



29.08.2011

Kaj/8

## § 738

### Lausunto Uudenmaan liitolle Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksesta

Pöydälle 29.08.2011

HEL 2011-000144 T 10 03 00

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Penttilä Hannu: Muutan esitystäni seuraavasti:

Lausunnon kohdan "Melualueet" viimeisen virkkeen ensimmäinen sana korjataan muotoon "kaupunginhallitus".

Lausunnon kohdan "Melualueet" toiseksi ja kolmanneksi kappaleeksi lisätään seuraavat kappaleet:

Rakentaminen tulee pääkaupunkiseudulla edelleen vilkastumaan. Rakentamisen vaatimien maa-aineseurueiden ottopaikkojen ja vaikeasti hyödynnettävien maa-ainesten seudulliset sijoituspaikat tulee osoittaa maakuntakaavassa. Se on tärkeää sekä massaliikenteen hallinnan että ympäristövaikutusten kannalta.

Lisäksi kaupunginhallitus ilmoittaa, että kaupungin liikuntavirasto on teettänyt Helsingin seudun ampumarata-alueiden kehittämisen esiselvitys –nimisen selvityksen, joka tulisi ottaa huomioon maakuntakaavan jatkovalmistelussa.

#### Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

#### Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Uudenmaan liiton lausuntopyyntö 9.5.2011
- 2 Karttaluonnos Lehti 1
- 3 Karttaluonnos Lehti 2
- 4 Karttaluonnos Lehti 3
- 5 Merkinnät ja määräykset
- 6 Kaavaselostus
- 7 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto 16.6.2011
- 8 Talous- ja suunnittelukeskuksen lausunto
- 9 Liikennelaitos -liikelaitoksen lausunto 11.8.2011



10	Helsingin Energian lausunto 12.8.2011
11	Yleisten töiden lautakunta 16.8.2011
12	Vartiosaari-Seura ry kannanotto

## Otteet

### Ote

Uudenmaan liitto  
Lausunnon antajat

## Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättäne antaa Uudenmaan liitolle seuraavan lausunnon:

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnos perustuu neljään pääperiaatteeseen: alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnitteleminen osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen.

Yksi keskeisimmistä periaatteista seudun ohjaamisessa on taloudellisen, tehokkaan ja kestävä rakenteen edistäminen. Tähän pyritäessä seudun hajaantuvan rakenteen kasvun ohjaaminen tulee tapahtua niin, että infrarakenteeseen tehdyt investoinnit tulevat mahdollisimman täyteen käyttöönsä. Samalla uusien investointien ohjaaminen tapahtuu siten että yhteiskunnan laajeneminen ja kehittyminen täydentää nykyistä ja olemassa olevaa fyysistä ja toiminnallista rakennetta oikeatahtisesti ja -suuntaisesti. Maakunnan raideratkaisujen kokonaisuus on erityisesti ratkaistava maakunnan kuntien ja muun yhteiskunnan nähtävissä olevien kaavoitus- ja toteuttamispanosten kannalta realistisena ja parhaat tuotokset antavana.

Koko maakunnan mittakaavassa maakuntakaavaluonnoksen pohjana olevat kehittämisperiaatteet mahdollistavat toimivan perusrakenteen. Kaavaluonnoksessa uusi mittavampi maankäyttö pyritään ohjaamaan erityisesti sekä nykyisiin että uusiin raideliikenteen kasvukäytäviin. Tässä maakuntakaavan ohjaus rajoituskeinoin selvästi on nähtävissä ja kannatettavaa.

Kuntien mahdollisuudet ja toiveet on samalla arvioitava maakuntakaavan strategisen luonteen mukaisesti koko maakunnan etua ja kehitystä vasten.

Maakunnan keskusalueen menestys ja kehitys ei ole maakunnan muiden osien etujen vastaista. Tämä ei myöskään sulje pois keskusalueen ulkopuolisten osien kehitysmahdollisuuksia vaan jopa päinvastoin saattaa avata uusia. Keskusalueen etu on koko



maakunnan etu ja keskusalue elää ja voimistuu muiden alueiden menestyksestä. Kyse on voimavarojen yhteisvaikutusten maksimoimisesta.

Maakuntakaavan haasteena onkin sen eri osien erilainen luonne ja kehitysvaihe. Kuinka samassa kaavassa hallitaan koko aluetta kattavin merkinnöin ja määräyksin kovin erilaiset tarpeet on ymmärrettävästi vaikeaa. Olisiko kaavan jatkotyössä harkittava ohjauskeinojen kohdistaminen vyöhykemäisesti maakunnan eri osiin kohdistuvina?

Valtakunnallisissa alueiden käyttötavoitteissa, jotka ohjaavat maakuntakaavoitusta, Helsingin seutu on käsitelty omana erityiskysymyksenään. Voidaan ajatella, että myös seudun neljällä kaupungilla ja erityisesti Helsingillä on omia erityiskysymyksiä, joita on vaikea käsitellä koko maakuntaa koskevien samansisältöisten määräysten puitteissa. Lausunnossa yksityiskohdat onkin käsitelty siitä syystä Helsingin näkökulmasta.

Maakuntakaavaluonnoksessa keskuksia ja kauppaa koskevat määräykset tähtäävät siihen, ettei uusia seudullisia kaupan suuryksiköjä enää sijoiteta keskustojen ulkopuolelle eivätkä nykyiset voi hallitsemattomasti kasvaa. Tavoite on kannatettava, mutta tässäkin on todettava, että pääkaupunkiseudun osalta ohjauskeinojen osalta olisi harkittava eriytyneempiä keinoja.

Nyt nähtävillä oleva kaavaluonnos lähinnä toteaa nykytilanteen eikä vastaa kovin pitkälle tulevaisuuden suunnittelukysymyksiin. Maakuntakaavassa tulisi esittää vahva, pitkälle ulottuva visio tai tavoite siitä, mihin seutua tulisi pitkällä aikavälillä kehittää. Nyt tällaisia kehittämissyrkimyksiä ei ole juuri näkyvissä kaavakartalla. Vaikka kaavan tavoitteissa korostetaan poikittaisia raideyhteyksiä, kaavakartan kokonaisrakenne maakunnan alueella pohjautuu selvästi vielä säteittäisiin yhteyksiin. Seudun laajenemisen osalta toivoisi selvempää periaatteellista kehitysstrategiaa esimerkiksi verkostokaupungin malliin. Samoin olisi maakuntakaavan jatkotyössä selvennettävä maaseutumaisen alueen keskus- ja kyläverkon periaatteellista laajentumisstrategiaa.

Helsingin osalta kaavaluonnosta leimaa rajoittamispyrkimys. Maakuntakaava ei saisi estää kehittämistarpeita, kuten nyt paikoin uhkaa käydä erityisesti Helsingin alueella. Luonnoksessa jätetään edelleen ratkaisematta tärkeitä yksityiskohtia, kuten esimerkiksi HELI-rata tai Malmin lentokenttä. Tilanne vaikuttaa laajasti ympäröiviin alueisiin ja hidastaa tai estää niiden kehittämisen.

Kaavakartalla esitetään hyvin yksityiskohtaisia aluerajauksia, jotka vaikeuttavat kehittämissyrkimyksiä jo lyhyellä aikavälillä. Helsingissä on lähivuosina tarpeen vaihe- tai osayleiskaavoituksella tarkistaa



voimassaolevaa yleiskaavaa useissa kohdissa. Mahdolliset uudet rakentamisalueet olisivat ristiriidassa maakuntakaavan kanssa. Sen lisäksi jotkin kaavamääräykset vaikeuttavat ahtaasti tulkittuna huomattavasti esimerkiksi täydennysrakentamista ja ovat sen vuoksi kaavan pohjana olevan yhdyskuntarakenteen eheyttämistä koskevan pääperiaatteen vastaisia.

Maakuntakaavaa tulkittaessa uhkana on, että tulkinta perustuu enemmän aluevarausten ahtaisiin rajauksiin kuin laajempien tavoitteiden edistämisyrittämyksiin. Maakuntakaavan ohjausvaikutus tulisiikin perustua painokkaammin kehittämissäperiaatteisiin eikä niin leimallisesti aluevarausten kautta rajoittavaan perusvireeseen.

Maakuntakaavan strategisen luonteen, seutu- ja kaupunkirakenteen ohjausvaikutuksen ja vaikuttavuuden lisääminen edellyttäne seuraavan maakuntakaavauudistuksen käynnistämistä välittömästi nyt käynnissä olevan 2.vaihemaakuntakaavakierroksen jälkeen.

