassa merialueelle kohdistuvien toimintojen ja käyttömuotojen yhteensovittamista.

Kaavaratkaisua ohjaavissa suunnitteluperiaatekorteissa todetaan, että aiemmin ratoina esitettyjen seudullisten joukkoliikenneyhteyksien osalta ei oteta vaihekaavoissa kantaa siihen, millaiseen infrastruktuuriin ja liikennöintivälineeseen ne tulevat perustumaan. Tämä mahdollistaa tulevaisuudessa mm. teknologisesti ja kaupunkirakenteellisesti parhaiden liikennevälineiden soveltamisen tapauskohtaisesti, mikä voi olla tärkeää joissain seudun reuna-alueen kunnissa, joiden yhdyskuntarakenne ei käytännössä voi tukeutua raideliikenteeseen. Kaupunkirakenteen runkona seudun ydinalueella tulee kuitenkin olla raideliikenteen verkostokaupunki. Vastaavana muutoksena voimassa olevien maakuntakaavojen periaatteisiin seutujen vaihemaakuntakaavoissa eritasoliittymät esitetään sitovina vain tulevaan runkoverkkoon kuuluvilla teillä ja muutoin ei esitetä eritasoliittymien sijaintia. Tämä on kannatettava muutos, joka mahdollistaa liikenteellisesti ja maankäytöllisesti järkevien ratkaisujen tekemisen.

Rakennekaavaluonnoksessa Helsingin keskustan satamat ovat nimetty Tallinnan liikenteen satamiksi. Kuitenkin vuonna 2050 Helsingin eri sa-



tamosien työnjako voi olla nykyisenkaltainen tai siitä huomattavasti poikkeava. Tämä kohta tulisi muuttaa muotoon ”Helsingin keskustan satamien toiminta- ja kehittämisedellytykset sekä maayhteydet henkilö- ja tavaraliikenteelle on turvattava”. Satamat eivät liity yksinomaan Tallinnan liikenteeseen, vaan Helsingin kaikkien satamien toiminta- ja kehittämisedellytykset sekä maayhteydet henkilö- ja tavaraliikenteelle on turvattava riippumatta siitä, mitä henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteyttä ko. satama palvelee. Helsingin keskustan satamat on saatava samaan yhteyteen muiden kansainvälisesti merkittävien satamien kanssa, eikä ainoastaan Tallinnan liikenteen yhteydessä.

Rakennekaavaluonnoksessa ei ole erikseen merkitty tavaraliikenteen yhteyksiä. On välttämätöntä, että rakennekaavaan merkitään Kehä III merkittävänä tavaraliikenteen väylänä. Ilman Kehä III:n tehokasta läpäisykykyä Vuosaaren sataman toiminta halvaantuu tulevaisuudessa. Samoin tulisi merkitä merkittävät tavaralogistiikan yhteydet Kehä III:lta muualle Suomeen.

Maakuntakaavassa tulee lisäksi ottaa huomioon Östersundomin Norrbergetin teollisuusalueen kehittäminen ja sen edellyttämät kapasiteettiaan riittävät liikenneyhteydet, kuten liittymän rakentamisen mahdollistaminen Porvoonväylälle.

Erikoistuvat seudut ja elinkeinot

Maakuntakaavassa on tärkeää tunnistaa kansainvälisen kilpailukyvyyn, mukaan lukien ulkomaankaupan kannalta keskeiset saavutettavuustekijät sekä turvata kaikin keinoin logistiikkaketjujen häiriöttömyys. Keskeisiä tekijöitä ovat muun muassa merkittävät tavaraliikenteen satamat ja Helsinki-Vantaan lentoasema sekä logistiikkatoiminnan yleisten toiminta- ja kehittämisedellytysten varmistaminen. Lisäksi maakuntakaavassa tulee huomioida Uudenmaan nykyisten ja tulevien yritysalueiden säilyttäminen ja kehittäminen.

