



§ 406

Lausunto Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksesta

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus antoi Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksesta seuraavan lausunnon:

Uusimaa-kaava 2050:ssä on pyritty siirtymään aiempaa strategisempaan maakuntakaavaan. Kaava ja sen valmisteluaineisto ovat olleet useaan kertaan lausunnoilla. Jokaisella lausuntokierroksella strateginen ote on hieman vähentynyt ja vanha tarkkoihin aluevarauksiin perustuva merkintätapa on saanut suuremman roolin. Tästä huolimatta uusi maakuntakaavaehdotus vastaa monilta osin aiempia maakuntakaavoja paremmin muuttuvan toimintaympäristön aiheuttamiin vaatimuksiin. Uusi strategisempi ote on välttämätön.

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

On tärkeää, että Uusimaa-kaava 2050 mahdollistaa sekä koko seudun että Helsingin kaupungin kasvun. Helsinki on koko valtakunnan talouskasvun moottori ja sen toimintaedellytyksistä huolehtiminen on maakunnankin näkökulmasta tärkeää. Helsingin kaupunki pitää kaavan esitystapaa joitakin merkintöjä lukuun ottamatta hyvänä. Joissakin kohdissa maakuntakaavaehdotus on esitystavaltaan tarkempi kuin Helsingin yleiskaava, mikä ei ole tarkoituksenmukaista eikä perusteltua. Liian tarkat aluevarausmerkinnät voivat vaikeuttaa tarkoituksenmukaisen maankäytön kehittämistä. Tältä osin kaavaehdotuksessa on edelleen tarkennustarpeita.

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

Kaavassa osoitettu Tallinnan tunnelin linjaus on Helsingin kaupungin ja laajan asiantuntijanäkemyksen mukainen. Ratkaisu on yhteneväinen Helsingin yleiskaavan ja Vantaan valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa. Yksi, Helsingin keskustan kautta kulkeva, linjaus antaa yhteyden



jatkosuunnittelulle ja hankkeistukselle hyvän lähtökohdan ja tukevan selkänojan – riippumatta valittavista rahoitus- ja toteutusvaihtoehdoista.

Kaavan keskeisenä tavoitteena on tukea kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki–Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet. Tämä on tärkeä asia. Kehä I:n sisäpuoliset pääkadut ja tiet on merkitty maakuntakaavan ehdotuksessa joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävänä katuina tai teinä. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa pitkänmatkaisen joukkoliikenteen sekä satamien tarpeiden näkökulmasta toimivat yhteydet sekä tie- että katuverkolla. Tämän varmistamiseksi on tehty tiivistä yhteistyötä Helsingin sataman ja muiden kaupungin toimijoiden kesken.

Kaupan sijoittamisen tavoitteet ovat Uusimaa 2050-kaavassa pääpiirteissään yhteneväiset Helsingin yleiskaavan tavoitteiden kanssa. Kaupan ratkaisun kannalta oleellista on Helsingin keskustan ja muiden keskusta-alueiden sijainti ja rajaukset. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin nyt voimassa olevassa maakuntakaavassa, sillä Viikki, Kontula ja Vuosaari sekä Östersundomin Sakarinmäki on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi. Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa keskustatoimintojen alueille ilman mitoitusta tai laadun rajoitusta. Kaupan säätelyn näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset laaturajoittamattomat kaupan alueet.

Östersundomin alueen maakuntakaavaratkaisu on osittain ristiriitainen hyväksytyyn Östersundomin yhteisen yleiskaavan kanssa ja tältä osin ehdotusta on syytä tarkistaa.

Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön

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

Merkintöjen ja määräysten yleispiirteisen tulkinnan periaate on Helsingin kannalta erityisen tärkeää, koska maakuntakaavan esitystapa on joissakin kohdissa tarkempi kuin Helsingin uudessa yleiskaavassa.

Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarkoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamer-



kintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.

Jotta kaavan merkintöjä voidaan tulkita yleispiirteisesti, Helsingin seudun kartan määräysosioon tulee lisätä yleiset suunnittelumääräykset, jotka löytyvät Merkinnät ja määräykset -asiakirjasta: "Maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueiden käytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavamääräykset on esitetty erillisessä Merkinnät ja määräykset -osiossa, joka on oikeusvaikutteinen." Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kartassa todetaan nyt vain: Merkintöihin liittyy maakuntakaavamääräyksiä.

Virkistysalueita ja Östersundomin virkistysalueita koskeviin kaavamääräyksiin tulee liittää kaaselostuksen tulkintaohjeissa oleva lause: "Rakentamisrajoituksesta huolimatta virkistysalueet ovat yleispiirteisiä aluevarauksia, jotka tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa." Östersundomin virkistysalueiden osalta on lausuttu lisää lausunnon kohdassa "Östersundom".

Helsingin osalta suojelualueisiin on otettu yleiskaavassa ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa jo rauhoitettuja ja lisäksi suojeltavaksi tarkoitettuja alueita. Suojelualueita on osoitettu myös ulkokunnissa Helsingin omistamille maille. Myös suojelualueiden määräykseen tulee ottaa lause: "Uusien suojelualueiden tarkka rajausta on selvitettävä tarkemmassa suunnittelussa."

Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue -ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Alue rajautuu Ämmäsuon kaatopaikkaan ja osa suojelualueeksi tarkoitettusta alueesta on asemakaavassa varattu suojaviheralueeksi, jonka Helsingin kaupunki on myynyt HSY:lle vuonna 2019. Suojelualueen tarkempi rajausta on tehtävä ottaen huomioon luonnonsuojeluarvot, virkistyskäyttötarpeet ja muun maankäytön yhteensovittaminen. Suojelualueen rajausta tulee tarkistaa luontoarvojen eikä maanomistus- ja kiinteistötietojen perusteella. Helsingin kaupungin omistamalla alueella sijaitsee myös viljeltyjä peltoja ja läheisen asutuksen yksityis- ja rasiteteitä.

Helsingin omistaman, Lohjalla sijaitsevan, Outamon alueen rajausta on maakuntakaavaehdotuksessa tarkistettu siten, että oppilaskodin alue on kaupungin pyynnöstä pääosin poistettu luonnonsuojelualueen rajauksesta. Rajausta tulee kuitenkin tarkistaa vielä siten, että oppilaskotialueen etelärantaa ei merkitä suojelualueeksi, sillä alue on oppilaskodin toiminnan kannalta tärkeä.



Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisen virkistyskäytön kehittäminen on Helsingin kannalta tärkeää. Vallisaari ja Kuninkaan- saari tulee merkitä virkistyskäytön kohdealueiksi ja Itä-Villinki EP-merkinnän sijasta EP/v -merkinnällä vastaavasti kuin Melkki.

Liikenne

Uusimaa-kaavan 2050 liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla. Ne antavat myös hyvät lähtökohdat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle ja maankäytön tiivistämiselle.

