



20.05.2019

Asia/14

## § 376

### Lausunto Uudenmaan liitolle Uusimaa-kaava 2050 ehdotuksesta

HEL 2017-001704 T 10 03 00

#### Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Kaisa Hernbergin ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

#### Lisätiedot

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

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa 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 talous-



kasvun 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 selkänöjan – 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 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 hyväksytyin 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 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 raja-alue on selvitettävä tarkemmassa suunnittelussa."



Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnon-suojelualue -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 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 rasiiteita.

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 Kuninkansaari 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 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. 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-m<sup>2</sup>) 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 keskusta- maista kauppaa. Maakuntakaavatasolla oleellista on ollut arvioida laa- turajoittamattomien kaupan alueiden vaikutuksia maakuntakaavassa määriteltäisiin seudullisiin keskuksiin. Kuntakaavoituksessa on kuitenkin olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arki- sioinnin 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 lähia- lueiden keskustoissa.

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

#### Maakuntakaavan viherrakenne

Maakuntakaava tunnistaa viherrakenteen jatkuvuuden tarpeen, mikä on hyvä asia. Koska maakuntakaavaehdotuksen tavoitevuosi ja Hel- singin yleiskaavan tavoitevuosi on sama vuosi 2050, maakuntakaavan viherrakennetta ei tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Hel- singin uusi yleiskaava on osoittanut. Helsingin yleiskaavan toteuttami- nen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamis- ta. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellai- sinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakun- takaavasta ei ole perusteltua eri maankäyttötarpeiden yhteensovittami- sen tarpeen kanssa eikä ole linjassa kaavan strategisuudelle asetettu- jen tavoitteiden kanssa.

Helsingin saariston virkistyskäytön painopisteet ovat Helsingin yleis- kaavan (2016) ja merellisen strategian (2019) mukaan seuraavissa kohteissa: Isosaari, Vallisaari, Kuninkaansaari, Vasikkasaari, Suomen- linna ja Pihlajasaari. Villinki ja Itä-Villinki ovat myös jatkossa kehittä- miskohteita. Kuninkaansaari ja Vallisaari Helsingin edustalla on osoitet- tu maakuntakaavaluonnoksessa samalla suojelumerkinnällä kuin luon- nonsuojelualueet. Helsingin yleiskaavassa ne ovat merellisen virkistyk- sen ja matkailun alueita. Nämä kohteet olisi perusteltua merkitä myös virkistyskäytön kohdealueiksi, sillä ne ovat avautumassa virkistyskäy- tön saariksi, ja niissä on asemakaavoitus vireillä. Asemakaavoitukses- sa ja sen kanssa rinnan edenneessä luonnonsuojelulain mukaisen rau- hoituspäätöksen valmistelussa on huomioitu alueen luontoarvot ja alu-



eelle 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 asema-kaavaehdotus, 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. Reitien 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 aikatahtäin oli erilainen, mutta Uusimaa-kaavan 2050 osalta ei. Yhteisessä yleiskaavassa on esitetty alueen kaupunki- ja viherrakenne tavoitevuonna 2060, mikä vastaa Uusimaa-kaavan 2050 aikatahtäintä.

## Esittelijän perustelut

### 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



## 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 aikatahtäinön 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 Uusimaakaan 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 vaihemaakuntakaavojen ehdotuksista, joihin kuuluvat kaavakartat (oikeusvaikutteisia), merkinnät ja määräykset (oikeusvaikutteisia) sekä kaavaselostus liitekartoineen 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 liikenneo-

---

**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





20.05.2019

Asia/14

sioon 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**  
Uudenmaan liitto

**Päätöshistoria**

Kaupunkiympäristölautakunta 16.04.2019 § 210

13.11.2018 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

06.11.2018 Pöydälle

27.03.2018 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

20.03.2018 Pöydälle

**Esittelijä**

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

**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

**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



Saija Miettinen-Tuoma, diplomi-insinööri, puhelin: 310 37374  
saija.miettinentuoma(a)hel.fi

