



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Uusimaa-kaava 205 Valmisteluvaihe

Esittelytilaisuus 8.3.2018



Ohjelma

1. Uusimaa-kaavan valmisteluaineisto *Merja Vikman-Kanerva*

2. Suunnitteluperiaatekortit kaavaratkaisun pohjana

- Kasvu kestäville vyöhykkeille – *Mariikka Manninen*
- Elinvoimaisten keskuksien verkosto – *Mariikka Manninen*
- Liikutaan kestävästi – *Petri Suominen*
- Hyvin saavutettava Uusimaa – *Petri Suominen*
- Erikoistuvat seudut ja elinkeinot – *Ilona Mansikka*
- Vetovoimainen ympäristö – *Mariikka Manninen*
- Toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia – *Kaarina Rautio*

3. Uudenmaan rakennekaavan luonnos *Ilona Mansikka*

4. Ajankohtaiset selvitykset

- Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus – *Riikka Kallio*
- Lentorata ja Tallinna-tunneli – *Merja Vikman-Kanerva*
- ***LOPUKSI mahdollisuus tutustua kaavan aineistoihin ja keskustella suunnittelijoiden kanssa klo 16 asti***



Maakuntakaavan toimintaympäristö muutoksessa - tarve uudennlaiselle kaavalle



- Aiempien maakuntakaavojen **palautteessa** sekä **vuorovaikutuksessa** kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa on noussut esiin **tarve maankäytön kysymykset yhteen kokoavan, entistä strategisemmän maakuntakaavan laadintaan**
- Maakuntakaavan tulee vastata aluehallintouudistuksen tarpeisiin
- Kaavaprosessia tulee nopeuttaa
- Päällekkäistä työtä tulee vähentää
- Kuntakaavoitukseen tarvitaan lisää joustoa maakuntakaavan ohjauksessa
- *Muokataan toimivasta työkalusta paremmin uuteen toimintaympäristöön sopiva, uudennlainen maakuntakaava*

Uudessa maakuntakaavassa fokus olennaiseen



Uudessa maakuntakaavassa on tarkoitus tunnistaa paremmin valtakunnallisten intressien ja seudun kehittymisen kannalta välttämättömät tekijät ja ratkaista vain ne.

Kuntakaavoille jää näin enemmän joustovaraa tarkentaa suunnittelua edelleen paikallisiin olosuhteisiin sopivaksi.

Kokonaisuus muodostuu kahdesta osasta:

1. **Koko Uudenmaan strateginen pitkän aikavälin rakennekaava**
2. **Seutujen lyhyen aikavälin vaihemaakuntakaavat**

MRL 27 § ..Maakuntakaava voidaan laatia myös vaiheittain tai osa-alueittain.

Uusimaa-kaava 2050

Uudenmaan rakennekaava

Länsi-
Uudenmaan
vaihemaakuntakaava

Helsingin
seudun
vaihemaakuntakaava

Itä-
Uudenmaan
vaihemaakuntakaava

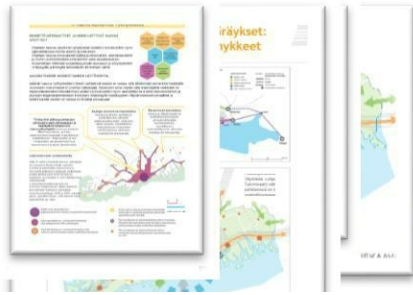
**Uusimaa-kaavan valmisteluaineisto on
lausunnoilla ja nähtävillä 27.2.-13.4.2018**

Yleistä valmisteluaineistosta



- **MIKÄ?**
Valmisteluaineisto on Uusimaa-kaava 2050:n valmisteluvaiheen kuulemistia varten laadittu yhteenveto kaavan valmistelun lähtökohdista
- **MILLAINEN?**
Tavoitteena helposti lähestyttävää tietoa osallisille kaavan ratkaisuihin ja niiden perusteluista. Kaikki ”samojen kansien” väliin: lähtökohdat, suunnitelma-aineisto ja vaikutusten arvioinnit
- **MIKSI?**
Valmisteluaineisto tukee Uusimaa-kaavan suunnittelijoiden, päätöksentekijöiden ja osallisten välistä vuoropuhelua. Valmisteluaineisto asetetaan nähtäville, jotta kaavan osallisilla on mahdollisuus osallistua ja vaikuttaa kaavan valmisteluun sekä antaa mielipiteensä kaavan jatkosuunnittelua varten.

Uusimaa-kaavan valmisteluaineiston kokonaisuus



Valmisteluaineisto koostuu seuraavista:

1) Uudenmaan rakennekaavan luonnos

- oikeusvaikuttaiset kaavakartta sekä merkinnät ja määräykset

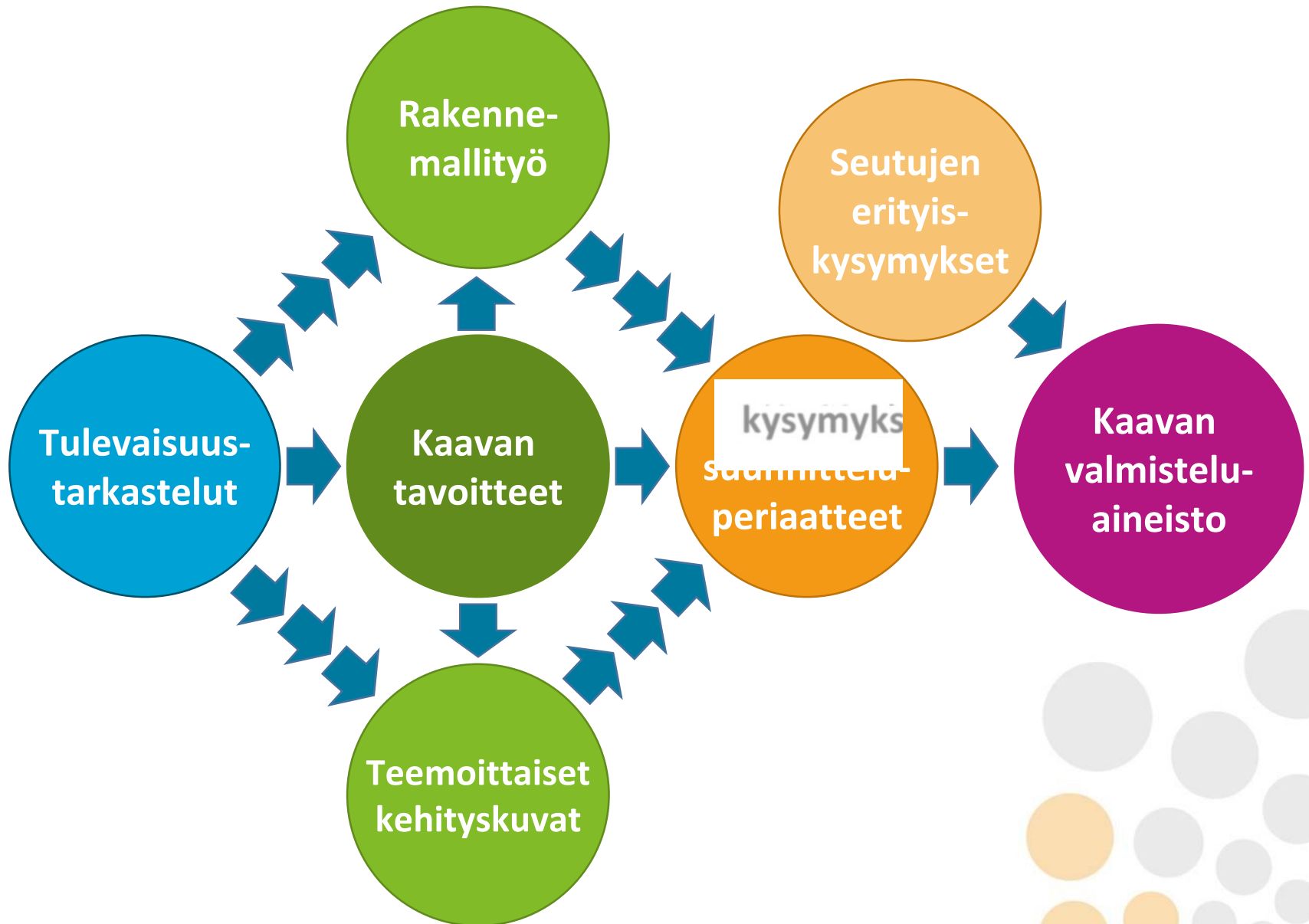
2) Uusimaa-kaavan valmisteluaineiston selostus

- Selostustekstissä esitetään mm. rakennekaavan perustelut sekä mm. eri kehityskäytävien profiloinnit ja toteutusjärjestys, joissa on huomioitu maankäytön ja liikennehankkeiden vuorovaikutus
- Selostukseen sisältyvät myös kaavan laadintaa ohjaavat **teemoittaiset suunnitteluperiaatekortit**, jotka tarkentavat hallituksen hyväksymiä kaavan suunnitteluperiaatteita

3) Uusimaa-kaavan taustaselvitykset

- mm. kehityskuvat ja rakennemallityö
- Uusimpia selvityksiä mm. maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus –selvitysluonnos sekä Tallinna-tunnelin aineistot

Uusimaa-kaavan työprosessi tähän asti



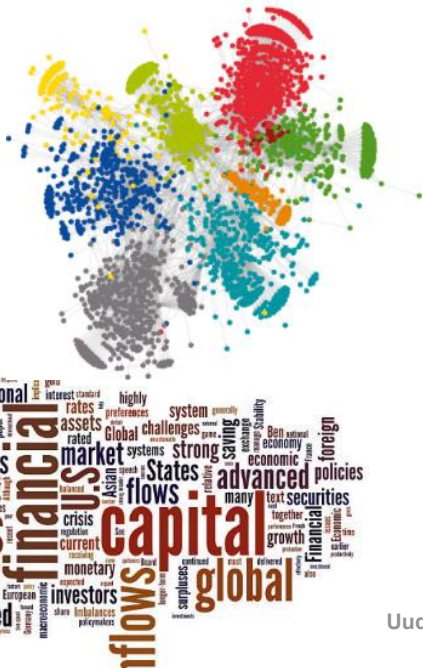


Tulevaisuustarkastelu ja väestöennusteet kaavan tavoitteiden ja rakennemallien taustalla

- Uusimaa kasvaa tulevaisuudessa voimakkaasti.
- Uudenmaan ennustetaan kasvavan noin 550 000 asukkaalla ja 290 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä, jolloin Uudellamaalla on jopa 2,2 miljoonaa asukasta ja noin miljoona työpaikkaa.
- Vahvan kasvun johdosta maakuntakaavoituksen suurimpana haasteena on pohtia, kuinka uudet asukkaat ja työpaikat saadaan sijoittumaan mahdollisimman kestävästi

Tulevaisuustarkastelun aineistot:

- Tulevaisuustarkastelu
- Aluetalouden skenaarit sekä työpaikka- ja väestöprojektiot
- Tulevaisuusraadin artikkelit



Kaavan tavoitteet



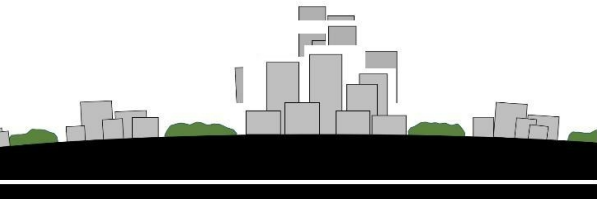
Unelmien Uusimaa 2050

Uusimaa-kaavan päätavoitteet ja alatavoitteita OASissa

Rakennemallityö

Rakennemallityö rakennekaavan taustana

Rakennemalli 1:
"Keskittynyt kasvu"

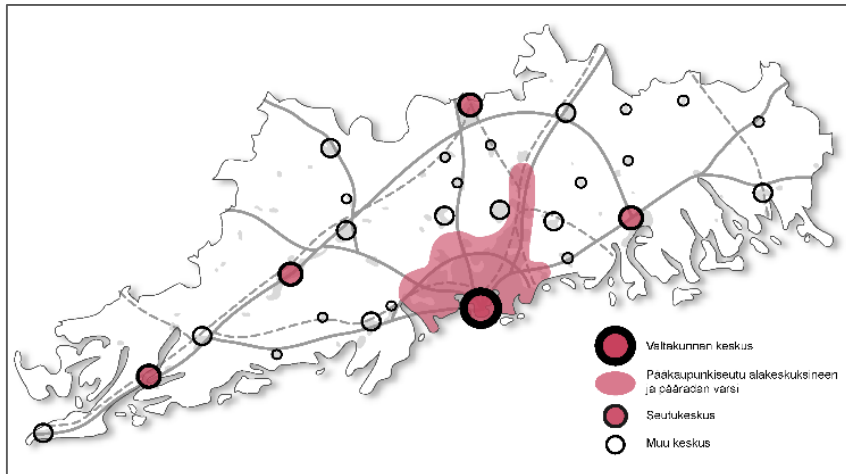


Rakennemalli 2:
"Monikeskittynvä kasvu"

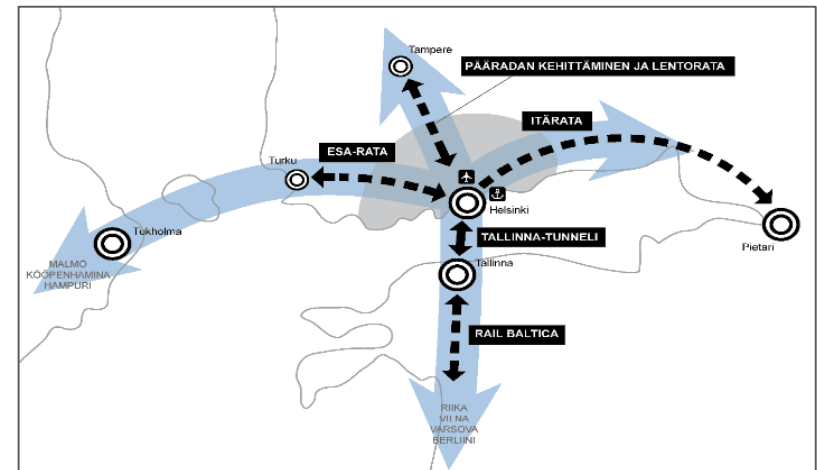
Rakennemalli 3:
"Hajakeskittynvä kasvu"

Rakennemallityön tuloksia

Aluerakenteen kehittämisen painopistealueet

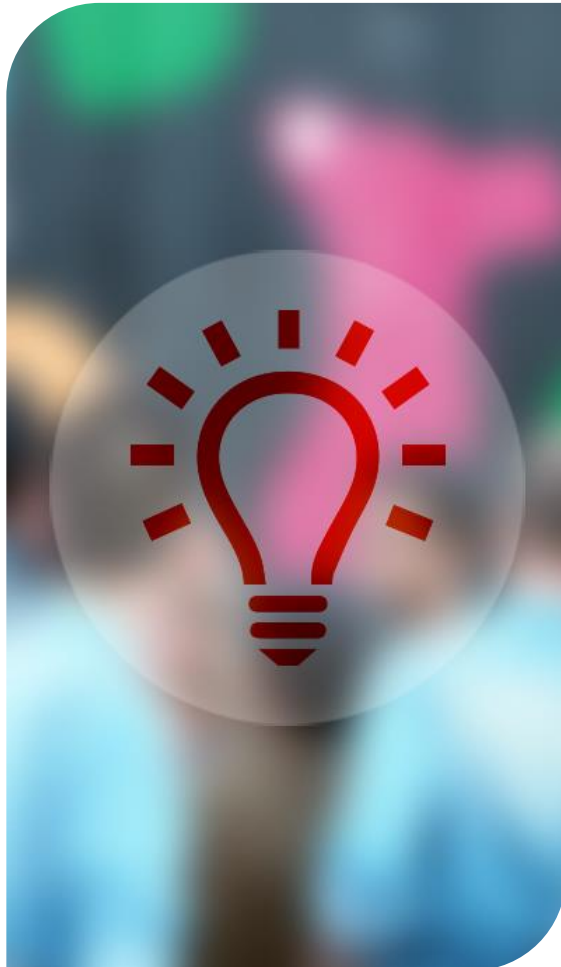


Kehitettävät kansainväliset ja valtakunnalliset yhteydet



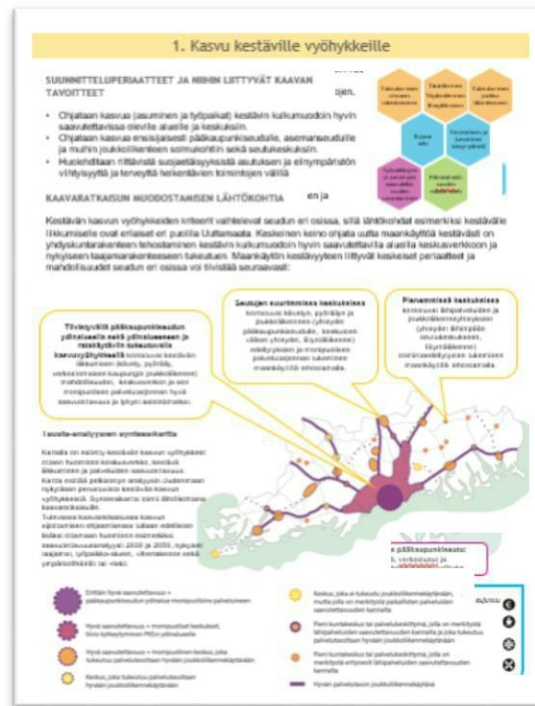


Uusimaa-kaavan suunnitteluperiaatteet ohjaavat kaavan laadintaa hyväksytty hallituksessa 10/2017



- 1. Kasvu kestäville vyöhykkeille**
- 2. Elinvoimaisten keskuksien verkosto**
- 3. Liikutaan kestävästi**
- 4. Hyvin saavutettava Uusimaa**
- 5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot**
- 6. Vetovoimainen ympäristö**
- 7. Toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia**

Teemoittaiset suunnitteluperiaatekortit 7 kpl



Korteilla esitetään:

- kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia
- miten suunnittelu-periaatteet konkretisoituvat rakennekaavan luonnoksessa
- alustavat ideat seutujen vaihekaavojen ratkaisuihin
- keskeiset taustaineistot

An aerial photograph of a cityscape, likely Helsinki, showing a dense cluster of modern buildings with flat roofs and balconies. A prominent orange semi-transparent rectangle is overlaid on the center of the image, containing white text. The background shows a mix of brick and white buildings, with a tall, thin tower on the left and a hazy horizon in the distance.