Kaavassa esitetty periaate, jossa Kehä III ja sen ulkopuolinen runkoverkko esitetään valtakunnallisesti merkittävänä maanteinä ja Kehä III:n sisäpuolen tieverkolle, jonne runkoverkko ei enää ulotu, esitetään tavoitella, vastaa hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita. Kehä III:n runkoverkko-osuuden tulee jatkaa Vuosaaren satamaan asti. Kehä III:n sisäpuolella kaavassa on käytetty Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvityksen verkkoluokittelua, joka vastaa hyvin Helsingin yleiskaavassa esitettyjä tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelmia. Selvitys laadittiin Liikenneviraston toimeksiannosta laajassa yhteistyössä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HSL:n, Uudenmaan liiton ja Uudenmaan Ely-keskuksen kanssa. Työssä muodostettiin kaupunkien ja valtio-osapuolten yhteinen käsitys pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentelystä 2030 ja visio vuodelle 2050. Työssä valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot päättyvät Kehä III:een ja sen sisällä olevat maantiet määriteltiin joko seudullisesti merkittäviksi tiejaksoiksi tai ydinalueen lähestymisjaksoiksi. Hyvä saavutettavuus on paitsi usean yrityksen myös Helsingin kantakaupungin kehityksen edellytys. Keskustan elinvoimaisuuden, viihtyvyyden ja toiminnallisuuden kannalta on tärkeää huolehtia keskustan ja kantakaupungin saavutettavuudesta henkilöauto- ja tavaraliikenteen osalta erityisesti säteittäisten pääväylien kautta. Maakuntakaavassa esitetty ratkaisu on yhteneväinen myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman liikennejärjestelmäratkaisun kanssa. On hyvä, että sekä maakunnan että seudun tason suunnitelmat ohjaavat kehitystä tarkoituksenmukaiseen suuntaan ja takaavat kunnille riittävän liikkumavaran.

Pyöräliikenne on huomioitu hyvin Uusimaa 2050 kaavan selostuksessa, mikä on erinomainen asia. Kehä I:n sisäpuolella on suuri potentiaali saada autoliikenteestä siirtymää pyöräliikenteeseen ja näin helpottaa myös autoliikenteen ruuhkia ja mahdollistaa sujuvampi autoliikenne pidemmällä seutumatoilla, joita ei ole aina mahdollista kulkea pyörällä.



Kaavassa esitetyt raskaan liikenteen uudet taukopaikat ovat Helsingin kaupungin ja koko Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeitä. Taukopaikkojen toteutuksella on merkittävä vaikutus sekä elinkeinoelämän toimintoihin ja kuljetuksiin että pääkaupunkiseudun koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Autoliikenteen liityntäpysäköintipaikkamerkinnot vastaavat hyvin Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteita.

Hakamäentien ja Turunväylän välisen tieyhteyden merkintä on kaavakartassa väärässä paikassa Niemenmäen kohdalla.

Kauppa

Ehdotuksessa on kolme eri keskustamerkintää, valtakunnan keskus, keskus ja pieni keskus. Kaikille keskusta-alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa ilman rajoituksia. Kaikkien keskusta-alueiden ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen sijainti, laajuus ja toteutustapa täsmentyvät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tämä on tuotu esiin myös oikeusvaikutteisessa Merkinnät ja määräykset -osiossa.

Kaupan näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin seudun vaihekaavassa Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet. Östersundomin Sakarinmäen aluetta lukuun ottamatta näitä ei ole kaavaluonnoksessa enää rajattu tilaa vaativan kaupan toimialoille, kuten aikaisemmin, vaan niillä sallitaan kaikkia kaupan laatuja. Laaturajoittamattoman kaupan alueen yksikkökoon (30 000 k-m²) poisto oli kuitenkin hyvä ratkaisu, sillä yksikköä tärkeämpää on kaupan alueen kokonaisuuden tarkastelu.

Suutarilan, Konalan ja Roihupellon alueille osoitetun vähittäiskaupan ylärajoja on nostettu johtuen muutoksesta sallia näillä myös keskustamaista kauppaa. Maakuntakaavatasolla oleellista on ollut arvioida laaturajoittamattomien kaupan alueiden vaikutuksia maakuntakaavassa määritelyihin seudullisiin keskuksiin. Kuntakaavoituksessa on kuitenkin olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arkiasioinnin osalta paikallisen kävelysaavutettavuuden näkökulmasta sekä lähialueen asukkaiden luoman kysynnän näkökulmasta. Jos nykyisille kaupan alueille sijoittuu runsaasti keskustahakuista kauppaa, voi se vaikeuttaa lähikeskustojen ja asuinalueiden lähipalvelujen kehittämistä. Avainasemassa on siis kaupan tarvittavan volyymin salliminen lähialueiden keskustoissa.

Maakuntakaavan selostuksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan osoittaa tarvittaessa maakuntakaavaa tarkempia ja tiukempia määräyksiä kaupalle. Tämä tulisi kirjata myös Helsingin seudun kartan oikeusvaikutteiseen Merkinnät ja määräykset -osioon.



Maakuntakaavan viherrakenne

Maakuntakaava tunnistaa viherrakenteen jatkuvuuden tarpeen, mikä on hyvä asia. Koska maakuntakaavaehdotuksen tavoitevuosi ja Helsingin yleiskaavan tavoitevuosi on sama vuosi 2050, maakuntakaavan viherrakennetta ei tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava on osoittanut. Helsingin yleiskaavan toteuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamista. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole perusteltua eri maankäyttötarpeiden yhteensovittamisen tarpeen kanssa eikä ole linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa.

Helsingin saariston virkistyskäytön painopisteet ovat Helsingin yleiskaavan (2016) ja merellisen strategian (2019) mukaan seuraavissa kohteissa: Ilosaari, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari, Suomenlinna ja Pihlajasaari. Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittämiskohteita. Kuninkaansaari ja Vallisaari Helsingin edustalla on osoitettu maakuntakaavaluonnoksessa samalla suojelumerkinnällä kuin luonnonsuojelualueet. Helsingin yleiskaavassa ne ovat merellisen virkistys- ja matkailun alueita. Nämä kohteet olisi perusteltua merkitä myös virkistyskäytön kohdealueiksi, sillä ne ovat avautumassa virkistyskäytön saariksi, ja niissä on asemakaavoitus vireillä. Asemakaavoituksessa ja sen kanssa rinnan edenneessä luonnonsuojelulain mukaisen rauhoitus päätöksen valmistelussa on huomioitu alueen luontoarvot ja alueelle esitetään merkittävän virkistyskäytön mahdollistavia luonnonsuojelualue-eräjäyksiä.

Itä-Villinki on merkitty kaavaehdotuksessa Puolustusvoimien alueeksi (EP). Alue tulee osoittaa maakuntakaavassa vastaavasti kuin Melkki merkinnällä EP/v (Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttö on virkistys-, matkailu- ja koulutustoiminta). Alueelle on laadittu asemakaavaehdotus, jossa Itä-Villinki on osoitettu virkistykseen, loma-asumiseen ja matkailuun.