Kaupunginhallitus 03.12.2018 § 791

HEL 2017-001704 T 10 03 00

Päätös

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

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

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

Uuden maakuntakaavan suunnittelu on tapahtunut rinnakkain seudun MAL 2019 -suunnitelman laatimisen kanssa. Vuorovaikutus kaavan valmistelussa on ollut monipuolista ja hyvää. Kaavan jatkovalmistelussa tulee käydä aktiivista dialogia seudun toimijoiden ja erityisesti Helsingin kaupungin kanssa. Kaavassa on hyvin tunnistettu Helsingin seudun erityiskysymykset ja huomioitu seudun kehittämistarpeet. Maakuntakaava luo edellytykset asuntotuotannon sekä palvelu- ja elinkeinotoiminnan merkittävälle kasvulle, ohjaa seudun kasvua keskuksiin ja raideliikenteen vyöhykkeelle, parantaa verkostomaisen joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä ja turvaa seudun vetovoimaisuuden ekosysteemipalvelujen, virkistyksen ja kulttuuriympäristöjen osalta.

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



kintaohjeet. Päällekkäisten kaavamerkintöjen osalta todetaan, että määräyksissä tulee tulkita ja sovittaa toiminnot yhteen siten, että merkintöjen osoittamat alueidenkäytön periaatteet voivat toteutua.

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

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

Liikenteen suunnitteluperiaatteet ovat kannatettavia ja linjassa Helsingin uuden yleiskaavan ja seudun MAL 2019 -suunnitelman kanssa. Liikenteen merkinnät ovat pääosin hyvin perusteltuja. Pääkaupunkiseudun liikenneyhteyksillä on vielä pääkaupunkiseutua laajempi seudullinen sekä myös valtakunnallinen ja kansainvälinen merkitys. Maakunta-kaavassa on turvattava henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ja yhteystarpeet kaikki liikennemuodot huomioiden. Liikenneyhteydet satamista valtakunnan verkkoihin ovat edellytys tavaraliikenteen tuonnille ja viennille sekä säännöllisille henkilöliikenteen yhteyksille ja palveluille. Valtakunnallisesti merkittävä tieverkko rajautuu Kehä III:een ja maakunnallisesti merkittävä tieverkko Kehä I:een. Kehä I:n sisäpuolelle jatkuvat sisääntulotiet on merkitty tavara- ja linja-autoliikenteen yhteystarvenuolilla. Eritasoliittymiä ei esitetä, vaan liittymien toteuttamista ohjataan sanallisilla määräyksillä. Kaavakartalla on osoitettu rautatiet ja metro sekä niiden laajennukset, Helsingissä merkittävimpiä Östersundomin metro, Pissararata ja Lentorata sekä Tallinnan tunneli. Liikenneverkko perustuu MAL-suunnitelmassa muodostettuun liikenneverkkoon, jota on täydennetty vuoden 2030 jälkeen toteutettavilla ja valtakunnallisesti merkittävillä liikennehankkeilla. Esimerkiksi pikaraitioteitä tai pyöräilyä



runkoyhteyksiä ei ole esitetty kaavakartalla, mikä on kaavan strategisuus huomioon ottaen perusteltua.

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

#### Tarkennustarpeet maakuntakaavan sisältöön

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

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

Tarkkojen aluevarausmerkintöjen siirtäminen strategiseen Uusimaakaavaan sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole johdonmukaista ottaen huomioon kaavan strategisuudelle asetetut tavoitteet. Helsingin uuden yleiskaavan tavoite kantakaupungin laajentamisesta edellyttää maakuntakaavaan merkityn keskustatoimintojen alueen laajentamista yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti nyt esitettyä ulommaksi aina Kehä I:lle saakka.

#### Liikenne

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

Kaavan keskeisenä tavoitteena on tukea kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki-Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa satamien toimivat yhteydet sekä tie-



että katuverkolla, ja Helsingissä on tätä varten tehty tiivistä yhteistyötä Helsingin sataman ja muiden kaupungin toimijoiden kesken.