1. Kasvu kestäville vyöhykkeille

1. Kasvu kestäville vyöhykkeille

SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Ohjataan kasvua (asuminen ja työpaikat) kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettavissa oleville alueille ja keskuksiin.
- Ohjataan kasvua ensisijaisesti pääkaupunkiseudulle, asemanseuduille ja muihin joukkoliikenteen solmu-kohtiin sekä seutukeskuksiin.
- Huolehditaan riittävästä suojaetäisyyksistä asutuksen ja elinympäristön viihtyisyyttä ja terveyttä heikentävien toimintojen välillä



1. Kasvu kestäville vyöhykkeille

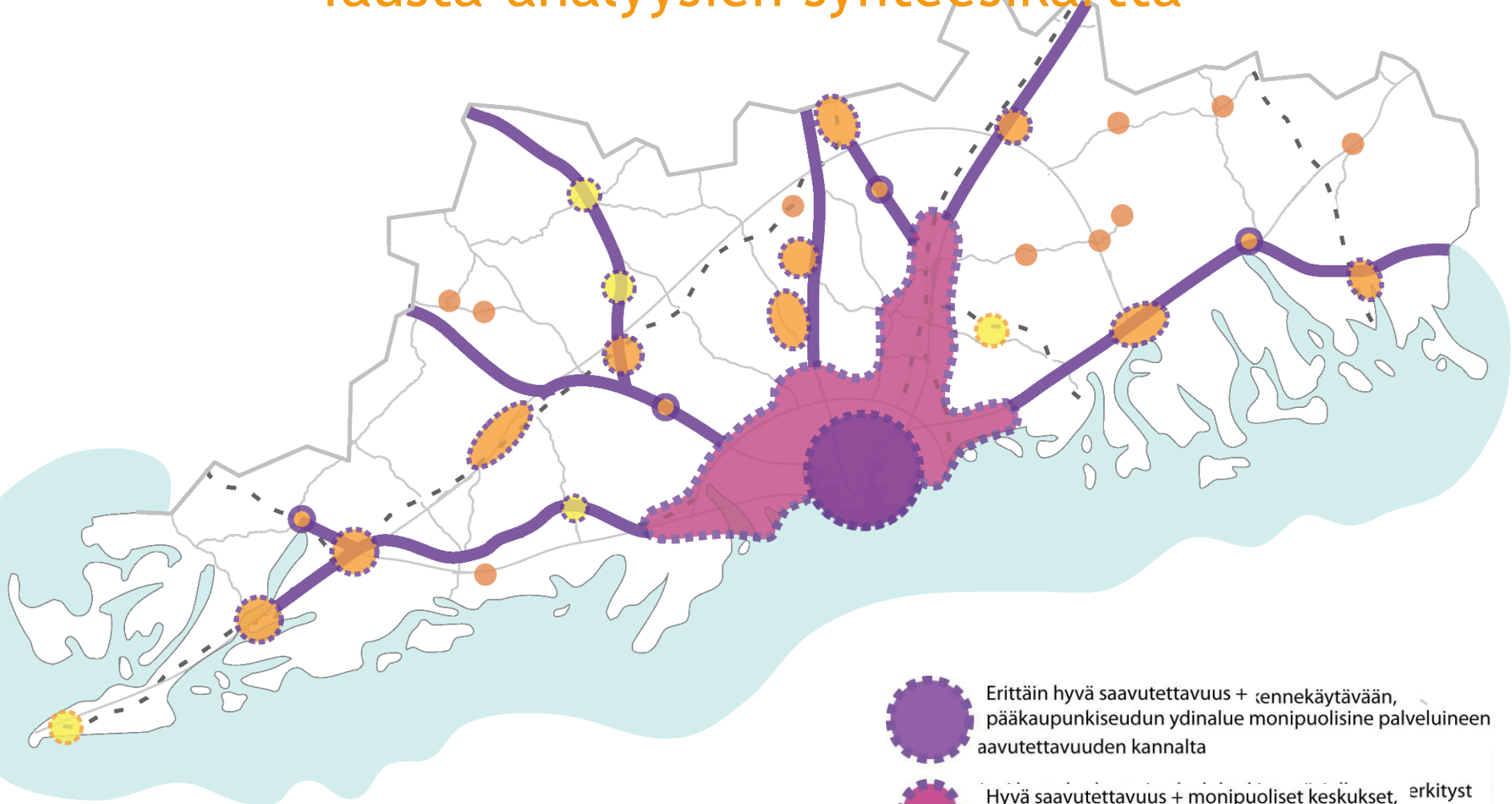
Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia







- Keskuksiin tukeutuminen, lyhyet asiointimatkat, palveluiden saavutettavuus
- Kestävän liikkumisen (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) edellytykset, hyvä saavutettavuus kestävin kulkumuodoin
- Nykyisen taajamarakenteen tehostaminen, olevan infran hyödyntäminen
- Viherrakenteen eheyden, laajuuden ja arvojen vaaliminen

1. Kasvu kestäville vyöhykkeille

Tausta-analyysin synteesikartta



-  Erittäin hyvä saavutettavuus + rennekäyttöön, pääkaupunkiseudun ydinalue monipuolisine palveluineen saavutettavuuden kannalta
-  Hyvä saavutettavuus + monipuoliset kesukset, merkitystiivis kytkeytyminen PKS:n ydinalueelle ja joka tukeutuu palvelutasoltaan hyvään joukkoliikennekäyttöön
-  Hyvä saavutettavuus + monipuolinen keskus, joka tukeutuu palvelutasoltaan hyvään joukkoliikennekäyttöön
-  Keskus, joka tukeutuu palvelutasoltaan hyvään joukkoliikennekäyttöön

1. Kasvu kestäville vyöhykkeille

Seutujen kaavat: Kohti kaavaratkaisua



- Osoitetaan keskusverkko ja merkittävimpiin keskuksiin tukeutuvat ensisijaiset kehitettävät taajamavyöhykkeet, joilla liikkuminen voi toteutua kestävin kulkumuodoin
- Annetaan määräyksiä, joilla edistetään nykyisten taajamien tiivistämistä yhdyskuntarakenteen hajautumisen sijaan
- Otetaan huomioon viherrakenteen ja kulttuuriympäristön merkitys ja arvot
- Otetaan huomioon elinympäristön terveellisyyttä ja viihtyisyyttä heikentävät toiminnot

2. Elinvoimaisten keskuksien verkosto



2. Elinvoimaisten keskuksien verkosto

SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Tuetaan keskusten kehittymistä monipuolisina asumisen, työpaikkojen, kaupan ja palvelujen keskittyminä.
- Tunnistetaan kunkin keskuksen profiili ja merkitys osana laajempaa kokonaisuutta.
- Keskusten vetovoimaa parannetaan kehittämällä niitä kunkin omiin vahvuuksiin ja profiiliin perustuen.
- Ohjataan päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköt ensisijaisesti keskustoihin.

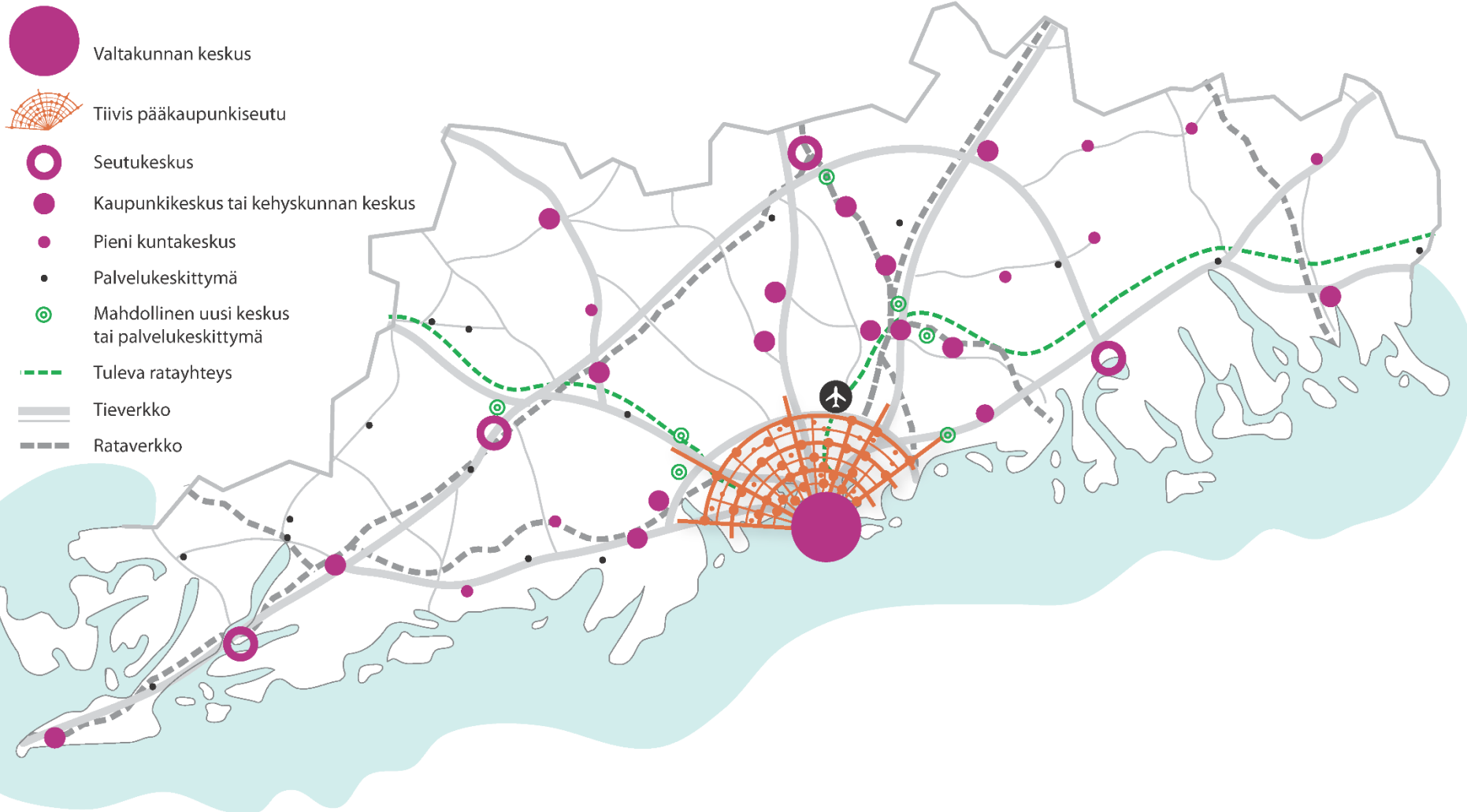


2. Elinvoimaisten keskuksien verkosto Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan keskusverkon päivitys ja laaditut selvitykset:

- keskusverkkoanalyysi tuo esille **monipuolisimmat keskuksset**
- saavutettavuusanalyysit esittävät **kestävällä tavalla liikkumisen ja saavutettavuuden**
- Uudenmaan keskusprofiilit esittelee **keskusten laatutekijöitä sekä niiden** ominaisuus- ja erityispiirteitä
- lisäksi kaavaratkaisuun vaikuttavat **kaupan ohjaus ja kaupan lainsäädännön muutokset**

2. Elinvoimaisten keskuksien verkosto Tausta-analyysin synteetikartta



2. Elinvoimaisten keskuksien verkosto Kohti kaavaratkaisua



- osoitetaan seutukeskukset ja suurimmat muut keskukset
- Helsingin seudun kaavassa pääkaupunkiseudun ydinalueella ei erikseen osoiteta keskuksia
- pienet kuntakeskukset ovat pienin keskustyyppi, joka osoitetaan kaavassa keskusmerkinnällä
- lisäksi esitetään pääkaupunkiseudun ulkopuolella palvelukeskittymiä, jotka tarjoavat lähipalveluja

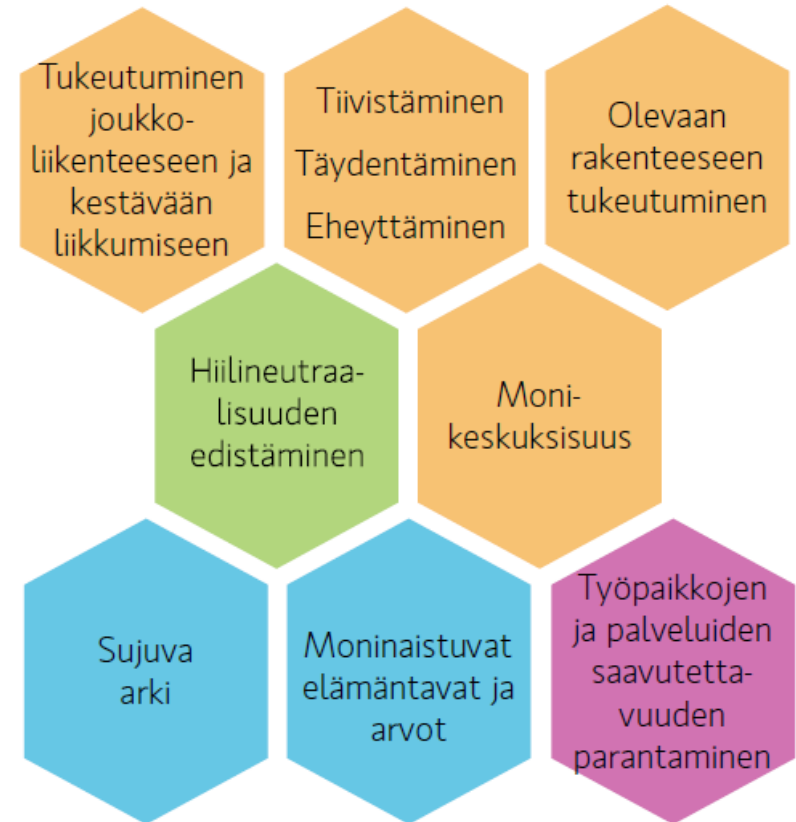
3. Liikutaan kestävästi



3. Liikutaan kestävästi

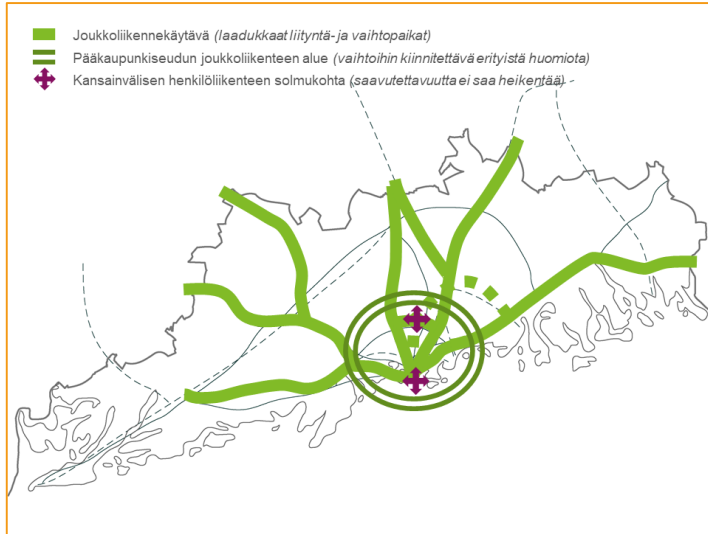
SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Tuetaan kestävästä liikkumisesta edellytyksiä taajamissa yhdyskuntarakennetta tiivistämällä.
- Edistetään Helsingin seudun verkostomaisen rakenteen edellyttämiä joukkoliikennehankkeita.
- Tuetaan pääkaupunkiseudun ja seutukeskusten välisen liikenneyhteyksien kehittämistä erityisesti joukkoliikenteeseen ja liityntäliikenteeseen perustuen.
- Otetaan huomioon merkittävät joukkoliikennekäytävät, joukkoliikenteen solmukohtat, vaihtopaikat ja muut merkittävät liityntäpaikat.



