



ITÄ-UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA
ITÄ-UUDENMAAN MAAKUNTASUUNNITELMA 2040

ITÄ-UUDENMAAN ALUERAKENNE 2040 -
TARKASTELU





ITÄ-UUDENMAAN LIITTO
ÖSTRA NYLANDS FÖRBUND

Rauhankatu 29, FIN-06100 Porvoo
Fredsgatan 29, FIN-06100 Borgå

Puh.040 351 3966

Telefax: (019)585270

E-mail:
maakunta@ita-uusimaa.fi
etunimi.sukunimi@ita-uusimaa.fi

<http://www.ita-uusimaa.fi>

Lisätietoja:

Kaavoituspäällikkö Oskari Orenius

Suunnitteluarkkitehti Maija Toukola

Kannen kuvat: E18, Aluerakenteen vaihtoehdot

ITÄ-UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA ITÄ-UUDENMAAN MAAKUNTASUUNNITELMA 2040

ITÄ-UUDENMAAN ALUERAKENNE 2040 -TARKASTELU

Sisältö

JOHDANTO	1
TARKASTELUN KULKU.....	2
Laadintaperiaatteet ja vaihtoehtojen muodostuminen	2
Organisointi ja vuorovaikutus.....	2
Kytkeä muihin suunnitelmiin	3
ALUERAKENTEEN LÄHTÖKOHDAT JA KEHITYSNÄKYMÄT	5
ALUERAKENTEEN TAVOITTEET.....	6
NYKYTRENDI.....	8
ALUERAKENTEEN TAVOITTEELLISET VAIHTOEHDOT	9
Kaikissa tavoitteellisissa vaihtoehtoissa yhteistä	9
Veturi	11
Helminauha.....	12
Sipoon Silmukka	13
Porvoon silmukka.....	14
VAIHTOEHTOJEN VERTAILU JA VAIKUTUKSIA.....	15
Vaihtoehtojen ominaisuudet.....	15
Vaihtoehtojen vaikutukset	17
Vaihtoehtojen toteutumisedellytykset ja kytkentä tulevaan kehitykseen.....	19
VUOROVAIKUTUKSESSA SAATU PALAUTE (KOOSTETAAN SYKSYLLÄ -09).....	19
ITÄ-UUDENMAAN ALUERAKENNE 2040 (VALMISTUU SYKSYLLÄ -09)	19

JOHDANTO

Edellisen Itä-Uudenmaan aluerakennetarkastelun jälkeen Etelä-Suomen seutujen ja maakuntien välinen kilpailu uusista asukkaista, yrityksistä ja suurinvestoinneista on voimistunut. Myös tiivistyvässä maakunnan liittojen yhteistoiminnassa ja alueiden yhteistyössä on tärkeää Itä-Uudenmaan tulevaisuuden tavoitteiden määrittely ja asemointi osana Etelä-Suomea, metropolialuetta sekä suhteessa pääkaupunkiseutuun.

Aluerakennetarkastelussa on tavoitteena muodostaa maakunnan tahtotilaa osoittava kuvaus Itä-Uudenmaan aluerakenteen uuden kehityksen suunnista ja painopisteistä. Yhtenäisen sekä muiden eteläsuomalaisten suunnitelmien kanssa vertailukelpoisen näkemyksen kautta kyetään osoittamaan maakunnan kilpailukykyisyys, perusteet investointien kannattavuutta tukevaan kehitykseen sekä maakunnan asema tiivistyvässä yhteistyössä.

Suunnan valinnan jälkeen on keskeistä voimavarojen määrätietoinen kohdentaminen valittuun päämäärään. Itä-Uudenmaan kuntien menestys perustuu tulevaisuudessa koko maakunnan menestykseen osana Etelä-Suomen kehittyvää aluetta ja Itämeren piiriä.

Aluerakennetarkastelun päähuomio on kysymyksissä ja vaihtoehtoissa, joihin Itä-Uudenmaan omilla valinnoilla on merkitystä. Kuitenkin aluerakenteen tulevaan kehitykseen vaikuttavat myös lukuisat maakunnan toimijoiden vaikutuspiirin ulkopuolelle jäävät tekijät. Maailmanlaajuisten toimintaympäristön muutosten mahdollisia vaikutuksia ja skenaariota kuvataan lähtökohdat osuudessa ja nykytrendin mukaista kehitystä omassa osuudessaan. Myös laadittavien vaihtoehtojen vaikutuksia ja toteutumisedellytyksiä arvioidaan.

<p>Aluerakenteen tarkastelu on laadittu keväällä 2009 keskustelupaperina ja luonnoksena kehitetyväksi raportiksi. Aluerakennevaihtoehtoista ja raporttiluonnoksesta toivotaan palautetta kesän ja syksyn 2009 aikana.</p>

TARKASTELUN KULKU

LAADINTAPERIAATTEET JA VAIHTOEHTOJEN MUODOSTUMINEN

Aluerakenteen tarkastelu perustuu neljään aluerakenteen strategisia pääsuuntia vertailevaan tavoitteelliseen vaihtoehtoon. Vaihtoehdot (4 kpl) esitetään yleispiirteisesti tavoiteltavan uuden kehityksen painopisteitä kuvaavilla kartoilla sekä nykykehityksen mukaista rakennetta kuvaavalla kartalla. Tavoitevaihtoehtojen ja nykytrendi-vaihtoehdon ominaisuuksia, eroja ja arvioituja vaikutuksia kuvataan kirjallisella aineistolla.

Aluerakenteen kaikkien vaihtoehtojen taustalla on joukko jo päätettyjä tavoitteita kuten maakuntasuunnitelma 2035, Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaava, Itä-Uudenmaan liikenne-strategia 2030 sekä toisen vaihemaakuntakaavan tavoitteet. Hyväksytyjä tavoitteita ovat mm. HELI -rata ja sen linjaus, keskusten verkosto, kehityskäytävät, tiivistyvä yhdyskuntarakenne, kokonaismaakuntakaavassa esitetty täydentävä yhdyskuntarakenne sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen.

Osa nyt vaihtoehtoina olevista rakenteista on esitetty tavoitteina aikaisemmissa aluerakenteen tarkasteluissa. Kukin vaihtoehdoista edellyttää laajoja investointeja sekä tulevan väestönkasvun suuntaamista valituille alueille. Voimavarojen keskittämiseksi tällä tarkastelulla halutaan nostaa keskusteluun vaihtoehdoissa esitettyjen suuntien ensisijaisuus.

Muodostettava aluerakenteen kuvaus tulee toimimaan Itä-Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen taustana, maakuntasuunnitelma 2040 osana sekä kuvauksena Itä-Uudenmaan kehityssuunnista ja tavoitteista mm. vuorovaikutuksessa maakunnan sidosryhmiin.

Maakunnan ja kaikkien kuntien kokonaisedun kannalta on tärkeää keskittää huomiota alueen kilpailukyvyyn sekä houkuttelevuuden lisäämiseen. Maakunnan aluerakenteen uuden kasvun määrätietoinen kehittäminen on keino osoittaa Itä-Uudenmaan kehittymisen mahdollisuudet myös ulkopuolelta katsottuna. Strategisten suuntien valinnan lisäksi maakunnan kaikkien osien kehittäminen on arvo. Yhdyskuntarakenteen yksityiskohtaisempi tarkastelu ja kunta-kohtaiset kysymykset käsitellään toisen vaihemaakuntakaavan laadinnan yhteydessä, yhdyskuntarakennetta tarkasteltaessa.

Aluerakenteen tarkasteluun otetut vaihtoehdot valikoituivat keskustelua kaipaavia kysymyksiä ja aluerakenteen suuntia yleistettäessä. Vaihtoehtojen ja niiden yksityiskohtien määrä hahmottiin pitää mahdollisimman pienenä keskustelun suuntaamiseksi suurimpiin kysymyksiin ja strategiselle tasolle.

Kunkin aluerakenteen vaihtoehdon vaikutukset kohdistuvat Itä-Uudenmaan kaikkiin kuntiin. Askolaan, Pukkilaan, Myrskylään, Lapinjärveen, Pernajaan ja Ruotsinpyhtäeseen kohdistuvat vaikutukset kuvataan monissa tapauksissa sanallisesti. Kaikkien kuntien yksityiskohtaisempaa rakennetta tarkastellaan Itä-Uudenmaan toisen vaihemaakuntakaavan yhteydessä.

ORGANISOINTI JA VUOROVAIKUTUS

Itä-Uudenmaan aluerakenteen tarkastelu on laadittu Itä-Uudenmaan liitossa. Tarkastelun valmistelu on tehty alueidenkäytön ja aluekehityksen tiimeissä. Vaihtoehtoisten aluerakenteiden yleispiirteisiä vaikutuksia on arvioitu keväällä 2009 virkatyönä tiimeissä sillä vaikutukset ovat ennakoitavissa tutkimusten, kansainvälisten esimerkkien sekä aluerakenteen kehityksen vaikutuksista tunnetun tiedon perusteella.