Matkailun edistämisen huomioiminen maakuntakaavassa on tärkeää. Kansainväliset matkailijamäärät, erityisesti Aasiasta, kasvavat merkittävästi. Suuri osa matkailijoista haluaa kokea suomalaisen luonnon. Matkailijat eivät näe kuntarajoja, ja vaikka suurin osa matkailijoista yöpyy Helsingissä, suuntavat he luontokokemusta varten muualle Uudenmaan alueelle. Nämä luontomatkailun kohdealueet tulee tunnistaa, niiden saavutettavuuteen on kiinnitettävä huomiota ja erityisesti niiden kestävyyyteen panostettava. Luontomatkailun keskuksia tulee olla useita. Esimerkiksi Nuuksiossa sijaitseva Haltian seutu ei kestä tulevaisuuden matkailurasitusta yksin, vaan jo nyt rasitus luonnolle on merkittävä. Pelkkä viherkehän mainitseminen ei myöskään vastaa matkailun tuomaan merkittävään haasteeseen Uudenmaan alueella, vaan matkailijat



tarvitsevat selkeästi tuotteistettuja luontokohteita. Kaavassa tulisi huomioida Uudenmaan merkittävimmät kärkiulkoilureitit. Nämä kuntarajat ylittävät reitit voivat jatkossa muodostaa merkittävän lisän matkailutarjontaan sekä paikallisille asukkaille. Esimerkiksi 80 kilometrin pituinen Kuusamon Karhunkierros on maailmankuulu reitti, joka on myös merkittävä matkailuveturi alueella. Patikoinnin lisäksi melonta ja pyöräily ovat matkailuunkin oleellisesti liittyviä, kuntarajat ylittäviä toimintoja.

Kansainväliset risteilyvieraat ovat merkittävä tulonlähde ja Helsingin kaupunki tavoittelee tilannetta, jossa Helsinki olisi yhä useammin risteilyliikenteen lähtö- ja paluusatama. Risteilyvieraat matkustavat myös muualla Uudellamaalla, esimerkiksi Porvooseen. Kaavassa tulee huomioida risteilysatamat ja varmistaa, että niiden kapasiteetti on riittävä tulevaisuudessa. Kaavaluonnokseen sisältyvä rannikko- ja saaristovyöhykkeiden saavutettavuuden parantaminen sekä saariston vetovoiman vahvistaminen on kannatettavaa. Rakennekaavan tulee tukea kansainvälisesti kiinnostavien merellisten kohteiden saavutettavuutta esimerkiksi kaupunkisaaristossa. Valmisteluaineistossa on nostettu esiin myös matkailun kestävyys ja meriympäristön tilan edistäminen. Rannikko- ja saaristovyöhykkeiden sekä ranta-alueiden rakennekaavassa on lisäksi huomioitava tapahtumien järjestämismahdollisuudet muun muassa logististen ja alueellisten ratkaisujen suunnittelussa.

Vetovoimainen ympäristö

Rakennekaava esittää viherrakenteen ja virkistysalueet vetovoimaisen ympäristön osana. Viherkehä, joka sisältää seudun laajojen virkistysalueiden lisäksi myös Helsingin edustan merellisen ympäristön ja saariston, on hyvä tavoite maakunnantason suunnittelussa. Maakuntarajojen yli menevien yhteyksien lisäksi olisi perusteltua esittää myös ylikunnalliset virkistysyhteydet, mikä on tarpeen etenkin viherkehän edellytysten luomiselle ulkoilureitistön jatkuvuuden osalta. Helsingin uudessa yleiskaavassa on osoitettu myös koko Helsingin rannikon kattava rantareitti, jonka jatkuvuus seudulle olisi turvattava.

Maakuntakaavan viherrakenteen jatkuvuus on perusteltua osoittaa vaihekaavojen esitystavasta riippuen määräyksin ja kaavakartoilla tai liitekartoilla. Myös kulttuuriympäristöt ja luonnonsuojeluverkosto voidaan esittää liitekartoilla. Virkistysyhteydet voidaan osoittaa sitovina, mutta virkistysalueiden tarkka sijainti ja raja-alue määritellään kuntien tarkempiasteisessa kaavoituksessa. Nykyisen 4. vaihekaavan virkistysalueiden rajausten siirtäminen valmisteltavaan kaavaan johtaisi siihen, että maakuntakaavan esitystapa olisi tarkempi kuin Helsingin yleiskaavan merkinnät.



Muiden teemojen käsittelyssä vetovoimaisen ympäristön tekijöitä voi korostaa määräämällä monipuolisesta, sekoittuneesta kaupunkirakenteesta, joka sisältää myös riittävät virkistyspalvelut ja ottaa huomioon luontoarvot, maiseman sekä kulttuuriympäristön arvot.