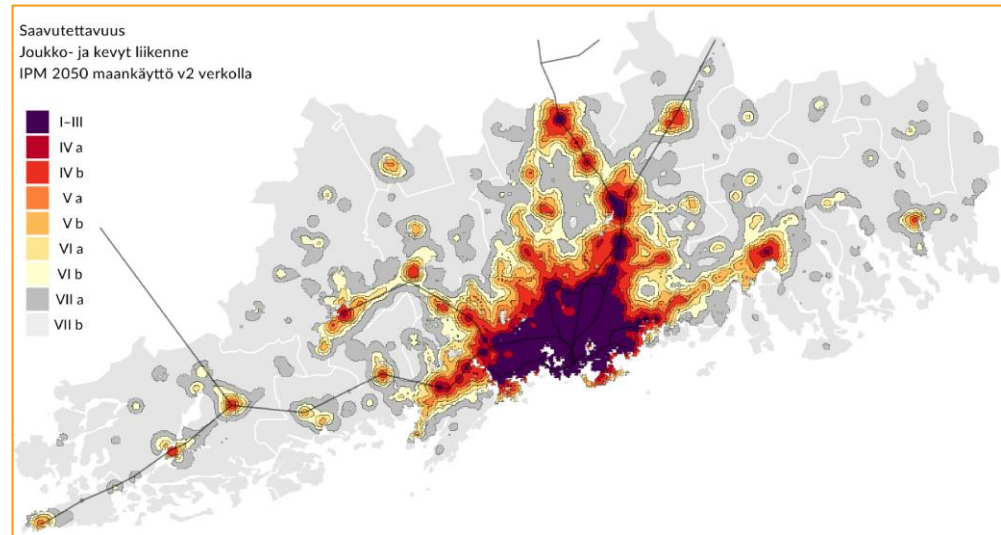
3. Liikutaan kestävästi

Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia

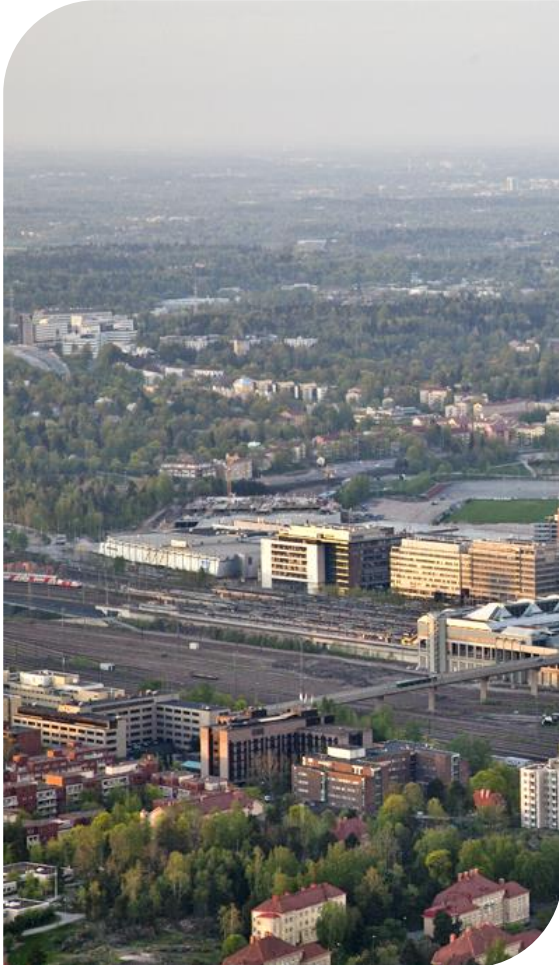


- Joukkoliikenteen palvelutaso
- HSL-liikenne
- Valtakunnalliset solmukohtat

- Koko Uudenmaan kattavat kestävästi saavutettavuuden vyöhykkeet 2050



3. Liikutaan kestävästi Kohti kaavaratkaisua



- Osoitetaan joukkoliikenteen runkoyhteydet sekä maakunnallisesti merkittävät vaihto- ja liityntäpysäköintipaikat
 - Ei oteta kantaa siihen, millaiseen infrastruktuuriin tai liikennevälineeseen joukkoliikenne tulee perustumaan
- Osoitetaan kansainväliset ja valtakunnalliset henkilöliikenteen solmukohtat (ainakin lentoasema ja henkilöliikenteen satamat)
- Taajamien ja keskusten kaavamääräyksissä korostetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä

4. Hyvin saavutettava Uusimaa



4. Hyvin saavutettava Uusimaa

SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Tuetaan työmarkkina-alueen laajenemista ja kansainvälistä kilpailukykyä maakunnan saavutettavuutta tukevin hankkein.
- Tuetaan kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä turvaamalla Helsinki-Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet.
- Varaudutaan Tallinna-tunnelin ja Lentoradan toteuttamiseen. Varaudutaan Itäradan toteuttamiseen vuoden 2050 jälkeen.
- Tuetaan maaliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytyksiä edistämällä pääradan kehittämistä, kasvatamalla Pasila–rautatieasema-välin kapasiteettia sekä varautumalla ESA-radon ja sen edellyttämän Espoon kaupunkiradan toteuttamiseen.



4. Hyvin saavutettava Uusimaa Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia



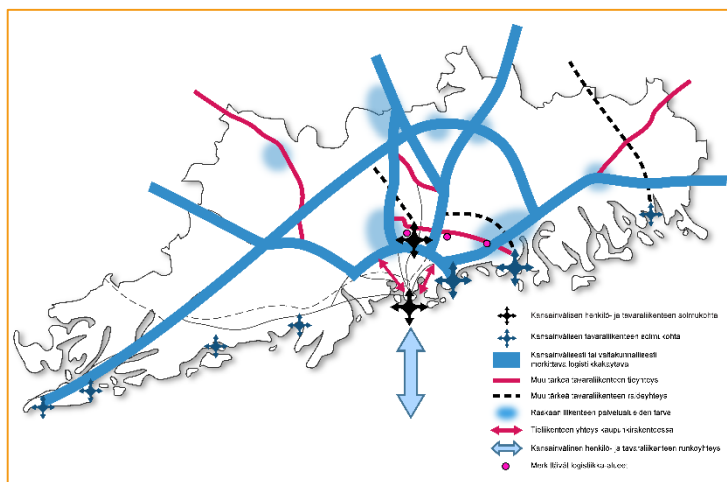
- TEN-T runkoverkkokäytävät ja niiden solmukohtat
- Suomen kasvukäytävä

- Etelä-Suomen liikennekäytävien profilointi

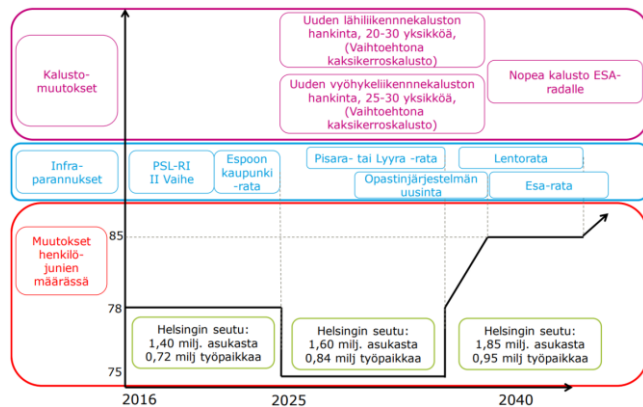


4. Hyvin saavutettava Uusimaa Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia

Tavaralogistiikan ja joukkoliikenteen kehityskuvat

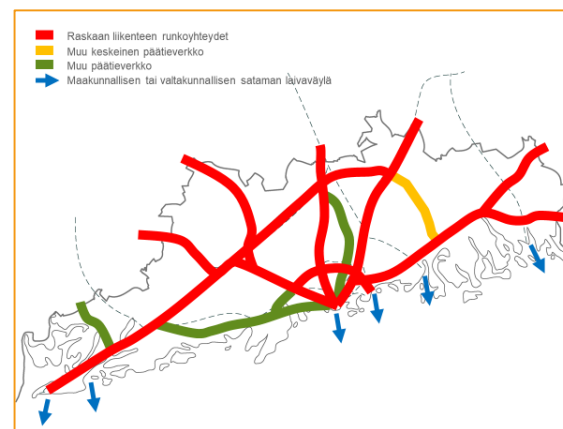


Etelä-Suomen junaliikenteen kehityskuva: hankkeiden toteutuspolku

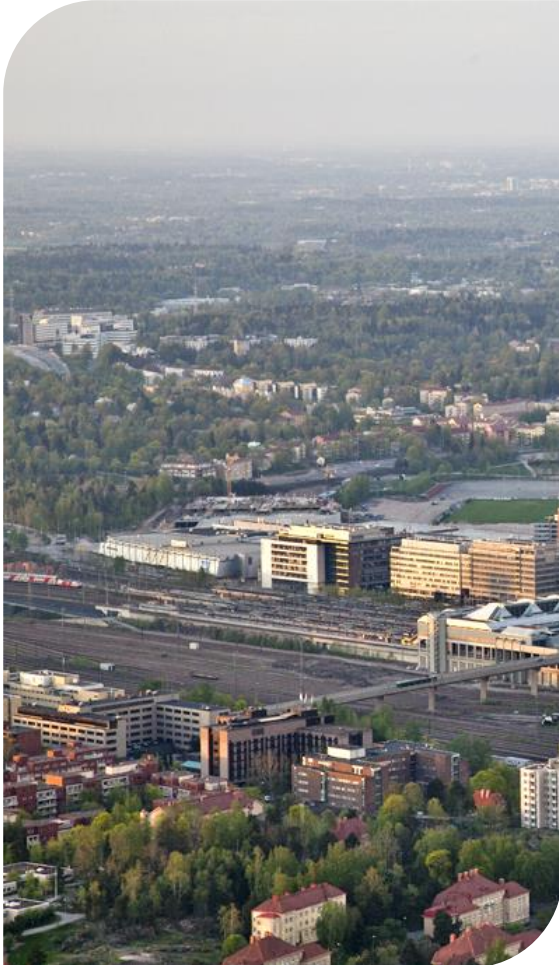


Tieverkon luokitus

- ml runkoverkkopäätös

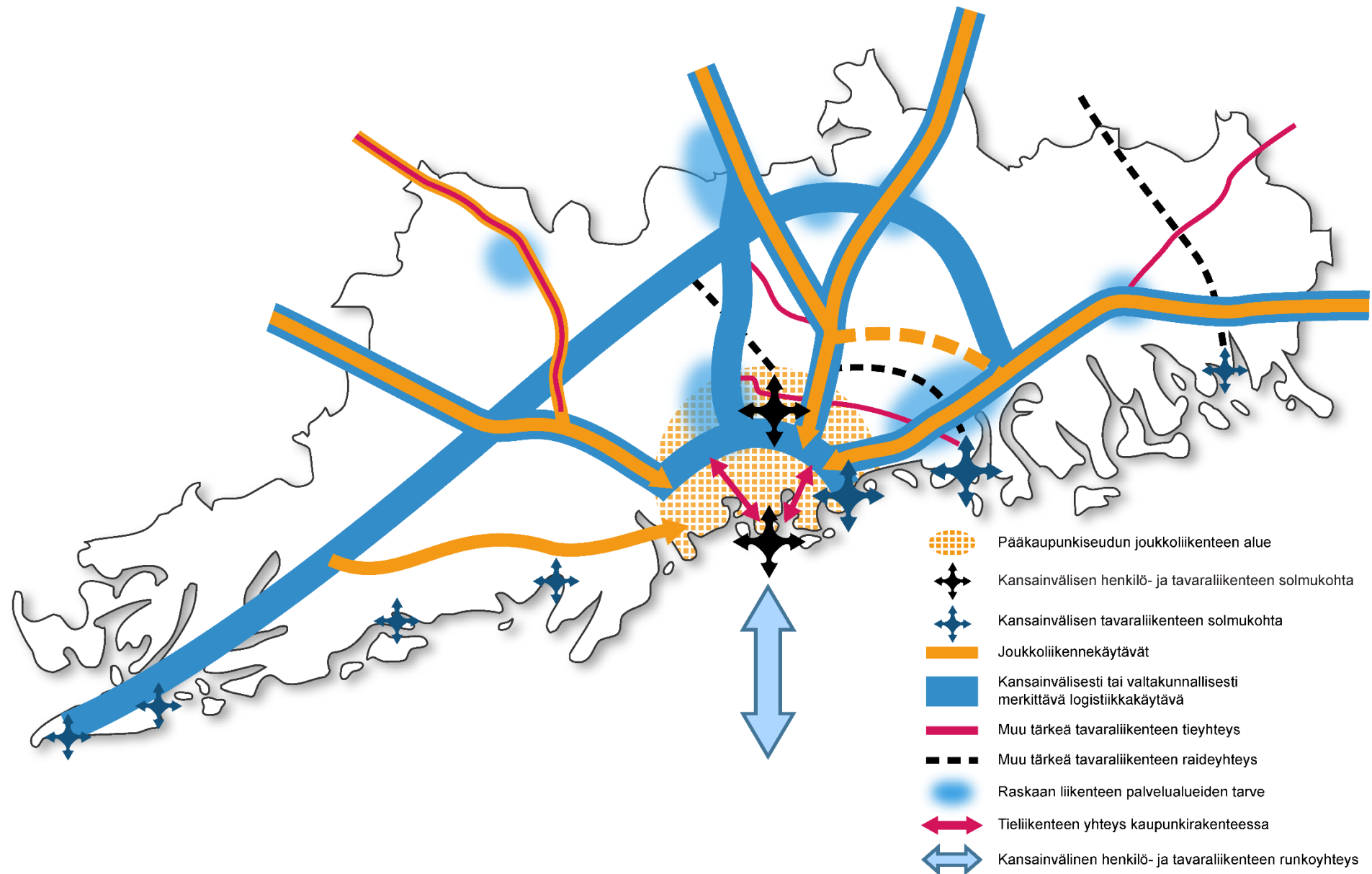


4. Hyvin saavutettava Uusimaa Kohti kaavaratkaisua



- Osoitetaan vähintään seudullisesti merkittävä tieverkko ja elinkeinoelämän kannalta tärkeät yhdystiet
 - Esitetään tulevan runkoverkkopäätöksen mukaiset runkoverkot ja niiden eritasoliittymät
- Osoitetaan maakunnallisesti merkittävä rataverkko (ml. Tallinna-tunneli)
- Osoitetaan vähintään maakunnallisesti merkittävät satamat ja laivaväylät sekä Helsinki-Vantaan lentoasema
- Osoitetaan väyläverkon kehittämistarve

Liikkumisen ja logistiikan kokonaiskuva



5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot



5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot

SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Otetaan huomioon maakunnan eri osien vahvuudet ja erityispiirteet sekä seutujen älykäs erikoistuminen elinkeinoissa.
- Tuetaan elinkeinoelämän toiminta- ja kehittämisedellytyksiä maakunnan erityyppisillä alueilla.
- Mahdollistetaan ympäristön vahvuuksien ja erityispiirteiden kestävä hyödyntäminen.
- Parannetaan valtakunnan keskuksen ja muiden kansainvälisen elinkeinoelämän kannalta tärkeiden osaamiskeskittymien vetovoimaisuutta ja saavutettavuutta maankäytön tehostamisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen kautta.