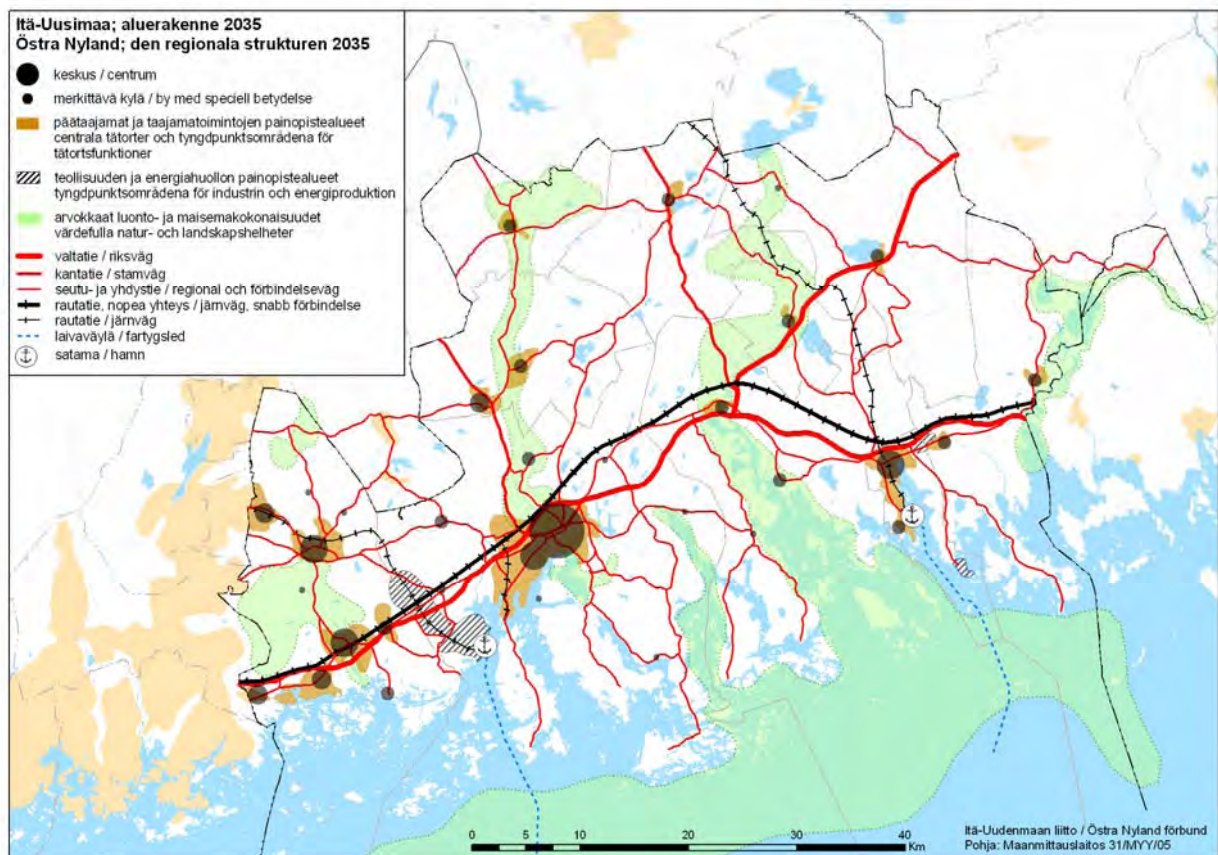
Itä-Uudenmaan aluerakenteen tarkastelua laadittaessa ollaan vuorovaikutuksessa naapuri-
maakuntiin, erityisesti Uudenmaan liittoon sekä muuhun Etelä-Suomen yhteistoiminta-
alueeseen ja muihin samanaikaisesti laadittaviin suunnitelmiin.

Vaihtoehtoja ja tätä Aluerakenteen tarkastelu –raportin luonnosta käsitellään maakuntasuun-
nitelma 2040:n valmistelun yhteydessä ja maakuntasuunnitelman vuorovaikutuksen osana.
Aluerakennetarkastelun aineistoon on mahdollisuus tutustua myös Itä-Uudenmaan liiton In-
ternet-sivuilla, jossa vaihtoehtoja on mahdollista kommentoida. Vuorovaikutuksen ja lausun-
tojen kautta toivotaan saatavan käsitys Itä-uusmaalaisien toimijoiden näkemyksiä alueraken-
teen kehittämiseen, tavoitteisiin ja tahtotilaan. Näkemyksillä on suuri merkitys kunkin vaihto-
ehdon toteuttamisedellytyksiä arvioitaessa.

Vaihtoehtojen tarkempia vaikutuksia arvioidaan yhdyskuntarakenteen tarkemman käsittelyn
yhteydessä. Saadun palautteen ja tarkennettavien arviointien perusteella syksyllä 2009
muodostetaan Itä-Uudenmaan aluerakenteen tavoitetilä 2040.

KYTKENTÄ MUIHIN SUUNNITELMIIN

Itä-Uudenmaan aluerakenteen edellinen tarkastelu (Itä-Uudenmaan aluerakenne 2035, kuva
1) valmistui vuonna 2005 maakuntasuunnitelma 2035 laadinnan yhteydessä. Aluerakenne
2035 tarkastelussa osoitettiin maakunnan keskuksat ja tärkeimmät liikenneyhteydet. Suunni-
telman keskeisin tavoitteellinen yhteys on HELI -rata. Muita merkittäviä kohteita ovat laajen-
tuva Kilpilahden teollisuusalue sekä painoarvoltaan voimistuvat Porvoon, Sipoon ja osin
myös Loviisan keskuksat. Aluerakenteen runkona on monikeskuksinen, Porvooseen tukeu-
tuva toiminnallinen kokonaisuus.



Kuva 1. Itä-Uudenmaan aluerakenne 2035 hyväksyttiin vuonna 2005.

Aluerakenteen edellinen tarkastelun on taustalla 12.11.2007 maakuntavaltuuston hyväksymässä Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavassa. Kokonaismaakuntakaavassa on esitetty taajama-alueiden laajennuksia tavoitteena n. 150 000 asukkaan Itä-Uusimaa. Nyt valittavilla suunnilla ja tarkastelulla tuetaan maakunnan aluerakenteen edelleen kehittämistä olemassa olevaa rakennetta täydentäen ja määrätietoisesti valittaviin suuntiin keskittyen.

Edellisen Itä-Uudenmaan aluerakennetarkastelun jälkeen Etelä-Suomen seutujen ja maakuntien välinen kilpailu uusista asukkaista, yrityksistä ja suurinvestoinneista on voimistunut. Käynnissä on lukuisia eri alueiden kehitykseen ja kehityskäytävien ratahankkeisiin tähtääviä suunnitteluprosesseja. Itä-Uudenmaan aluerakennetarkastelun keskeisimpiä tehtäviä on luoda keskustelua Itä-Uudenmaan painopisteistä sekä johtaa yhteisesti tavoiteltavaan aluerakenteen kehittämisen tahtotilaan. Yhtenäisen sekä muiden eteläsuomalaisien suunnitelmien kanssa vertailukelpoisen näkemyksen kautta Itä-Uudellamaalla on paremmat mahdollisuudet osoittaa maakunnan kilpailukykyisyys sekä perusteet investointien kannattavuutta tukevaan kehitykseen.

Tarkastelussa otetaan huomioon Itä-Uudenmaan edellisten aluerakenteen tarkasteluiden ja Itä-Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan lisäksi muut jo laaditut suunnitelmat:

- Etelä-Suomen maakuntien liittouman (ELLI) työssä vuosina 2005-2007 valittiin Etelä-Suomen tulevaisuuden visio ja kehityskuva. (2007)
- Viiden maakunnan alueelta laaditussa, Metropolialueelle kestävä aluerakenne (METKA) – hankkeessa on selvitetty, millainen aluerakenne tukisi kestäväää kehitystä viiden maakunnan alueella, Helsingin metropolialueella. (2008)
- Uudenmaan tulevaisuus 2035, Utua vai totta?. UTU 35 –skenaarioprojektin kautta tarkasteltiin Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan alueen tulevaisuuteen vaikuttavia vaihtoehtoisia kehityksen skenaarioita. (2004)
- Itä-Uudenmaan liikennestrategia 2030 (2009)
- Helsinki-Pietari –radan esiselvitys (2008)
- Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan liikennestrategia (2007)

Aluerakenteen tarkastelussa sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen edelleen kehittämistä toteutetaan vuorovaikutuksessa muihin samanaikaisesti laadittaviin suunnitelmiin:

- YTV laatii parhaillaan 14 kunnan yhteistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Suunnitelman osaselvityksenä (MARA) tarkastellaan mm. maankäytön ja raideverkoston yhteensovittamisen kysymyksiä myös Itä-Uudenmaan alueella.
- Helsinki-Porvoo väliltä on valmisteilla kuntien, maakunnanliittojen ja YTV:n yhteinen selvitys ja kehityskuvatasoinen aluerakenteen kehysuunnitelma.
- Valtion vuonna 2007 käynnistämässä aluehallinnon uudistus (ALKU) –hankkeessa on tavoitteena muodostaa maakuntien yhteistoiminta alueet valtion hallinnon rajojen kanssa yhtenäisiltä alueilta. Valmisteluvaiheessa Itä-Uusimaa on muodostamassa yhteistoiminta-alueen yhdessä Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen kanssa. Yhteistyön tiivistyessä kunkin alueen rooli ja suhteellinen sijainti vaativat asemointia sekä kunkin maakunnan kannanottoa omista kehittämisen tavoitteista.
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (maakuntakaavan uudistaminen) sekä siihen liittyvä aluerakennetarkastelu
- Kymenlaakson, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen alueidenkäytön työskentely
- RHK:n selvitys Helsinki-Vantaan lentoaseman ratayhteyksistä
- Helsingin itäinen metro- ja pikaraitioselvitys
- Kerava–Riihimäki-radana alustava yleissuunnitelma ja YVA
- Uuden Loviisan strategiatyö
- Malmin lentokentän vaihtoehtoinen sijaintipaikkavaihtoehtotarkastelu ja mahdollinen ympäristövaikutusten arviointi (YVA)
- Helsingin pohjois- ja länsipuolisten alueiden rataselvitykset ja hankkeet