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

Kaavassa voitaisiin ottaa kantaa Uudenmaan läpi kulkevaan vaellusreittiin. Uudeltamaalta puuttuu pitkä yhtenäinen vaellusreitti joka palvelisi paikallisia ja matkailijoita. Reitti voisi lähteä Porvoosta ja päättyä Hankoon. Välissä olisi mm. Nuuksion ja Sipoonkorven kansallispuistot,



Tuusulanjärven kulttuurikohteet, Fiskarsin Ruukkikylä ja paljon muuta. Hyvin toteutettuna reitistä voisi helposti tulla kansainvälisesti tunnettu vaellusreitti jota voitaisiin verrata esim. Karhunkierrokseen tai Santiago de Compostelaan. Reitin monipuolisuus, palvelurakenne ja saavutettavuus olisivat omaa luokkaansa. Toteuttaminen olisi verrattain helppoa jo olemassa olevien reittien ja palveluiden varaan ja reitti olisi myös rai-
deyhteyksillä
saavutettavissa.

Östersundom

Uusimaa-kaavan ehdotuksen ja hyväksytyn, Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan välillä on merkittävä ristiriita, joka tulee korjata. Uusimaa-kaava 2050:n taajama- ja virkistysalueiden rajaukset Länsisalmessa tulisi muuttaa Östersundomin yleiskaavaa vastaaviksi.

Uusimaa-kaava on perustelujen mukaan ratkaistu hyväksytyn Östersundomin maakuntakaavan mukaisena. Muilta osin periaate on toimiva, mutta kaavojen eri aikajänne tulee ottaa huomioon. Östersundomin hyväksytyn maakuntakaavan ja Uusimaa-kaavan ehdotuksen taajama- ja viheraluerakenne Länsisalmessa ei vastaa yhteisen yleiskaavan ratkaisua Östersundomin maakuntakaavan osalta ero oli perusteltu, koska kaavojen aikatahtain oli erilainen, mutta Uusimaa-kaavan 2050 osalta ei. Yhteisessä yleiskaavassa on esitetty alueen kaupunki- ja viherrakenne tavoitevuonna 2060, mikä vastaa Uusimaa-kaavan 2050 aikatahtaintä.

Käsittely

Vastaehdotus:
Mika Raatikainen (1):

Lisätään lausunnon toiseen kappaleeseen uusi viimeinen lause: "Osana hiilineutraaliustavoitetta tulee huomioida esirakentamisesta ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt ja keskittää rakentaminen sellaisille alueille, joissa rakentaminen pystytään toteuttamaan pienimmillä kokonaispäästöillä."

Lisätään uusi kappale lausunnon 6 ja 7 kappaleen väliin: "Kaavassa on laiminlyöty kevytilmailun edellytysten varmistaminen liikennejärjestelmän osana koko kaava-alueella. Helsingin tulee yhteistyössä naapurikuntien kanssa varmistaa, että kevytilmailun edellytykset pääkaupunkiseudulla turvataan ja siten mahdollistetaan ilmailualan sekä siihen liittyvien innovaatioiden kehitys."

Muutetaan "Liikenne"-kohdan ensimmäisen ensimmäinen lause "Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja



27.05.2019

suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla." muotoon "Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla kevytilmailua lukuun ottamatta."

Lisätään "Liikenne"-kohdan neljännen kappaleen loppuun: "Liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia keskeisten juna- ja metroasemien läheisyydessä tulee lisätä merkittävästi, jotta saadaan siirrettyä nykyistä suurempi osa kehyskunnista Helsingin keskustaan suuntautuvasta työmatkaliikenteestä raiteille Kehä III:n sisäpuolisella alueella. Liityntäpysäköinnin yhteyteen toteutetaan riittävä sähköautojen latausmahdollisuus."

Lisätään "Maakuntakaavan viherrakenne" -kohdan loppuun uusi kappale: "Malmin lentokentän alueen ainutlaatuiset luontoarvot tulee huomioida Uusimaa-kaava 2050:n osana ja huomioida samassa yhteydessä aluekokonaisuuden merkitys rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain näkökulmasta."

Kannattaja: Marcus Rantala

Vastaehdotus:

Mika Raatikainen (2):

Poistetaan "Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön" -kohdan kolmas kappale: "Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarkoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä."

Lisätään "Liikenne"-kohdan toisen kappaleen loppuun lause: "Tästä huolimatta on varmistettava liikenteen sujuva jatkuminen Kehä III:lta keskeisiä väyliä pitkin Helsingin keskustaan asti ja kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, etteivät Helsingissä toimivien yritysten toimintaedellytykset vaarannu ja helsinkiläisten työssäkäynti Kehä III:n ulkopuolella on mahdollista myös tulevaisuudessa."

Lisätään "Liikenne"-kohdan kolmannen kappaleen loppuun: "Tavoittelun siirtymän autoliikenteestä pyöräliikenteeseen osalta on huomioitava realistisesti kaupunkilaisten eroavaisuudet fyysisen kunnan suhteen, liikuntarajoitteiset kaupunkilaiset sekä erityisesti vuodenaikojen vaiku-



tus ja talvipyyöräilyn olosuhteet Helsingissä. Kaupunkilaisten sujuva ja turvallinen liikkuminen on varmistettava myös lumisina ja liukkaina vuodenaikoina. Samoin on varmistettava, että niille kaupunkilaisille, joiden terveydentila tai muut tekijät eivät mahdollista polkupyörällä liikkumista, taataan riittävät mahdollisuudet sujuvaan liikkumiseen myös Kehä I:n sisäpuolisella alueella."

Mika Raatikaisen vastaehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Paavo Arhinmäki:

Poistetaan "Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön" -kohdan 7 kappale: "Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue-ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Alue rajautuu Ämmäsuon kaatopaikkaan ja osa suojelualueeksi tarkoitettusta alueesta on asema-kaavassa varattu suojaviheralueeksi, jonka Helsingin kaupunki on myynyt HSY:lle vuonna 2019. Suojelualueen tarkempi rajausta on tehtävä ottaen huomioon luonnonsuojeluarvot, virkistyskäyttötarpeet ja muun maankäytön yhteensovittaminen. Suojelualueen rajausta tulee tarkistaa luontoarvojen eikä maanomistus- ja kiinteistötietojen perusteella. Helsingin kaupungin omistamalla alueella sijaitsee myös viljeltyjä peltoja ja läheisen asutuksen yksityis- ja rasiiteita."

Poistetaan "Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön" -kohdan 8 kappale: "Helsingin omistaman, Lohjalla sijaitsevan, Outamon alueen rajausta on maakuntakaavaehdotuksessa tarkistettu siten, että oppilaskodin alue on kaupungin pyynnöstä pääosin poistettu luonnonsuojelualueen rajauksesta. Rajausta tulee kuitenkin tarkistaa vielä siten, että oppilaskotialueen etelärantaa ei merkitä suojelualueeksi, sillä alue on oppilaskodin toiminnan kannalta tärkeä."

Poistetaan "Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön" -kohdan viimeinen kappale: "Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisen virkistyskäytön kehittäminen on Helsingin kannalta tärkeää. Vallisaari ja Kuninkaansaari tulee merkitä virkistyskäytön kohdealueiksi ja Itä-Villinki EP-merkinnän sijasta EP/v -merkinnällä vastaavasti kuin Melkki."

"Maakuntakaavan viherrakenne" -kohdan toisesta kappaleesta poistetaan lause: "Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittämiskohteita."