5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot

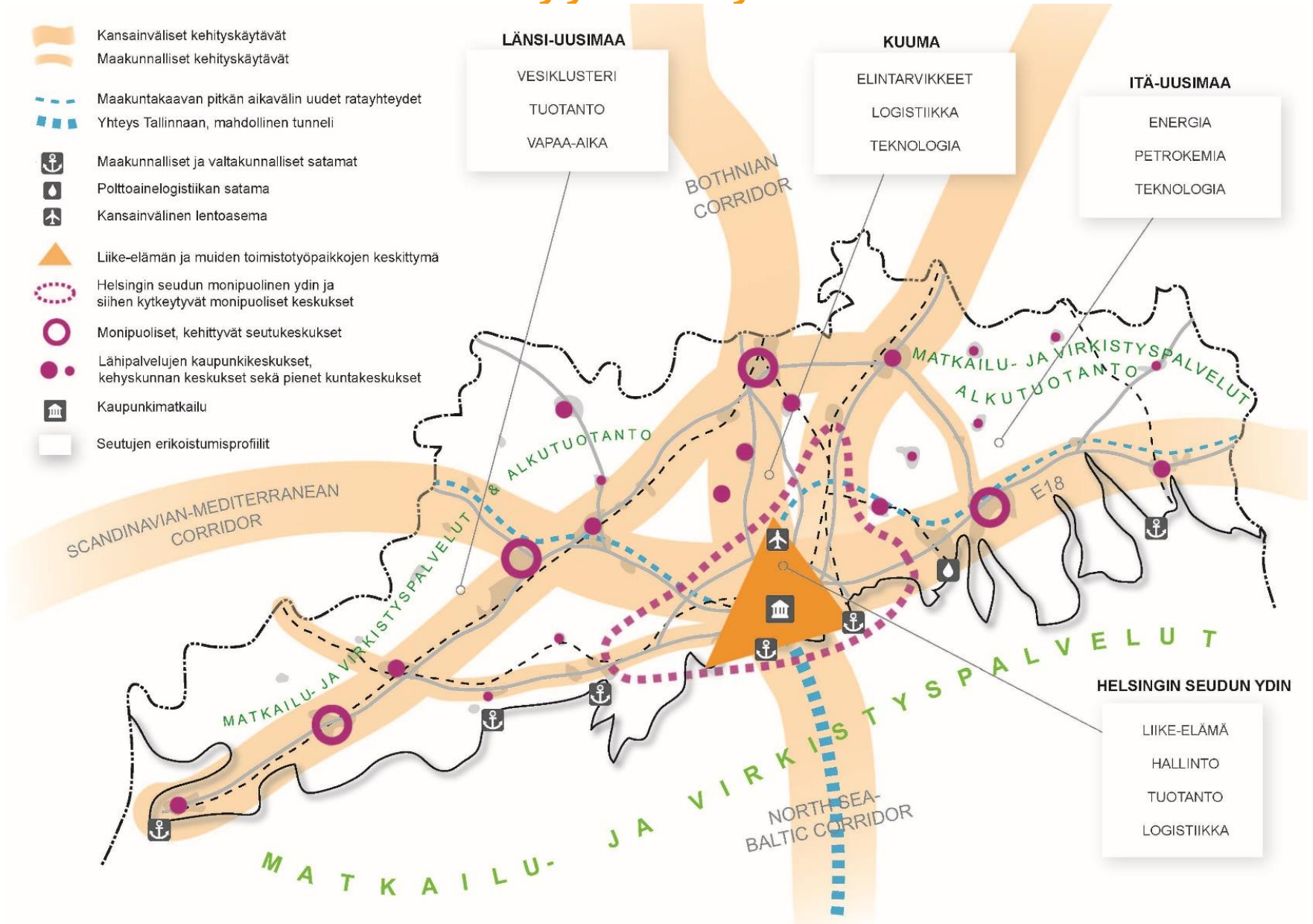
Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia



- Erityisesti kansainvälistä kilpailukykyä parantavat merkittävät tavaraliikenteen satamat sekä Helsinki-Vantaan lentoasema
- Merkittävät teollisuus- ja logistiikka-alueet sekä maaliikenneyhteydet
- Etelä-Suomen neljä kehityskäytävää, jotka profiloituvat yritysten ja elinkeinotoiminnan näkökulmasta erilaisina
- Keskusverkko ja keskusten väliset yhteydet
- Kaupan lainsäädännön muutos (MRL)

5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot

Tausta-analyysien synteetikartta



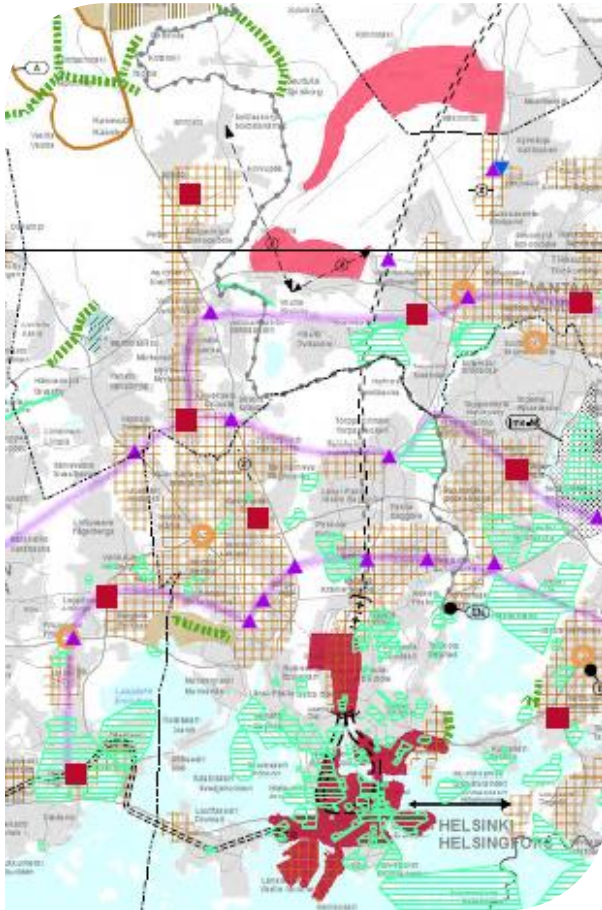
5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot Kohti kaavaratkaisua



Käsitellään

- pääkaupunkiseudun ydinalueen ja siihen tukeutuvan kasvuvyöhykkeen laajuus ja keskukset
- merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajat
- kaupan alueet ja niiden enimmäismitoitus
- teollisuus- ja logistiikkatoiminnot
- kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät satamat ja Helsinki-Vantaan lentoasema
- matkailun edistäminen maakuntakaavan keinoin

5. Erikoistuvat seudut ja elinkeinot Kaupan ratkaisua ajantasaistetaan Uusimaa-kaavassa



- Kaupan ratkaisun lähtökohtana 2. vaihemaakuntakaavan ratkaisu, jonka ajantasaistamisessa huomioidaan **MRL:n uudistus, Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteet ja uudet väestöennusteet**
- Lisäksi tarkasteltu kaupan kehitystä, kaupan tulevaisuuden näkymiä sekä vertailtu muiden maakuntien kaupan ratkaisuihin
- Uusimaa-kaavan suunnitteluperiaatteissa kauppaan liittyviä tavoitteita:
 - Tuetaan keskusten kehittymistä **monipuolisina** asumisen, työpaikkojen, **kaupan ja palvelujen keskittyminä**.
 - Ohjataan **päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköt ensisijaisesti keskustoihin**.

www.uudenmaanliitto.fi/kaupankysely



**Tervetuloa vastaamaan Uusimaa-kaavan
kaupan ja keskusten verkkokyselyyn!**



6. Vetovoimainen ympäristö

6. Vetovoimainen ympäristö

SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Vaalitaan viherrakenteen ja kulttuuriympäristön arvoja ja eheyttä turvaamalla luonnon monimuotoisuuden, maiseman, kulttuuriympäristön, luonnonvarojen ja virkistysalueiden kannalta merkittävät alueet ja yhteydet.
- Ympäristön voimavaroja ja vetovoimaa ylläpidetään ohjaamalla kasvu tukeutuen olemassa olevaan rakenteeseen.
- Otetaan huomioon viherrakenteen merkitys ilmastomuutoksen ja ympäristön tuottokyvyn kannalta.
- Edistetään maaseutuelinkeinojen toimintaedellytyksiä.
- Edistetään ympäristön vetovoimaisuutta asumisen, vapaa-ajan ja matkailun kannalta.



6. Vetovoimainen ympäristö

Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia



- Laaja ja monipuolinen kokonaisuus, jäsennetty kaavatyössä nyt neljään tarkastelunäkökulmaan:
 - Luonnon monimuotoisuus
 - Kulttuuriympäristö, maisema, virkistys
 - Luonnonvarat
 - Ilmasto
- Teemassa paljon elementtejä, jotka tulevat kaavaprosessiin ”valmiina”.
- Aiemmat maakuntakaavat, erityisesti 4. vaihemaakuntakaava kaavaratkaisun perustana.

6. Vetovoimainen ympäristö

Suunnitteluratkaisuun vaikuttavat asiat



6. Vetovoimainen ympäristö Kohti kaavaratkaisua



- Keskeistä ympäristön valtakunnallisten ja maakunnallisten arvokkaiden ominaisuuksien turvaaminen.
- Pitäydytään pitkälti aiempien kaavojen ratkaisuissa, mutta harkitaan joiltain osin esimerkiksi esitystavan uudistamista.
- Teemaa koskevia tavoitteita toteutetaan osittain teemaa koskevinä kaavamerkintöinä ja -määräyksinä, osittain muiden teemojen käsittelyn kautta

7. Toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia



7. Toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia

SUUNNITTELUPERIAATTEET JA NIIHIN LIITTYVÄT KAAVAN TAVOITTEET

- Edistetään ilmaston kannalta kestävään energiajärjestelmään siirtymistä.
- Turvataan valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät yhdyskuntateknisen huollon alueet ja verkostot ja niiden kehittämistarpeet.



7. Toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia

Kaavaratkaisun muodostamisen lähtökohtia



Energiahuolto



Aurinkoenergia



Metsäbioenergia



Jätehuolto



Tuulivoima



Vesihuolto

- Kaavaratkaisulla turvataan yhdyskuntatekniseen huoltoon ja energiatuotantoon liittyvien isojen keskitettyjen laitosten ja verkostojen kehittäminen
- Turvataan myös mahdollisuus uusien innovatiivisten järjestelmien ja ratkaisujen käyttöönottoon. Nämä voivat olla hajautettuja ratkaisuja, joita ei ratkaista maakuntakaavatasolla.

7. Toimiva yhdyskuntatekninen huolto ja kestävä energia

Kohti kaavaratkaisua

Osoitetaan:

Tuulivoima:

Osoitetaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa esitetyt maakunnalliseen tuulivoimatuotantoon soveltuvat alueet ominaisuusmerkinnällä viimeisimpien selvitysten tulosten mukaisesti. Lisäksi annetaan koko aluetta koskeva suunnittelu suositus koskien paikallista tuulivoimaa.

Yhdyskuntatekninen huolto:

Alustavasti on ajateltu esitettävän aikaisemmissa maakuntakaavoissa esitetyt teknisen huollon alueet, kohteet ja verkostot ajantasaistettuina ja yhdenmukaisin merkinnöin:

Käsitellään:

Aurinkoenergia:

Annetaan koko aluetta koskeva suunnittelu suositus koskien laajoja aurinkoenergian tuotantoalueita

Otetaan huomioon:

Metsäbioenergia:

Metsäbioenergialle ei esitetä omaa kaavamerkintää. Maankäytön suunnittelussa edistetään puun- ja metsäbioenergian tuotantomahdollisuuksia osana metsien monikäyttöä. Metsien merkitys hiilinieluinä tunnistetaan.

Miten kaavaratkaisu edistää hiilineutraalisuutta?



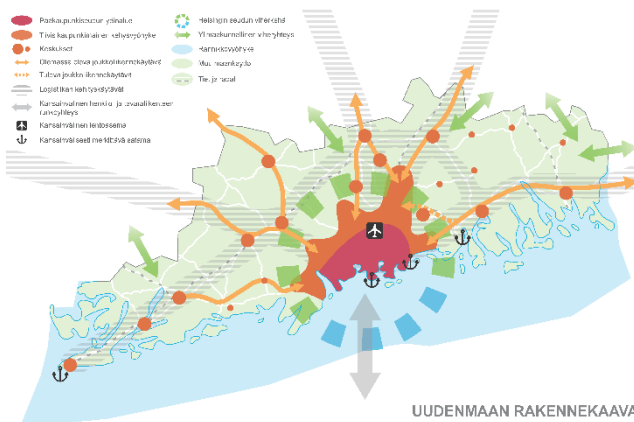
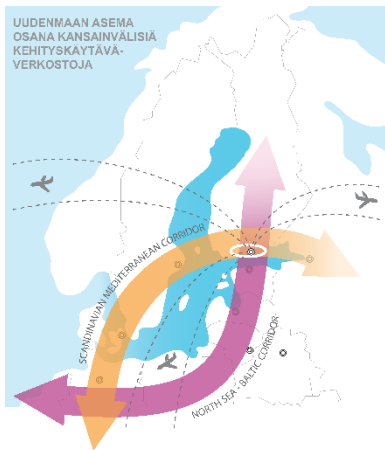
- Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja olemassa olevan infran tehokas ja taloudellinen hyödyntäminen säästää luonnonvaroja ja vähentää ilmastopäästöjä
- Kaavan alue- ja yhdyskuntarakenne hillitsee liikkumistarvetta ja liikenteen ilmastovaikutuksia
- Kasvun ohjaaminen rakennetuille alueille säästää rakentamattomia alueita mm. maa- ja metsätalouteen, virkistykseen ja suojeluun. Tämä auttaa ilmastonmuutokseen varautumista ja turvaa kasvillisuuden ja maaperän hiilivarastoja ja -nieluja.

Uusimaa-kaava 2050: Rakennekaava



- Rakennekaava on yleispiirteinen ja strateginen visio Uudenmaan aluerakenteesta vuonna 2050.
- Strateginen rakennekaava ratkaisee suuret linjat ja kattaa koko Uudenmaan
- Keskeisenä teemana on kasvun kestävä ohjaaminen
- Pelkistetty, kaaviomainen esitystapa
- Sisältää sanallisia, periaatteenomaisia määräyksiä
- Rakennekaavassa annetaan koko suunnittelualuetta koskevia määräyksiä, kaikkiin kestävän kasvun vyöhykkeisiin kohdistuvia määräyksiä ja yksittäisiin merkintöihin kohdistuvia määräyksiä.

Uusimaa osana kansainvälisiä ja Etelä-Suomen kehityskäytäväverkostoja: henkilöliikenne



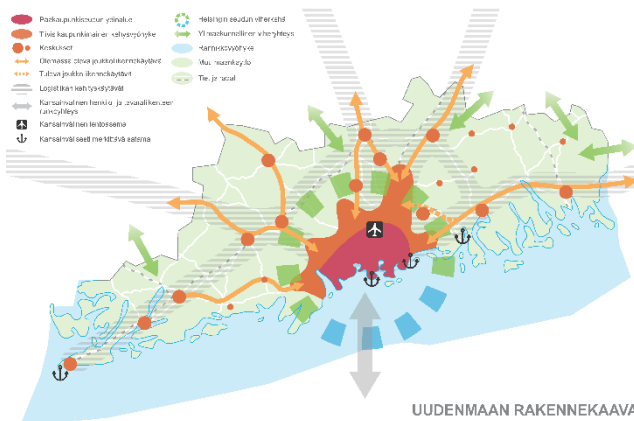
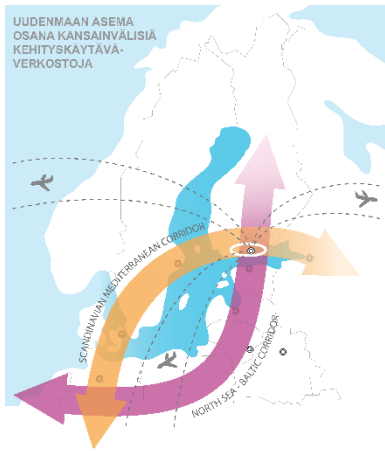
UUSIMAA OSANA ETELÄ-SUOMEN KEHITYSKÄYTÄVÄVERKOSTOA



- Ensisijaisesti kehitettävä on **Helsinki-Tampere** johtuen mm. suuremmasta väkiluvusta ja väestönkasvusta sekä suuremmista takamaista ja kansainvälisestä saavutettavuudesta.

- Seuraavaksi vaikuttavin em. näkökulmasta on **Helsinki-Turku** kehityskäytävä osahankkeineen.

Uusimaa osana kansainvälisiä ja Etelä-Suomen kehityskäytäväverkostoja: tavaraliikenne

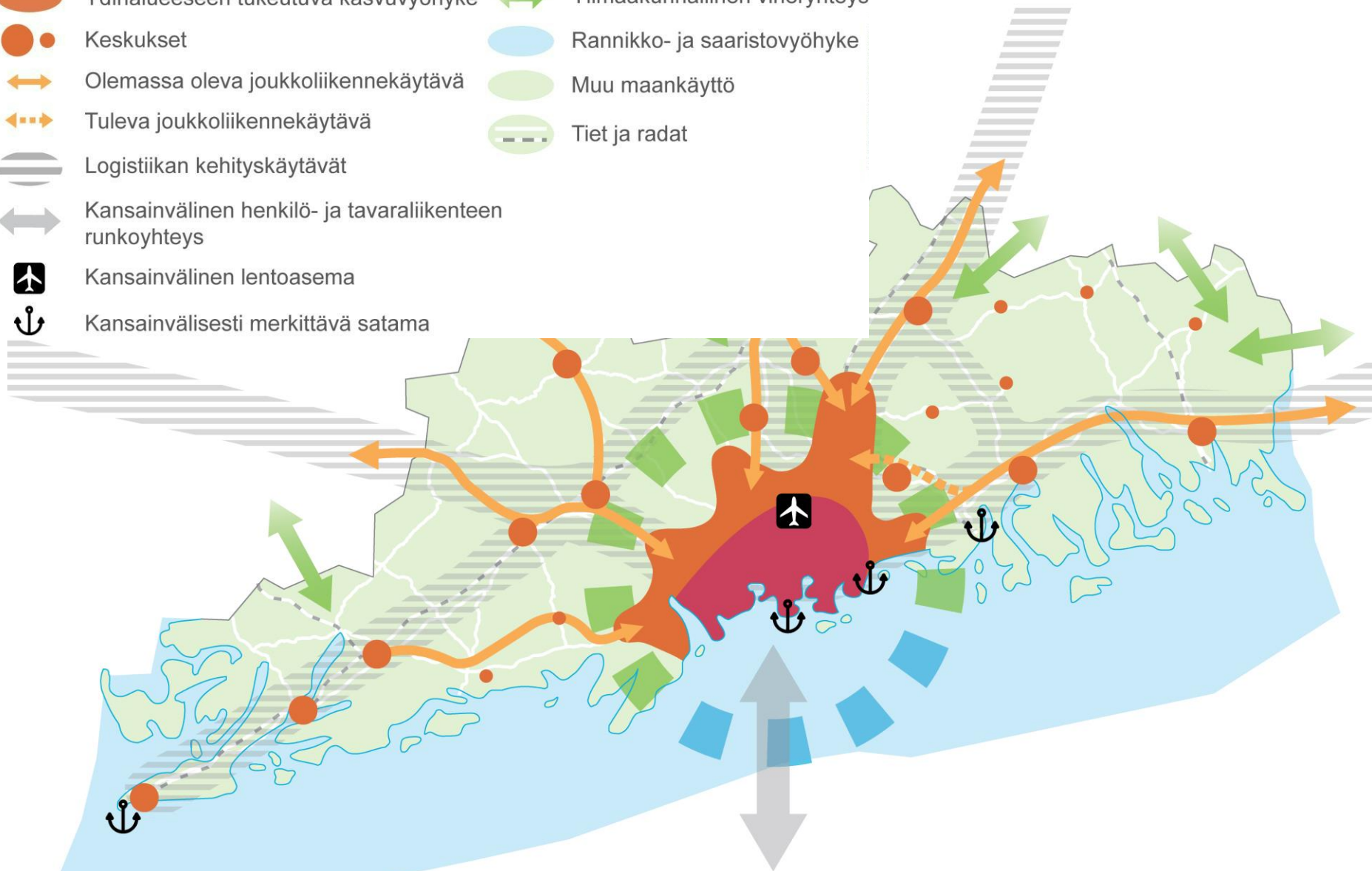


UUSIMAA OSANA ETELÄ-SUOMEN KEHITYSKÄYTÄVÄVERKOSTOA



- Ensisijaisesti kehitettäviä ovat **Helsinki-Tampere ja Helsinki-Lahti-Kouvola** kehityskäytävät osahankkeineen.
- Pidemmällä aikavälillä sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta tärkeitä uusia avauksia ovat **Talinnan suunnan ja Euroopan yhteyden** kehittäminen osahankkeineen sekä **Pietarin suunnan** kehittäminen osahankkeineen.