ALUERAKENTEEN LÄHTÖKOHDAT JA KEHITYSNÄKYMÄT

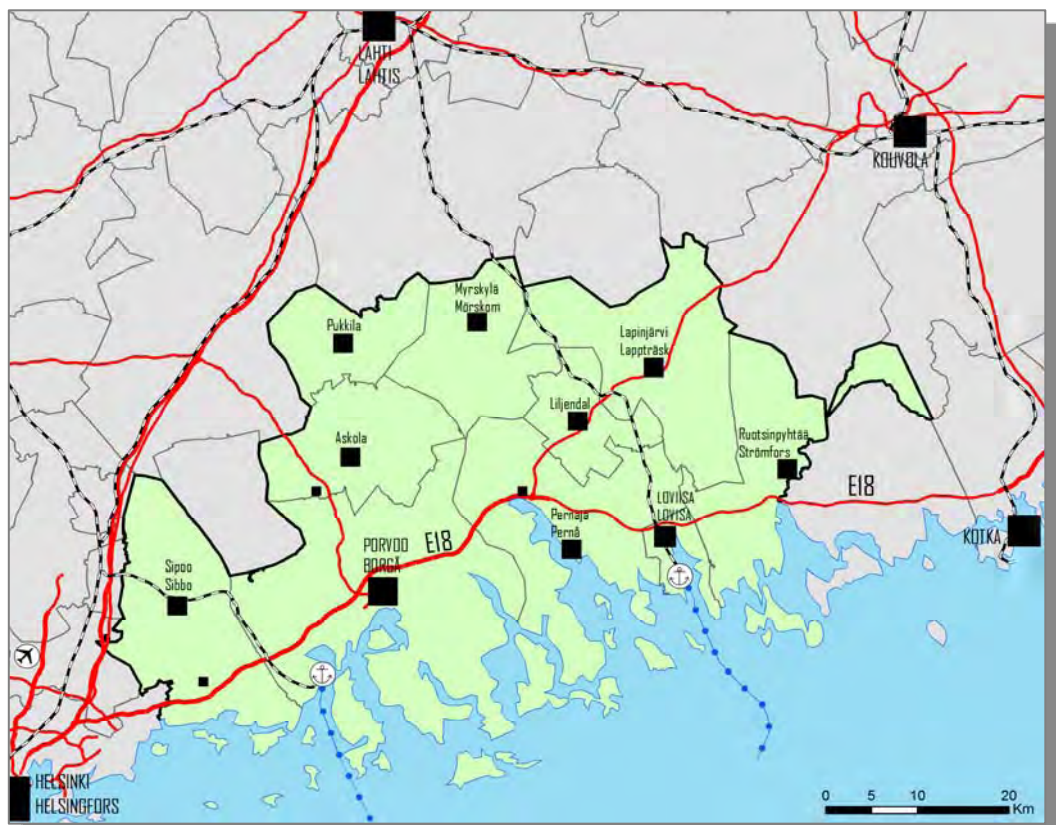
Itä-Uudenmaan sijainti (kuvat 2 ja 3) pääkaupunkiseudun läheisyydessä sekä pitkään jatkunut kaupungistuminen vaikuttavat kiihdyttävästi Itä-Uudenmaan kehittymiseen asuin- ja työpaikkamaakuntana. Itä-Uusimaa on profiloitunut myös itsenäisenä työssäkäynnin ja palveluiden alueena.

Aluerakenteen kehitykseen vaikuttaa lukuisia Itä-Uudenmaan toimijoista riippumattomia tekijöitä, kuten talouden kehitys, ilmastonmuutos, Euroopan ja Suomen väestö- ja muu kehitys, ihmisten asumismieltymykset ja kansalliset investoinnit. Aluerakennevaihtoehtoja laadittaessa ei ole laajemmin otettu kantaa eri vaihtoehtojen toteutumisedellytyksiin suhteessa toimintaympäristön mahdollisiin muutoksiin vaan kaikki vaihtoehdot perustuvat oletukseen varsin suotuisasta kehityksestä. Toiminnan ja kehityksen suuntaamisen tueksi tarkastelussa ja vertailussa haluttiin keskittyä tavoitteellisiin vaihtoehtoihin. Vaihtoehtojen vertailun ja valinnan rinnalla toimintaympäristön muutoksen mahdollisuuksista ja skenaarioista on kuitenkin syytä olla tietoinen ja myös nykytrendin mukainen rakenne ja sen vaikutukset on esitelty.

Itä-Uudenmaan nykytilannetta ja kehitysnäkymiä on esitelty maakuntasuunnitelma 2040 luonnoksessa sekä toisen vaihemaakuntakaavan Lähtökohdat, tavoitteet ja tavoitteiden vaikutusten arviointi raportissa, joka on saatavilla mm. verkkosivuilta www.liitto.ita-uusimaa.fi.



Kuva 2. Itämeren alue on yksi Euroopan nopeimmin kasvavista ja kehittyvistä alueista.



Kuva 3. Itä-Uudenmaan sijainti.

ALUERAKENTEEN TAVOITTEET

Useissa jo mainituissa suunnitelmissa hyväksytyjä ja nyt valmisteilla olevassa maakuntasuunnitelma 2040:ssä ja vaihemaakuntakaavassa vahvistettavia Itä-Uudenmaan alue- ja yhdyskuntarakenteen tavoitteita ja kehittämisen periaatteita ovat:

Itä-Uudenmaan aluerakenteen perusta on kokonaismaakuntakaavassa esitetty monikeskuisen yhdyskuntarakenteen verkosto, joka rakentuu maakuntakeskuksesta (Porvoo), seutukuntakeskuksesta (Loviisa) sekä kuntakeskuksista ja kuntien alakeskuksista. Itä-Uudenmaan liiton tavoitteena on sekä Helsingin metropolialueella että Etelä-Suomessa monikeskuisen aluerakenne ja mennyttä kehitystä tasapainoisempi väestön ja työpaikkojen kehitys. Itä-Uudellamaalla se edellyttää elinkeinojen ja toimintaedellytyksien kehittämistä erityisesti Loviisan seutukunnassa ja Porvoossa, joka on maakunnan elinkeinoelämän keskus.

Verkostoa kehitetään entistä tiiviimmäksi osaksi pääkaupunkiseudun ja muiden naapurimaakuntien keskusten muodostamaa laajaa Etelä-Suomen aluerakennetta. Itä-Uudenmaan kilpailukyvyyn ja saavutettavuuden parantamiseksi erityisenä kehittämiskohteena ovat ylimatekunnalliset kehityskäytävät ja yhteydet. Rautatieyhteyttä Helsingin seudulle sekä seutukaa-voissa ja maakuntakaavassa vahvistetun kansainvälisen Helsinki- Pietari (HELI-rata) rautatien toteuttamista tuetaan täydentämällä yhdyskuntarakennetta rautatietä tukevaksi.

Itä-Uudenmaan sisäisiä ja ylimatekunnallisia kehityskäytäviä ovat Pohjolan kolmion liikennekäytävä (Kööpenhamina/Oslo - Tukholma - Helsinki - Porvoo - Loviisa - Pietari) ja Karjalan kehityskäytävä (Helsinki - Porvoo - Kouvola - Lappeenranta - Joensuu). Ylimatekunnallisena aluerakenteen kehittämisvyöhykkeinä korostuvat Helsinki - Porvoo - Loviisa -akseli ja Kerava - Nikkilä -vyöhyke.

Kansainvälisiä yhteyksiä edustavat Porvoon Kilpilahden satama ja Valkon satama Loviisassa. Itä-Uudenmaan kansallisen aseman uusi mahdollisuus on itä-länsi -suuntaisen rannikkoradan (HELI -radan) rakentaminen.

Kansallisista yhteyksistä kehitetään Valtatie 6:n kehittämisvyöhykettä, joka ulottuu Itä-Uudenmaan koillisosaan ja Kymenlaakson puolelle. Kerava-Nikkilä –rautatiehen tukeutuva taajamavyöhyke on myös kehittämisen kohteena.

Vuosaaren sataman valmistuminen seurannaisvaikutuksineen siirtää pääkaupunkiseudun työpaikkojen painopistettä itään ja luo uusia elinkeinojen kehittämismahdollisuuksia ja työpaikkoja myös Itä-Uudellemaalle. Lisäksi Luoteis-Venäjän talouskasvu ja suuri markkinapotentiaali ovat uusi mahdollisuus maakunnan elinkeinotoiminnoille.

Vastataan Itä-Uudenmaan sisä- ja ulkopuolelta suuntautuvaan asumisen ja maankäytön kysyntään ja kehittymisen mahdollisuuksiin luomalla aktiivisesti kasvun ja kehityksen edellytyksiä. Vastaanottaakseen väestökasvun kestäväällä tavalla tulee kasvua ohjata olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen ja toimivien liikenneyhteyksien ja erityisesti hyvien joukkoliikenneyhteyksien vartein. Itä-Uudenmaan nykyinen väestömäärä ja verrattain hajautunut yhdyskuntarakenteen ei edistä tiiviimmän rakenteen mahdollistamia investointeja, kuten henkilöliikenneyhteyttä.

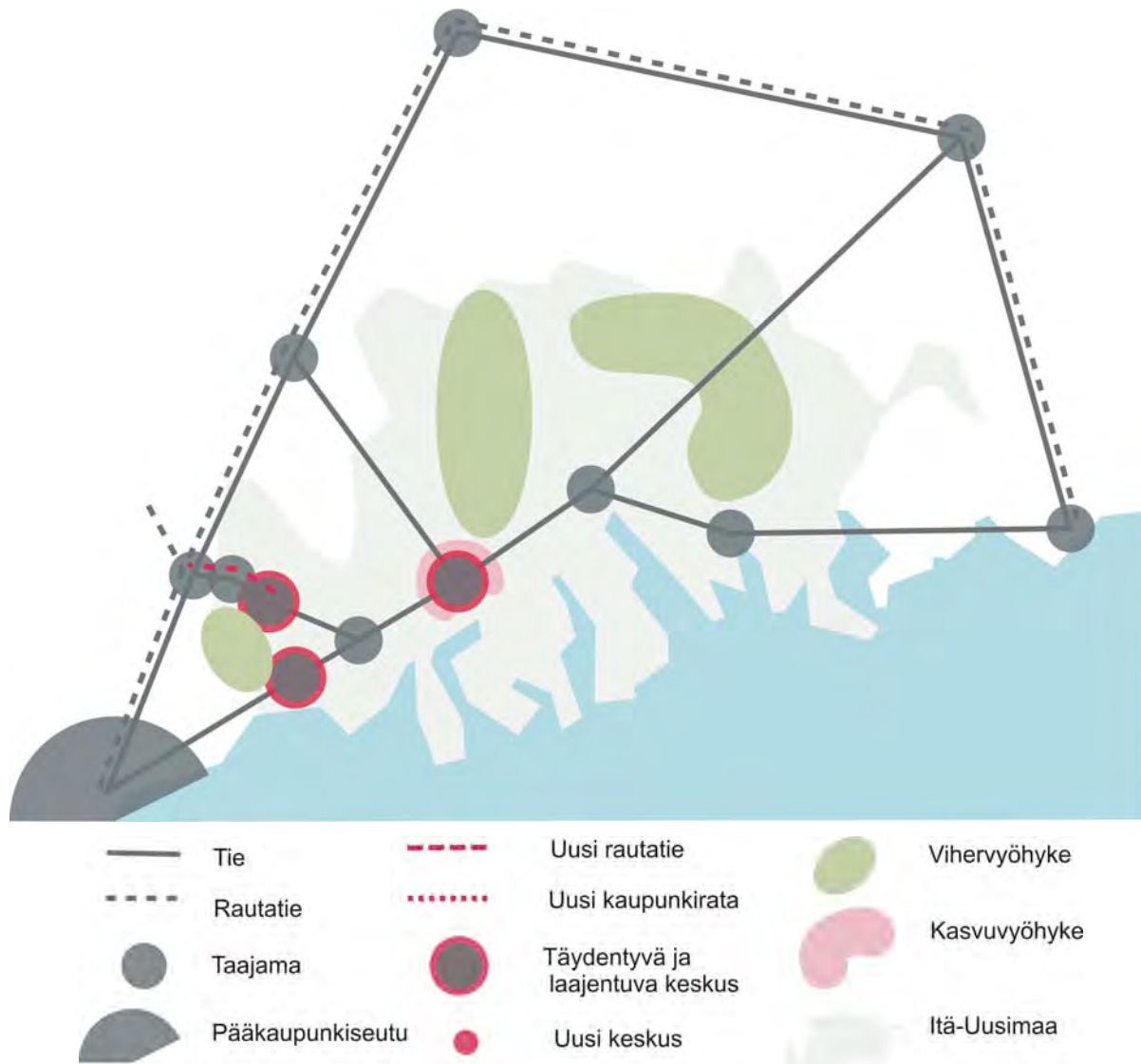
Aluevarauksilla tuetaan eheitä ja väestömäärältään verrattain suuria asuin- ja työpaikka-alueita, jotka mahdollistavat mm. kaupallisten ja julkisen liikenteen palveluiden kehittämisen, energiaa säästävät maankäyttöratkaisut ja liikkumisen vähentämisen.