Energia ja ilmasto

Rakennekaavan selostuksessa mainitaan Uudenmaan tavoittelevan hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä. Tavoitevuosi on sama kuin Helsingin kaupunkistrategiassa päätetty päästövähennysaikataulu. On tärkeää, että seudullisesti päästöjä vähennetään yhdessä sovitussa laajuudessa ja samassa aikataulussa, jolloin vältetään ns. vapaamatkustamiseen liittyviä ongelmia.

Strategiassa rakennekaavassa ei ole suoranaisesti ilmastotavoitteisiin tai energiantuotannon muutokseen liittyviä merkintöjä, joka on sinänsä suunnitelman tarkkuustason näkökulmasta ymmärrettävä ratkaisu. Sen sijaan rakennekaavan yleismääräyksissä määrätään liittyen seudulliseen päästövähennystavoitteeseen. Määräykset maankäytön ohjaamisesta kestävin liikennemuodoin hyvin saavutettavalle alueelle sekä uuden maankäytön ohjaaminen keskustoihin ovat sellaisia, jotka ohjaavat liikkumisen ilmastopäästöjen vähenemiseen.

Energiaan liittyviä yleismääräyksiä on kaksi, jotka ovat molemmat tulkinnallisempia. Molemmissa määräyksissä todetaan, että ilmastoystävällisempää energijärjestelmää on kaikessa jatkosuunnittelussa edistettävä. Voidaan kysyä, onko edistäminen riittävän vahva toimi nykyisessä tilanteessa, jossa päästövähennystavoitteen aikataulun sekä tavoiteltavan muutoksen kokoluokan näkökulmasta pitää tehdä moninaista ja hyvin päättävistä yhteiskunnallista ohjausta tavoitteen saavuttamiseksi.

Selostuksen toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia – teemakortissa korostetaan rakennekaavan toimintaa myös energiantarvetta vähentävänä välineenä. Päästövähennysten näkökulmasta koko energijärjestelmän kehittäminen energiantuotannon lisäksi myös olemassa olevan yhdyskuntarakenteen osalta on tärkeää. Mikäli teemakortissa sekä yleismääräyksessä ohjataan tähän, kuten tavoitteen näkökulmasta toivottavaa olisi, mm. alueellisten energiasaneeraushankkeiden kautta, olisi tämä hyvä ilmaista selvemmin. Rakennetun ympäristön energiatehokkuuden parantamisella on todettu olevan suuri potentiaali ilmastopäästöjen pienentämisessä.

Teollisen kokoluokan tuulivoiman sijoittamisen on jo aiemmissa Uudenmaan maakuntakaavoissa todettu olevan maakunnallista suunnittelua vaativa teema. Selostuksessa mainitaan tuulivoima-alueita määriteltävän aiemmassa 4. vaihemaakuntakaavassa vastaavalla tavalla. Ener-



giantuotannon muutostarpeen näkökulmasta myös maakuntakaavan tulee toimia tuulivoimarakentamisen suhteen aiempaa proaktiivisemmin. Myös maakunnallisesti merkittävää kokoluokkaa pienemmät tuulivoimakokonaisuudet ovat merkittäviä, jolloin näistä olisi hyvä mainita rannikko- ja saaristovyöhykkeeseen kohdistuvassa merkinnässä.

Evästyksset Helsingin seudun vaihekaavan valmisteluun

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa syksyllä 2016. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kasvu ja rakentaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki. Helsingin yleiskaava on Uusimaa-kaava 2050:n tavoitteiden mukainen, joten on tärkeää, että Helsingin seudun vaihekaava ei ole ristiriidassa sen kanssa. Tämä voisi hidastaa asemakaavoitusta ja vaarantaa seudullisten asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen, mikä olisi haitallista koko maakunnalle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on tunnistettu ahdas ja kallis asuminen ongelmaksi erityisesti pääkaupunkiseudulla ja että tilanne vaikuttaa koko maakunnan – ja sitä kautta koko Suomen – kilpailukykyyn. Helsingin seudun vaihekaavassa tuleekin varmistaa riittävät kaavalliset edellytykset asuntotuotannon lisäämiselle erityisesti seudun ydinalueella ja tukea kestävää, pääosin raideliikenteeseen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta.

Vaihekaavoissa tulee pysyä riittävän yleisellä tasolla, jotta ne eivät muodostu ristiriitaisiksi kuntien omien yleiskaavojen kanssa. Voisi olla perusteltua kohdistaa oikeusvaikutukset vain rakennekaavaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin, joita sitten havainnollistetaan tarkemmilla alueittaisilla tarkasteluilla.