Poistetaan "Maakuntakaavan viherrakenne" -kohdan kolmas kappale: "Itä-Villinki on merkitty kaavaehdotuksessa Puolustusvoimien alueeksi (EP). Alue tulee osoittaa maakuntakaavassa vastaavasti kuin Melkki



27.05.2019

merkinnällä EP/v (Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttö on virkistys-, matkailu- ja koulutustoiminta). Alueelle on laadittu asema-kaavaehdotus, jossa Itä-Villinki on osoitettu virkistykseen, loma-asumiseen ja matkailuun."

Kannattaja: Veronika Honkasalo

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 12

Kaisa Hernberg, Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Jan Vapaavuori, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Ei-äännet: 3

Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Marcus Rantala

Kaupunginhallitus hylkäsi Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen äänin 12 - 3.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mika Raatikaisen ensimmäisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 13

Paavo Arhinmäki, Kaisa Hernberg, Veronika Honkasalo, Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Jan Vapaavuori, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Ei-äännet: 2

Mika Raatikainen, Marcus Rantala

Kaupunginhallitus hylkäsi Mika Raatikaisen vastaehdotuksen äänin 13 - 2.

Kahden suoritettun äänestyksen jälkeen kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, vs. kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550



27.05.2019

timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.3.2019, Uudenmaan liitto
- 2 Kaavakartta, Uusimaa-kaava ehdotus
- 3 Merkinnät ja määräykset, Uusimaa-kaava ehdotus
- 4 Selostus, Uusimaa-kaava ehdotus
- 5 Uudenmaan rakennesuunnitelma, Uusimaa-kaava ehdotus
- 6 Toteuttamisohjelma, liikenne ja maankäyttö, Uusimaa-kaava ehdotus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Uudenmaan liitto

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Uudenmaan liitto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Uusimaa-kaavan 2050 ehdotusvaiheen kokonaisuudesta. Lausuntoa on pyydetty 24.5.2019 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 27.5.2019 asti.

Uusimaa-kaava 2050 ehdotusvaiheen kokonaisuus

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

Uusimaa-kaavan 2050 laadintaa ohjaavat päätavoitteet ovat kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino, ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö, hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen sekä kestävä kilpailukyky.



Näitä päätavoitteita tarkentavat alatavoitteet, kaavan suunnitteluperiaatteet sekä kunkin seudun vaihekaavan omat erityiskysymykset. Tavoitteet, suunnitteluperiaatteet ja erityiskysymykset on muodostettu yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Ehdotusvaiheen lausuntoaineisto koostuu seutujen vaihemaakunta-kaavojen ehdotuksista, joihin kuuluvat kaavakartat (oikeusvaikutteisia), merkinnät ja määräykset (oikeusvaikutteisia) sekä kaavaselostus liitekarttoineen ja liiteaineistoineen. Lausunnonantajilla on mahdollisuus antaa palautetta myös kaavan taustaselvityksistä.

Kaavakartan merkintöihin liittyy määräyksiä, minkä lisäksi on yleisiä koko maakuntaa koskevia suunnittelumääräyksiä. Yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että maakuntakaava on yleispiirteinen ja merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan aluerajauksia ei voi tulkita sellaisenaan. Kaavassa käytetään aluevaraus-, kohde- ja viiva-, ominaisuus- sekä kehittämisperiaatemerkintöjä, joista annetaan määräykset ja tulkintaohjeet.

Saadut lausunnot

Asiasta on saatu kaupunkiympäristölautakunnan lausunto. Päätösesitys on lautakunnan lausunnon mukainen lukuun ottamatta liikenneosioon tehtyä lisäystä kantakaupungin saavutettavuuden merkittävydestä.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 21.3.2019, Uudenmaan liitto
- 2 Kaavakartta, Uusimaa-kaava ehdotus
- 3 Merkinnät ja määräykset, Uusimaa-kaava ehdotus
- 4 Selostus, Uusimaa-kaava ehdotus
- 5 Uudenmaan rakennesuunnitelma, Uusimaa-kaava ehdotus
- 6 Toteuttamisohjelma, liikenne ja maankäyttö, Uusimaa-kaava ehdotus

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



27.05.2019

Asia/21

Uudenmaan liitto

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 20.05.2019 § 376

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

20.05.2019 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Kaisa Hernbergin ehdotuksesta.

03.12.2018 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

26.11.2018 Pöydälle

16.04.2018 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

09.04.2018 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Kaupunkiympäristölautakunta 07.05.2019 § 218

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksesta.

Uusimaa-kaava 2050 on ollut yritys siirtyä aiempaa strategisempaan maakuntakaavaan. Kaava ja sen valmisteluaineisto on ollut useaan kertaan lausunnoilla; joka kierroksella rohkea strateginen ote on hie-
man pienentynyt ja vanha tarkkoihin aluevarauksiin perustuva merkin-
tätapa on saanut suuremman roolin. Tästä huolimatta uusi maakunta-



kaavaehdotus vastaa monilta osin aiempia maakuntakaavoja paremmin muuttuvan toimintaympäristön aiheuttamiin vaatimuksiin. Uusi strategisempi ote on välttämätön.

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

On tärkeää, että Uusimaa-kaava 2050 mahdollistaa sekä koko seudun että Helsingin kaupungin kasvun. Helsinki on koko valtakunnan talouskasvun moottori, joten sen toimintaedellytyksistä huolehtiminen on maakunnankin näkökulmasta tärkeää. Helsingin kaupunki pitää kaavan esitystapaa pääosin hyvänä, joitakin merkintöjä lukuun ottamatta. Joissakin kohdissa maakuntakaavaehdotus on esitystavaltaan tarkempi kuin Helsingin yleiskaava, mikä ei ole tarkoituksenmukaista eikä perusteltua. Liian tarkat aluevarausmerkinnät voivat vaikeuttaa tarkoituksenmukaisen maankäytön kehittämistä. Tältä osin maakuntakaavaehdotuksessa on edelleen tarkennustarpeita.

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

Kaavassa osoitettu Tallinnan tunnelin linjaus on Helsingin kaupungin ja laajan asiantuntijankemeyksen mukainen. Ratkaisu on lisäksi yhteneväinen Helsingin yleiskaavan ja Vantaan valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa. Yksi, Helsingin keskustan kautta kulkeva linjaus antaa yhteyden jatkosuunnittelulle ja hankkeistukselle hyvän lähtökohdan ja tukevan selkänojan – riippumatta valittavista rahoitus- ja toteutusvaihtoehdoista.

Kaavan keskeisenä tavoitteena on tukea kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki–Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet. Tämä on tärkeä asia. Kehä I:n sisäpuoliset pääkadut ja tiet on merkitty maakuntakaavan ehdotuksessa joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävinä katuina tai teinä. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa pitkänmatkaisen joukkoliikenteen sekä satamien tarpeiden näkökulmasta toimivat yhteydet sekä tie- että katuverkolla. Tämän varmistamiseksi on tehty tiivistä yhteistyötä Helsingin sataman ja muiden kaupungin toimijoiden kesken.