Hyödynnetään Itä-Uudenmaan sijainti pääkaupunkiseudun välittömässä läheisyydessä. Erityisesti Sipoo-Porvoo alueella yhdyskuntarakennetta kehitetään tiiviinä ja toimivana kasvuvyöhykkeenä. Vyöhykkeen edellytyksiä joukkoliikenteelle ja erityisesti rautatieliikenteelle parannetaan maankäytön ja liikenteen yhteen sovittavalla suunnittelulla ja rautatieliikenteen mahdollistavalla rakenteella.

Tasapainotetaan väestökasvun vaikutuksia mahdollistamalla kasvun suuntautuminen tasapainoisesti maakuntaan. Erityisesti vähäisen ja taantuvan väestönkasvun alueilla yhdyskuntarakenteen tiivistyminen edistää palvelu- ja työpaikkarakenteen ja elinvoimaisuuden säilymistä.

NYKYTRENDI

Nykytrendi -rakenne kuvaa Itä-Uudenmaan nykytilanteen kaltaisen rakenteen vaikutuksia tulevaisuuteen. HELI-radaton vaihtoehto on kaikkien vaihtoehtojen lähtötilanne.



Nykytrendin mukaisessa kehityksessä aluerakenteen painopiste on selvästi lännessä. Itä-Uudenmaan nykyiset yhdyskuntarakenteen keskittymät vahvistuvat maltillisesti. Vaihtoehto ylläpitää pääkaupungista riippumattomampaa mutta vähäisempää kehitystä, jolloin Itä-Uudenmaan rooli Etelä-Suomessa olisi heikempi. Mikäli väestönkasvu olisi heikompaa, myös palveluiden kehittyminen olisi vähäisempää ja yksityisautoiluun sekä suuriin yksiköihin tukeutuvaa.

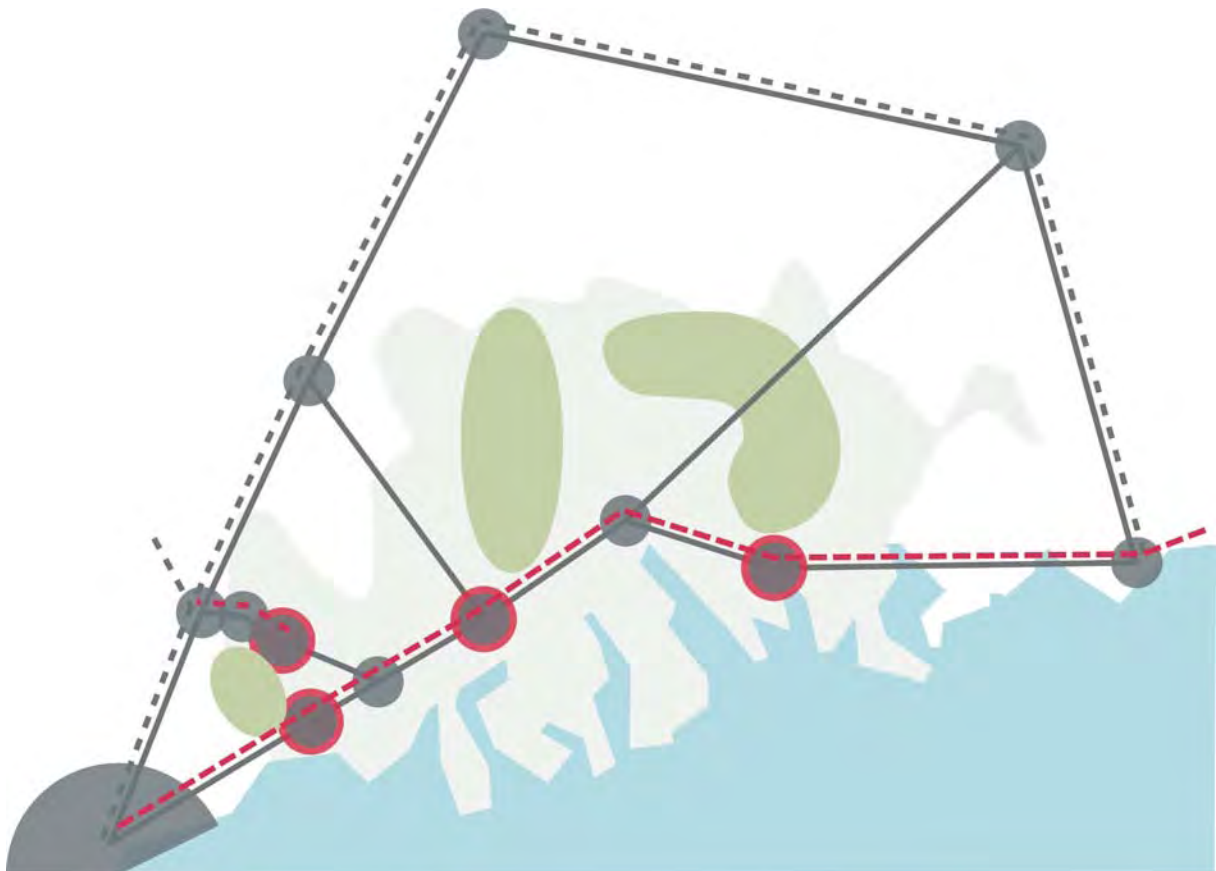
Ilman rautatietä kehittyvässä Itä-Uudenmaan aluerakenteessa saavutettavuus olisi heikempi, jonka seurauksena väestökasvu olisi maltillisempaa ja työvoiman saavutettavuus heikompaa. Rakenne muodostuisi linja-autoliikenteen ehdoilla väestömäärältään pienempiin ja hajautuneempiin keskittymiin joukkoliikenteen laatukäytävälle. Mikäli tavoiteltu kasvu toteutuisi autoiluun perustuen, olisivat päästöt ja energiankulutus muita malleja suuremmat. Yhdyskuntataloudelliset kustannukset muodostuisivat kunnallistekniikan merkittävästä leviämisestä sekä laajasta katuverkosta.

ALUERAKENTEEN TAVOITTEELLISET VAIHTOEHDOT

Aluerakenteen vaihtoehdoissa vertailtaviksi kysymyksiksi on valittu Itä-Uudenmaan aluerakenteen keskeisimmät tavoitteelliset kasvusuunnat. Vaihtoehtoihin liittyy lukuisia keskenään yhteisiä lähtökohtia. Kaikissa vaihtoehdoissa yhteisten piirteiden jälkeen esitellään vaihtoehdot niiden eroihin keskittyen.

KAIKISSA TAVOITTEELLISISSA VAIHTOEHDOISSA YHTEISTÄ

Kokonaismaakuntakaavan aluerakenne on kaikkien vaihtoehtojen lähtökohtana.



Itä-Uudenmaan Kokonaismaakuntakaavassa on osoitettu nykyiset taajama-alueet sekä taajama-alueiden laajentumissuuntia tavoitteena 150 000 asukkaan Itä-Uusimaa. Aluerakenne on verrattain tasaisesti jakautunut olemassa oleviin keskuksiin, joka vahvistaa maakunnan monikeskuksista rakennetta. HELI-rata yhdistää suurimpia keskittymiä ja tarjoaa yhteydet muualle Suomeen sekä Venäjälle.

Aluerakenne hillitsee yksityisautoilua ja edistää elinkeinoelämän kehittymistä sekä monipuolisten palveluiden sijoittumista merkittävimpiin keskuksiin. Toimivat linja-autoyhteydet täydentävät rautatieyhteyttä.

Nyt vertailtavilla vaihtoehdoilla haetaan yhteistä tahtotilaa aluerakenteen edelleen kehittämiseen sekä HELI-radan ja sitä tukevan yhdyskuntarakenteen luonteeseen.

Kasvun suuntaaminen pääosin kaupunkiin, keskuksiin, joukkoliikenteeseen on Itä-Uudenmaan alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen keskeisiä periaatteita, joka toteutuu kaikissa tavoitteellisissa vaihtoehdoissa vaikkakin eri keskuksiin painottuen. Joukkoliikenteeseen tukeutuminen näkyy kaikkien aluerakenteen tärkeimpien kehittämissuuntien kytkeytymisenä joukkoliikenteen laatuikäntäviin ja tavoiteltuun HELI-radän ja E18 kehitysvyöhykkeeseen kytkeytymen.