#### Maankäytön ja liikenteen perusrakenne

Helsingin seutu on kansainvälisesti vertailtuna poikkeuksellisen laajalle levinnyt työssäkäyntialue kun se suhteutetaan alueen väestö- ja työpaikkamäärään. Merkittävä osa seudusta ja Uudenmaan maakunnasta on harvaan rakennettua. Helsingin työssäkäyntialue on verrattavissa alueelliselta laajuudeltaan Suur-Lontooseen, vaikka väestöä on vain kymmenesosa. Pääosa työpaikoista sijaitsee Helsingin kantakaupungissa. Raideyhteyksiä on suunniteltu säteittäin seudulta Helsingin keskustaan päättyviksi.

Toimipaikkojen saavutettavuus ja keskinäiset yhteydet ovat tulevaisuudessa yhä tärkeämpi tekijä kun yritykset tekevät sijoittumISRatkaisujaan. Kasautumisedusta johtuen merkittävä osa toimipaikoista sijoittuu jatkossakin seudun ydinalueelle. Ydinalueeksi voidaan nykytilanteessa lukea pääosin kaikki pääkaupunkiseudun neljä kuntaa. Johtuen kaavaprosessin osin vanhentuneista lähtökohdista suhteessa seudun kehitykseen, maakuntakaavaluonnoksen kaupunkirakenteellinen perusajatus nojautuu vahvasti vanhaan ajatukseen säteittäisten raideyhteyksien jatkamiseen Helsingin keskustasta itään, länteen ja pohjoiseen. Helsingin seutu on kuitenkin siirtymässä kaupungistumiskehityksen vaiheeseen, jossa työpaikkojen tihentymiä ja toiminnallisia ytimiä syntyy myös ydinkeskustasta riippumatta. Kun seutu laajenee, työpaikka-alueiden sisäisen saavutettavuuden merkitys koko työmarkkina-alueelta korostuu entisestään.

Toteuttamisedellytysten luominen poikittaisille raideyhteyksille on olennaisin kilpailukykytekijä, johon maakunnallisilla maankäyttöratkaisuilla voidaan vaikuttaa. Metropolialueiden kestävä ja



tehokas liikkuminen perustuu pääsääntöisesti raiteisiin. Helsingin esikaupunkivyöhyke ja merkittävä osa Espoota ja Vantaata on sijaintinsa puolesta jo nyt seudullisesti ja maakunnallisesti merkityksellisintä aluetta. Alueen raideverkosto vaatii kuitenkin edelleen kehittämistä etenkin poikittaisyhteyksiensä osalta. Tehokkaan verkostokaupungin runko syntyy kun ydinalueen alakeskukset kytketään raiteilla toisiinsa. Monipuoliset ydinalueen alakeskusten väliset kytkennät luovat edellytyksiä työvoiman mahdollisimman sujuvalle liikkumiselle. Tällainen seudun ydinalueen laajentumisstrategia tarjoaa joustavan ja kustannus- sekä ekotehokkuudeltaan edullisen kehityspolun.

Raiteiden maankäyttövaikutukset ovat aivan eri luokkaa verrattuna bussirunkolinjaan. Raide mielletään pysyväksi osaksi kaupunkirakennetta. Raideliikenteen poikittaisuuden ja säteittäisyyden yhteisvaikutuksiin perustuvan verkostomaisen yhteysverkoston kautta syntyy koko seudun kaupunkirakenteeseen pysyvyyttä, joka luo pitkällä tähtäimellä taloudellisimmat ja kestävimmat puitteet tiivistävälle asunto- ja toimitilarakentamiselle. Yritysten ja asukkaiden sijoittumispäätökset saavat näin selkeän ja uskottavan perustan. Poikittaisyhteyksien toteuttamisen taloudellista kannattavuutta on mahdollista parantaa maankäyttöä tehostamalla sekä sovittamalla yhteen maankäytön ja liikenteen toteuttamissuunnittelua, jonka edellytyksiä on etsitty mm. Helsingin esikaupunkien renessanssin yleissuunnitelman puitteissa.

Maakunnan säteittäisestä kaupunkirakenteesta tulisi pyrkiä kohti verkostomaista rakennetta. Poikittaiset raideyhteydet tulee merkitä maa-kuntakaavaan kohdassa "Liikenne" tarkemmin esitetyllä tavalla.

#### Malmin lentokentän tilanne

Malmin lentokentän tilanteen epäselvyys haittaa koillisen Helsingin kehittämismahdollisuuksia.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaan Malmin lentokentälle on osoitettava vaihtoehtoinen sijainti. Lentokentän korvaavien toimintojen sijoittaminen Uudellemaalle on kysymyksenä edelleen ratkaisematta. Vaihemaankuntakaavaluonnoksen valmistelu ei ole toistaiseksi luonut ratkaisulle edellytyksiä. Tältä osin maakuntakaava ei täytä VAT:n vaatimuksia.

Helsinki on jatkanut rakennuskieltoa lentokentän alueella useaan otteeseen, aina kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Jatkuvalla epävarmuudella on alueellisia vaikutuksia, jotka heijastuvat koko Helsingin koillisen alueen ja osin Vantaankin kehittämismahdollisuuksiin. Malmi on Yleiskaava 2002:n mukainen Helsingin toinen aluekeskus. Koillisella alueella on jo nykyisellään havaittavissa kehitystä, joka ei kaikilta osin ole myönteistä. Alueella on



mm. jäänyt runsaasti liiketiloja tyhjilleen. Malmin merkitys asiointipaikkana on heikentynyt, mikä heikentää yrittäjien toimintaedellytyksiä alueella. Niin ikään asuntokaavoitus on vähäistä lukuun ottamatta toteuttamisvaiheessa olevia Alppikylän ja Ormuspellon alueita, jotka suunniteltiin keskenjääneestä lentokentän yleiskaavaprosessista ainoina mahdollisina erillisinä asemakaavakohteina.

Malmin aluekeskuksen merkitystä seudullisessa kaupunkirakenteessa tulee joka tapauksessa vahvistaa uudistamalla aluetta toiminnallisesti ja täydentämällä sitä myös asuntotarjonnan vaihtoehtojen osalta. Monet keskeiset liikenteelliset ja toiminnalliset ratkaisut ovat sidoksissa nykyisen lentokenttäalueen kehittämismahdollisuuksiin eikä niitä siksi ole voitu tehdä. Pysyväisluontoisen ratkaisun löytyminen lentokentän sijoittumiselle on siksi sekä yleispiirteisen maankäytön suunnittelun että alueen kehittämismahdollisuuksien kannalta ensiarvoisen tärkeää eikä sitä voi kysymyksenä väistää. On oletettavaa, että ratkaisun edelleen lykkääntyessä kielteiset taloudelliset ja sosiaaliset aluevaikutukset pahenevat

## Liikenne

### Raideliikenneverkko

Maakunnan tulevassa raideliikenteen yhteysverkossa tulee olla sekä rannikon suuntainen metro että säteittäiset raiteet, joita täydennetään uusilla poikittaisyhteyksillä. Näitä voivat olla Kehäradan ja Raide-Jokerin lisäksi Jokeri 2 sekä mahdollinen Östersundomin Kehä III:n työpaikkakeskittymiin kytkevä Jokeri 3.

Tärkeimmät uudet hankkeet maakunnan rautatieverkkoon ovat Pisara-rata ja Lentorata. Pisara-rata poistaa Helsingin ratapihan ja pääradan ahtaudesta aiheutuvat paikallisjunaliikenteen ongelmat, jotka heijastuvat koko maahan. Lentoradan ansiosta Pasila – Kytömaa (Kerava) välillä ei tarvita lisäraiteita, joiden sovittaminen kaupunkirakenteeseen olisi erittäin vaikeaa.

Pisara-rata tulee merkitä seuturatana. Ratojen merkinnät tunneleineen ovat osin epäjohdonmukaisia sekä luonnoksessa että poistettavien merkintöjen kartassa. Merkinnät tulisi tarkistaa.