Kaupan sijoittamisen tavoitteet ovat Uusimaa 2050-kaavassa pääpiirteissään yhteneväiset Helsingin yleiskaavan tavoitteiden kanssa. Kaupan ratkaisun kannalta oleellista on Helsingin osalta valtakunnankeskuksen ja muiden keskusta-alueiden sijainti ja rajaukset. Seudullisesti merkittäviä keskustoja on Helsingin osalta merkitty enemmän kuin nyt voimassa olevassa maakuntakaavassa, sillä Viikki, Kontula ja Vuosaari sekä Östersundomin Sakarinmäki on lisätty seudullisesti merkittäviksi keskustoiksi. Seudullisesti merkittävää kauppaa voidaan sijoittaa keskustatoimintojen alueille ilman mitoitusta tai laadun rajoitusta. Kaupan säätelyn näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset laaturajoittamattomat kaupan alueet.

Östersundomin alueen maakuntakaavaratkaisu on osittain ristiriitainen hyväksytyyn Östersundomin yhteisen yleiskaavan kanssa ja sitä on syytä tarkistaa.

Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön

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

Merkintöjen ja määräysten yleispiirteisen tulkinnan periaate on Helsingin kannalta erityisen tärkeää, koska maakuntakaavan esitystapa on joissakin kohdissa tarkempi kuin Helsingin uudessa yleiskaavassa.

Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarkoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.

Jotta kaavan merkintöjä voidaan tulkita yleispiirteisesti, Helsingin seudun kartan määräysosioon tulee lisätä yleiset suunnittelumääräykset, jotka löytyvät Merkinnät ja määräykset -asiakirjasta: "Maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueiden käytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavamääräykset on esitetty erillisessä Merkinnät ja määräykset -osiossa, joka on oikeusvaikutteinen." Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kartassa todetaan nyt vain: Merkintöihin liittyy maakuntakaavamääräyksiä.



Virkistysalueita ja Östersundomin virkistysalueita koskeviin kaavamääräyksiin tulee liittää kaavaselostuksen tulkintaohjeissa oleva lause: "Rakentamisrajoituksesta huolimatta virkistysalueet ovat yleispiirteisiä aluevarauksia, jotka tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa." Östersundomin virkistysalueiden osalta on lausuttu lisää lausunnon kohdassa "Östersundom".

Helsingin osalta suojelualueisiin on otettu yleiskaavassa ja Helsingin luonnonsuojeluohjelmassa jo rauhoitettuja ja lisäksi suojeltavaksi tarkoitettuja alueita. Suojelualueita on osoitettu myös ulkokunnissa Helsingin omistamille maille. Myös suojelualueiden määräykseen tulee ottaa lause: "Uusien suojelualueiden tarkka rajaus on selvitettävä tarkemmassa suunnittelussa."

Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue-ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Alue rajautuu Ämmässuon kaatopaikkaan ja osa suojelualueeksi tarkoitettusta alueesta on asemakaavassa varattu suojaviheralueeksi, jonka Helsingin kaupunki on myynyt HSY:lle vuonna 2019. Suojelualueen tarkempi rajaus on tehtävä ottaen huomioon luonnonsuojeluarvot, virkistyskäyttötarpeet ja muun maankäytön yhteensovittaminen. Suojelualueen rajaus tulee tarkistaa luontoarvojen eikä maanomistus- ja kiinteistötietojen perusteella. Helsingin kaupungin omistamalla alueella sijaitsee myös viljeltyjä peltoja ja läheisen asutuksen yksityis- ja rasiteteitä.

Helsingin omistaman, Lohjalla sijaitsevan, Outamon alueen rajausta on maakuntakaavaehdotuksessa tarkistettu siten, että oppilaskodin alue on kaupungin pyynnöstä pääosin poistettu luonnonsuojelualueen rajauksesta. Rajausta tulee kuitenkin tarkistaa vielä siten, että oppilaskotialueen etelärantaa ei merkitä suojelualueeksi, sillä alue on oppilaskodin toiminnan kannalta tärkeä.

Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisen virkistyskäytön kehittäminen on Helsingin kannalta tärkeää. Vallisaari ja Kuninkaan- saari tulee merkitä virkistyskäytön kohdealueiksi ja Itä-Villinki EP-merkinnän sijasta EP/v -merkinnällä vastaavasti kuin Melkki.

Liikenne

Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla. Ne antavat myös hyvät lähtökohdat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiseen tähtäävälle jatkosuunnittelulle ja maankäytön tiivistämiselle.



Kaavassa esitetty periaate, jossa Kehä III ja sen ulkopuolinen runko-verkko esitetään valtakunnallisesti merkittävänä maanteinä ja Kehä III:n sisäpuolen tieverkolle, jonne runkoverkko ei enää ulotu, esitetään tavoitella, vastaa hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita. Kehä III:n runkoverkko-osuuden tulee jatkua Vuosaaren satamaan asti. Kehä III:n sisäpuolella kaavassa on käytetty Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvityksen verkkoluokittelua, joka vastaa hyvin Helsingin yleiskaavassa esitettyjä tie- ja katuverkon kehittämissuunnitelmia. Selvitys laadittiin Liikenneviraston toimeksiannosta laajassa yhteistyössä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien, HSL:n, Uudenmaan liiton ja Uudenmaan Ely-keskuksen kanssa. Työssä muodostettiin kaupunkien ja valtio-osapuolten yhteinen käsitys pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentelystä 2030 ja visio vuodelle 2050. Työssä valtakunnallisesti merkittävät tiejaksot päättyvät Kehä III:een ja sen sisällä olevat maantiet määriteltiin joko seudullisesti merkittäviksi tiejaksoiksi tai ydinalueen lähestymisjaksoiksi. Maakuntakaavassa esitetty ratkaisu on yhteneväinen myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman liikennejärjestelmäratkaisun kanssa. On hyvä, että sekä maakunnan että seudun tason suunnitelmat ohjaavat kehitystä tarkoituksenmukaiseen suuntaan ja takaavat kunnille riittävän liikkumavaran.

Pyöräliikenne on huomioitu hyvin Uusimaa 2050 kaavan selostuksessa, mikä on erinomainen asia. Kehä I:n sisäpuolella on suuri potentiaali saada autoliikenteestä siirtymää pyöräliikenteeseen ja näin helpottaa myös autoliikenteen ruuhkia ja mahdollistaa sujuvampi autoliikenne pidemmällä seutumatoilla, joita ei ole aina mahdollista kulkea pyörällä.

Kaavassa esitetyt raskaan liikenteen uudet taukopaikat ovat Helsingin kaupungin ja koko Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeitä. Taukopaikkojen toteutuksella on merkittävä vaikutus sekä elinkeinoelämän toimintoihin ja kuljetuksiin että pääkaupunkiseudun koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Autoliikenteen liityntäpysäköintipaikkamerkinnot vastaavat hyvin Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteita.

Hakamäentien ja Turunväylän välisen tieyhteyden merkintä on kaavakartassa väärässä paikassa Niemenmäen kohdalla.

Kauppa

Ehdotuksessa on kolme eri keskustamerkintää, valtakunnan keskus, keskus ja pieni keskus. Kaikille keskusta-alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullista vähittäiskauppaa ilman rajoituksia. Kaikkien keskusta-alueiden ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen sekä taajamatoimintojen kehittämissuunnitelman sijainti, laajuus ja toteutustapa täsmentyvät yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tämä on tuotu esiin myös oikeusvaikutteisessa Merkinnät ja määräykset -osiossa.