Väestöarvio ja mallien sisältämä absoluuttinen väestömäärä tai tavoitevuosi on kaikissa tavoitteellisissa vaihtoehdoissa yhteisiä. Väestön määrä tai määrän saavuttamisen vuosi ei sinällään ole keskeistä vaan nyt ratkaistavana ovat kehittämisen pääasialliset suunnat. Malleissa käytetään Maakuntahallituksen 2007 päättämää ja maakuntasuunnitelma 2040 valmistelun yhteydessä mahdollisesti tarkistettavaa 150 000 asukkaan väestöarviota. Mallien yhteydessä kuitenkin arvioidaan kunkin mallin edellyttämää väestönkehitystä ja toteuttamisedellytyksiä kytkeytymen infrastruktuurin ratkaisuihin ja maakunnan kehittämiseen.

HELI-rata on maakunnallisesti, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä ratayhteys. HELI-rata on myös Itä-Uudenmaan keskeisiä tavoitteita sekä kansainvälisten yhteyksien ja kaukoliikenteen että raidelähiliikenteen edistämisen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen näkökulmasta. Erityisesti kaavoissa olevaa linjausta pitkin rautatie olisi riittävän nopea myös Itä-Uudenmaan ja Helsingin välisen henkilöliikenteen yhteytenä. Raideliikenteeseen perustuvan maankäytön ja lähiliikenteen kehittäminen on yksi keskeisistä valtakunnallisista alueidenkäyttöä koskevista tavoitteista ja ilmaston muutoksen hillinnän kannalta merkittävä tavoite. Kolmessa tavoitteellisessa vaihtoehdossa HELI –rata kulkee vahvistetuissa seutukaa-voissa ja maakuntakaavassa sekä (12.11.2007 maakuntavaltuuston hyväksymässä) kokonaismaakuntakaavassa osoitettua linjausta Helsinki-Söderkulla-Porvoo-Loviisa-Kotka-Pietari. Näiden vaihtoehtojen keskeisimpiä kysymyksiä ovat HELI-radän asemien paikat, joiden mukaisesti maankäyttöä voitaisiin entistä määrätietoisemmin kehittää. Neljännessä tavoitteellisessa vaihtoehdossa HELI-rata on osoitettu linjausta Porvoo – Hinthara – Helsinki-Vantaa Lentoasema - Helsinki.

E18 kehitysvyöhykkeen kehittäminen mahdollistetaan kokonaismaakuntakaavassa osoitetulla tavalla.

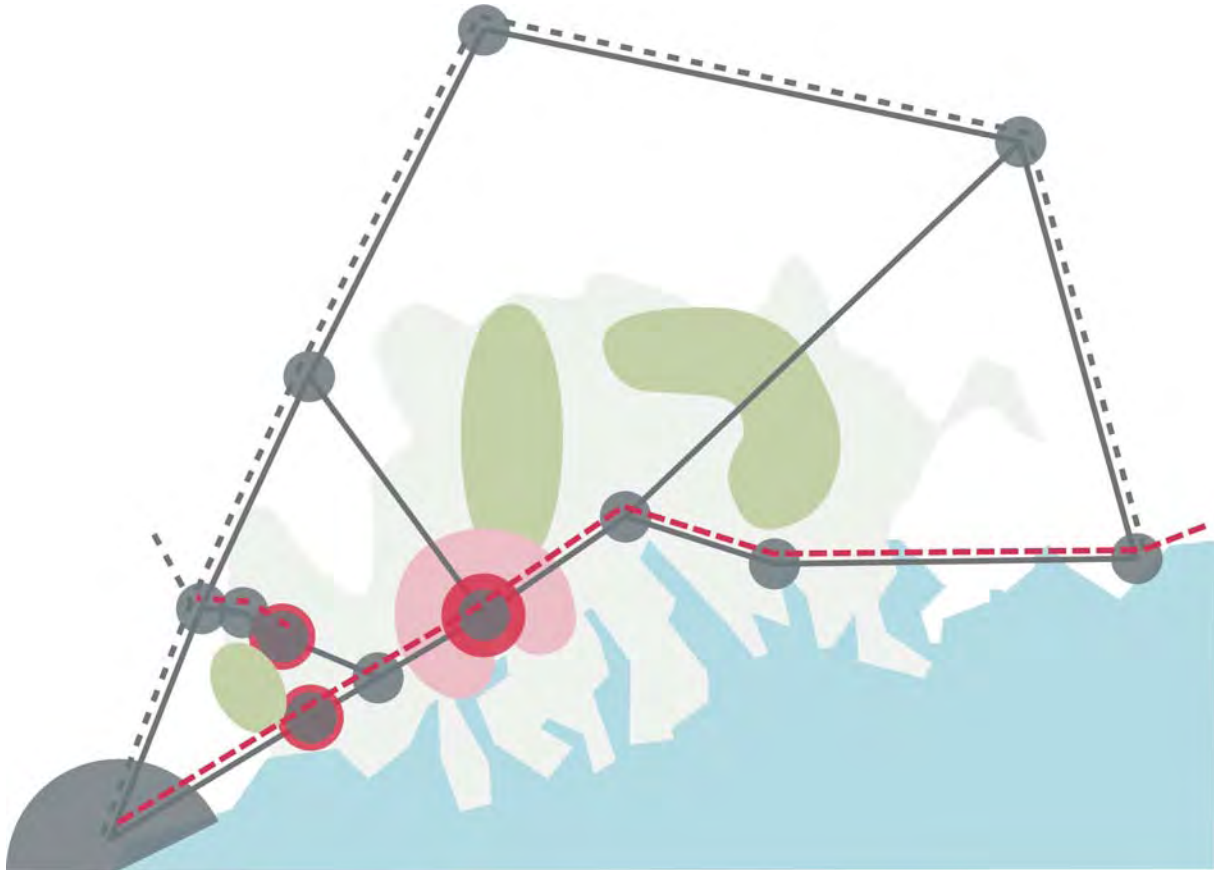
Kerava-Nikkilä –rautatien hyödyntäminen joukkoliikenteeseen on kohtuullisin investoinnein mahdollista. Helsinki - Kerava - Nikkilä raide mahdollistaisi Sipoon yhdyskuntien kestävän kehittämisen joukkoliikenteeseen perustuen.

Valtatie 6:n vyöhykkeen kehittäminen mahdollistetaan kokonaismaakuntakaavassa osoitetulla tavalla. Vyöhyke on osa Karjalan kehityskäytävää, jolla sijaitsee mm. yhdyskuntarakenteen ja kaupan palveluiden keskittymiä.

Porvoo-Mäntsälä vyöhykkeen kehittäminen mahdollistetaan kokonaismaakuntakaavassa osoitetulla tavalla. Vyöhyke on osa Kehä V:tä, jolla sijaitsee mm. yhdyskuntarakenteen ja kaupan palveluiden keskittymiä.

Luonnonympäristön keskeiset ydinalueet, ekologiset yhteydet sekä luonnon ja kulttuuriympäristön arvoalueet on tavoitteena turvata kaikissa vaihtoehdoissa.

VETURI

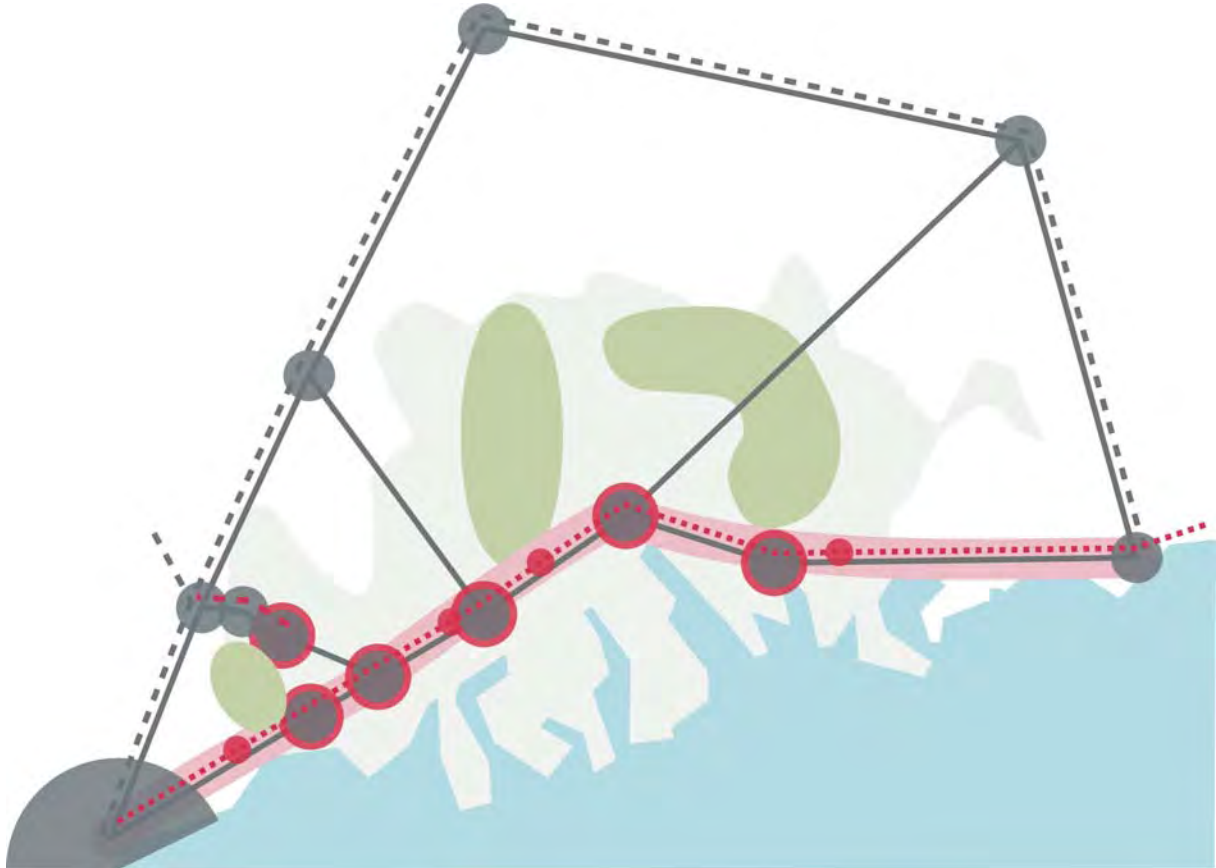


Veturi –vaihtoehdossa aluerakenteen painopiste on Porvoossa ja Itä-Uusimaa muodostaa itsenäisen toiminnallisen kokonaisuuden. Porvoo toimii selkeästi maakunnan kehityksen veturina.