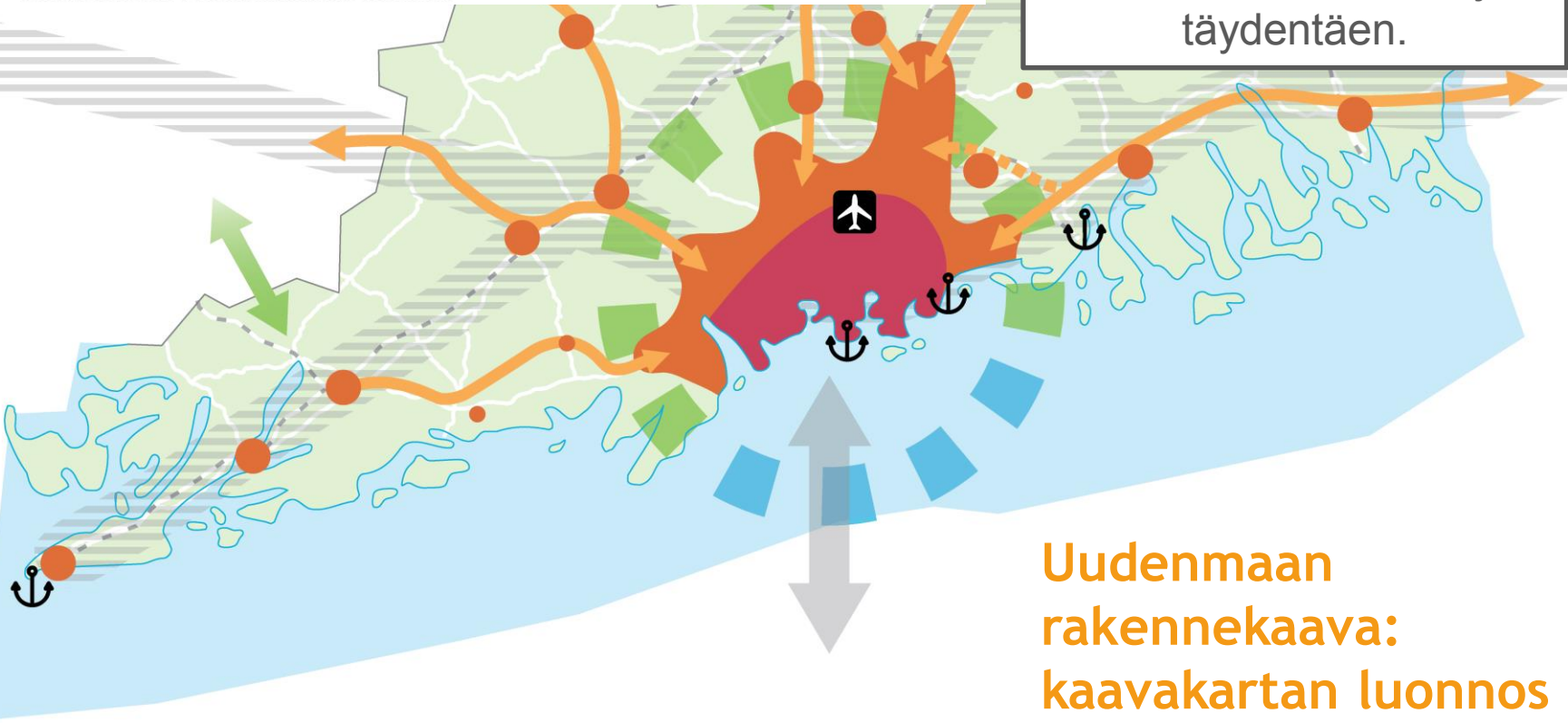
-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat



Uudenmaan rakennekaava: kaavakartan luonnos

-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat

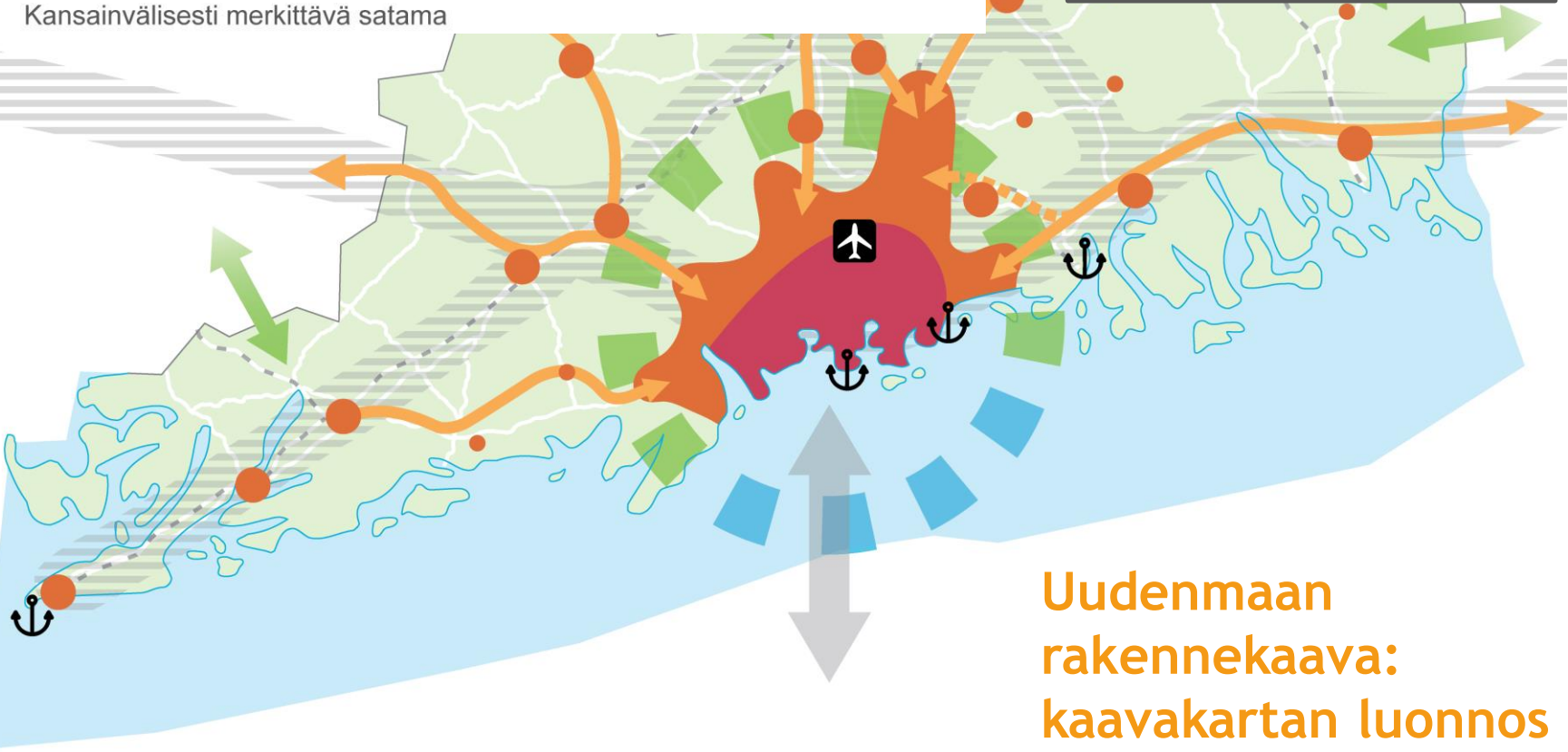
Pääosa Uudenmaan kasvusta ohjataan kestävän kasvun vyöhykkeiden keskuksiin ja muille kestävin liikkumis-muodoin hyvin saavutettaville alueille olemassa olevaa rakennetta tiivistäen ja täydentäen.



**Uudenmaan
rakennekaava:
kaavakartan luonnos**

-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat

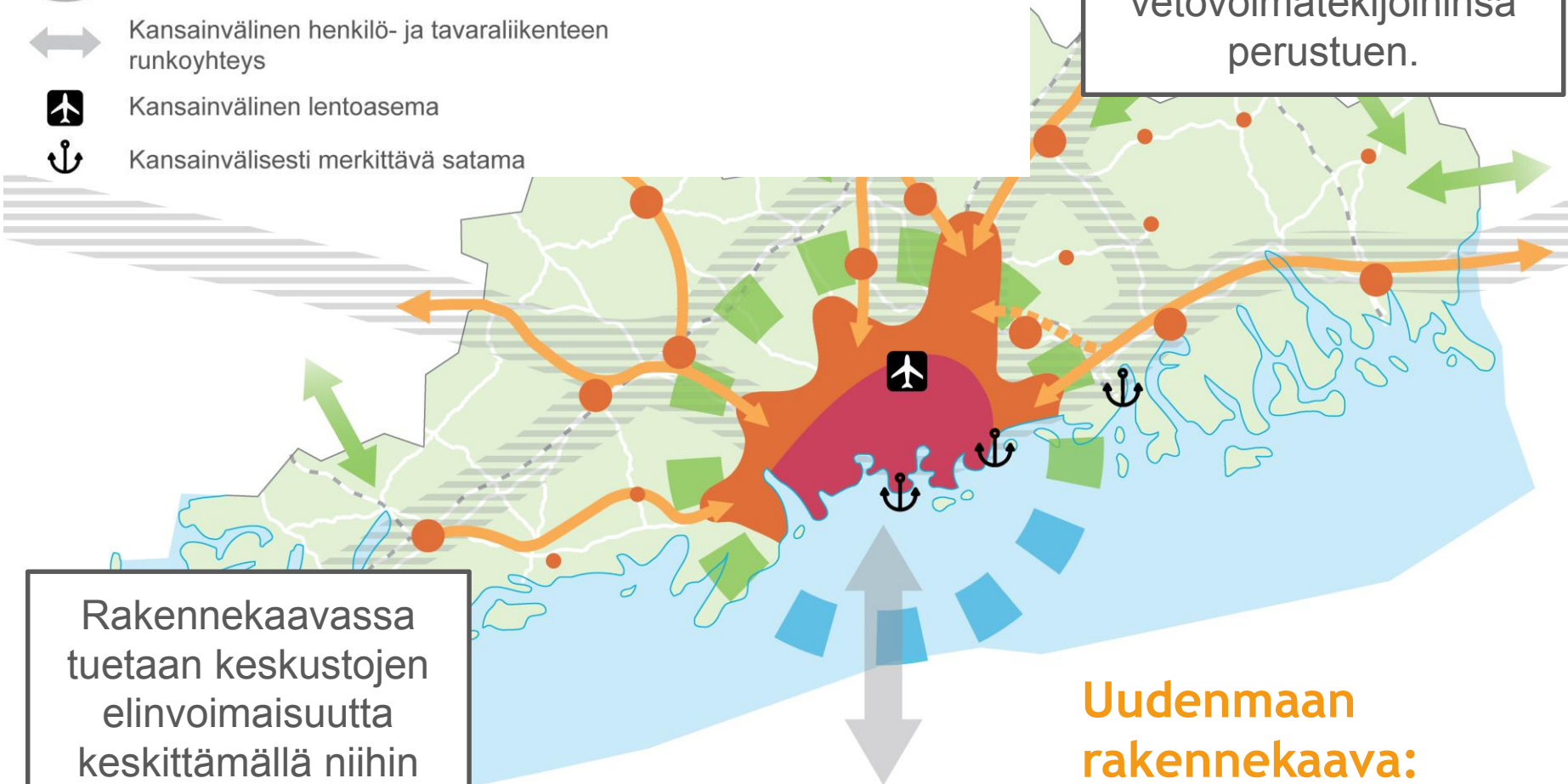
Kasvu ohjataan ensisijaisesti Pääkaupunkiseudun ydinalueelle sekä sitä ympäröivälle Ydinalueeseen tukeutuvalla kasvuvyöhykkeelle.



Uudenmaan rakennekaava: kaavakartan luonnos

- Pääkaupunkiseudun ydinalue
- Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
- Keskukset
- Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
- Tuleva joukkoliikennekäytävä
- Logistiikan kehityskäytävät
- Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
- Kansainvälinen lentoasema
- Kansainvälisesti merkittävä satama
- Helsingin seudun viherkehä
- Ylimaakunnallinen viheryhteys
- Rannikko- ja saaristovyöhyke
- Muu maankäyttö
- Tiet ja radat

Myös seutukeskukset ja muut merkittävimmät ja monipuolisimmat keskukset vetävät kasvua kukin omiin vetovoimatekijöihinsä perustuen.

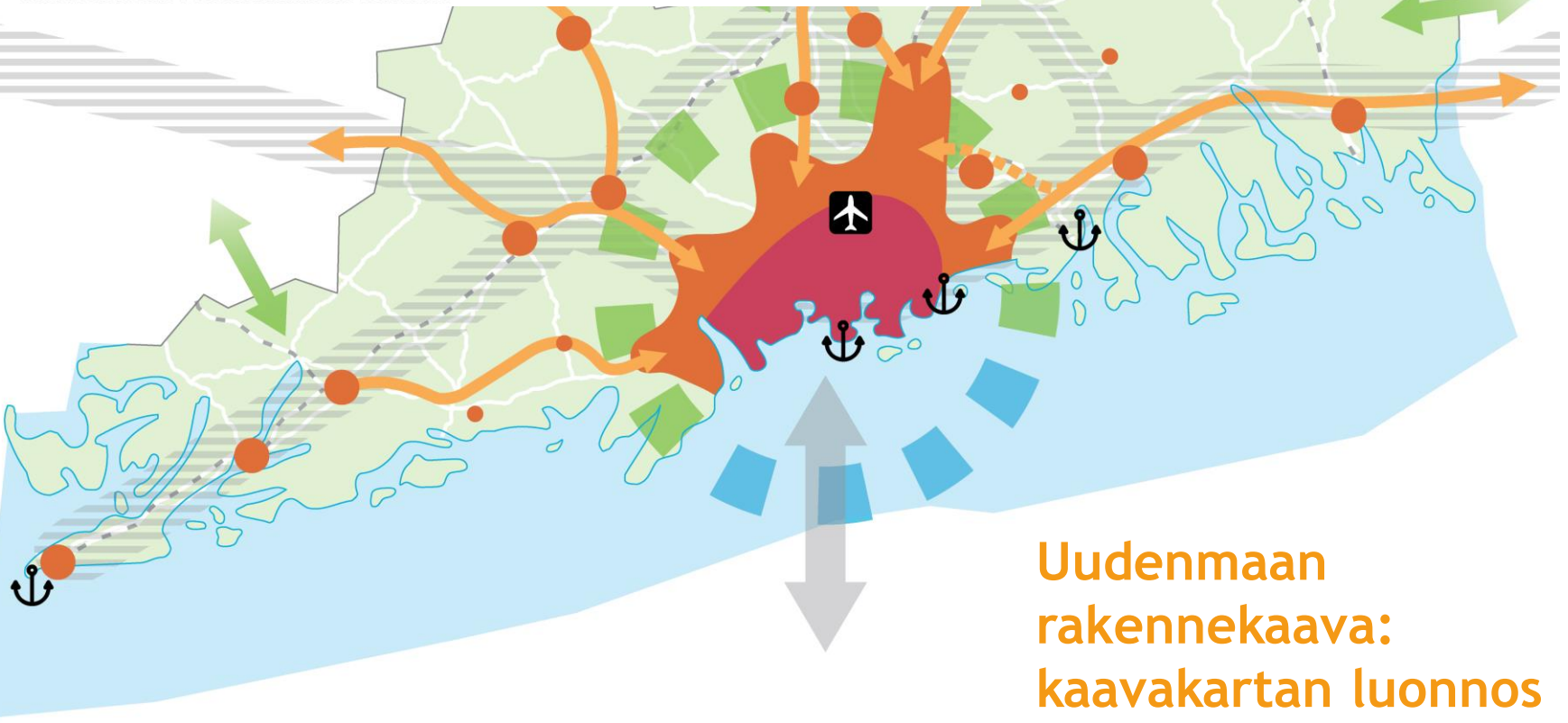


Rakennekaavassa tuetaan keskustojen elinvoimaisuutta keskittämällä niihin kasvua ja palveluita.