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

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

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

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

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

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



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

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

Luonnoksessa esitetyn kaltaiset vaihtoehtoiset tunnelilinjaukset edellyttäisivät Helsingin alueella varautumista kolmeen maanalaiseen rata-tunneliin, mikä ei käytännössä ole mahdollista. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ja kaupungin kasvaessa uuden rakentamisen myötä syntyy tarve sijoittaa maan alle lisää toimintoja. Näiden tilavarausten toteuttamisen mahdollistamiseksi on Helsingissä tehty pitkäjänteistä maanalaisen tilojen tilavaraussuunnittelua. Helsinkiin on laadittu maanalainen yleiskaava ja uusi maanalainen yleiskaava on valmisteilla. Radan suju-



va liikennöinti edellyttää jouhevaa ratageometriaa. Optimaalisen rata-tunneligeometrian etsiminen edellyttää mm. olemassa olevien maanalaisten tilojen ja tiedossa olevien maanalaisten tilavarausten huomiointia.

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

## Kauppa

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

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

Maakuntakaavassa on tärkeää huolehtia, että kaupan ratkaisu ei heikennä mahdollisuuksia kaavan tavoitteiden toteuttamiseen, ja varmis-



taa, että mahdollisesti lisääntyvän liikenteen negatiiviset ulkoisvaikutukset on mahdollista kompensoida muilla toimenpiteillä. Kaupan ratkaisun tulee mahdollistaa Helsingin uuden yleiskaavan tavoitteiden mukaisen sekoittuneen kaupunkirakenteen toteuttaminen Helsingissä. Kaavassa laaturajoittamattoman kaupan alueelle esitetty rakennuksen koon rajoittaminen (max. 30 000 k-m<sup>2</sup>) tulisi poistaa, sillä kaupunkirakenteen näkökulmasta rakennuksen kerrosalamäärä ei ole keskeisin tekijä, vaan se, minkälaista kaupunkia rakennus ympärilleen synnyttää.

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

### Viherrakenne

Kaavaluonnoksessa on hyvin tunnistettu viherrakenteen jatkuvuuden tarve. Koska maakuntakaavaluonnoksen ja Helsingin yleiskaavan tavoitevuodet ovat samat, ei maakuntakaavan viherrakennetta tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava osoittaa. Helsingin yleiskaavan toteuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen ja viherrakenteen yhteensovittamista. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihemaakuntakaavasta ei ole perusteltua eikä linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa. Merkintöjen siirtäminen sellaisinaan Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavasta ei myöskään ole perusteltua johtuen kaavojen erilaisesta aikajänteestä. Tämä koskee erityisesti Sipoonkorven ja Mustavuoren välistä viheryhteyttä, jossa maakuntakaavan tulisi noudattaa Östersundomin yhteisen yleiskaavan ratkaisua. Maakuntakaavan virkistysalueiden esittämisen tapa on huomattavan tarkka mm. Keskuspuiston ja Tuomarinkylänkartanon osalta ja Östersundomin alueella. Meilahden, Kaitalahden, Yliskylän ja Iso-Huopalahden kohteet voitaisiin esittää esitustarkkuuden puitteissa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksellä ja yleisillä määräyksillä.

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

Arvokkaiden ominaispiirteiden, luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristöjen huomioon ottamisesta määrätään kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä. Tämä on hyvä asia, koska Helsingin alueella on runsaasti pienialaisia arvokkaita kohteita. Lisäksi määrätään, että riittävät virkistysmahdollisuudet sekä yhteydet seudullisille virkistysalueille on





turvattava. Seudulle jatkuva viher- ja virkistysverkosto on tärkeä tiivistävässä kaupunkirakenteessa. Paikallisten virkistysalueiden ja rantojen kytkeytyminen laajempiin kokonaisuuksiin määrätään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksissä, mitä pidetään hyvänä.

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

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

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

Maakuntakaavan suojelualueet: Maakuntakaavan ekologinen verkosto on osoitettu viheryhteysmerkinnällä ja yli 5 hehtaarin laajuiset suojelualueet on osoitettu kaavassa tarkasti. Helsingin yleiskaavan osalta on osoitettu nykyiset luonnonsuojelualueet ja Helsingin luonnonsuojeluoh-



jelman ja yleiskaavan suojeltavaksi tarkoitettut alueet. Natura-alueita koskeva määräys sisältyy yleisiin suunnittelumääräyksiin.