Kaupan näkökulmasta merkittävin muutos Helsingin seudun vaihekaavassa Helsingin osalta ovat keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet. Östersundomin Sakarinmäen aluetta lukuun ottamatta näitä ei ole kaavaluonnoksessa enää rajattu tilaa vaativan kaupan toimialoille, kuten aikaisemmin, vaan niillä sallitaan kaikkia kaupan laatuja. Laaturajoittamattoman kaupan alueen yksikkökoon (30 000 k-m²) poisto oli kuitenkin hyvä ratkaisu, sillä yksikköä tärkeämpää on kaupan alueen kokonaisuuden tarkastelu.

Suutarilan, Konalan ja Roihupellon alueille osoitetun vähittäiskaupan ylärajoja on nostettu johtuen muutoksesta sallia näillä myös keskustamaista kauppaa. Maakuntakaavatasolla oleellista on ollut arvioida laaturajoittamattomien kaupan alueiden vaikutuksia maakuntakaavassa määriteltyihin seudullisiin keskuksiin. Kuntakaavoituksessa on kuitenkin olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arkiasioinnin osalta paikallisen kävelysaavutettavuuden näkökulmasta sekä lähialueen asukkaiden luoman kysynnän näkökulmasta. Jos nykyisille kaupan alueille sijoittuu runsaasti keskustahakuista kauppaa, voi se vaikeuttaa lähikeskustojen ja asuinalueiden lähipalvelujen kehittämistä. Avainasemassa on siis kaupan tarvittavan volyymin salliminen lähialueiden keskustoissa.

Maakuntakaavan selostuksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan osoittaa tarvittaessa maakuntakaavaa tarkempia ja tiukempia määräyksiä kaupalle. Tämä tulisi kirjata myös Helsingin seudun kartan oikeusvaikutteiseen Merkinnät ja määräykset -osioon.

Maakuntakaavan viherrakenne

Maakuntakaava tunnistaa viherrakenteen jatkuvuuden tarpeen, mikä on hyvä asia. Koska maakuntakaavaehdotuksen tavoitevuosi ja Helsingin yleiskaavan tavoitevuosi on sama vuosi 2050, maakuntakaavan viherrakennetta ei tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava on osoittanut. Helsingin yleiskaavan toteuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamista. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole perusteltua eri maankäyttötarpeiden yhteensovittamisen tarpeen kanssa eikä ole linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa.

Helsingin saariston virkistyskäytön painopisteet ovat Helsingin yleiskaavan (2016) ja merellisen strategian (2019) mukaan seuraavissa kohteissa: Ilosaari, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari, Suomenlinna ja Pihlajasaari. Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittä-



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

Itä-Villinki on merkitty kaavaehdotuksessa Puolustusvoimien alueeksi (EP). Alue tulee osoittaa maakuntakaavassa vastaavasti kuin Melkki merkinnällä EP/v (Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttö on virkistys-, matkailu- ja koulutustoiminta). Alueelle on laadittu asemakaavaehdotus, jossa Itä-Villinki on osoitettu virkistykseen, loma-asumiseen ja matkailuun.

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

Kaavassa voitaisiin ottaa kantaa Uudenmaan läpi kulkevaan vaellusreittiin. Uudeltamaalta puuttuu pitkä yhtenäinen vaellusreitti joka palvelisi paikallisia ja matkailijoita. Reitti voisi lähteä Porvoosta ja päättyä Hankoon. Välissä olisi mm. Nuuksion ja Sipoonkorven kansallispuistot, Tuusulanjärven kulttuurikohteet, Fiskarsin Ruukkikylä ja paljon muuta. Hyvin toteutettuna reitistä voisi helposti tulla kansainvälisesti tunnettu vaellusreitti jota voitaisiin verrata esim. Karhunkierrokseen tai Santiago de Compostelaan. Reitin monipuolisuus, palvelurakenne ja saavutettavuus olisivat omaa luokkaansa. Toteuttaminen olisi verrattain helppoa jo olemassa olevien reittien ja palveluiden varaan ja reitti olisi myös rai-deyhteyksillä saavutettavissa.

Östersundom

Uusimaa-kaavan ehdotuksen ja hyväksytyn, Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan välillä on merkittävä ristiriita, joka tulee korjata. Uusimaa-kaava 2050:n taajama- ja virkistysalueiden rajaukset Länsisalmessa tulisi muuttaa Östersundomin yleiskaavaa vastaaviksi.

Uusimaa-kaava on perustelujen mukaan ratkaistu hyväksytyn Östersundomin maakuntakaavan mukaisena. Muilta osin periaate on toimiva, mutta kaavojen eri aikajänne tulee ottaa huomioon. Östersundomin hyväksytyn maakuntakaavan ja Uusimaa-kaavan ehdotuksen taajama- ja viheraluerakenne Länsisalmessa ei vastaa yhteisen yleiskaavan ratkaisua. Östersundomin maakuntakaavan osalta ero oli perusteltu, kos-



ka kaavojen aikatahtäin oli erilainen, mutta Uusimaa-kaavan 2050 osalta ei. Yhteisessä yleiskaavassa on esitetty alueen kaupunki- ja viherrakennetavoitevuonna 2060, mikä vastaa Uusimaa-kaavan 2050 aikatahtäintä.

Metron laajennuksen varaan rakentuva uusi Länsisalmen keskus on yleiskaavassa sijoitettu tiiviisti tulevan Länsisalmen metroaseman yhteyteen, ja tärkeä Natura-alueet yhdistävä ekologinen yhteys ja merkittävin vihersormi on linjattu taajamarakenteen länsipuolelle suoraan Mustavuoresta kohti Sipoonkorpea. Westerkullan kulttuurimaisema-alue ja ekologinen yhteys muodostavat arvokkaan maisemakokonaisuuden ja laajan seudullisesti merkittävän vihersormen. Tämä ratkaisu on löydetty pitkän ja monivaiheisen suunnitteluprosessin ja useiden selvitysten kautta.

Uusimaa-kaavassa Länsisalmen ja Östersundomin taajamarakenteen osien väliin on osoitettu virkistysalue V1, joka merkitykseltään vastaa edellä kuvattua yleiskaavan ekologista yhteyttä. Esitämme virkistysalueen osoittamista lännemmäksi, yleiskaavassa osoitettuun sijaintiin. V1-merkinnän määräystä tulisi myös muuttaa siten, että alue tarkempien selvitysten ja suunnitelmien perusteella voidaan sijoittaa toiseen paikkaan, kunhan ekologisen yhteyden jatkuvuus turvataan. Uusimaa-kaavan ehdotuksen ratkaisu ja V1-merkintään liittyvä MRL 33 § mukainen rakentamisrajoitus voisi olla vahingollinen sekä Östersundomin yhteisen yleiskaavan, että Vantaan vireillä olevan yleiskaavan toteuttamisen kannalta.

Östersundomin alueelle on osoitettu uusi keltainen aluevarausmerkintä, joka on vaikeatulkintainen ja jolle ei ole määritelty käyttötarkoitusta. Myös merkinnän alueellinen ulottuminen etäälle Natura-alueista on merkillepantavaa.