On erittäin tärkeää, että Helsingin seudun vaihekaava mahdollistaa Helsingin vuonna 2016 hyväksytyyn yleiskaavan keskeisten aluevaraus-ten toteuttamisen. On varmistettava, että rakennekaavan pääkaupunki-seudun ydinalue -merkinnän alla ovat kaikki uuden yleiskaavan mukaiset rakentamisalueet.

Östersundomin alue on osoitettu rakennekaavassa ydinalueeseen tukeutuvana kasvuvyöhykkeenä. Östersundomin metro on alustavasti ajoitettu maakuntakaavan valmisteluaineiston selostuksessa toiseen vaiheeseen. Östersundomiin on valmisteilla sekä 2. vaihemaakuntakaava että Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteinen yleiskaava, joiden kummankin hyväksymisestä on tarkoitus päättää kuluvan vuoden 2018 aikana. On tärkeää, että Uusimaa-kaava 2050 osaltaan varmistaa em. kaavojen toteuttamisen edellytykset.

Helsingin seudun vaihekaavan tulee mahdollistaa Helsingin uudessa yleiskaavassa esitettyjen kaupunkibulevardien, niihin liittyvien pikaraitioteiden sekä merkittävien uusien maankäyttövarausten toteuttaminen.



On tärkeää, että Helsingin kaupunki voi tarvittaessa riittäviin selvityksiin perustuen osoittaa Kehä I:n sisäpuoliset tieyhteydet myös moottoriväylää alemman luokkaisina väylinä, kuten HLJ 2015 -suunnitelmassa on esitetty. Seutujen vaihekaavoissa aiotaan esittää eritasoliittymät sitovina tulevaan runkoverkkoon kuuluvilla teillä. Kehä I:n sisällä on kuitenkin perusteltua pitäytyä merkitsemästä eritasoliittymiä, sillä vyöhykkeen liittymäratkaisut ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Uusimaa-kaavan valmisteluaineiston selostuksen suunnitteluperiaatekorteissa on esitetty paljon asioita, joita tullaan osoittamaan seutujen vaihekaakuntakaavoissa. Kuitenkin kaavojen strategisuus kärsii helposti, mikäli esitettäviä asioita on kovin paljon. Helsingin yleiskaavassa vastaava haaste ratkaistiin esittämällä osa keskeisistä asioista liitekartoilla, joilla osa merkinnöistä on oikeusvaikutteisia. Tämä menettelytapa toimii esimerkiksi sellaisissa tapauksissa, joissa on tarpeen esittää tarkkoja aluerajauksia. Strategisessa vaihekaavassa on perusteltua esittää asiat yhtenevällä tarkkuustasolla ja tarkemman sijaintiominaisuuden omaavat asiat liitekartoilla. Esimerkiksi maakaasujen runkoputkien ja voimajohtojen merkintätavoissa voisi olla perusteltua pyrkiä osoittamaan pääasiassa maakunnan tasolla ratkaistavat yhteystarpeet, muttei yhteyksien tarkempia sijainteja.

Vaihekaavojen strategisella otteella mahdollistetaan ympäristön kannalta ja yhteiskuntataloudellisesti järkevän kaupunkirakenteen kehittyminen hyvän saavutettavuuden alueiden tiivistämisen kautta. Tästä syystä on tärkeää, ettei seutujen kaavoissa määritellä liian tarkalla tasolla suoja-alueita ja muita tiivistämistä rajoittavia tekijöitä, niin että jatkossa on mahdollista hakea ympäristön ja talouden kannalta parhaita ratkaisuja. Tiivistyvillä alueilla esimerkiksi viherrakennetta voitaisiin ohjata määräyksillä jättäen liikkumavaraa suunnitteluratkaisuille. On tärkeää, että Helsingin seudun vaihekaava mahdollistaa Helsingin uudessa yleiskaavassa osoitetun kaupunkibulevardeihin tukeutuvan maankäytön toteuttamisen. Esimerkiksi Hämeenlinnan kaupunkibulevardin varrella Keskuspuiston arvot pystytään yleiskaavan valmistelussa laadittujen luontovaikutusten ja maisemallisten tarkastelujen perusteella säilyttämään myös maankäytön tiivistyessä nykyisen moottoriväylän reunalla.