**Uudenmaan
rakennekaava:
kaavakartan luonnos**

-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat

Liikkumisen osalta otetaan huomioon merkittävät joukkoliikennekäytävät, niiden solmukohtat, vaihtopaikat ja muut merkittävät liityntäpaikat.

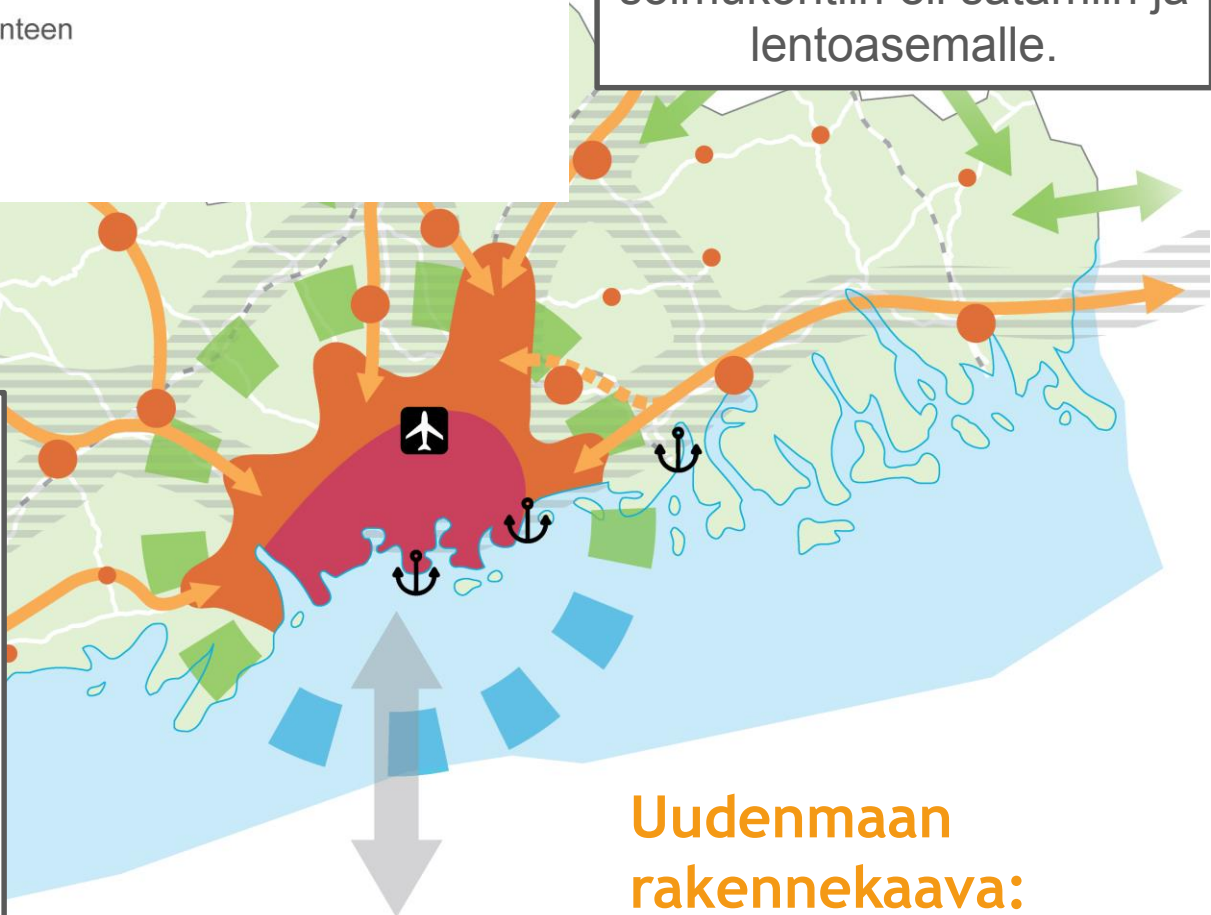


**Uudenmaan
rakennekaava:
kaavakartan luonnos**

-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat

Saavutettavuuden lisäämiseksi kansainväliset ja valtakunnalliset kuljetusyhteydet turvataan liikenneverkon tärkeimpiin solmukohtiin eli satamiin ja lentoasemalle.

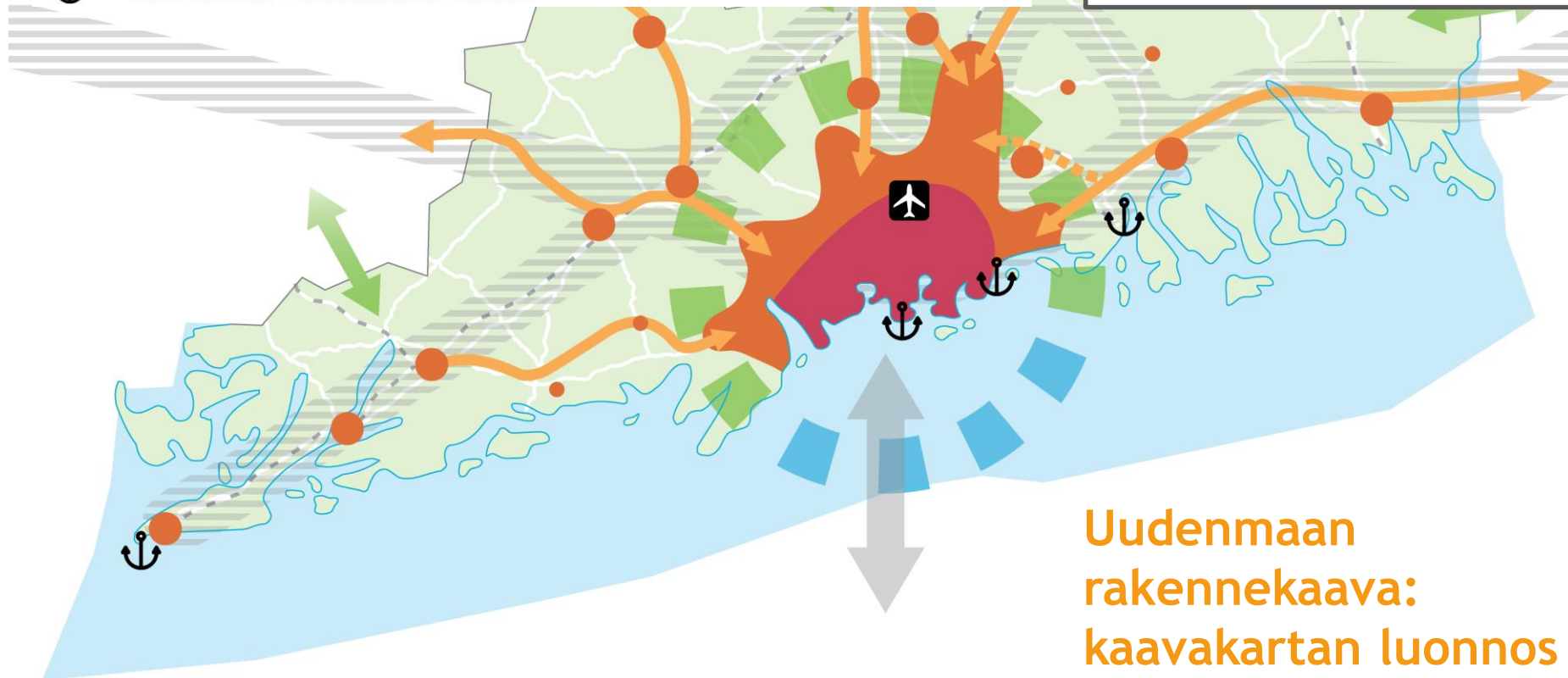
Lisäksi Uudenmaan kansainvälisiä ja valtakunnallisia yhteyksiä kehitetään varautumalla Tallinna-tunneliin, Lentorataan, ESA-rataan ja Itärataan sekä parantamalla pääradan toimintaedellytyksiä.



Uudenmaan rakennekaava: kaavakartan luonnos

-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat

Kestävän kasvun rinnalla turvataan luonnon monimuotoisuuden, maiseman, kulttuuriympäristön, luonnonvarojen ja virkistysten kannalta merkittävät alueet ja yhteydet.



**Uudenmaan
rakennekaava:
kaavakartan luonnos**

-  Pääkaupunkiseudun ydinalue
-  Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke
-  Keskukset
-  Olemassa oleva joukkoliikennekäytävä
-  Tuleva joukkoliikennekäytävä
-  Logistiikan kehityskäytävät
-  Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys
-  Kansainvälinen lentoasema
-  Kansainvälisesti merkittävä satama
-  Helsingin seudun viherkehä
-  Ylimaakunnallinen viheryhteys
-  Rannikko- ja saaristovyöhyke
-  Muu maankäyttö
-  Tiet ja radat

Viherrakenteen osalta rakennekaavassa osoitetaan Helsingin seudun viherkehä sekä ylimaakunnalliset viheryhteydet.



Lisäksi osoitetaan laaja rannikko- ja saaristovyöhyke, jota kehitetään monitoimintaisena vyöhykkeenä ympäristön reunaehdot huomioiden.




Uudenmaan rakennekaava: kaavakartan luonnos

Koko aluetta koskevat suunnittelumääräykset




- ◆ Uutta maankäyttöä on ensisijaisesti ohjattava kestävin liikkumismuodoin hyvin saavutettaville alueille olemassa olevaa rakennetta tiivistäen ja täydentäen.
- ◆ Uutta maankäyttöä on ohjattava tukemaan keskuksia ja niiden palveluita sekä joukkoliikenneyhteyksiä.
- ◆ Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on luotava edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle monipuoliselle asuntotarjonnalle.
- ◆ Keskuksia on kehitettävä monipuolisina asumisen, työpaikkojen, vähittäiskaupan ja muiden palvelujen keskittyminä.
- ◆ Kansainvälisen lento- ja meriliikenteen toiminta- ja kehittymisedellytykset on turvattava varmistamalla Helsinki-Vantaan lentoaseman sekä kansainvälisesti merkittävien satamien ja logistiikka-alueiden yhteydet ja alueidenkäytölliset tarpeet.
- ◆ Jakeluliikenteen ja logistiikan toimivuus on turvattava.
- ◆ Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon merkittävät joukkoliikennekäytävät, solmukohdat, vaihtopaikat ja muut merkittävät liityntäpaikat.
- ◆ Seutukeskusten (Hyvinkää, Lohja, Porvoo ja Tammisaari) sekä niiden ja pääkaupunkiseudun välisten liikenneyhteyksien kehittämistä on tuettava erityisesti joukkoliikenteeseen ja liityntäliikenteeseen perustuen.
- ◆ Pienempien keskuksien yhteyksiä lähimpään seutukeskukseen on kehitettävä liityntäliikenteen ja -pysäköinnin avulla.
- ◆ Luonnon monimuotoisuuden, maiseman, kulttuuriympäristön ja virkistysalueiden kannalta merkittävät alueet ja yhteydet on turvattava ja edistettävä ympäristön vetovoimaisuutta.
- ◆ Luonnonvarojen kannalta merkittävät alueet ja yhteydet on otettava huomioon ja mahdollistettava niiden kestävä hyödyntäminen.
- ◆ Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon suojelualueet ja turvattava Natura 2000-verkoston alueiden perusteena olevien luontoarvojen säilyminen.
- ◆ Tuotannon kannalta hyvien ja yhtenäisten metsä- ja peltoalueiden pirstomista on vältettävä.
- ◆ Ilmaston kannalta kestävään energiarjestelmään siirtymistä on edistettävä.
- ◆ Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä uusiutuvien energiamuotojen tuotantoa sekä kierto- ja biotaloutta.
- ◆ Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät yhdyskuntateknisen huollon alueet, verkostot ja näiden kehittämistarpeet on turvattava.
- ◆ Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava riittävästä suojaetäisyyksistä asutuksen ja elinympäristön viihtyisyyttä ja terveyttä heikentävien toimintojen välillä.





Kaikkia kestävän kasvun vyöhykkeitä koskevat suunnittelumääräykset

Merkinnät rakennekaavassa	Merkinnän kuvaus	Kaikkia kestävän kasvun vyöhykkeitä koskevat suunnittelumääräykset	
 <p>Pääkaupunki-seudun ydinalue</p>  <p>Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke</p>  <p>Keskukset</p>	<p>Merkinnöillä osoitetaan kestävän kasvun vyöhykkeet, joille rakentaminen ensisijaisesti kohdistuu. Kestävän kasvun vyöhykkeitä ovat ne Uudenmaan alueet ja vyöhykkeet, joilla on hyvät edellytykset kestävälle liikkumiselle ja palvelujen saavutettavuudelle olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on vahvistettava yhdyskuntarakenteen eheyttä sekä tuettava palveluiden ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.</p> <p>Joukkoliikenteen vaihtopaikat on sijoitettava ensisijaisesti keskusta-alueille.</p> <p>Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on tuettava etenkin keskusta-alueilla.</p> <p>Lentoradan toteuttamiselle on luotava edellytykset.</p> <p>Laadukkaita joukkoliikenneyhteyksiä Kirkkonummen, Klaukkalan ja Nikkilän suuntiin on kehitettävä olemassa oleviin ratoihin tukeutuen.</p>	<p>Suojeluarvot, ekologisen verkoston jatkuvuus sekä virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys ja laatu on turvattava.</p> <p>Virkistysalueiden hyvästä saavutettavuudesta on huolehdittava.</p> <p>Seutujen erityispiirteitä, muun muassa kulttuuriympäristöjä, on hyödynnettävä yksityiskohtaisemman suunnittelun ja alueiden kehittämisen lähtökohtana.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee keskuksia kehittää niiden omiin vahvuuksiin ja tarpeisiin perustuen.</p>




Yksittäisiin merkintöihin kohdistuvat suunnittelumääräykset

Merkintä rakennekaavassa	Merkinnän kuvaus	Merkinnän suunnittelumääräys
 <p>Pääkaupunki-seudun ydinalue</p>	Merkinnällä osoitetaan toiminnallisesti yhtenäinen joukkoliikenteen verkostokaupungin alue pääkaupunkiseudun ytimessä, jossa palvelut ovat helposti saavutettavissa kestävin liikkumismuodoin.	Aluetta on kehitettävä toiminnallisesti yhtenäisenä tiiviin kaupunkirakenteen vyöhykkeenä. Voimakkaan väestönkasvun ja verkostomaisen kaupunkirakenteen edellyttämiä joukkoliikennehankkeita on edistettävä.
 <p>Ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke</p>	Merkinnällä osoitetaan vyöhyke, joka on vahvassa vuorovaikutuksessa pääkaupunkiseudun ydinalueen kanssa ja jossa on hyvä saavutettavuus monipuolisiin palveluihin.	Väestönkasvun ja verkostomaisen kaupunkirakenteen edellyttämiä joukkoliikennehankkeita on edistettävä.
 <p>Keskukset</p>	Merkinnällä osoitetaan Uudenmaan monipuolisimmat ja merkittävimmät keskukset.	Henkilöautoliikenteen tarvetta on vähennettävä parantamalla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä.