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

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

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

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

## Östersundom

On tärkeää, että maakuntakaava mahdollistaa Östersundomin yhteisen yleiskaavan toteuttamisen.

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

---

**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



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

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

Viheryhteystarve-merkintä tulee jättää pois Uuden Porvoontien suuntaiselta osuudelta.

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

#### Tekninen huolto

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

Maakaasun runkoputki: Helsingin kaupungin ja Gasum Oy:n kesken on suunniteltu Helsinkiä halkovan korkeapaineisen kaasuputken siirtämistä Malmilla ja Oulunkylässä. Tarkoituksena on vapauttaa putken varaama maapinta-alaa Helsingin uuden yleiskaavan osoittamaan kaupunkirakentamiseen. Vastaavia tarpeita kaasuputken siirtämiseen voi olla tulossa myös jatkossa. Maakuntakaavan suunnittelumääräystä ehdotetaan muutettavaksi muotoon: Korkeapaineisen maakaasun siirto-putken 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 tyypistä suojavyöhykettä.

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

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

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

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

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

## Käsittely

**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



20.05.2019

03.12.2018 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Paavo Arhinmäki: Poistetaan kohdan Viherrakenne ensimmäisestä kappaleesta kaksi viimeistä virkettä: "Maakuntakaavan virkistysalueiden esittämisen tapa on huomattavan tarkka mm. Keskuspuiston ja Tuomarinkylänkartanon osalta ja Östersundomin alueella. Meilahden, Kaitalahden, Yliskylän ja Iso-Huopalahden kohteet voitaisiin esittää esitystarkkuuden puitteissa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksellä ja yleisillä määräyksillä."

Kannattaja: Suldaan Said Ahmed

Äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Paavo Arhinmäen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 10

Otso Kivekäs, Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Anni Sinnemäki, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 5

Paavo Arhinmäki, Marcus Rantala, Suldaan Said Ahmed, Sanna Vesikansa, Ozan Yanar

Kaupunginhallitus hyväksyi esittelijän ehdotuksen äänin 10 - 5.

26.11.2018 Pöydälle

16.04.2018 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

09.04.2018 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö  
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Kaupunginkanslia Kaupunkisuunnittelu- ja kiinteistötointa johtava apulaiskaupunginjohtaja 06.03.2017 § 13

HEL 2017-001704 T 10 03 00



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

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

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

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

**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



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

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

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

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

Lisätiedot

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

Kaupunkisuunnitteluvirasto 23.2.2017

HEL 2017-001704 T 10 03 00

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 hyväksy-



tyksi 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 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 hahmotettava ja usein jopa kuntien omia yleiskaavoja yksityiskohtaisempi. Uusimaa-kaava 2050 koostuu rakennekaavan lisäksi seuduittain laadittavista vaihekaavoista, joita voitaisiin päivittää joustavasti. Myös vaihekaavoissa tulee pysyä riittävän yleisellä tasolla, että ne eivät muodostu ristiriitaisiksi kuntien omien yleiskaavojen kanssa. Voisikin olla perusteltua kohdistaa oikeusvaikutukset vain rakennekaavaan ja siinä esitettyihin tavoitteisiin, joita sitten havainnollistetaan tarkemmilla alueittaisilla tarkasteluilla.

Helsingin uusi yleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa syksyllä 2016. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa kaupungin kasvu ja rakentaa Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki. Helsingin yleiskaava on Uusimaa-kaava 2050:n tavoitteiden mukainen, joten on tärkeää, että uusi maakuntakaava ei ole ristiriidassa sen kanssa. Tämä voisi hidastaa asemakaavoitusta ja vaarantaa seudullisten asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen, mikä olisi haitallista koko maakunnalle. Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on tunnustettu 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. Lähtökohdana tulee olla tiivistyvä yhdyskuntarakenne ja raideliikenteeseen tukeutuva verkostokaupunki sekä keskuksien ja kantakaupungin roolin vahvistaminen.

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

#### Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkisuunnitteluvirastoa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 24.2.2017 mennessä.

#### Lisätiedot

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