Muutoksena voimassa olevien maakuntakaavojen periaatteisiin kaavaratkaisua ohjaavissa suunnitteluperiaatekorteissa esitetään, että seutujen vaihekaakuntakaavoihin ei tule erillisiä merkintöjä työpaikka-alueille ja palvelujen alueille. Tämä on kannatettava muutos, joka mahdollistaa sekoittuneiden, toiminnallisesti tehokkaiden ja houkuttelevien alueiden kehittämisen sekä keskittymähakuisten elinkeinojen tarkoituksenmukaisen sijoittumisen.



Maakuntakaavan valmistelun tiivis aikataulu asettaa haasteita kaavan huolelliselle valmistelulle. Oikeusvaikutuksia omaavien kaavamerkintöjen muuttaminen tai kokonaan kumoaminen edellyttää hyvää tietoa muutoksen vaikutuksista yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Mikäli edellisten vaihemaakuntakaavojen rajauksia aiotaan siirtää seudun strategisempiin vaihekaavoihin, on tärkeää, että rajaukset osoitetaan riittävän yleispiirteisinä. Koska aikatahtain on tulevaisuudessa, on varauduttava joustavuuteen. Yhteensovittaminen tulee tehdä kaavaluonnosvaiheessa yhteistyössä kuntien kanssa.

Käsittely

16.04.2018 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Paavo Arhinmäki: Poistetaan lausunnon kolmanneksi viimeisestä kappaleesta virke:

"Esimerkiksi Hämeenlinnan kaupunkibulevardin varrella Keskuspuiston arvot pystytään yleiskaavan valmistelussa laadittujen luontovaikutusten ja maisemallisten tarkastelujen perusteella säilyttämään myös maankäytön tiivistyessä nykyisen moottoriväylän reunalla."

Kannattaja: Veronika Honkasalo

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 9

Juha Hakola, Otso Kivekäs, Jenni Pajunen, Jaana Pelkonen, Wille Rydman, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Ulla-Marja Urho, Sanna Vesikansa

Ei-äännet: 3

Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Marcus Rantala

Tyhjä: 3

Maria Ohisalo, Mika Raatikainen, Nasima Razmyar

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9 - 3 (3 tyhjää).

09.04.2018 Pöydälle

Esittelijä

vs. kansliapäällikkö
Tuula Saxholm

Lisätiedot



Timo Linden, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Kaupunginkanslia Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 06.03.2017 § 13

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötoimesta vastaava apulaiskaupunginjohtaja päätti antaa Uudenmaan maakuntaliitolle seuraavan lausunnon:

Uusimaa-kaava laaditaan koko maakunnan alueelle ja sen aikatahtain on 2050. Maakuntakaava muodostuu strategisesta pitkän aikavälin rakennekaavasta ja kolmesta sitä tarkentavasta, seuduittain laadittavasta vaihekaavasta. Helsinkiä koskisi Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka laaditaan 14 kunnan alueelle. Kaavaprosessin aikataulu on kunnianhimoinen. Valmis maakuntakaava pyritään saamaan hyväksytyksi maakuntavaltuustossa jo vuoden 2018 kuluessa. On tärkeä varmistaa, ettei kiireinen aikataulu aseta haasteita kaavan huolelliselle valmistelulle. Oikeusvaikutuksia omaavien kaavamerkintöjen muuttaminen tai kokonaan kumoaminen edellyttää hyvää tietoa muutoksen vaikutuksista yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Myös ehdotettu joidenkin edellisten vaihemaakuntakaavojen tarkkojen rajausten siirtäminen sellaisinaan strategisempaan kaavaan on asia, jonka vaikutukset tulee selvittää tarkasti. Koska aikatahtain on tulevaisuudessa, on varauduttava joustavuuteen. Yhteensovittaminen tulee tehdä kaavaluonnosvaiheessa yhteistyössä kuntien kanssa.