Vuosikymmeniä sitten suunniteltu Tapanilan kautta kulkeva ja luonnoksessa esitetty Heli-rata tulee poistaa maakuntakaavasta. Yhdyskuntarakenteen tarkoituksenmukainen laajeneminen ei enää perustele Heli-rataa, vaan Lentoradalta haarautuva ja Nikkilän kautta Porvoon suuntaan kulkeva Helsinki – Pietari (HEPI) rata korvaa Heli-radan. Pisara-rata, Lentorata ja HEPI-rata on esitetty kaavaluonnoksen kartoilla ja niiden sisältyminen lopulliseen maakuntakaavaan on erittäin



tärkeää. Myös muut luonnoksen radat Heli-rataa lukuun ottamatta ovat tärkeitä.

Vaikka maakuntakaavan luonnoksen selostuksessa korostetaan poikittaisyhteyksien merkitystä, ei siinä oteta vahvasti kantaa yhteyksien raiteistamiseen. HLJ-suunnitelmaankin sisällytetyt pikaraitiotiet Raide-Jokeri ja Tiederatikka (Otaniemi - Pasila - Viikki) eivät nouse luonnoksessa esille maakunnallisesti tärkeinä raideratkaisuina. Ne tulee merkitä maakuntakaavaan.

Metromerkintä Helsinginniemen poikki on muuttunut liikennetunnelista seaturadaksi kaavaluonnoksessa. Merkintä puuttuu kumottavien merkintöjen kartalta.

#### Tie- ja katuverkko

Tärkeitä tieverkon kehittämishankkeita ovat mm. Hakamäentien jatkeet länteen ja itään sekä Kehä II:n jatke Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle. On hyvä, että ne on merkitty kaavaan.

Kaavaluonnoksen kartalla esitetty Helsingin keskustatunneli on syytä säilyttää lopullisessakin kaavassa tulevaisuuden mahdollisuutena.

#### Taajamatoimintojen alueet

Kilpailukyvyn vahvistaminen, liikkumistarpeen vähentäminen, kattavan joukkoliikenteen mahdollistaminen ja niiden kautta päästöjen vähentäminen edellyttävät tiivistä ja eheää yhdyskuntarakennetta ja hallittua kasvua taajamarakenteen ulkopuolella. Erityinen huomio tulee kiinnittää raideliikenteen asemien ympäristöihin ja liikenteellisiin solmukohtiin. Helsingin kaupungin osalta voidaan todeta, että kaupunkirakenteen tiivistäminen on kestävän kaupunkirakentamisen periaatteiden mukaista. Kaupunginhallitus korostaa, että Helsingin kaupunkirakennetta kaavoitettaessa ja tiivistettäessä on turvattava lähiviher- ja virkistysalueiden verkosto.

Asunto-, palvelu- ja työpaikkarakentamiseen sekä mm. liikenne- ja yhdyskuntatekniseen huoltoon tarkoitettujen alueiden lisäksi, taajamatoimintojen alue-merkintä sisältää ulkoilureitit, pyöräily- ja jalankulkureitit, paikalliset suojelualueet sekä virkistys- ja puistoalueet. Silti kaavaluonnokseen on merkitty luonteeltaan selvästi paikallisia viheralueita erillisellä virkistysalue-merkinnällä.

Osin edellä olevasta johtuu, että maakuntakaavaluonnoksessa on Helsingin osalta liian yksityiskohtaisia taajamatoimintojen aluerajauksia, kun ottaa huomioon määräyksen sisällön, joka mahdollistaa mittavienkin puistoalueiden rakentamisen tai viheralueiden säilymisen taajama-alueen sisällä. Tämä rajoittaa



täydennysrakentamista ja paikoin mahdollisuuksia muuttaa voimassa olevaa yleiskaavaa tarpeellisella ja tarkoituksenmukaisella tavalla.

Helsingin alueella tuleekin kaikki ne viheralueet, joilla ei ole seudullista merkitystä, merkitä taajamatoimintojen alueeksi, riippumatta siitä, mihin käyttötarkoitukseen alueet yksityiskohtaisessa kaavoituksessa osoitetaan. Alueilla voi tapauskohtaisesti olla viheryhteystarve-merkintä.

Vuosaaren puolella Ramsinniemi ja Meri-Rastila tulee myös merkitä taajamatoimintojen alueeksi, jolla on viheryhteystarve-merkintä. Esimerkiksi Meri-Rastilassa kaavaluonnoksessa esitetty rajausta lähenee detaljikaavoituksen tasoa. Rajausta ei myöskään ole järkevä, kun otetaan huomioon tähänastisessa tarkemmassa suunnittelussa hankittu tieto.

Munkkivuoren alueelle merkittyä taajamatoimintojen aluetta tulee laajentaa tai merkitä koko Munkkivuori taajamatoimintojen alueeksi. Yleiskaava 2002:ssa rakentamisalue on jo nykyisellään maakuntakaavaluonnoksen aluerajausta laajempi.

Puotilan venesataman alueelle tulee alustavien suunnitelmien mukaan merkittävästi uutta rakentamista ja venesatamaa kehitetään. Maakuntakaavan taajamatoimintojen alue tulee laajentaa Vuosaaren siltaan saakka.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on aloittanut Vartiosaaren osayleiskaavan laatimisen. Tavoitteena on selvittää alueen käyttöä sekä asumiseen että virkistykseen. Alue sijaitsee Itä-Helsingin asuinalueiden keskellä.

Vartiosaari on luonnoksessa merkitty valkoiseksi alueeksi. Valkoisen alueen suunnittelumääräyksen mukaan "Helsingin seudulla tulee alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa edistää alueelle suuntautuvan rakentamisen ohjaamista taajamatoimintojen alueille ja kyläkeskuksiin." Vartiosaari tulee merkitä maakuntakaavaan selvitysalueeksi. Samalla tavalla myös Kivinokka tulee merkitä selvitysalueeksi.

Seudullisesta näkökulmasta kaikkien edellä mainittujen osalta kyseessä on ensisijaisesti tiivistyvän taajamarakenteen alue virkistysyhteyksineen.

Samalla kaupunginhallitus toteaa, että kaupungin näkö-kulmasta viher- ja virkistysalueilla on tärkeä merkitys ihmisten hyvinvoinnin, kaupunkiluonnon ja ekosysteemipalvelujen kannalta. Asukkaat arvostavat ja pitävät asuinalueidensa viher- ja virkistysalueita osana hyvää kotikaupunkia. Väestön ja liikenteen määrän kasvu sekä ilmastonmuutos korostavat lähiviher- ja virkistysalueiden merkitystä.





Taajamatoimintojen alueen suunnittelumääräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon tulvariskialueet. Lause on turha ja sitä ei tarvitse kirjata määräykseksi, sillä tulvariskilain toimeenpano ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden määräykset riittävät kuntakaavoituksen ohjaamiseen.

#### Viheralueet ja viheryhtystarve

Osin kaavan esitystavasta johtuen valtakunnallisesti tärkeä viheralueverkosto on kokonaisuutena huonosti hahmotettavissa kaavakartalla.

Viheryhteystarve -merkinnän kuvausta ja suunnittelumääräystä tulisi tarkistaa. Määräyksen mukaan taajama-alueella kaikki virkistykseen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön. Tämä ei tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ole tarkoituksenmukaista, koska näin ehdottomana se voisi estää kokonaan täydennysrakentamisen. On vaikea osoittaa, ettei jokin vapaa viheralue kelpaa virkistykseen.

Merkinnän selitystä tulisi myös laajentaa. Sen tulisi joissain tapauksissa mahdollistaa myös pelkästään virkistysyhteystarve. Varsinkin ranta-alueilla ei aina ole kyse viheryhteydestä vaan virkistysyhteydestä.

#### Keskustatoimintojen alueet

Vaihemaakuntakaavan luonnoksessa valtakunnan keskuksen alue on laajentunut Kalasatamaan sekä aikaisempaa hieman laajempaan vyöhykkeeseen Länsisatamaan, mikä onkin näiden alueiden suunnittelun tavoitteena Helsingissä. Kalasatamaa ja Länsisatamaa suunnitellaan keskusta-alueen laajentumina kaupallisine palveluineen.

Kuitenkin maakuntakaavan suunnittelutarkkuuden ja strategisen aseman vuoksi olisi keskustatoimintojen alueeksi (valtakunnan keskus) merkittyä aluetta laajennettava suurpiirteisemmin koko Helsinginniemen kattavaksi. Tämä olisi luontevaa ja tarkoituksenmukaista valta-kunnan keskeisimmän alueen kehittämiseksi eläväksi, elinvoimaiseksi ja monipuoliseksi keskuksiksi joustavasti ja vastaisen kehityksen vaatimusten mukaan.