Veturin aluerakennetta täydentää rautatieyhteys, jossa asemia on harvakseltaan (Porvoossa ja Söderkullassa). Malli on vähiten riippuvainen HELI-radasta, joka kuitenkin merkittävästi parantaisi Itä-Uudenmaan houkuttelevuutta uusille yrityksille ja asukkaille sekä helpottaisi työvoiman saavutettavuutta sekä hillitsisi yksityisautoilua. Tiiviit keskuksat ja rautatieyhteys tukevat kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä.

Porvoo kehittyä voimakkaana maakuntakeskuksena, jonka väestökasvu ja työpaikkaomavaraisuus kasvavat merkittävästi. Porvoon keskuskaupunki –asema tukee Loviisan ja muiden kuntien kehitystä työpaikkojen ja monipuolisten palveluiden sijaitessa lähellä pääkaupunkiseudun sijaan. Sipoon kehitys tukeutuu osin pääkaupunkiseutuun ja osin Porvooseen. Sipoon kasvupisteet Söderkulla, Nikkilä ja Talma muodostavat keskuksia rautatieasemineen.

HELMINAUHA



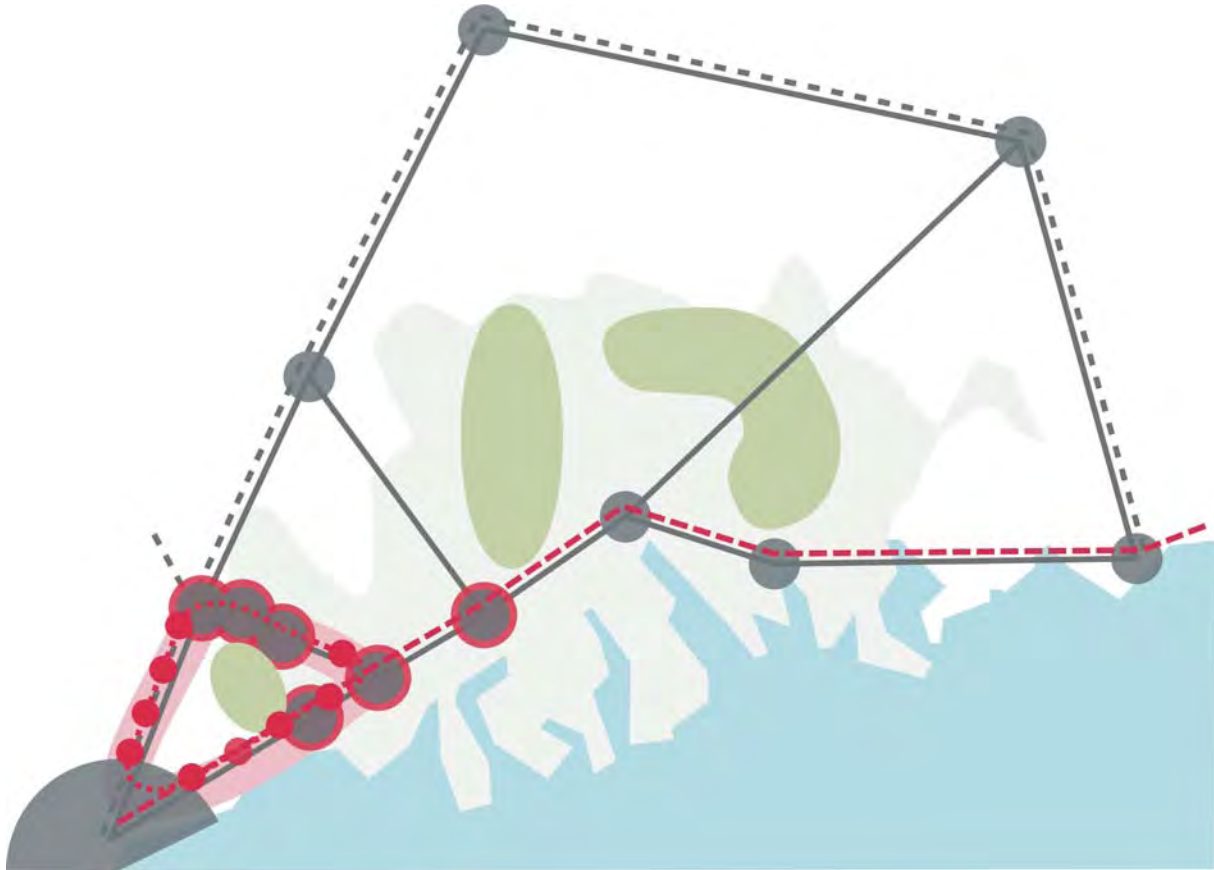
Itä-Uudenmaan läpi kulkeva lähijuna yhdistää nauhamaista keskusten muodostamaa aluerakennetta.

Helminauhan kasvu sijoittuu useaan verrattain tiiviiseen ja keskenään vuorovaikutuksessa toimivaan keskukseen, jotka HELI-radon toteutuessa kestäväällä tavalla muodostavat asemansetuja radan varteen. Sipoon, Porvoon ja Loviisan kuntakeskusten kasvu noudattaa kokonaismaakuntakaavassa ennakoitua kasvua. Muiden radanvarren keskusten kasvu on suhteellisesti suurempaa ja ne muodostavat vähintään noin 10 000 asukkaan keskittymiä.

Vaihtoehto perustuu rautatien lähiliikenteeseen sekä useiden palvelu- ja työpaikkataajamien kehittymiseen, jotka vähentävät yksityisautoilun tarvetta. Liityntäliikenteen mahdollisuuksia hyödynnetään etäämmällä radasta.

Radanvarren asemansseudut edistävät työpaikkaomavaraisuuden kehittymistä ja pienimuotoisten palveluiden sijoittumista lähelle kuluttajia. Sipoon kehitys tukeutuu merkittävästi pääkaupunkiseutuun. Sipoon kasvupisteet Söderkulla, Nikkilä ja Talma muodostavat keskuksia rautatieasemineen.

SIPOON SILMUKKA



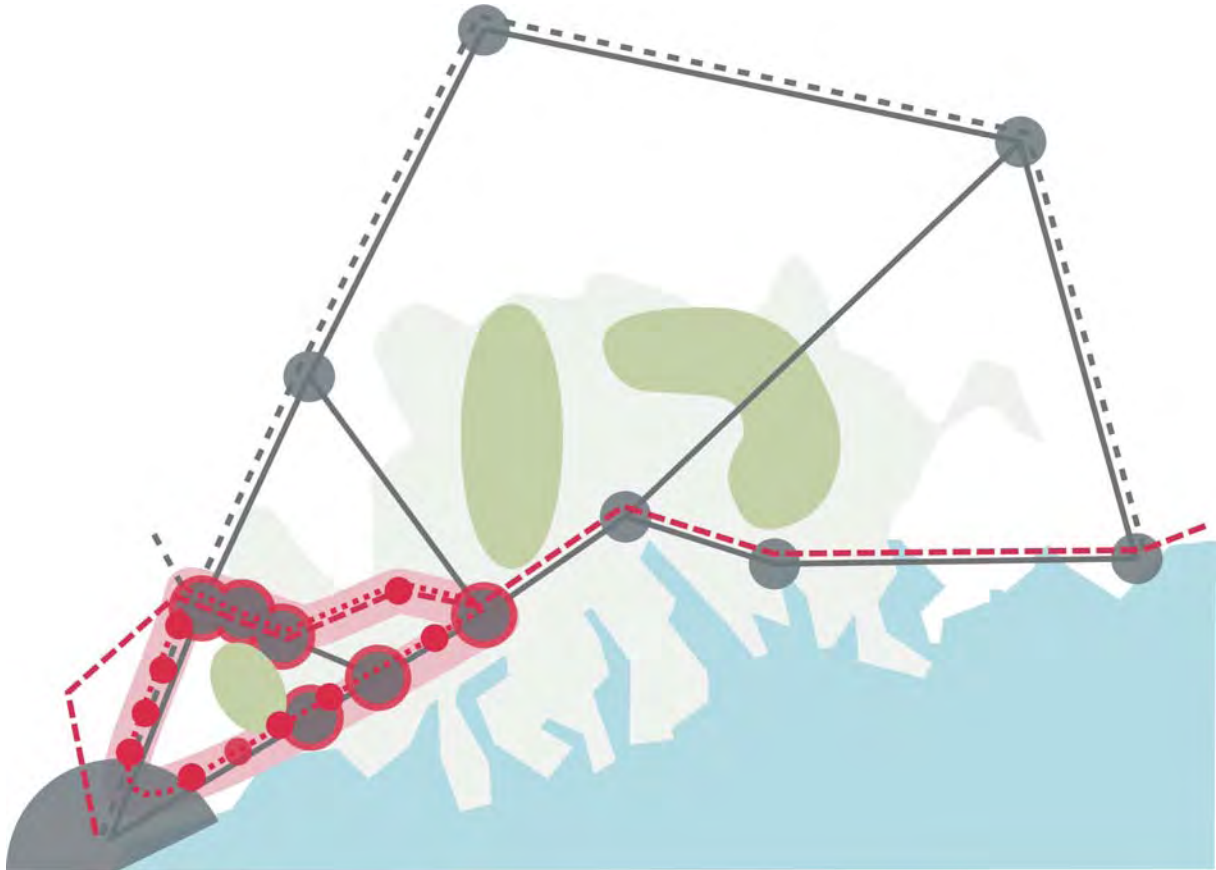
Sipoon silmukka –vaihtoehdossa aluerakenteen painopiste on Sipoossa ja muu Itä-Uusimaa muodostuu maltillisemmin kehittyvistä keskuksista.