Tavoitteena on kehittää maakuntakaavasta entistä strategisempi muuttuvaan toimintaympäristöön soveltuva työkalu. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että maakuntakaavassa tullaan vetämään suuret linjat maakunnan kehitykselle, eikä siinä käsitellä kuntien sisäisiä alueidenkäytön kysymyksiä. Tämä on hyvä lähtökohta. Nykyinen monista päällekkäisistä vaihekaavoista koostuva maakuntakaavojen kokonaisuus on vaikeasti hahmotettava ja usein jopa kuntien omia yleiskaavoja yksityiskohtaisempi. Uusimaa-kaava 2050 koostuu rakennekaavan lisäksi seuduittain laadittavista vaihekaavoista, joita voitaisiin päivittää joustavasti. Myös vaihekaavoissa tulee pysyä riittävän yleisellä tasolla, että ne eivät muodostu ristiriitaisiksi kuntien omien yleiskaavojen kanssa. Voisikin olla perusteltua kohdistaa oikeusvaikutukset vain rakennekaavaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin, joita sitten havainnollistetaan tarkemmilla alueittaisilla tarkasteluilla.



Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa syksyllä 2016. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kasvu ja rakentaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki. Helsingin yleiskaava on Uusimaa-kaava 2050:n tavoitteiden mukainen, joten on tärkeää, että uusi maakuntakaava ei ole ristiriidassa sen kanssa. Tämä voisi hidastaa asemakaavoitusta ja vaarantaa seudullisten asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen, mikä olisi haitallista koko maakunnalle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on tunnistettu ahdas ja kallis asuminen ongelmaksi erityisesti pääkaupunkiseudulla ja että tilanne vaikuttaa koko maakunnan – ja sitä kautta koko Suomen – kilpailukykyyn. Maakuntakaavassa tuleekin varmistaa riittävät kaavalliset edellytykset asuntotuotannon lisäämiselle erityisesti seudun ydinalueella.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on nostettu esiin Uudenmaan maakunnan suuri merkitys koko valtakunnan taloudelle ja vaikutusten arvioinnin tärkeys. Tämä on tärkeä näkökulma. Maakuntakaavan strategisempi ote mahdollistaa valtakunnallisen ja ylimaakunnallisen näkökulman huomioimisen entistä paremmin, minkä myös tulisi olla tällä suunnittelutasolla keskiössä. Strateginen lähestymistapa antaa hyvät lähtökohdat myös valtioiden rajat ylittäville tarkasteluille.

On tärkeää, että uudesta maakuntakaavasta muodostuu joustava työkalu, joka pystyy ottamaan huomioon nopeatkin muutokset toimintaympäristössä. Kaavan tavoitteiden taustalla olevat muutostekijät on tunnistettu, mutta kaavan lähtökohdat vaikuttavat melko perinteisiltä. Kysymykseksi nousee, otetaanko esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeet liittyen urbaanin toimintaympäristön kehittämiseen riittävällä tasolla huomioon. Lähtökohtana tulee olla tiivistyvä yhdyskuntarakenne ja raideliikenteeseen tukeutuva verkostokaupunki sekä keskuksien ja kantakaupungin roolin vahvistaminen.

Vuorovaikutus kaavaprosessin alussa on ollut monipuolista ja hyvää. Helsinki toivoo, että myös kaavan jatkovalmistelussa käydään aktiivista dialogia seudun toimijoiden ja erityisesti Helsingin kanssa. On myös huolehdittava toimivasta yhteistyöstä seudun MAL-suunnittelun kanssa. Tehtävät suunnitelmat eivät saa olla keskenään ristiriitaisia tai poiketa esimerkiksi alueiden toteuttamisjärjestyksen suhteen.

Lisätiedot

Hannu Hyttinen, kaupunginsihteeri, puhelin: 31036024
hannu.hyttinen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnitteluvirasto 23.2.2017

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Uudenmaan maakuntaliitto pyytää lausuntoa Uusimaa-kaava 2050:n osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Uusimaa-kaava laaditaan koko maakunnan alueelle ja sen aikatahtäin on 2050. Maakuntakaava muodostuu strategisesta pitkän aikavälin rakennekaavasta ja kolmesta sitä tarkentavasta, seuduittain laadittavasta vaihekaavasta. Helsinkiä koskisi Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka laaditaan 14 kunnan alueelle. Kaavaprosessin aikataulu on kunnianhimoinen. Valmis maakuntakaava pyritään saamaan hyväksytyksi maakuntavaltuustossa jo vuoden 2018 kuluessa. On tärkeä varmistaa, ettei kiireinen aikataulu aseta haasteita kaavan huolelliselle valmistelulle. Oikeusvaikutuksia omaavien kaavamerkintöjen muuttaminen tai kokonaan kumoaminen edellyttää hyvää tietoa muutoksen vaikutuksista yksityiskohtaisempaan suunnitteluun. Myös ehdotettu joidenkin edellisten vaihemaakuntakaavojen tarkkojen rajausten siirtäminen sellaisinaan strategisempaan kaavaan on asia, jonka vaikutukset tulee selvittää tarkasti. Koska aikatahtäin on tulevaisuudessa, on varauduttava joustavuuteen. Yhteensovittaminen tulee tehdä kaavaluonnosvaiheessa yhteistyössä kuntien kanssa.