Valtakunnan keskuksen osalta suunnittelumääräyksissä ei aiota osoittaa kaupan enimmäismitoitusta, mikä on perusteltua. Sen sijaan alakeskusten suunnittelumääräykseen on alustavasti kirjattu ajatus kaupan kerrosalan enimmäismitoituksesta. Vähittäiskaupan enimmäismitoituksen osoittamisen tarve ja määrä keskusluokittain tullaan arvioimaan kaavaehdotusvaiheessa. Helsingin alakeskuksia kaavaluonnoksessa ovat Itäkeskus, Malmi, Munkkivuori, Kannelmäki,



Viikki, Kontula, Vuosaari, Herttoniemi sekä Östersundom uutena alakeskuksena.

Koska tavoitteena on vahvistaa alakeskuksia ja koska Helsingin alakeskuksilla ei ole sanottavaa merkitystä kaupan palveluverkolle Helsingin ulkopuolella, alakeskusten enimmäismitoituksen on oltava riittävän väljä tai enimmäismääräykset tulee poistaa kokonaan. Helsingin alakeskukset ovat kaupallisesti, väestömäärältään sekä tulevaisuuden potentiaaleina hyvin erikokoisia. Alakeskusten väliset erot myös muualla pääkaupunkiseudulla ovat suuria. Lisäksi koko vähittäiskaupan enimmäismitoitusta on vaikea määritellä tai seurata, koska tietoja olemassa olevasta erikoiskaupan kerrosalasta ei ole saatavilla ja ne perustuvat erilaisiin epävarmoihin arvioihin. Lisäksi liiketilat voivat olla muiden palveluiden tai yritysten käytössä, tai muuttua sellaisiksi, joita ei lueta kuuluvaksi vähittäiskauppaan ja joita kauppa koskeva lainsäädäntö ei koske.

Keskustatoimintojen alueiden kaupan kokonaismitoitus ylipäänsä on ristiriitainen sen tavoitteen kanssa, että kaupan palvelut pyritään ensisijaisesti sijoittamaan keskustatoimintojen alueelle.

Myös merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden alueisiin on alustavasti kirjattu ajatus enimmäismitoituksesta, mutta näiden alueiden osalta enimmäismitoitus koskisi vähittäiskaupan suuryksiköitä. Keskustatoimintojen ulkopuolisten, merkitykseltään seudullisten suuryksikkö -alueiden vähittäiskaupan enimmäismitoituksella olisi enemmän merkitystä kaupallisten palvelujen kestäväan rakenteeseen sekä keskusta-alueiden elävänä säilymiseen kuin keskusta-alueiden enimmäismitoituksella. Kuitenkin näiden alueiden mitoitusta koskevat samat ongelmat kuin edellä luetellut keskustatoimintojen alueita koskevat huomiot, eli merkintöjä koskevien alueiden rajausta mahdolliselle mitoitukselle, jo lähtökohtaisesti eri kokoluokat kaupallisten palvelujen osalta sekä tiedon puutteellisuus olemassa olevasta kaupan kerrosalasta. Näistä syistä johtuen seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden merkitseminen kohdemerkintänä ja niiden mitoittaminen suuryksiköiden osalta vaikuttaa toimimattomalta.

## Seudulliset suuryksiköt

Merkitykseltään paikallinen vähittäiskaupan suuryksikkö, joka ei laatuensa puolesta sovellu keskustatoimintojen alueelle, on pääkaupunkiseudun kunnissa maakuntakaavaluonnoksessa määritelty olevan kooltaan alle 30 000 k-m<sup>2</sup>, jollei selvitysten perusteella erityisesti muuta osoiteta. Muiden kaupan laatujen seudullisuus määritellään luonnoksen mukaan vaikutustensa kautta.



Terminä "sellainen vähittäiskaupan suuryksikkö, joka ei laatussa puolesta sovellu keskustatoimintojen alueelle" on monitulkintainen ja voi johtaa hyvin erilaisiin käytäntöihin maakunnan eri alueilla. Termiä olisi hyvä tarkentaa, viitataanko esimerkiksi toimialaan, valikoiman laajuuteen, tuotteiden laatuun, kokoon tai johonkin muuhun.

Helsingissä merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön uudet kaavamerkinnot on sijoitettu Herttoniemeeseen ja Konalaan. Kaavaluonnoksesta ei käy ilmi, viittaavatko merkinnot olemassa oleviin myymälöihin kokonsa perusteella, mahdollisiin todettuihin seudullisiin vaikutuksiin vai tuleviin mahdollisuuksiin ja kaavallisiin valmiuksiin.

Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön merkintöjä tulee tarkastaa. Herttoniemen tai Konalan keskustatoimintojen ulkopuolisilla alueilla ei ole yli 30 000 k-m<sup>2</sup>:n vähittäiskaupan suuryksiköitä tai tämän kokoluokan Ympäristöministeriön tarkoittamia myymäläkeskittymiä. Merkinnot esitetyissä kohteissa eivät ole tarpeen. Sen sijaan Helsingin Roihupellon tilaa vaativan erikoistavaran kaupat sekä kaavalliset valmiudet edellyttäisivät kokonsa puolesta tämän merkinnän, ellei vaikutuksia ole todettu paikallisiksi. Kohdemerkintänä jää epäselväksi, mihin alueeseen kokonaisuutena merkillä viitataan eikä suuryksiköiden enimmäismitoitusta tästä syystä ole mahdollista esittää.

#### Energiahuollon alue (EN)

Vuosaassa on uusi EN merkintä, joka sijaitsee maakuntakaavassa ja Helsingin asemakaavoissa energiahuollolle varatun alueen ulkopuolella. Merkintä on Vuosaaren C- laitoksen kivihiihvarasto. Varsinaista C- voimalaa suunnitellaan energiamerkinnän sisäpuolelle. Hanasaassa voimaan jäävät vanhat maakuntakaavan merkinnot.

Kaupunginhallituksen mielestä lause: "Kohdemerkinnällä osoitetun alueen tarkka sijainti ja laajuus määritetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa." tulee merkinnän selityksen sijasta merkitä suunnittelumääräykseksi.

#### Vesihuolto

Maakuntakaavaan tulee merkitä pitkän tähtäimen suunnitelmissa oleva Pitkäkosken vesilaitos nro 2. Kyseessä on maanalaisessa yleiskaavasta vahvistamatta jätetty Pitkäkosken vesilaitoksen laajentaminen Keskuspuiston alueella. Se palvelee seudullista vesihuoltoa.

#### Melualueet



Kaupunginhallitus näkee ongelmallisena melualueiden merkitsemisen kaavaan. Lento- ja ampumamelu tulee ottaa joka tapauksessa huomioon kuntakaavoituksessa. Sama koskee myös muita toimintoja, joiden melualueita kaavassa ei ole päätetty esittää. Kaavassa esitettyjä lento- ja ampumamelua koskeva ajantasainen tieto on saatavissa toiminnanharjoittajilta esimerkiksi ympäristölupaprosessin yhteydessä. Näennäisesti tarkkojen melualueiden esittäminen ja alati korjaaminen maakuntakaavassa ei luo tarkoituksenmukaista ohjausvaikutusta kuntakaavoitukselle. Kaupunkisuunnittelulautakunta esittää melualueiden poistamista maakuntakaavasta.

#### Kaavan esitystapa

Kaupunginhallitus toteaa, että kaavaluonnoksen esitystapa, jossa voimaan jäävät nykyiset kaavamerkinnot jäävät osin uusien merkintöjen alle piiloon, on erittäin vaikealukuinen. Kokonaiskuvan saamiseksi on rinnakkain luettava voimassa olevaa 1. vaihemaakuntakaavaa, kumottavia merkintöjä koskevaa kaavakarttaa sekä uutta kaavaluonnosta. Lopputulos on tästä syystä paikoin epäselvä ja tulkinta voi jäädä osin ristiriitaiseksi.