Norrbergetin alueelle Porvoonväylän pohjoispuolelle suunnitellaan kiertotalouteen perustuvaa biotalousintegraattia. Alueen asemakaavoitus on vireillä. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa alue on osoitettu elinkeinotoiminnan alueena / teollisuusalueena ja Östersundomin maakuntakaavassa työpaikka-alueena. Uusimaa-kaavan ehdotuksessa keltainen aluevarausmerkintä ei osoita alueen tarkoitettua käyttöä. Sama koskee Mt 170 / Kehä III risteyksen eteläpuoleista työpaikka-aluetta. Alueiden tarkempi suunnittelu ja toteuttaminen yleiskaavan tavoitteiden mukaisena tulee varmistaa myös maakuntakaavassa.

Länsisalmi-Majvik viheryhteystarve tulisi poistaa, koska alue tulee olemaan osa Östersundomin tiiveintä kaupunkia ja tiiviisti rakennettavassa kaupunkiympäristössä lajiston liikkumismahdollisuudet ja yhteyden toimivuus osana ekologista verkostoa ovat rajalliset. Yleiskaavassa alu-



eelle on esitetty virkistysyhteystarve ja seudullinen rantaraitti, jonka tavoitteena on olla urbaani ja merellinen virkistysreitti.

On hyvä, että Vt7 uusi eritasoliittymä Östersundomin kohdalla on mukana maakuntakaavan toteuttamisohjelmassa.

Tekninen huolto

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

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

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

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

Yhdyskuntateknisen huollon alue: ET-merkinnän piiriin tulisi ottaa myös Pitkälän vedenpuhdistuslaitoksen suunnitellun maanalaisen ja seutua palvelevan laajennuksen merkintä. Maanalaisen vedenpuhdistuslaitoksen sijoituspaikkaan vaikuttavat mm. korkeustasot, alueen kallio-



olosuhteet ja laitoksen tarvitsemat yhteydet. Merkinnän kuvaus tulisi päivittää koskemaan myös tätä laitosta. Suunnittelu-määräys voi pysyä ennallaan. Kaavaehdotuksessa Östersundomin jätevedenpuhdistamo osoitetaan ET-kohdemerkinnällä Porvoonväylän pohjoispuolelle. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa jätevedenpuhdistamo on osoitettu aluevarauksena kallioalueelle, joka sijoittuu Porvoonväylän pohjois- ja eteläpuolelle. Maakuntakaavan kaavamerkinnän tulee mahdollistaa toteuttaminen väylän molemmille puolille. Puhdistamolta mereen johtavalle jätevesitunnelille on olemassa kaksi vaihtoehtoista linjausta. Ohjeellisen linjauksen sijainti tulee varmistaa HSY:ltä. Myös jätevedenpuhdistamolle johtavalle jätevesitunnelille on olemassa yhteystarve.

Melualueiden merkitseminen kaavakartalle on epätarkoituksenmukaista, sillä melualueet voivat muuttua esim. toiminnanharjoittajan kehitysnäkymien muuttuessa tai ympäristölupapäätösten myötä. Sen sijaan esitetään harkittavaksi informaatio-tyyppistä merkintää. Kaavan laatimisajankohtana käytettävissä olevat melualueet voitaisiin esittää lähdeviitteineen osana kaavan selvitysaineistoa tai selostuksen liitekartoilla. Mikäli puolustusvoimien melualueita koskien annetaan suunnittelu-määräys, siihen tulisi palauttaa luonnosvaiheen määräys, joka ohjaa toiminnanharjoittajaa siten, että sen toiminnasta aiheutuvat meluhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset. Vastaavan määräyksen tulisi koskea myös lentoasematoimintoja.

Käsittely

07.05.2019 Ehdotuksen mukaan

Palautusehdotus:

Mai Kivelä: Lausunto palautetaan valmisteluun, niin että siihen sisältyvät esitykset luontoalueiden suojelun heikennyksistä poistetaan.

Mai Kivelän palautusehdotusta ei kannatettu, joten se raukesi.

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään kappaleeseen 3 uusi viimeinen lause: "Osana hiilineutraaliustavoitetta tulee huomioida esirakentamisesta ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt ja keskittää rakentaminen sellaisille alueille, joissa rakentaminen pystytään toteuttamaan pienimmillä kokonaispäästöillä."

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään tekstiin uusi kappale 8 nykyisten kappaleiden 7 ja 8 väliin, jolloin seuraavien kappaleiden numerointi siirtyy yhdellä eteenpäin: "Kaavassa on laiminlyöty kevytilmailun edellytysten varmis-



taminen liikennejärjestelmän osana koko kaava-alueella. Helsingin tulee yhteistyössä naapurikuntien kanssa varmistaa, että kevytilmailun edellytykset pääkaupunkiseudulla turvataan ja siten mahdollistetaan ilmailualan sekä siihen liittyvien innovaatioiden kehitys.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Poistetaan tekstistä pohjaesityksen kappale 12: ”Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarjoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Muutetaan pohjaesityksen kappaleen 19 ensimmäinen lause ”Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla.” muotoon ”Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla kevytilmailua lukuun ottamatta.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 20 loppuun lause: ”Tästä huolimatta on varmistettava liikenteen sujuva jatkuminen Kehä III:lta keskeisiä väyliä pitkin Helsingin keskustaan asti ja kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, etteivät Helsingissä toimivien yritysten toimintaedellytykset vaarannu ja helsinkiläisten työssäkäynti Kehä III:n ulkopuolella on mahdollista myös tulevaisuudessa.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 21 loppuun: ”Tavoitellun siirtymän autoliikenteestä pyöräliikenteeseen osalta on huomioitava realistisesti kaupunkilaisten eroavaisuudet fyysisen kunnan suhteen, liikuntarajoitteiset kaupunkilaiset sekä erityisesti vuodenaikojen



27.05.2019

vaikutus ja talvipyöräilyn olosuhteet Helsingissä. Kaupunkilaisten sujuva ja turvallinen liikkuminen on varmistettava myös lumisina ja liukkaina vuodenaikoina. Samoin on varmistettava, että niille kaupunkilaisille, joiden terveydentila tai muut tekijät eivät mahdollista polkupyörällä liikkumista, taataan riittävät mahdollisuudet sujuvaan liikkumiseen myös Kehä I:n sisäpuolisella alueella.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 22 loppuun: ”Liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia keskeisten juna- ja metroasemien läheisyydessä tulee lisätä merkittävästi, jotta saadaan siirrettyä nykyistä suurempi osa kehyskunnista Helsingin keskustaan suuntautuvasta työmatkaliikenteestä raiteille Kehä III:n sisäpuolisella alueella.”

Kannattaja: Atte Kaleva

Vastaehdotus:

Nuutti Hyttinen: Lisätään tekstiin uusi kappale pohjaesityksen kappaleen 32 jälkeen: ”Malmin lentokentän alueen ainutlaatuiset luontoarvot tulee huomioida Uusimaa-kaava 2050:n osana ja huomioida samassa yhteydessä aluekokonaisuuden merkitys rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain näkökulmasta.”