Tavoitteena on kehittää maakuntakaavasta entistä strategisempi muuttuvaan toimintaympäristöön soveltuva työkalu. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että maakuntakaavassa tullaan vetämään suuret linjat maakunnan kehitykselle, eikä siinä käsitellä kuntien sisäisiä alueidenkäytön kysymyksiä. Tämä on hyvä lähtökohta. Nykyinen monista päällekkäisistä vaihekaavoista koostuva maakuntakaavojen kokonaisuus on vaikeasti hahmotettava ja usein jopa kuntien omia yleiskaavoja yksityiskohtaisempi. Uusimaa-kaava 2050 koostuu rakennekaavan lisäksi seuduittain laadittavista vaihekaavoista, joita voitaisiin päivittää joustavasti. Myös vaihekaavoissa tulee pysyä riittävän yleisellä tasolla, että ne eivät muodostu ristiriitaisiksi kuntien omien yleiskaavojen kanssa. Voisikin olla perusteltua kohdistaa oikeusvaikutukset vain rakennekaavaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin, joita sitten havainnollistetaan tarkemmilla alueittaisilla tarkasteluilla.

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa syksyllä 2016. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kasvu ja rakentaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki. Helsingin yleiskaava on Uusimaa-kaava 2050:n tavoitteiden mukainen, joten on tärkeää, että uusi maakuntakaava ei ole ristiriidassa sen kanssa. Tämä voisi hidastaa asemakaavoitusta ja vaarantaa seudullisten asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen, mikä olisi haitallista koko maakunnalle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on tunnistettu ahdas ja kallis asuminen ongelmaksi erityisesti pääkaupunkiseudulla ja että tilanne vaikuttaa koko maakunnan – ja sitä kautta koko Suomen – kilpailukyky-



kyyn. Maakuntakaavassa tuleekin varmistaa riittävät kaavalliset edellytykset asuntotuotannon lisäämiselle erityisesti seudun ydinalueella.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on nostettu esiin Uudenmaan maakunnan suuri merkitys koko valtakunnan taloudelle ja vaikutusten arvioinnin tärkeys. Tämä on tärkeä näkökulma. Maakuntakaavan strategisempi ote mahdollistaa valtakunnallisen ja ylimaakunnallisen näkökulman huomioimisen entistä paremmin, minkä myös tulisi olla tällä suunnittelutasolla keskiössä. Strateginen lähestymistapa antaa hyvät lähtökohdat myös valtioiden rajat ylittäville tarkasteluille.

On tärkeää, että uudesta maakuntakaavasta muodostuu joustava työkalu, joka pystyy ottamaan huomioon nopeatkin muutokset toimintaympäristössä. Kaavan tavoitteiden taustalla olevat muutostekijät on tunnistettu, mutta kaavan lähtökohdat vaikuttavat melko perinteisiltä. Kysymykseksi nousee, otetaanko esimerkiksi elinkeinoelämän tarpeet liittyen urbaanin toimintaympäristön kehittämiseen riittävällä tasolla huomioon. Lähtökohtana tulee olla tiivistyvä yhdyskuntarakenne ja raideliikenteeseen tukeutuva verkostokaupunki sekä keskuksien ja kantakaupungin roolin vahvistaminen.

Vuorovaikutus kaavaprosessin alussa on ollut monipuolista ja hyvää. Helsinki toivoo, että myös kaavan jatkovalmistelussa käydään aktiivista dialogia seudun toimijoiden ja erityisesti Helsingin kanssa. On myös huolehdittava toimivasta yhteistyöstä seudun MAL-suunnittelun kanssa. Tehtävät suunnitelmat eivät saa olla keskenään ristiriitaisia tai poiketa esimerkiksi alueiden toteuttamisjärjestyksen suhteen.

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnitteluvirastoa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 24.2.2017 mennessä.

Lisätiedot

Heikki Salmikivi, yleiskaavasuunnittelija, puhelin: 310 37483
heikki.salmikivi(a)hel.fi

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566