Yksittäisiin merkintöihin kohdistuvat suunnittelumääräykset

Merkintä rakennekaavassa	Merkinnän kuvaus	Merkinnän suunnittelumääräys	
 <p>Olemassa olevat ja tulevat (katkoviiva) joukkoliikennekäytävät</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan olemassa olevat tai tulevat joukkoliikenteen laatuikäytävät, joiden toimintaedellytyksiin tulee kiinnittää erityistä huomiota.</p>	<p>Joukkoliikenteen toimintaedellytykset ja Helsingin keskustan saavutettavuus joukkoliikenteellä on turvattava muun muassa päärataa kehittämällä sekä Pasilan ja Helsingin rautatieaseman välistä kapasiteettia kasvattamalla.</p> <p>Edellytykset ESA-radan ja Itäradan rakentamiselle on luotava muun muassa varautumalla Espoon kaupunkirataan ja Pissararataan tai vastaavaan hankkeeseen. Laadukasta joukkoliikennettä rantaradan, Lohjan ja Porvoon suuntiin on kehitettävä.</p>	<p>Valtakunnallisen ja maakunnallisen joukkoliikenteen sujuvuutta ja kytkeytymistä Helsingin seudun joukkoliikenteeseen on parannettava joukkoliikenteen käyttämiä väyliä ja solmukohtia lisäämällä ja kehittämällä.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on huolehdittava ekologisten yhteyksien jatkuvuudesta.</p>
 <p>Logistiikan kehityskäytävät</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan maantien ja/tai rautatien muodostamat kehityskäytävät, jotka ovat merkittäviä valtakunnallisten tai kansainvälisten kuljetusten kannalta.</p>	<p>Käytävälle voi sijoittua työpaikka- ja/tai tuotantotoimintoja, jotka edellyttävät sijaintia taajama-alueiden ulkopuolella, mikäli toiminnot ovat sovitettavissa yhteen muun ympäröivän alueidenkäytön kanssa.</p> <p>Logistiikka-alueiden sijoittuminen liikennejärjestelmän kannalta tärkeiden solmupisteiden läheisyyteen on varmistettava siten, että logistiikkaverkosto on kansainvälisesti kilpailukykyinen.</p>	




Yksittäisiin merkintöihin kohdistuvat suunnittelumääräykset

Merkintä rakennekaavassa	Merkinnän kuvaus	Merkinnän suunnittelumääräys
 <p>Kansainvälinen henkilö- ja tavaraliikenteen runkoyhteys</p>	Merkinnällä osoitetaan TEN-T ydinverkkokäytävän osuus, joka sijoittuu merialueelle Helsingin ja Tallinnan välille.	Työssäkäynnin, kuljetusten ja matkailun sujuvuutta Suomen ja Viron välillä on edistettävä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on luotava edellytykset Tallinna-tunnelin rakentamiselle. Helsingin keskustan satamien toiminta- ja kehittämisedellytykset sekä maayhteydet henkilö- ja tavaraliikenteelle on turvattava.
 <p>Kansainvälinen lentoasema</p>	Merkinnällä osoitetaan Helsinki-Vantaan lentoasema, joka on varattu merkittävää kansainvälistä lentotoimintaa, muuta ilmailua sekä niihin liittyvää muuta toimintaa varten.	Lentoaseman kansainvälisen lentotoiminnan, muun ilmailun sekä niihin liittyvän muun toiminnan toiminta- ja kehittämisedellytykset on turvattava.
 <p>Kansainvälisesti merkittävä satama</p>	Merkinnällä osoitetaan kohteita kansainvälisesti merkittävää satamatoimintaa sekä siihen liittyvää muuta toimintaa varten.	Kansainvälisen satamatoiminnan ja siihen liittyvän muun toiminnan toiminta- ja kehittämisedellytykset on turvattava.

Yksittäisiin merkintöihin kohdistuvat suunnittelumääräykset

Merkintä rakennekaavassa	Merkinnän kuvaus	Merkinnän suunnittelumääräys
 <p>Helsingin seudun viherkehä</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan Helsingin seudun viherkehä, jossa virkistyskysynnän odotetaan kasvavan merkittävästi ja jonka viherrakenteeseen kohdistuu erityisiä käyttöpaineita.</p> <p>Viherkehä sisältää viheralueita, vesialueita ja saaristoa sekä niiden välisiä yhteyksiä.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on:</p> <ul style="list-style-type: none">• turvattava virkistysalueiden riittävä määrä sekä hyvä saavutettavuus ja laatu• edistettävä ympäristön vetovoimaisuutta virkistystä ja matkailua tukevalla tavalla. <ul style="list-style-type: none">• turvattava virkistysreittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus• varattava rakentamattomat rannat ensisijaisesti yleiseen virkistykseen
 <p>Ylimaakunnallinen viheryhteys</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan ylimaakunnalliset viheryhteydet.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ylimaakunnallisten viheryhteyksien jatkuvuus yli maakuntarajojen sekä niiden kytkeytyminen Uudenmaan viherverkostoon.</p>

Yksittäisiin merkintöihin kohdistuvat suunnittelumääräykset

Merkintä rakennekaavassa	Merkinnän kuvaus	Merkinnän suunnittelumääräys
 <p>Rannikko- ja saaristovyöhyke</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan rannikko- ja saaristovyöhyke, joka sisältää mantereen rantavyöhykkeen, sisä- ja ulkosaariston sekä avomerialueen.</p>	<p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on:</p> <ul style="list-style-type: none"> • edistettävä saaristoelinkeinojen toimintaedellytyksiä. • edistettävä ympäristön vetovoimaisuutta vapaa-ajan asumista, virkistystä ja matkailua tukevalla tavalla. • turvattu maakunnallisesti merkittävän vesiliikenteen ja teknisen huollon toimintaedellytykset. • ohjattava rakentaminen siten, että se sopeutuu ympäristöön ja tukeutuu joko mahdollisimman paljon nykyiseen asutukseen tai tukee saaristoelinkeinoja. • varattava mahdollisuuksien mukaan rakentamattomat rannat yleiseen virkistykseen. • otettava huomioon saariston luonnonolosuhteiden ja maiseman erityispiirteiden herkkyys muutoksille, erityisesti lintualueiden osalta. • edistettävä vesiensuojelua ja pyrittävä parantamaan vesien ekologista tilaa sekä otettava huomioon muu ympäristön tilan parantaminen. • otettava huomioon maanpuolustuksen ja rajavalvonnan toimintaedellytykset.
 <p>Muu maankäyttö</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan kestävän kasvun vyöhykkeiden ulkopuolinen alue, jolla on maakunnallisia ja paikallisia asumisen, tuotannon ja viherrakenteen toimintoja</p>	
 <p>Tiet ja radat</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan olemassa olevat vähintään maakunnalliset tiet ja radat</p>	



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus -selvitys

8.3.2018



Selvitystyön tausta ja tavoite

- Tavoitteena tuottaa aineisto, jonka perusteella voidaan arvioida liikennehankkeiden toteutusjärjestystä ja maankäytön kehitysalueiden tarvetta ja toteutuspolkua
- Työn rajaus: valtakunnalliset ja maakunnalliset henkilöliikennehankkeet
 - Pois jätetty: tavaraliikenteen hankkeet ja seutujen ja kuntien sisäiset hankkeet
- Selvitysluonnos on osa Uusimaa kaavan 2050 valmisteluaineistoa, josta voi antaa palautetta. Raporttiluonnos:
https://www.uudenmaanliitto.fi/files/21535/Liikenteen_ja_maankayton_vuorovaikutus_LUONNOS.pdf.

Aikaisempia selvityksiä:

Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys (2017)

Uudenmaan rakennemallit 2050 (2017)

Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta (2016)

Asemanseutujen kehittämisen osapuolet ja intressit (2017)

Liikenteen ja maankäytön tunnuslukuja

7 000 - 10 000 asukasta	Uusi tiheällä vuorovälillä liikennöitävä bussilinja, joka ei saa tukea olemassa olevasta maankäytöstä (<i>Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa, 2003</i>)
10 000 asukasta	Asukasmäärä rautatieaseman vaikutuspiirissä, jotta hyvä joukkoliikenteen tarjonta toteutuu (METKA-projekti, Metropolialueelle kestävä aluerakenne, 2008)
25 000 asukasta	Asukasmäärä 2,0 km etäisyydellä rautatieasemasta laskettuna kannattavan joukkoliikenteen väestön minimitiheydellä 20 as/ha (Liikennejärjestelmän kannalta hyvä yhdyskuntarakenne ja maankäyttö, YTV 2005)
45 000 asukasta	Asukasmäärä 2,0 km etäisyydellä asemasta laskettuna Helsingin seudun reuna-alueille suositellulla tiheydellä 50 as+tp/ha (0-400 m asemasta) ja autottoman elämän mahdollistavalla tiheydellä 35 as+tp/ha (400-2000 m etäisyydellä asemasta) (Newman, Peter & Kenworthy, Jeffrey. 2006. Urban Design to Reduce Automobile Dependence ja Joukkoliikennemyönteinen yhdyskuntarakenne maankäytön suunnittelun tavoitteena, 2012)
200 000 asukasta	Uuden ratakäytävän vaatima maankäyttö (METKA-projekti, Metropolialueelle kestävä aluerakenne, 2008)

Etäisyys asemalta tai hyvän palvelutason pysäkiltä

- Joukkoliikenteen käyttöaste vähenee merkittävästi, kun etäisyys asemasta tai pysäkistä kasvaa.
- Maankäyttö tulisi olla mahdollisimman tiivistä välittömästi asemien ja pysäkkien ympärillä
- Suositellut maksimietäisyydet:
 - 400 m** on suositeltava enimmäisarvo hyvässä palvelutasossa
 - 800 m** on se matka, joka on useissa tutkimuksissa havaittu matkaksi, jonka ihmiset ovat valmiita kävelemään hyvän palvelutason joukkoliikenteeseen
 - 2000 m** on tyypillinen liityntämatkan maksimipituus pyörällä pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan

Maankäytön ennusteet

- Jokaiselle asemaseudulle/keskukselle on laskettu maankäyttö 1,5 km vyöhykkeellä vuosille 2016, 2030 ja 2050
- Ennusteiden laskennassa on käytetty kolmea eri menetelmää: IPM-ennuste, MAL-ennuste ja kuntatyöpajojen tulokset
- Seutu- ja kuntakohtaiset asukasmäärien lisäykset ovat eri menetelmissä samaa suuruusluokkaa – sijainneissa on jonkin verran eroja

IPM-ennuste

- Monikriteerianalyysi – malli sijoittelee uuden maankäytön kuntakohtaisesti annettujen painokertoimien mukaisesti suotuisimmille alueille
- Malli painottaa rakenteen tiivistämistä ja kestävin kulkutavoin hyvin saavutettavia alueita
- Perustuu Uusimaakaavan rakennemalliin 2 ja liikenneverkkoon 2

MAL-ennuste

- Ennuste perustuu MAL-työhön kerätyistä Helsingin seudun kuntien kasvuodotuksista, jotka on yhteensovitettu seudun ennakoituun kasvuun sopivaksi
- Alueet, joilla maankäyttö kehittyy kunnan sisällä, ovat kuntien osoittamia
- Laskenta perustuu suunnitteluversioon Ve1 (marraskuu 2017)

Keravan, Järvenpään, Hyvinkään ja Mäntsälän suunta, Väestö 2016, 2030 ja 2050

Nimi	Väestö 2016	MAL 2030	IPM 2030	MAL 2050	IPM 2050	Kuntatyöpajat 2050
Tikkurila	23 300	30 300	26 500	34 300	28 600	
Rekola	16 000	16 900	19 000	16 900	23 200	
Korso	16 700	16 900	20 300	18 500	24 900	
Savio	6 400	6 800	9 200	7 100	11 100	
Kerava	18 600	21 800	21 700	24 600	24 000	
Kytömaa	2 800	5 000	3 100	5 000	3 800	
Ristikytö	200	500	200	500	400	
Ainola	5 200	9 200	6 600	11 800	7 500	
Järvenpää	16 800	20 400	20 000	20 200	20 500	
Saunakallio	7 200	8 500	8 300	8 500	10 600	
Jokela	4 500	5 000	4 900	5 000	5 000	
Palopuro	200	200	200	4 300	500	
Metsäkalteva	2 500	6 300	4 500	8 500	6 900	
Hyvinkää	17 100	19 400	21 300	19 800	25 200	
Hyvinkää, lentokenttä	1 400	3 200	1 400	3 200	2 000	
Ahjo	4 700	6 600	4 900	8 000	6 700	
Talma	600	1 800	700	2 900	900	
Nikkilä	4 200	4 900	4 500	5 700	4 800	
Haarajoki	3 600	4 700	5 000	5 800	7 900	
Hirvihaara	500	500	600	700	600	
Mäntsälä	5 000	6 200	5 400	7 300	5 500	

Väestömäärät on laskettu 1,5 km etäisyydellä asemasta/keskuksesta. Lähelläkin olleiden vyöhykkeiden päällekkäin menneet osat jaettiin asemaseuduille pääsääntöisesti tasan. Kehityskäytävän luvut ovat siis laskettavissa yhteen ilman päällekkäisyyksiä.

Laskennassa käytetyt aineistot:
 Väestö 2016: YKR
 MAL 2030 ja 2050: MAL VE1, tilanne 11/2017
 IPM 2030 ja 2050: Rakennemalli 2 ja liikenneverkko 2
 Kuntatyöpajat 2050: Rakennemalli 2 väestömäärä sijoiteltuna maankäyttöpelin tulosten mukaisesti

Värikoodit

Asukasmäärän lisäys alle 1000

Asukasmäärän lisäys 1000-3000

Asukasmäärän lisäys 3000-5000

Asukasmäärän lisäys 5000-10000

Asukasmäärän lisäys yli 10 000

Toteutuspolkukaaviot


Toteutuspolkukaavioissa osoitetut asiat:

- Hankkeiden ajallinen sijoittumien
 - Nykyistä rakennetta tukevat hankkeet
 - Nykyistä rakennetta täydentävät hankkeet
 - Uudet avaukset

- Liikennehankkeiden luonne


- Liikennehankkeiden riippuvuus toisistaan

 Liikennehankkeiden riippuvuussuhde

 Liikennehankkeiden osittainen riippuvuussuhde

- Maankäytön hankkeiden luonne

- Liikenne- ja maankäyttöhankkeiden riippuvuudet toisistaan

 Maankäyttö- ja liikenne-hankkeen riippuvuussuhde ja riippuvuuden suunta

Vt 1 kehittäminen

Seudun maankäytöstä riippuvainen liikennehanke

ESA-rata

Seudun maankäytöstä riippumaton liikennehanke (tyypillisesti ylimaakunnallista liikennettä palveleva kaukoliikenteen hanke)

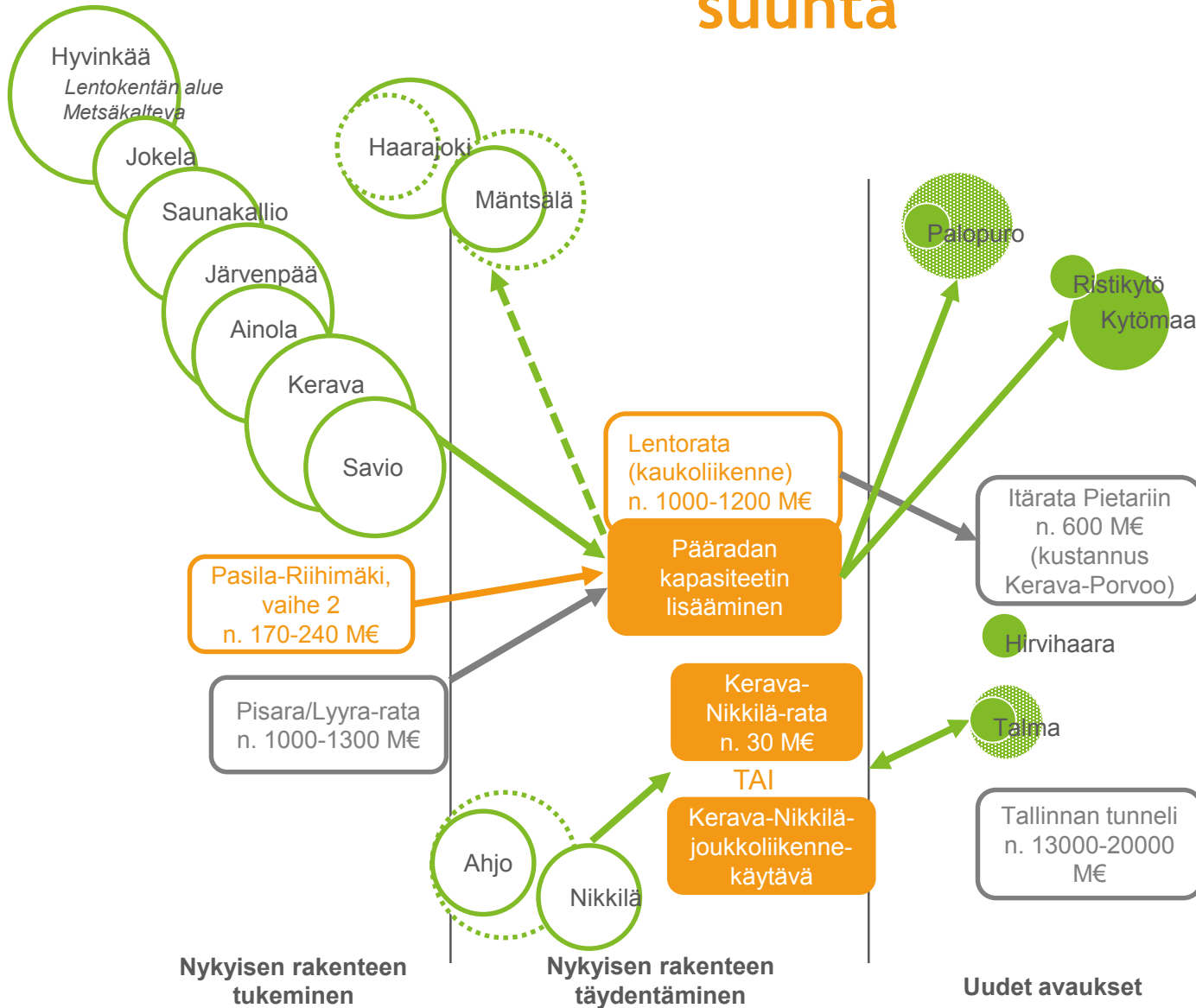
Hista

Liikennehankkeesta riippuvainen maankäytön hanke

Espoon keskus

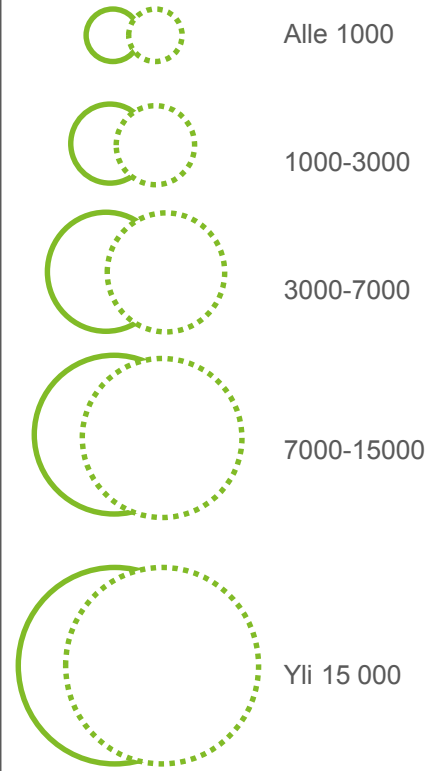
Maankäyttöhankkeiden riippuvuus liikennehankkeista