#### Muutokset kaavaluonnokseen

Kaupunginhallitus esittää, että Uudenmaan 2. maakuntakaavan luonnokseen tehdään seuraavat muutokset tai tarkennukset:

- Poikittaiset raideyhteydet, erityisesti raidejokerit ja tiederatikka tulee merkitä maakuntakaavaan.
- Tapanilan kautta kulkeva Heli-ratavaraus tulee poistaa maakunta-kaavasta.
- Pisara-rata tulee merkitä seuturatana ja muutoinkin ratojen merkinnät tulee johdonmukaistaa sekä kaavaluonnoksessa että poistettavien merkintöjen kartassa.
- Malmin lentokentälle tulee osoittaa vaihtoehtoinen sijainti.
- Helsingin alueella vain ne viheralueet, joilla on seudullista merkitystä, merkitään viheralueiksi.
- Vartiosaari ja Kivinokka tulee merkitä selvitysalueiksi.
- Puotilanranta tulee merkitä taajamatoimintojen alueeksi Vuosaaren siltaan saakka.
- Viheryhteystarve -merkinnän selitystä tulee tarkistaa siten, että myös pelkkä virkistysyhteys on joissain kohdin mahdollinen. Määräyksestä tulee poistaa lauseen loppuosa, jossa todetaan, että virkistykseen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön.
- Taajamatoimintojen alueella tulvariskejä koskeva suunnittelumääräys tulee poistaa.



- Helsingin pääkeskuksen aluetta tulee laajentaa.
- Helsingin alakeskuksia koskeva kaupan enimmäismitoitus merkitään väljästi tai poistetaan kokonaan.
- Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön merkintöjä tulee tarkistaa Herttoniemessä ja Konalassa siten, että Konalasta merkki poistetaan ja Herttoniemestä siirretään Roihupeltoon.
- Energiahuollon alueita koskeva lause: "kohdemerkinnällä osoitetun alueen tarkka sijainti ja laajuus määritetään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa" tulee merkinnän selityksen sijasta merkitä suunnittelumääräykseksi.
- Pitkäkosken vesilaitos nro 2 tulee merkitä maakuntakaavaan.
- Melualueet tulee poistaa maakuntakaavasta.

Kaupunginhallitus toteaa lopuksi, että lyhyen ja pääosin kesäaikaan sijoittuneen lausuntoajan vuoksi kaikkia eri lautakuntien ja virastojen näkökohtia ei ole voitu ottaa huomioon kaupungin lausunnon valmistelussa. Tämän vuoksi kaupunginhallitus varaa mahdollisuuden täydentää lausuntoa myöhemmin.

## Esittelijä

Uudenmaan liitto on pyytänyt lausuntoa uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksesta (maakuntakaavan uudistaminen) 31.8.2011 mennessä ja ilmoittanut, että määräaikaan ei ole saatavissa pidennystä. Lisätietoa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta saa liiton verkkosivuilta osoitteesta [www.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavanuudistaminen](http://www.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavanuudistaminen).

Luonnoksesta on pyydetty kaupunkisuunnittelulautakunnan, kiinteistölautakunnan, ympäristölautakunnan, yleisten töiden lautakunnan, kaupunginmuseon, Helsingin Energia -liikelaitoksen ja Helsingin Sähköverkko Oy:n, liikennelaitos -liikelaitoksen, liikuntaviraston ja talous- ja suunnittelukeskuksen lausunnot 11.8.2011 mennessä. Eri syistä johtuneiden viivästysten vuoksi vain osa lausunnoista on lopullisessa muodossaan saatu määräaikaan mennessä. Esitys perustuu niin ollen pääasiassa kaupunkisuunnittelulautakunnan 16.6.2011 antamaan lausuntoon.

## Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

## Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36024  
[tanja.sippola-alho\(a\)hel.fi](mailto:tanja.sippola-alho(a)hel.fi)

## Liitteet

### Postiosoite

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
[hallintokeskus@hel.fi](mailto:hallintokeskus@hel.fi)

### Käyntiosoite

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

### Puhelin

+358 9 310 1641

### Faksi

+358 9 655 783

### Y-tunnus

0201256-6

### Tilinro

FI0680001200062637

### Alv.nro

FI02012566



- 1 Uudenmaan liiton lausuntopyyntö 9.5.2011
- 2 Karttaluonnos Lehti 1
- 3 Karttaluonnos Lehti 2
- 4 Karttaluonnos Lehti 3
- 5 Merkinnät ja määräykset
- 6 Kaavaselostus
- 7 Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto 16.6.2011
- 8 Talous- ja suunnittelukeskuksen lausunto
- 9 Liikennelaitos -liikelaitoksen lausunto 11.8.2011
- 10 Helsingin Energian lausunto 12.8.2011
- 11 Yleisten töiden lautakunta 16.8.2011
- 12 Vartiosaari-Seura ry kannanotto

## Otteet

### Ote

Uudenmaan liitto  
Lausunnon antajat

## Päätöshistoria

Yleisten töiden lautakunta 16.08.2011 § 428

HEL 2011-000144 T 10 03 00

HKR 2011-794

### Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle esityksen mukaisen lausunnon.

### Alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Maakuntakaavan teemoista ensimmäinen on alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.

Kaavaluonnoksessa korostuu alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen kestäväällä tavalla hyödyntämällä ensisijaisesti olemassa olevaa infrastruktuuria. Nykyisiä taajamia etenkin joukkoliikenneyhteyksien varrella tiivistetään ja lisärakentaminen ohjataan liikkumisesta aiheutuvien päästöjen kannalta parhaille liikkumisvyöhykkeille. Maankäytöllisillä ratkaisulla tuetaan julkista ja kevyttä liikennettä. Riittävä ja hyvin saavutettava virkistysalueverkosto ja toimiva ekologinen verkosto turvataan osana yhdyskuntarakennetta.

Kaavaluonnoksessa esitetään uudella liikenteen yhteystarvemerkinnällä mm. Helsingin alueella Laajasalon raideyhteyttä. Merkinnän sijainti on ohjeellinen ja kuten kaavaselostuksessa todetaan, kohteen suunnittelu on kesken.



Rakennusvirasto painottaa seudullisuuden ja yhteyksien jatkumisen tärkeyttä yli kaupunki- ja kuntarajojen. Kaupunkien tiivistyessä on turvattava jatkuvat ja riittävät viheralueet, jotka ovat myös ekologisesti tärkeitä. Erityisesti uusilla suunnitteilla olevilla alueilla, kuten Östersundom, tulisi korostaa seudullisia viheryhteyksiä kattavan ja risteävän viheralueverkoston aikaan saamiseksi. Vaihemaakuntakaavassa ei ole syytä määritellä mm. Meri-Rastilan, Rastilan ja Kivinokan maankäyttöä uusiksi.

Rakennusvirasto rakentaa uusia liikenneväyliä, viheralueita ja julkisia tiloja aikanaan asemakaavan mukaisesti. Rakennusvirasto huolehtii oikea-aikaisilla toimenpiteillä osaltaan toimivista liikenne-, viher- ja virkistysalueverkostoista. Katu- ja puisto-osaston valmistelemat aluesuunnitelmat kartoittavat asemakaavoitettujen katu- ja puistoalueiden peruskorjaus- ja kunnostustarvetta. Rakennusviraston laatimat luonnonhoidon suunnitelmat ja rantaohjelma ohjaavat viher- ja ranta-alueiden hoito- ja kehittämistyötä.

Liityntäpysäköinnissä painopiste on pääkaupunkiseudun ydinalueen ulkopuolella. Östersundomiin on kaavaluonnoksessa esitetty yksi liityntäpysäköinnin alue, joka on tarpeellinen.

Liityntäpysäköintipaikkojen lukumäärä ja sijainti täsmentyy kaavaprosessin edetessä.

Rakennusvirasto on antanut erillisen lausunnon Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastolle Östersundomin yhteisestä yleiskaavaluonnoksesta kesäkuussa 2011. Lausunnossa on otettu kantaa valittavaan raideliikennetarkaisuun, kaupunkirakenteen ja eri toimintojen, kuten eri liikennemuotojen omien liikenneväylien vaatimiin realistisiin tilavarauksiin, talvikunnossapidon haasteisiin (mm. lumen välivarastointi- ja vastaanottoaikat), hulevesien käsittelyyn ja tulvareitteihin strategisella tasolla, ylijäämämassojen vastaanottoaikaan sijoittamiseen sekä viheryhteyksien ja suojelalueiden säilyttämiseen. Östersundomin osalta asiat huomioitaneen myös maakuntakaavassa, jota valmistellaan yhteistyössä Östersundomin yhteisen yleiskaavan kanssa. Östersundomin ratkaisut täsmentyvät tietojen täydentyessä kuntien yhteisessä osayleiskaavaprosessissa.

### Metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistaminen

Kaavaluonnoksessa esitetty toinen merkittävä teema on metropolialueen kilpailukyvyyn vahvistaminen. Valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuutta parannetaan varautumalla uusien raideyhteyksien toteuttamiseen Helsingistä Turun ja Pietarin suuntiin. Säteittäisten liikenneyhteyksien lisäksi kehitetään poikittaisia liikenneyhteyksiä.



Rakennusvirasto pyrkii edistämään näitä tavoitteita osallistumalla aktiivisesti kaavoituksen eri vaiheisiin.

Uusi Porvoontie eli maantie 170 on kaavaluonnoksessa merkitty seututie tai pääkatu -merkinnällä. Östersundomin alueella tulee tarkemman kaavoituksen yhteydessä selvittää jätetäänkö maantie Liikenneviraston hallintaan vai muutetaanko se kaduksi. Selvitysten mukaan maantien 170 odotettu liikennemäärä on tulevaisuudessa jopa 40 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, joten molemmat vaihtoehdot on hyvä pitää auki.

Kaavaluonnoksessa osoitetaan liikenteen yhteystarve Helsingin edustalta Tallinnaan. Tavoitteena on kilpailukyvyyn ja liikennepalveluiden parantaminen myös Baltian maiden kautta Keski- ja Etelä-Eurooppaan. Rakennusvirastolla on aktiivinen rooli mm. Hernesaaren satamiin saapuvien risteilymatkustajien ohjauksessa ja opastamisessa keskustaan. Rakennusvirasto pyrkii toteuttamaan hyvää elinympäristöä myös rakennettavien alueiden väliaikaisen käytön ajaksi.

Pisara-rata on osoitettu kaavaluonnoksessa ohjeellisena linjauksena. Radalla on erittäin suuri vaikutus valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen. Pisara yhdistää Pasilan liikenneterminaalin Helsingin kantakaupunkiin uudella ratayhteydellä. Rakennusvirasto on antanut erillisen lausunnon Liikennevirastolle Pisanan vaihtoehtolinjauksista keväällä 2011.

Nopeana ratayhteytenä Helsingistä itään on tutkittu kahta päävaihtoehtoa, joista toinen kulkee Helsinki-Vantaan lentoaseman ja toinen Tapanilan kautta rannikkoa myötäillen. Päävaihtoehdot jakautuvat vielä tahoillaan alavaihtoehdoiksi. Lentoaseman kautta kulkeva yhteys vapauttaa pääradan kapasiteettia, mutta edellyttää Pisanan ja Lentoradan rakentamista. Helsingin osalta linjaus kulkee maan alla. Toinen päävaihtoehto eli Tapanilan kautta kulkeva raideyhteys edellyttää Pisanan ja Pasila-Tapanila välin viidennen raideyhteyden toteuttamisen. Yhteys kulkee Helsingin alueella sekä tunnelissa että maanpäällä. Helsingin näkökulmasta Östersundomin alue on lähtökohtaisesti suunniteltu metropainotteisesti. Alueen tehokas käyttöönotto edellyttää raideliikennetarkoituksien toteuttamisen yhdessä alueen rakentamisen kanssa. Jos Tapanilan ratayhteys olisi toteutettavissa verrattain nopeasti, olisi se kokonaisuutena edullisin koko itärannikkoa palveleva raideliikennetarkaisu. Jos ratayhteys ei ole nopeasti rakennettavissa, palvelee metro Östersundomin aluetta paremmin. Tällöin Tapanilan ratayhteys on tiettyssä mielessä päällekkäinen metrolinjauksen kanssa ja ratkaisut saattavat osittain syödä toistensa kannattavuutta. Tällöin lentoaseman kautta kulkeva





itäratayhteys voisi toimia itäpuolen alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen näkökulmasta tehokkaammin.

#### Kaupan palveluverkko osaksi yhdyskuntarakennetta

Kolmas pääteema kaavaluonnoksessa on kaupan palveluverkon sitominen osaksi yhdyskuntarakennetta. Helsingin alueelle on esitetty uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittuminen Östersundomiin, Hettoniemeen ja Kehä I:n ja Vihdintien varteen. Olemassa olevia kauppakeskittyymiä on tarkoituksenmukaista tiivistää ja laajentaa ja uusia keskuksia sijoittaa keskustatoimintojen alueelle hyvien julkisten ja kevyen liikenteen yhteyksien varrelle.

#### Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen

Kaavaluonnoksen neljäntenä pääteemana mainittu kylien ja hajarakentamisen ohjaaminen korostuu kaavaselostuksen mukaan erityisesti Helsingin seudulla. Maakuntakaavassa annetaan suunnittelumääräyksiä, joilla rakentamista pyritään ohjaamaan kyliin. Kaavaluonnoksessa Helsingin seudulle ei ole määritelty yhtään yhdyskuntarakenteen kannalta merkittävää kylää.

#### Muut teemat

Lisäksi kaavaluonnoksessa on käsitelty mm. energiaverkkoa ja siirtoviemäriä.

Rakentamisessa on siirrytty kestävään elinkaariajatteluun; uusiutuvien energiamuotojen käytön lisäämiseen ja energian säästämiseen. Voimassaoleva yleiskaava 2002 mahdollistaa tuulivoimaloiden rakentamisen merelle myös Helsingin edustalle. Tuulivoiman hyödyntämisen tutkiminen laajemmin ja esittäminen maakuntakaavassa olisi toivottavaa alue- ja yhdyskuntarakenteen kokonaiskuvan tarkastelua varten.

Teleliikenteen tarvitsemat telemastoalueiden määrät lisääntyvät tulevaisuudessa. Kantavuusalueiden verkkotarkastelu olisi hyvä esittää maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella myös maakuntakaavassa ja varata mahdollisesti myös ohjeellisia alueita telemastoille.

Myös maakuntakaavatasolla olisi hyvä esittää ohjeelliset maa-ainesottoa-alueiden, ylijäämämaiden ja mahdollisten pilaantuneiden maiden sijoituspaikat etenkin, jos paikat sijoittuvat useamman kunnan alueelle yli kuntarajojen.

Lisäksi maakuntakaavaluonnoksessa on yhdenmukaistettu Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla käytetyt kaavamerkinnät ja -määräykset maakuntakaavassa käsiteltävien aihealueiden osalta. Kaavamerkinnöissä ei ollut mainintaa esimerkiksi merialueiden



väylämerkinnöistä. Olisi toivottavaa, että kaikki kaavamerkinnot on selitetty kaavassa mahdollisten virhetulkintojen takia. Rakennusvirastossa tulkitaan myös merialueiden merkintöjä esimerkiksi väylä- ja siltasuunnittelun yhteydessä vaikkakin yleensä asemakaavatasolla.

## Käsittely

16.08.2011 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Heinämiestä Jussi: Helikopterikentän osoittamista Hernesaareen ei ole syytä osoittaa seudullisena kysymyksenä maakuntakaavassa.

Kannattajat: Hänninen Tuula

Merkittiin, että esittelijä lisäsi esityslistan sivulla 29 ennen otsikkoa "Kaavan vaikutusten arviointi" olevan kappaleen loppuun seuraavan: "Helikopterikentän osoittamista Hernesaareen ei ole syytä osoittaa seudullisena kysymyksenä maakuntakaavassa."

Merkittiin, että esittelijä muutti esityslistan sivulla 26 olevan otsikon "Kaupan palveluverkko osaksi yhdyskuntarakennetta" alla olevan kappaleen toisessa virkkeessä olevan sanan "Itäkeskukseen" sanaksi "Herttoniemeen"

Vastaehdotus:

Niemi Esko: Kohdasta 18 poistetaan tuulivoimaa koskeva kannanotto.

Kannattajat: Pätiälä Erkki

Vastaehdotus:

Hartonen Sari: Poistetaan 5:stä kappaleesta virke "Kaavaluonnoksessa esitetyt uudet viheryhteydet Rastilassa, Meri-Rastilassa, Kivinokassa ja Kalasatamanrannassa ovat selkeitä." Lisäksi saman kappaleen loppuun, että vaihemaakuntakaavassa ei ole syytä määritellä mm. Meri-Rastilan, Rastilan ja Kivinokan maankäyttöä uusiksi.