Kannattaja: Atte Kaleva

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään kappaleeseen 3 uusi viimeinen lause: ”Osana hiilineutraaliustavoitetta tulee huomioida esirakentamisesta ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt ja keskittää rakentaminen sellaisille alueille, joissa rakentaminen pystytään toteuttamaan pienimmillä kokonaispäästöillä.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig



Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään tekstiin uusi kappale 8 nykyisten kappaleiden 7 ja 8 väliin, jolloin seuraavien kappaleiden numerointi siirtyy yhdellä eteenpäin: ”Kaavassa on laiminlyöty kevytilmailun edellytysten varmistaminen liikennejärjestelmän osana koko kaava-alueella. Helsingin tulee yhteistyössä naapurikuntien kanssa varmistaa, että kevytilmailun edellytykset pääkaupunkiseudulla turvataan ja siten mahdollistetaan ilmailualan sekä siihen liittyvien innovaatioiden kehitys.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Poistetaan tekstistä pohjaesityksen kappale 12: ”Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen kaavassa on osoitettu tarkoilla aluevarausmerkinnöillä virkistysalueet, Östersundomin virkistysalueet, suojelualueet, liikennealueet mm. satamat sekä puolustusvoimien alueet. Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkitä yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva



Poissa: 1
Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

4 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Muutetaan pohjaesityksen kappaleen 19 ensimmäinen lause "Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävän liikkumisen edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla." muotoon "Uusimaa 2050 -kaavan liikkumisen ja logistiikan keskeiset tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet vastaavat hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita kestävän liikkumisen edistämiseksi ja kuljetusten toimivuuden turvaamiseksi seudulla kevytilmailua lukuun ottamatta."

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1
Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

5 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 20 loppuun lause: "Tästä huolimatta on varmistettava liikenteen sujuva jatkuminen Kehä III:lta keskeisiä väyliä pitkin Helsingin keskustaan asti ja kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, etteivät Helsingissä toimivien yritysten toimintaedellytykset vaarannu ja helsinkiläisten työssäkäynti Kehä III:n ulkopuolella on mahdollista myös tulevaisuudessa."

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä



Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

6 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 21 loppuun: "Tavoittelun siirtymän autoliikenteestä pyöräliikenteeseen osalta on huomioitava realistisesti kaupunkilaisten eroavaisuudet fyysisen kunnon suhteen, liikuntarajoitteiset kaupunkilaiset sekä erityisesti vuodenaikojen vaikutus ja talvipyöräilyn olosuhteet Helsingissä. Kaupunkilaisten sujuva ja turvallinen liikkuminen on varmistettava myös lumisina ja liukkaina vuodenaikoina. Samoin on varmistettava, että niille kaupunkilaisille, joiden terveydentila tai muut tekijät eivät mahdollista polkupyörällä liikkumista, taataan riittävät mahdollisuudet sujuvaan liikkumiseen myös Kehä I:n sisäpuolisella alueella."

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

7 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisätään pohjaesityksen kappaleen 22 loppuun: "Liityntäpysäköinnin mahdollisuuksia keskeisten juna- ja metroasemien läheisyydessä tulee lisätä merkittävästi, jotta saadaan siirrettyä nykyistä suurempi osa kehyskunnista Helsingin keskustaan suuntautuvasta työmatkaliikenteestä raiteille Kehä III:n sisäpuolisella alueella."



27.05.2019

Jaa-äännet: 7

Mai Kivelä, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 5

Sirpa Asko-Seljavaara, Eveliina Heinäluoma, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva, Jape Lovén

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 7-5 (1 poissa).

8 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

EI-ehdotus: Lisätään tekstiin uusi kappale pohjaesityksen kappaleen 32 jälkeen: ”Malmin lentokentän alueen ainutlaatuiset luontoarvot tulee huomioida Uusimaa-kaava 2050:n osana ja huomioida samassa yhteydessä aluekokonaisuuden merkitys rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain näkökulmasta.”

Jaa-äännet: 9

Eveliina Heinäluoma, Mai Kivelä, Jape Lovén, Amanda Pasanen, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Laura Rissanen, Anni Sinnemäki, Mikko Särelä

Ei-äännet: 3

Sirpa Asko-Seljavaara, Nuutti Hyttinen, Atte Kaleva

Poissa: 1

Silvia Modig

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 9-3 (1 poissa).

16.04.2019 Pöydälle

13.11.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

06.11.2018 Pöydälle

27.03.2018 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

20.03.2018 Pöydälle

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen



Lisätiedot

Heikki Salmikivi, tiimipäällikkö: 310 37483

heikki.salmikivi(a)hel.fi

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

raisa.kiljunen-siirola(a)hel.fi

Jouni Kilpinen, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37251

jouni.kilpinen(a)hel.fi

Saija Miettinen-Tuoma, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37374

saija.miettinentuoma(a)hel.fi

Kaupunginkanslia Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 06.03.2017 § 13

HEL 2017-001704 T 10 03 00

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

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

Tavoitteena on kehittää maakuntakaavasta entistä strategisempi muuttuvaan toimintaympäristöön soveltuva työkalu. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että maakuntakaavassa tullaan vetämään suuret linjat maakunnan kehitykselle, eikä siinä käsitellä kuntien sisäisiä alueidenkäytön kysymyksiä. Tämä on hyvä lähtökohta. Nykyinen monista päällekkäisistä vaihekaavoista koostuva maakuntakaavojen kokonaisuus on vaikeasti hahmottuva ja usein jopa kuntien omia yleiskaavoja yksityiskohtaisempi. Uusimaa-kaava 2050 koostuu rakennekaavan lisäksi seuduittain laadittavista vaihekaavoista, joita voitaisiin päivittää joustavasti. Myös vaihekaavoissa tulee pysyä riittävän yleisel-

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



lä tasolla, että ne eivät muodostu ristiriitaisiksi kuntien omien yleiskaavojen kanssa. Voisikin olla perusteltua kohdistaa oikeusvaikutukset vain rakennekaavaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin, joita sitten havainnollistetaan tarkemmilla alueittaisilla tarkasteluilla.

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

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

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

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

Lisätiedot

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

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



Kaupunkisuunnitteluvirasto 23.2.2017

HEL 2017-001704 T 10 03 00

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

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

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

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa syksyllä 2016. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kasvu ja rakentaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki. Helsingin yleiskaava on Uusimaa-kaava 2050:n tavoitteiden mukainen, joten on tärkeää, että uusi maakuntakaava ei ole ristiriidassa sen kanssa. Tämä voisi hidastaa asemakaavoitusta ja vaarantaa seudullisten asuntotuotantotavoit-



teiden saavuttamisen, mikä olisi haitallista koko maakunnalle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on tunnistettu ahdas ja kallis asuminen ongelmaksi erityisesti pääkaupunkiseudulla ja että tilanne vaikuttaa koko maakunnan – ja sitä kautta koko Suomen – kilpailukykyyn. Maakuntakaavassa tuleekin varmistaa riittävät kaavalliset edellytykset asuntotuotannon lisäämiselle erityisesti seudun ydinalueella.

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

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

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

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnitteluvirastoa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 24.2.2017 mennessä.



27.05.2019

Asia/21

Lisätiedot

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

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

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

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566