Sipoon silmukan aluerakennetta täydentää lähiliikenteen rautatieyhteys, joka kulkee Talman, Nikkilän ja Söderkullan kautta nykyistä Kilpilahden satamarataa pitkin. Pääosa kasvusta on sijoitettu Sipoon asemanseuduille, joista erityisesti Söderkulla muodostaa merkittävän keskuksen. Malli tukeutuu pääkaupunkiseutuun ja Söderkullan uuteen kaupunkikeskukseen. Pääkaupunkiseudun kasvun painopisteen kohdentuminen itään tasapainottaa metropolialueen aluerakennetta ja edistää Itä-Uudenmaan kehittymistä.

Sipoon lähiliikenteen silmukkarautatieyhteyksiä täydentää metro tai pikaraitiotie eteläisessä Sipoossa. Tiiviit kesukset ja rautatieyhteys tukevat kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä.

Radanvarren asemanseudut edistävät työpaikkaomavaraisuuden kehittymistä ja pienimuotoisten palveluiden sijoittumista lähelle kuluttajia, joka vähentää yksityisautoilun tarvetta. Liityntäliikenteen mahdollisuuksia hyödynnetään etäämmällä radasta.

PORVOON SILMUKKA



Porvoon silmukka –vaihtoehdossa aluerakenteen kasvun painopiste on Porvoossa ja Sipoossa. Muu Itä-Uusimaa muodostuu maltillisemmin kehittyvistä keskuksista.

Eteläisestä Sipoosta Söderkullan ja Kilpilahden kautta Porvooseen kulkee kaupunkirata, joka palvelee myös Helsingin liitosalueen liikennettä, jolloin metroa tai pikaraitiotietä ei alueella välttämättä tarvittaisi.

Vaihtoehdossa HELI-rata kulkee HEPI-selvityksessä esitettyä linjausta Porvoosta Hinthaaraan, Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja Helsinkiin.


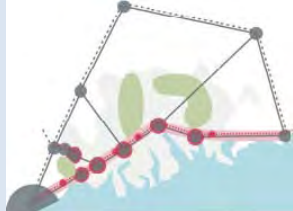
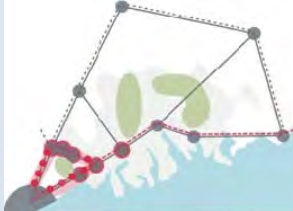
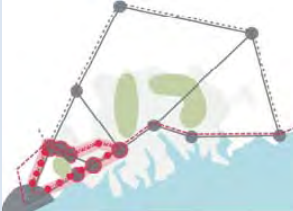
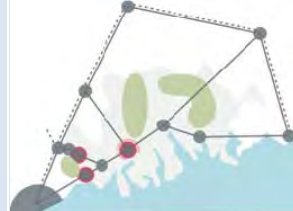
Pääosa kasvusta on sijoitettu Sipoon ja Porvoon asemanseuduille, joista Nikkilä, Porvoo ja Söderkulla kehittyvät merkittävimmin. Malli tukeutuu Porvoon ja Sipoon alueiden voimakkaaseen kehittymiseen, joka edistää myös muun Itä-Uudenmaan kehittymistä.

Tiiviit kesukset ja rautatieyhteys tukevat kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä. Radanvarren asemanseudut edistävät työpaikkaomavaraisuuden kehittymistä ja pienimuotoisten palveluiden sijoittumista lähelle kuluttajia, joka vähentää yksityisautoilun tarvetta. Liityntäliikenteen mahdollisuuksia hyödynnetään etäämmällä radasta.

VAIHTOEHTOJEN VERTAILU JA VAIKUTUKSIA

VAIHTOEHTOJEN OMINAISUUDET

Tavoitteellisten vaihtoehtojen ja nykytrendin ominaisuudet esitetään tarkastelun kannalta keskeisiin kysymyksiin keskittyen.

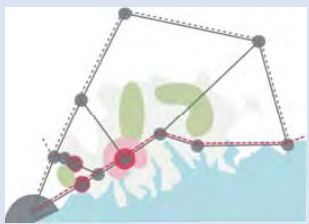

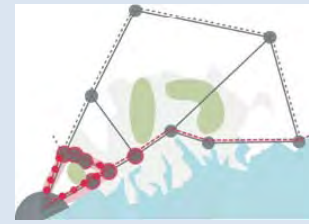
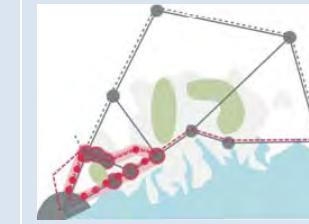
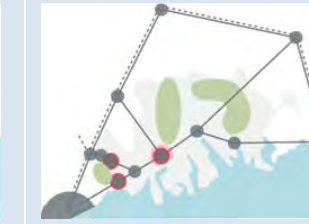
	VETURI	HELMINAUHA	SIPOON SILMUKKA	PORVOON SILMUKKA	NYKYTRENDI
					
Aluerakenteen painopisteet	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenteen painopiste on selkeästi Itä-Uudellamaalla, joka muodostaa oman toiminnallisen kokonaisuutensa 	<ul style="list-style-type: none"> Itä-Uudenmaan läpi kulkeva rautatie ja lähijuna tukevat helminauhamaista pienten ja keskisuurten keskusten ketjua Useita asemanseutuihin tukeutuvia, keskenään vuorovaiikutuksessa toimivia keskuksia 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenteen kasvun painopiste on läntisellä Itä-Uudellamaalla ja erityisesti Sipoossa Rakenne tukeutuu muita malleja enemmän pääkaupunkiseutuun sekä Söderkullan uuteen kaupunkikeskukseen 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenteen kasvun painopiste on Sipoossa ja Porvoossa, kasvu tukeutuu pääkaupunkiseutuun 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenteen kasvun painopiste on Sipoossa ja Porvoossa, kasvu tukeutuu pääkaupunkiseutuun
Tarvittavat investoinnit	<ul style="list-style-type: none"> Vaihtoehto sisältää HELI-radan jossa asemia on harvakseltaan. Toimii Porvoossa tavanomaisena kaukoliikenteen pysähdyspaikkana. Mallia voidaan toteuttaa jo ennen HELI -radan rakentamista 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenne tukeutuu HELI-radan paikallisjunaliikenteen varaan, joka edellyttää useiden asemien ja asemanseutujen rakentamista 	<ul style="list-style-type: none"> Sipoon yhteydet perustuvat lähiliikenteen silmukkarataan (nykyinen Kilpilahden rata), jota täydentää metro tai pikaraitiotie eteläisessä Sipoossa HELI -rata rakennetaan lähinnä kauko- ja tavaraliikenteen tarpeisiin 	<ul style="list-style-type: none"> HELI-radan käytävässä kulkee kaupunkijuna Kaupunkirata muodostaa silmukan yhdistyen Porvoossa kaukoliikenteen rataan, joka kulkeen linjausta Kotka-Porvo-Hinthaara-Helsinki-Vantaan lentoasema-Helsinki. Edellyttää uudet radat Nikkilästä Porvooseen, mahdollisesti toisen raideparin Keravan ja Nikkilän välille sekä kaupunkijunaradan eteläiseen Sipooseen ja Porvooseen 	<ul style="list-style-type: none"> Kerava-Nikkilä - rautatieyhteys henkilöliikenteen käyttöön

<p>Seutujen kehitys</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Porvoon kaupunki kehittyi voimakkaana maakuntakeskuksena • Loviisan seudun sekä Asolan, Myrskylän ja Pukkilan kehitystä tukee Itä-Uudenmaan painopisteen sijainti Porvoossa (pääkaupunkiseudun sijaan) • Sipoon kehitys tukeutuu nykyistä enemmän Porvooseen, vaikka painopiste onkin pääkaupunkiseutuun tukeutuvassa kehityksessä 	<ul style="list-style-type: none"> • Sipoo, Porvoo ja Loviisa kehittävät kokonaismaakuntakavassa esitetyn väestöarvion mukaisesti, väestö jakautuu useisiin radanvarren keskuksiin 	<ul style="list-style-type: none"> • Söderkullasta kehittyi merkittävä keskus • Nikkilä ja Talma kehittivät voimakkaasti • Muu Itä-Uusimaa kehittyi maltillisemmin kuin muissa malleissa 	<ul style="list-style-type: none"> • Sipoo kehittyi hyvin voimakkaasti • Loviisan seutu hyötyy Porvoon kasvusta ja veturi-asemasta sekä HELI-radasta • Myös Porvoo on vahva keskus 	<ul style="list-style-type: none"> • Sipoo kehittyi voimakkaasti • Muu Itä-Uusimaa kehittyi vähäisesti
<p>Toteutusedellytykset</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Edellyttää, että Porvoon seutu vastaanottaa pääkaupunkiseudun kasvupaineita • Yhdyskuntarakennetta kehitetään suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti tiiviiksi ja Porvooseen keskittyväksi 	<ul style="list-style-type: none"> • Pienten ja keskisuurten keskusten kehittäminen edellyttää HELI-rataa • Erittäin määrätietoista maankäytön suunnittelua ja huomattavia investointeja aseman seutujen kehittämiseksi 	<ul style="list-style-type: none"> • Olemassa olevan raideliikennetyden hyödyntämistä ja käytön tehostamista sekä rataosuuden Tapanila-Kulloo rakentamista • Määrätietoista maankäytön suunnittelua ja asemanseutujen kehittämistä Sipoossa 	<ul style="list-style-type: none"> • Edellyttää useita uusia ratahankkeita ja maankäytön erittäin määrätietoista kehittämistä • Yhdistettävissä lentokenttärataan 	<ul style="list-style-type: none"> • Ei erityisiä edellytyksiä

VAIHTOEHTOJEN VAIKUTUKSET

Vaihtoehtoisten aluerakenteiden vaikutukset elinympäristöön, talouteen ja kehitykseen on yleisellä tasolla ennakoitavissa tutkimusten ja kansainvälisten esimerkkien perusteella. Arvioitavat vaihtoehdot ovat yleispiirteisyydessään niin suuntaa antavia, ettei tarkkoja vaikutuksia ole tarkoituksenmukaista arvioida.