Kannattajat: Hänninen Tuula

## 1. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Kohdasta 18 poistetaan tuulivoimaa koskeva kannanotto.

Jaa-äännet: 6

Martti Tulenheimo, Sari Hartonen, Tuula Hänninen, Marianne Österberg, Kirsti Inkeroinen-Kalliokoski, Jussi Heinämiestä



29.08.2011

Kaj/8

Ei-äännet: 2  
Esko Niemi, Erkki Pätiälä

Poissa-äännet: 1  
Harri Saksala

## 2. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
Ei-ehdotus: Poistetaan 5:stä kappaleesta virke "Kaavaluonnoksessa esitetyt uudet viheryhteydet Rastilassa, Meri-Rastilassa, Kivinokassa ja Kalasatamanrannassa ovat selkeitä." Lisäksi saman kappaleen loppuun, että vaihemaakuntakaavassa ei ole syytä määrittellä mm. Meri-Rastilan, Rastilan ja Kivinokan maankäyttöä uusiksi.

Jaa-äännet: 0

Ei-äännet: 8  
Sari Hartonen, Jussi Heinämies, Marianne Österberg, Tuula Hänninen, Esko Niemi, Martti Tulenheimo, Kirsti Inkeroinen-Kalliokoski, Erkki Pätiälä

Poissa-äännet: 1  
Harri Saksala

### Esittelijä

osastopäällikkö  
Osmo Torvinen

### Lisätiedot

Pia Rantanen, suunnitteluvastaava, puhelin: 310 38812  
pia.rantanen(a)hel.fi  
Luomanen Jussi, toimistopäällikkö, puhelin: 310 38626  
jussi.luomanen(a)hel.fi  
Sihvonen Taru, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38939  
taru.sihvonen(a)hel.fi

## Ympäristölautakunta 09.08.2011 § 244

Pöydälle 28.6.2011

HEL 2011-000144 T 10 03 00

## Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan teemat muodostavat tärkeän rungon yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen ja ilmasto-  
tavoitteiden mukaiselle kehittämiselle. Radan varsiin ja seudullisesti merkittävän bussiliikenteen yhteysvälien verkostoon tukeutuva rakenne



on välttämätön seudun voimakkaasti kasvavien asukas- ja työpaikkamäärien ja niitä palvelevien liikennetarpeiden lisääntyessä. Myös jo ennestään tiiviissä Helsingissä tämä esitetty tiivistämisvaatimus on edelleen erityisen tärkeä, koska suuri osa tulevastakin asukas- ja etenkin työpaikkavolyymista keskittyy pääkaupunkiin.

Tiivistämisen yhteydessä tulee ottaa erityisesti huomioon viheralueet ja säästää viheralueverkostoa sen eri tasoilla. Eheyttämisen käsitteeseen tulee sisällyttää myös viheralueverkon eheys. Tämä vaikea yhteensovittamistehtävä on mittakaavaltaan sellainen, että sitä pääsääntöisesti hoidetaan alemman tason kaavoituksessa. Maakuntakaavan tehtävänä on kuitenkin turvata viheralueverkoston ja viheryhteyksien suuret piirteet.

Vaihemaakuntakaavan karttojen tarkastelua vaikeuttaa se, että myös aiempien vaihekaavojen merkinnät ovat pääosin voimassa, jolloin uusien merkintöjen suhteen hahmottaminen voimassaoleviin kaavoihin on vaikeaa. Selkeän yhdistelmäkartta-aineiston tekeminen voimassaolevista ja uuden ehdotuksen mukaisista merkinnöistä olisi ehdotuksen jatkokäsittelyä varten tarpeen.

#### Yleiskaavan selvitysalueet

Helsingin yleiskaavan 2002 selvitysalueista Koivusaaren kaavoitus on edennyt osayleiskaavaluonnosvaiheeseen.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi luonnoksen 28.4.2011. Sen sijaan Vartiosaaren ja Kivinokan osayleiskaavatyö on vasta alkuvaiheessa. Tästä näkökulmasta olisi johdonmukaista käyttää Kivinokassa samaa valkoista väriä kuin Vartiosaaressa. Kivinokassa rannanmyötäinen viheryhteys on sinänsä tarpeellinen, mutta koko niemen merkitseminen taajamatoimintojen alueeksi ei vastaa suunnittelu- eikä päätöksentekotilannetta, joten merkintä tulisi poistaa.

Ympäristölautakunta on lausunnossaan kunnan asukkaan kansallista kaupunkipuistoa koskevasta aloitteesta todennut 24.5.2011, että "Kivinokassa sijaitsee merkittävä luonnonsuojelualuevaraus (vanha metsä) sekä paljon muita luonto- ja kulttuuriarvoja. Kivinokka on lautakunnan mielestä aiheellista liittää tyveään myöten Helsingipuistoon sekä perustaa vanhan metsän alue ja tarkemmissa inventoinneissa mahdollisesti löytyvät arvokohteet luonnonsuojelualueiksi."

#### Östersundomin alue

Östersundomin alueella taajama-alueet on osoitettu yhteisen yleiskaavaluonnoksen aluevarausten mukaisesti. Rakennettavat alueet rajautuvat rannoilla Natura-alueisiin. Matalat ruovikkoiset ranta-alueet



ovat myös tulvariskialuetta, ja ne lukeutuvat ELY-keskuksen ehdotukseen Uudenmaan merkittävistä tulvariskialueista. Vaihemaakuntakaavaehdotuksen vaikutusten arvioinnissa ja jatkovalmistelussa tulee ottaa huomioon nämä molemmat tekijät.

Östersundomin alueen yleiskaavaan liittyvä Natura-arviointi on pian alkamassa ja työn tuloksia voitaneen käyttää hyväksi myös maakunta-kaavaa valmisteltaessa. Merkintä "Raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue" on Östersundomissa ulotettu kiinni Natura- ja luonnonsuojelualueisiin. Tässä on noudatettu yhteisen yleiskaavan ensimmäisen luonnoksen merkintätapaa. Merkintätapa on mahdollinen, koska Natura-alueiden ympärille ei voida ennen Natura-arvioita piirtää kaavamaisia suojavyöhykkeitä. Kaavamääräystä tulee kuitenkin täydentää seuraavasti:

Alueen rakentamisen sijoittuminen suhteessa Natura-alueisiin määritellään tarkemmin luonnonsuojelulain 65 ja 66 §:n mukaisissa ns. Natura-arvioinneissa.

#### Rata- ja helikopterikenttävaraukset, Santahaminan ampumamelu

Itäradalle esitetään vaihemaakuntakaavaluonnoksessa kuusi vaihtoehtoista reittiä. Mikäli maakuntakaavaehdotuksessa esitetään vain yksi linjaus, tulee vaihtoehdon valinnan perustua riittäviin ympäristövaikutusselvityksiin ja vaihtoehtojen vertailuun. Rataverkon tarkastelu koko Uudenmaan alueella ja myös Pietari-yhteyksien kautta laajemmalla alueella on tarpeen kokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisimman ja seudun raideyhteyksiä mahdollisimman hyvin palvelevan vaihtoehdon löytämiseksi. Tässä tarkastelussa tulee myös Östersundomin raideyhteyksillä olla keskeinen rooli. Tiiviin yhteistyön jatkaminen Östersundomin kaavoittajien kanssa on tärkeää.

Helikopterikentälle on esitetty vain yksi sijainti, Hernesaaren kärki. Paljon melua tuottavan toiminnon sijoittaminen tiiviisti asutetulle alueelle on huomattavan haastavaa. Vaikutusten arvioinnissa tulee esittää tutkittujen vaihtoehtojen ympäristövaikutukset ja maakuntakaavaehdotuksessa esitettävän/esitettävien sijoituspaikkojen valintaperusteet. Ympäristölautakunnan mielestä olisi hyvä tutkia myös muita vaihtoehtoja helikopterikentän sijoittamiseksi.

Maakuntakaavaluonnoksen mukaan Santahaminan varuskunnan ampumamelualue ulottuu myös suunnitellun Kruunuvuorenrannan alueen eteläosiin. Maakuntakaavaehdotukseen tulee täsmentää, mitä melun tunnuslukua ja mitä ampumatoimintoja rajausta koskee.

#### Vaikutusten arviointi

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
hallintokeskus@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



Luonnoksen vaikutusten arviointi on tarkoitus tehdä ehdotusta valmisteltaessa. Aiemmin tehdyssä maakuntakaavan rakennemallien arvioinnissa keskityttiin nimenomaan alue- ja yhdyskuntarakenteen ja lähinnä henkilöliikenteen sekä väestön ja työpaikkojen muodostaman kokonaisuuden tarkasteluun mm. valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden saavuttamiseksi. Tämä arviointi antaa hyvän pohjan tekeillä olevan vaihemaakuntakaavan arvioinnin tarkentamiselle ja kohdentamiselle. Ympäristölautakunnan mielestä olisi hyvä tutkia myös muita vaihtoehtoja helikopterikentän sijoittamiseksi.

Luonnoksen kaavaselostus on vielä varsin suppea. Ehdotusvaiheessa, vaikutusten arviointien jälkeen, selostuksessa tulisi selkeästi esittää kaavaratkaisujen ja muutosten perusteet sekä arvio siitä, miten maakuntakaavoitukselle asetetut tavoitteet ratkaisuisissa toteutuvat.

Suunnittelumääräykset osin vielä puuttuvat ja niitä tulisi täydentää. Tällaisia ovat esimerkiksi puolustusvoimien melualueita ja Natura-alueita koskevat määräykset. Myös tulvariskialueiden merkintää ja suunnittelumääräyksiä tulisi harkita lisättäviksi. Vaihekaavassa ensimmäisen kerran Helsingin osana olevan Östersundomin ranta-alueet ovat suurelta osin merkittäviä tulvariskialueita, joiden suunnitteluperusteita olisi tarpeen tarkentaa. Nykyisellään tilanne on selkiintymätön.

Merkittiin, että Alhojärvi esitti kappaleen 2 loppuun lisättäväksi lauseet: "Lautakunnan mielestä on sekä Uudenmaan että muun Suomen kehitystä ajatellen kuitenkin syytä olla kiihdyttämättä liaksi muuttoliikettä Uudellemaalle. Vaihemaakuntakaavan lähtökohtana olevaa asukasmäärän lisäystä voi pitää ylimitoitettuna." Esitystä ei kannatettu.

#### Käsittely

09.08.2011 Ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Pyhälähti Timo: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Vaihemaakuntakaavassa on muutettu tai ehdotettu merkittäväksi tärkeitä virkistysalueita viheryhteystarvealueiksi. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että maakuntakaavoissa osoitettujen viheryhteystarpeiden ja riittävän viheralueverkoston turvaaminen alemman tason kaavoituksessa on ollut heikkoa.

Lisäys kpl 4 loppuun

VANHAA TEKSTIÄ: Maakuntakaavan.... suuret piirteet.



Sen vuoksi ympäristölautakunta esittää, että Helsingin erityisen tärkeät virkistysalueet Kivinokka ja Meri-Rastilan länsiranta sekä Östersundomin koko suunnittelualuetta kattava viheralueverkosto tulisi osoittaa maakuntakaavassa virkistysalue -kaavamerkinnällä viheryhteys -merkinnän sijaan.

Kannattajat: Ilkka Saara

Vastaehdotus:

Alhojärvi Lauri: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Kappaleen 13 jälkeen omaksi kappaleekseen otsikolla Mustavuori:  
Mustavuoren alue on syytä säilyttää rakentamattomana.

Kannattajat: Pyhälähti Timo

Vastaehdotus:

Alhojärvi Lauri: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Kappaleen 12 loppuun lisätään:  
Ympäristölautakunnan mielestä olisi hyvä tutkia myös muita vaihtoehtoja helikopterikentän sijoittamiseksi.

Kannattajat: Pyhälähti Timo

## 1. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

Vaihemaakuntakaavassa on muutettu tai ehdotettu merkittäväksi tärkeitä virkistysalueita viheryhteystarvealueiksi. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että maakuntakaavoissa osoitettujen viheryhteystarpeiden ja riittävän viheralueverkoston turvaaminen alemman tason kaavoituksessa on ollut heikkoa. Lisäys kpl 4 loppuun  
VANHAA TEKSTIÄ: Maakuntakaavan.... suuret piirteet. Sen vuoksi ympäristölautakunta esittää, että Helsingin erityisen tärkeät virkistysalueet Kivinokka ja Meri-Rastilan länsiranta sekä Östersundomin koko suunnittelualuetta kattava viheralueverkosto tulisi osoittaa maakuntakaavassa virkistysalue -kaavamerkinnällä viheryhteys -merkinnän sijaan.

Jaa-äännet: 5

Anne Kettunen, Elsi Veijola, Irma Marttila, Lea Saukkonen, Saija Kalenius

Ei-äännet: 3

Saara Ilkka, Lauri Alhojärvi, Timo Pyhälähti



29.08.2011

Kaj/8

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1  
Johanna Haapala

## 2. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
EI-ehdotus: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Kappaleen 12 loppuun lisätään:  
Ympäristölautakunnan mielestä olisi hyvä tutkia myös muita vaihtoehtoja helikopterikentän sijoittamiseksi.

Jaa-äännet: 1  
Elsi Veijola

Ei-äännet: 7  
Lauri Alhojärvi, Timo Pyhälähti, Anne Kettunen, Saara Ilkka, Lea Saukkonen, Irma Marttila, Saija Kalenius

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1  
Johanna Haapala

## 3. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan  
EI-ehdotus: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:  
Kappaleen 13 jälkeen omaksi kappaleekseen otsikolla Mustavuori:  
Mustavuoren alue on syytä säilyttää rakentamattomana.

Jaa-äännet: 4  
Elsi Veijola, Saija Kalenius, Lea Saukkonen, Irma Marttila

Ei-äännet: 4  
Saara Ilkka, Timo Pyhälähti, Anne Kettunen, Lauri Alhojärvi

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1  
Johanna Haapala

Esittelijä

ympäristötutkimuspäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot





Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517  
eeva.pitkanen(a)hel.fi

## Kiinteistölautakunta 09.08.2011 § 393

28.6.2011 pöydälle pantu asia

HEL 2011-000144 T 10 03 00

### Päätös

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

### Lausunto

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

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

muodostavat hyvän lähtökohdan maakuntakaavan uudistamiselle.

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

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

---

**Postiosoite**

PL 1  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
hallintokeskus@hel.fi

**Käyntiosoite**

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

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



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



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

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

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

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

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

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

#### Metropolialueen kilpailukyvyn vahvistamisesta ja liikenneyhteyksistä

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



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

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

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

Muilta osin lautakunta katsoo, että

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



Porvooseen loisi hyvät mahdollisuudet aidolle kakkoskentälle ja merkittävälle seudulliselle työpaikkakeskittymälle.

Kylien ja muun hajarakentamisen ohjaamisesta

Maakuntakaavan luonnoksen ohjaustavoitteet ovat oikeansuuntaiset mutta riittämättömät.

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

Käsittely

09.08.2011 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Tuuttila Juhani: Muutan esitystäni seuraavasti:

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

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

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

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

Vastaehdotus:

Viskari Tuomas: Esitän seuraavan vastaehdotuksen:

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



Kannattajat: Paalimäki Tuula

Vastaehdotus:

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

Vastaehdotus:

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

Kannattajat: Vuorinen Markku

Vastaehdotus:

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

Kannattajat: Loukoila Eija

Vastaehdotus:

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

Vastaehdotus:

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

Kannattajat: Loukoila Eija

### 1. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 3

Nina Suomalainen, Tuomo Valve, Sole Molander

Ei-äännet: 5

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

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1

Kai Kalima



## 2. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lausuntoehdotuksen kolmannen kappaleen 5. kohta poistetaan.

Jaa-äännet: 6

Nina Suomalainen, Eija Loukoila, Tuula Paalimäki, Olli Saarinen,  
Tuomo Valve, Tuomas Viskari

Ei-äännet: 2

Sole Molander, Markku Vuorinen

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1

Kai Kalima

## 3. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lausuntoehdotuksen kuudes kappale poistetaan.

Jaa-äännet: 2

Tuomo Valve, Olli Saarinen

Ei-äännet: 6

Tuula Paalimäki, Nina Suomalainen, Tuomas Viskari, Eija Loukoila,  
Markku Vuorinen, Sole Molander

Tyhjä-äännet: 0

Poissa-äännet: 1

Kai Kalima

## 4. Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lausuntoehdotuksen viides kappale poistetaan.

Jaa-äännet: 4

Tuomo Valve, Olli Saarinen, Nina Suomalainen, Markku Vuorinen

Ei-äännet: 4

Tuula Paalimäki, Sole Molander, Tuomas Viskari, Eija Loukoila

Tyhjä-äännet: 0



Poissa-äännet: 1  
Kai Kalima

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

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

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

Esittelijä

osastopäällikkö  
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

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