Seuraavassa on tiivistetty kuvaus vaihtoehtojen arvioituista yleispiirteisistä vaikutuksista.

	VETURI	HELMINAUHA	SIPOON SILMUKKA	PORVOON SILMUKKA	NYKYTRENDI
					
Liikkuminen ja liikenne	<ul style="list-style-type: none"> Rata tukisi maakunnan houkuttelevuutta uusille yrityksille ja asukkaille sekä parantaisi työvoiman saavutettavuutta Tiivis kaupunkirakenne mahdollistaa linja-autojen lähiliikenteen - rautatieyhteys tukee tehokasta liikkumista välillä Porvoo-Helsinki 	<ul style="list-style-type: none"> Keskusten ketju tukee rautatien lähiliikennettä 	<ul style="list-style-type: none"> Sipoo tukeutuu raideliikenteeseen Liityntäliikenne on entistä tärkeämpi liikkumisen muoto Liittää Itä-Uudenmaan paremmin myös Keski-Uuteenmaahan 	<ul style="list-style-type: none"> Liityntä liikennettä ei tarvita niin paljon mutta muuten samat edut kuin Sipoon silmukassa Luo toimivat yhteydet Vantaalle ja Keski-Uudellemaalle Tukee rautateiden lähiliikennettä 	<ul style="list-style-type: none"> Yksityisautoilu lisääntyy pitkät työmatkat
Elinkeinot ja työpaikat	<ul style="list-style-type: none"> Vaihtoehto tukee Itä-Uudenmaan ja erityisesti Porvoon työpaikkaomavaraisuutta ja palvelutarjontaa 	<ul style="list-style-type: none"> Vaihtoehto tukee paikalliskeskusten omavaraisuutta ja työpaikkoja 	<ul style="list-style-type: none"> Sipoon ja erityisesti Kulloon edellytykset työpaikkojen ja elinkeinojen alueena parantuvat 	<ul style="list-style-type: none"> Kulloon edellytykset työpaikkojen ja elinkeinojen alueena erinomaiset 	<ul style="list-style-type: none"> Ei erityisiä edellytyksiä kehittää työpaikkaomavaraisuutta tai houkutella uusia yrityksiä
Palvelut	<ul style="list-style-type: none"> Porvoon keskuskaupunki – asema mahdollistaa monipuolisia erikoispalveluita enemmän kuin muut mallit Monet palvelut sijaitsevat Porvoossa 	<ul style="list-style-type: none"> Peruspalveluille on edellytyksiä ja kysyntää radanvarren keskuksissa. 	<ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjonta parantuu läntisellä Itä-Uudellamaalla 	<ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjonta parantuu Porvoossa ja Sipoossa Maakunnan voimakas kehittyminen ja Porvoon kasvu mahdollistavat erikoispalveluja nykyistä enemmän 	<ul style="list-style-type: none"> Palvelutarjonta yksipuolista ja vähäisempää kuin muissa vaihtoehdoissa

Aluerakenteen tasa-painoisuus Itä-Uudellamaalla	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenne painottunut Porvooseen 	<ul style="list-style-type: none"> Itä-Uudenmaan aluerakenne on tasapainoisin 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenne painottunut länteen 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenne painottuu Porvooseen ja Sipooseen 	<ul style="list-style-type: none"> Aluerakenne painottuu Sipooseen
Tukeutuminen pääkaupunkiseutuun	<ul style="list-style-type: none"> Melko suuri 	<ul style="list-style-type: none"> Suuri 	<ul style="list-style-type: none"> Erittäin suuri 	<ul style="list-style-type: none"> Erittäin suuri 	<ul style="list-style-type: none"> Suuri
Itä-Uudenmaan asema Etelä-Suomessa	<ul style="list-style-type: none"> Pääkaupunkiseudusta erottuva, tasavertainen ja itsenäinen toimija Etelä-Suomen kaupunkiverkostossa 	<ul style="list-style-type: none"> Osa kaupunkikeskusten välistä kehittämiskäytävää 	<ul style="list-style-type: none"> Läntinen Itä-Uusimaa on kiinteä ja toiminnallinen osa pääkaupunkiseutua 	<ul style="list-style-type: none"> Itä-Uusimaa on laajalti osa Helsingin seutua Merkitys Etelä-Suomessa voimistuu 	<ul style="list-style-type: none"> Merkitys Etelä-Suomessa heikentyy
Energian kulutus ja päästöt (ilmastovaikutukset)	<ul style="list-style-type: none"> Pienin koska julkinen liikenne palvelee hyvin Porvoossa ja Söderkullassa. Tarkempi arvio yhdyskuntarakennetasolla. Työpaikkojen kasvu lisää energiankulutusta. Päästöt vähenevät mikäli HELI-rata toteutuu 	<ul style="list-style-type: none"> Vahva tukeutuminen raideliikenteeseen koko maakunnan alueella Mahdolliset pienimmät päästöt vaihtoehdoista 	<ul style="list-style-type: none"> Sipoossa verrattain pieni mutta muualla maakunnassa huomattava yksityisautoilun takia Lähiliikenteen rata vähentää vaikutusalueen päästöjä. 	<ul style="list-style-type: none"> Sekä Sipoossa että Porvoossa verrattain pieni Tuo suurimman ihmismassat raideliikenteen piiriin sekä parhaimmat joukkoliikenneyhteydet 	<ul style="list-style-type: none"> Energiankulutus ja päästöt ovat huomattavat yksityisautoilun ja haja-asutuksen takia
Yhdyskuntataloudelliset kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> Rakentaminen ja ylläpitokulut pienimmät 	<ul style="list-style-type: none"> Useiden asemien, taajamien, palvelukeskusten kehittäminen edellyttää erittäin mittavia investointeja ja ylläpitoon resursseja 	<ul style="list-style-type: none"> Erittäin suuret investointi- ja ylläpitokustannukset Sipoolle ja Porvoolle 	<ul style="list-style-type: none"> Erittäin suuret investointikustannukset Maankäytön rakentamisen ja rakenteen ylläpidon kustannukset suuret 	<ul style="list-style-type: none"> Yhdyskuntataloudelliset kustannukset muodostuvat kunnallistekniikan merkittävästä leviämisestä ja laajasta katuverkosta.
Väestön kehityksen todennäköisyydet ja edellytykset	<ul style="list-style-type: none"> Edellyttää Porvoon määrätietoista kehittämistä sekä Etelä-Suomeen suuntautuvaa muuttoliikettä. Kasvun tavoiteltu määrä sekä kestävyys edellyttävät rakenteen kehittymistä HELI-rataan tukeutuen. 	<ul style="list-style-type: none"> Edellyttää erittäin määrätietoista maankäytön kehittämistä, HELI-rataa, positiivista talouskehitystä sekä Etelä-Suomeen suuntautuvaa muuttoliikettä. 	<ul style="list-style-type: none"> Kehityssuunta, joka toteutuu todennäköisesti jokatapauksessa Etelä-Suomeen ja pääkaupunkiseudulle suuntautuvan muuttoliikkeen, seudun sisäisen muuton ja asumisväljyyden kasvun myötä. Kasvun tavoiteltu määrä sekä kestävyys edellyttävät rakenteen kehittymistä joukkoliikenteeseen tukeutuen. 	<ul style="list-style-type: none"> Edellyttää määrätietoista kehitystä, mutta toisaalta myös luonnollinen ja todennäköinen kehityssuunta 	<ul style="list-style-type: none"> Tavoiteltuun väestökehitykseen ei todennäköisesti päästä

Vaikutuksia arvioitaessa on vaihtoehtoja verrattu myös maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaiseen vaikutusten jaotteluun, niin että kaavoituksen myöhempiä vaiheita ajatellen on koottu riittävästi tietoa myös MRA 1 §:n mukaiseen arviointiin.

VAIHTOEHTOJEN TOTEUTUMISEDELITYKSET JA KYTKENTÄ TULEVAAN KEHITYKSEEN

Uudenmaan tulevaisuus 2035 (UTU 35) skenaarioprojekti osoitti kuinka vahvasti globaali kehitys ja kansallinen alueiden kehittyminen, asumisen preferenssit, elinkeino- ja työpaikkarakenteen kehitys ja liikenteen tekninen kehitys vaikuttavat alueiden kasvu- ja kehitysmahdollisuuksiin.

Kaikki aluerakenteen vaihtoehdot mahdollistavat erittäin voimakkaan kasvun, eikä voimakas kasvu ole siis minkään vaihtoehdon esteenä. Sen sijaan erityisesti Helminauha vaihtoehdon edellyttämä HELI-radon lähiliikennetie edellyttää erityisen voimakasta tulevien asemansuutujen kehitystä ja väestönkasvua. Silmukkavaihtoehdojen suuntaista kehitystä tapahtuu todennäköisesti joka tapauksessa. Mallissa olevat silmukkaradat edellyttävät kuitenkin myös voimakasta väestönkasvua ja maankäytön määrätietoista kehittämistä.

Kaikissa vaihtoehdoissa voi olla asteittaisia toteuttamisen vaiheita ja kaikkia suuntia on toteutettavissa vähäisemmälläkin kasvulla. Vähäisen kasvun seurauksena raideliikenteen ratkaisut saattavat jäädä kuitenkin toteutumatta ja rakenteesta ei muodostu niin kestävää kuin raitteeseen tukeuduttaessa. Ilman junarataa tavoiteltuun kasvuun pääseminen on epätodennäköisempää.

Trendivaihtoehdon epäsuotuisasta kehityksestä irrottautuminen vaatii suunnan valintaa, maankäytön suunnitteluun, maakunnan kehitykseen ja valtakunnan investointeihin vaikuttamista ja vaiheittaista toteuttamista.

UUROVAIKUTUKSESSA SAATU PALAUTE (KOOSTETAAN SYKSYLLÄ -09)

Kappaleeseen koostetaan syksyllä 2009 yhteenveto/lyhennelmä/taulukko tms. kuvaus saadusta palautteesta

ITÄ-UUDENMAAN ALUERAKENNE 2040 (VALMISTUU SYKSYLLÄ -09)

Kappale muotoillaan palautteen ja tarkennettavien arvioiden perusteella syksyllä 2009