Keravan, Järvenpään, Hyvinkään ja Mäntsälän suunta

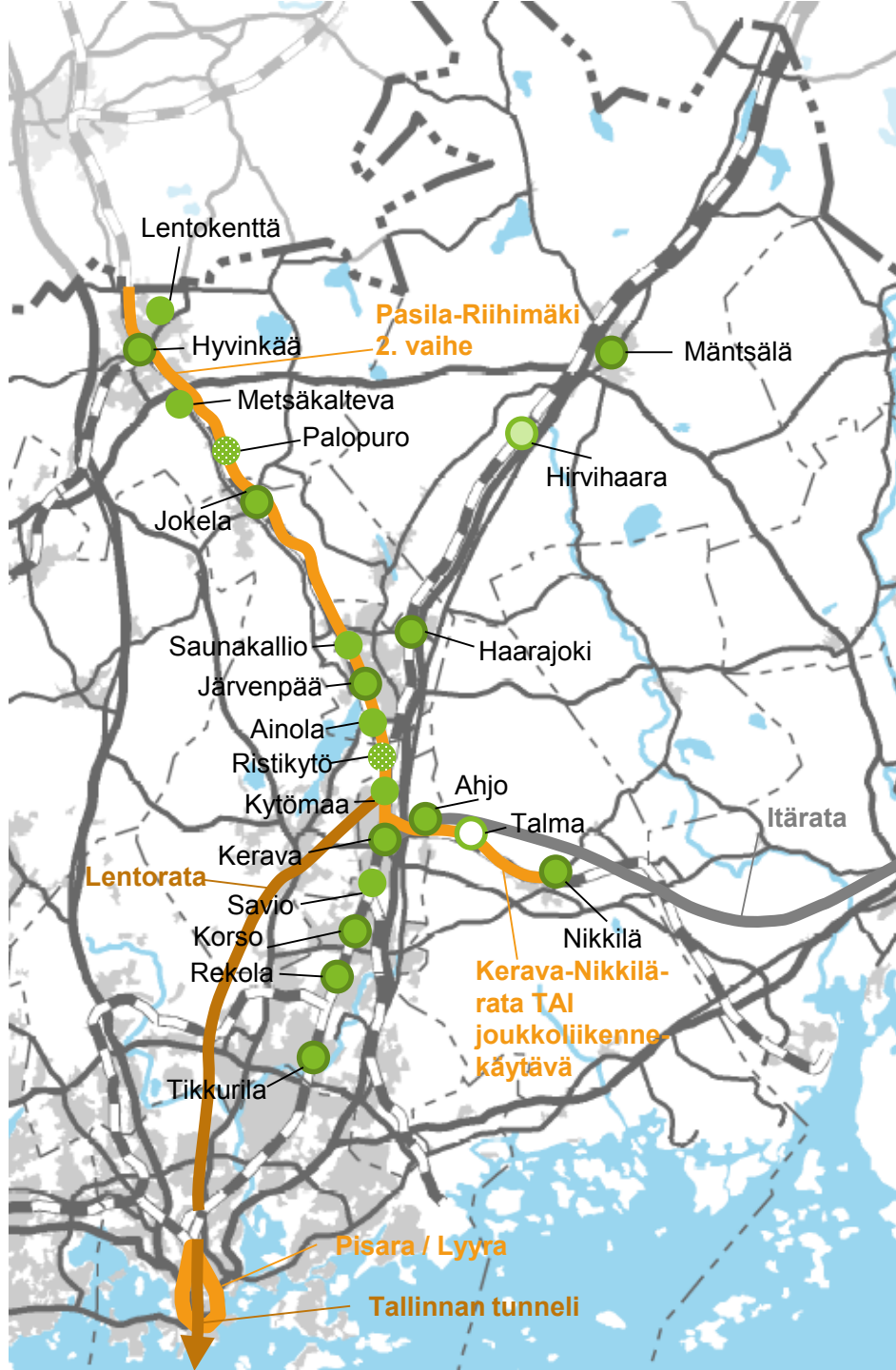








Asemansuuden ennustettu Asukasmäärä 2050

Jos ennusteissa on merkittävä ero, on IPM 2050 merkitty yhtenäisellä viivalla ja MAL 2050 katkoviivalla tai vaalealla rasterilla.



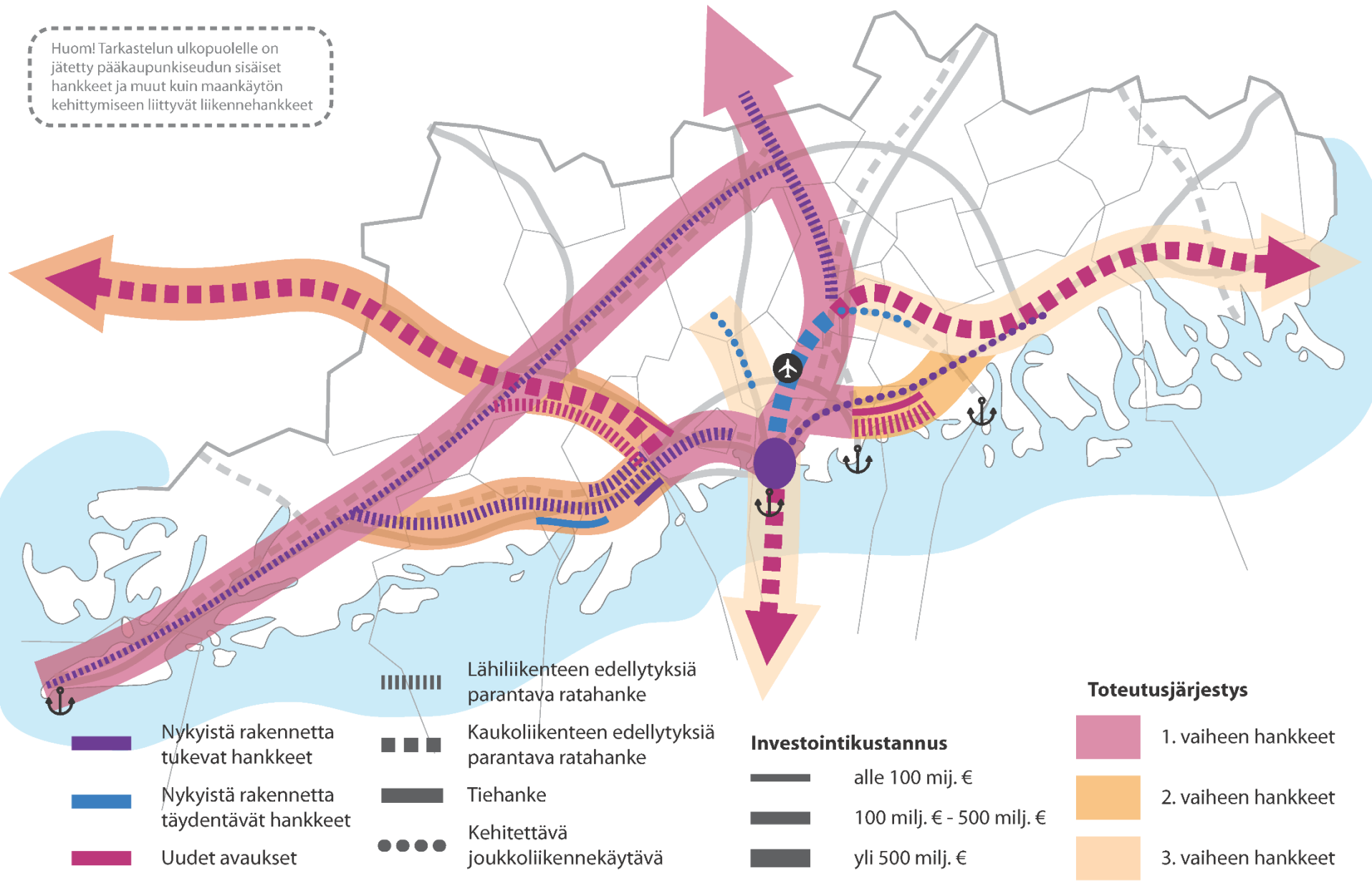
Keravan, Järvenpään, Hyvinkään ja Mäntsälän suunta



-  Nykyinen asemanseutu/taajama, tiivistettävä taajamatoimintojen alue (2. vmk ja 4. vmk)
-  Nykyinen asemanseutu/taajama, taajamatoimintojen alue (umk)
-  Uusi asemanseutu, raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue (4. vmk)
-  Uusi asemanseutu, raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisalue (2. vmk)
-  Uusi asemanseutu, taajamatoimintojen alue (umk)
-  Uutta maankäyttöä / hanke, ei maakuntakaavassa

Yhteenvedo maankäytön kehittämiseen liittyvistä henkilöliikennehankkeista

Huom! Tarkastelun ulkopuolelle on jätetty pääkaupunkiseudun sisäiset hankkeet ja muut kuin maankäytön kehittämiseen liittyvät liikennehankkeet





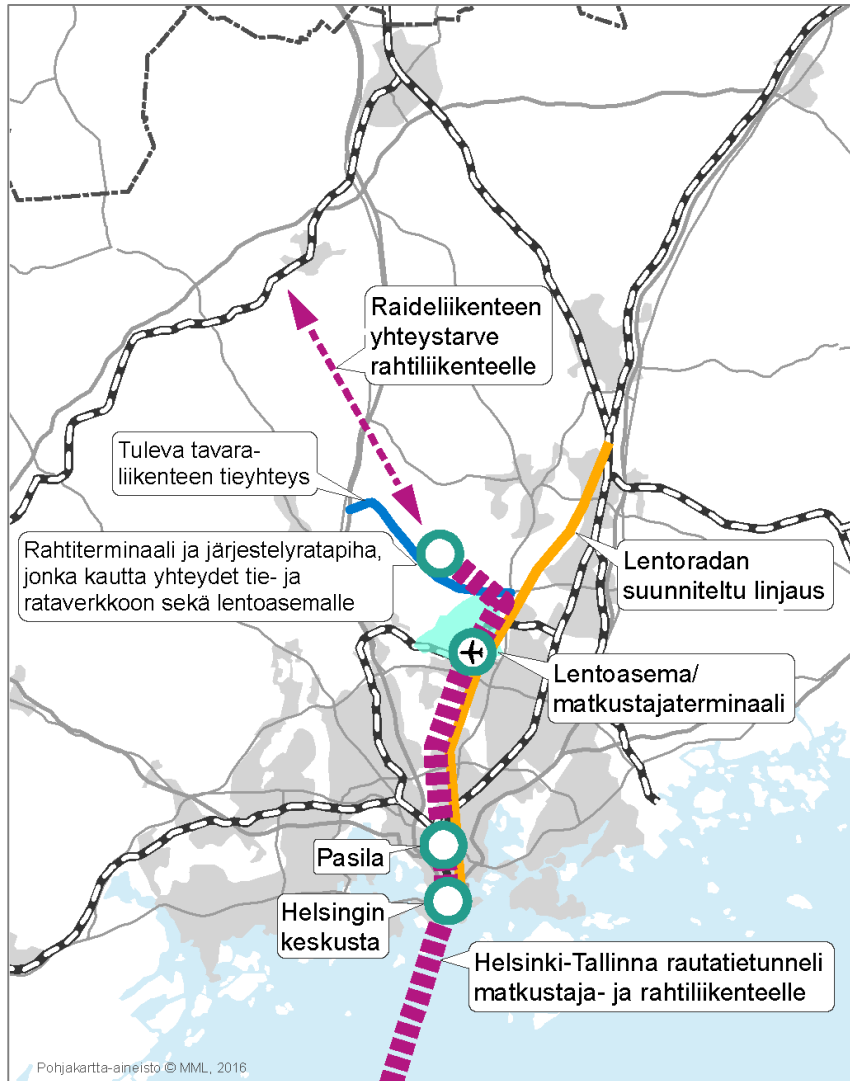
Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Tallinna-tunneli ja Le

8.3.2018



Tallinna-tunneli selvitykset



- FinEst Link -hankkeessa rautatietunnelia tutkittiin teknisestä, taloudellisesta ja kilpailukyvyn näkökulmista.
- Rakentaminen voisi käynnistyä suunnitteluvaiheen jälkeen vuonna 2025.
- Tunneli olisi matkustajien ja rahtiliikenteen käytössä vuonna 2040.

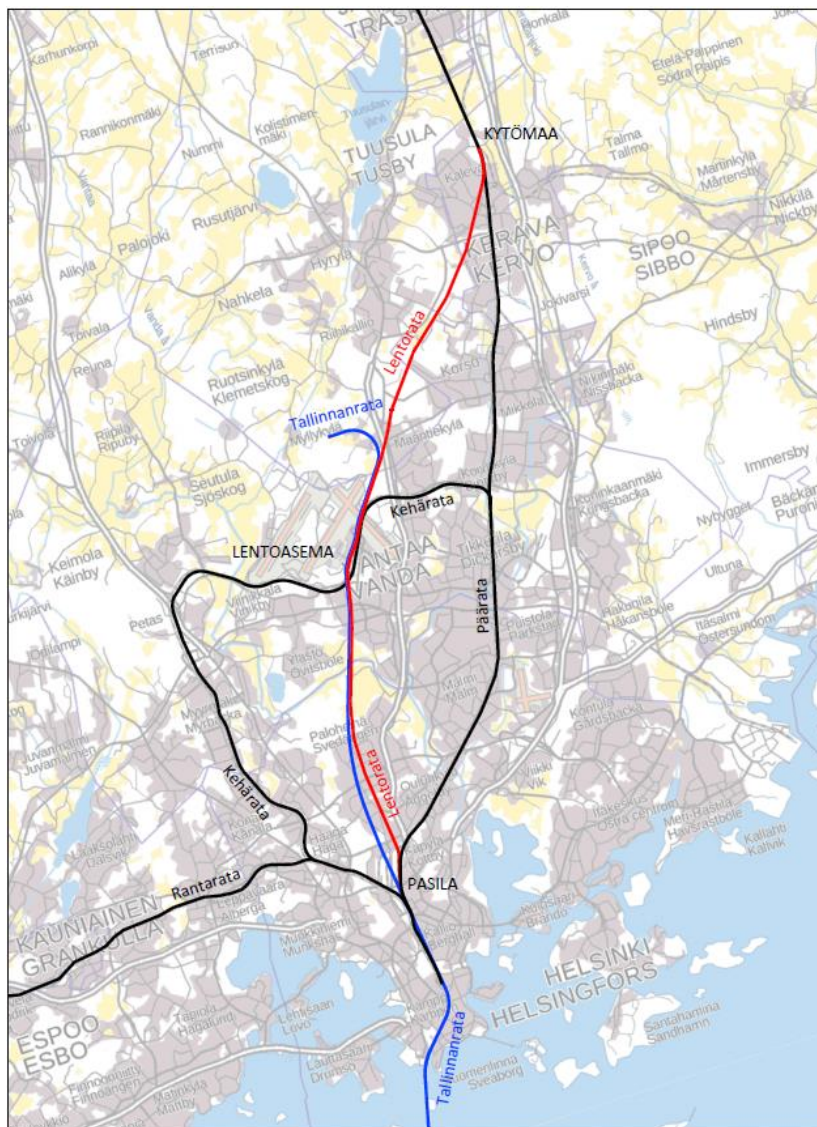
Kuva: Helsinki–Tallinna-rautatietunnelin liittyminen Suomen rataverkkoon.

Tallinna-tunneli selvitykset

- Tunnelin kustannuksiksi on laskettu 13–20 miljardia euroa. Siihen sisältyvät tunnelin suunnittelu ja rakentaminen sekä terminaalit, ratayhteydet ja varikot, mutta ei junakalustoa.
- Tunnelihanke on mahdollista toteuttaa julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmallilla, jossa yksityinen sektori rahoittaa tunnelin rakentamisen. EU-rahoitusta tarvitaan 40 prosenttia kustannuksista.
- FinEst Link -projekti arvioi rautatietunnelin henkilö- ja tavaraliikennettä, mutta heitti haasteen myös uusien teknologioiden kehittäjille ja sai vaihtoehtoisia ehdotuksia.
- [Helsinki-Tallinna -tunnelin esite \(PDF\)](#)
- [Vaihtoehtoiset ideat tunnelin toteuttamiseen \(www\)](#)

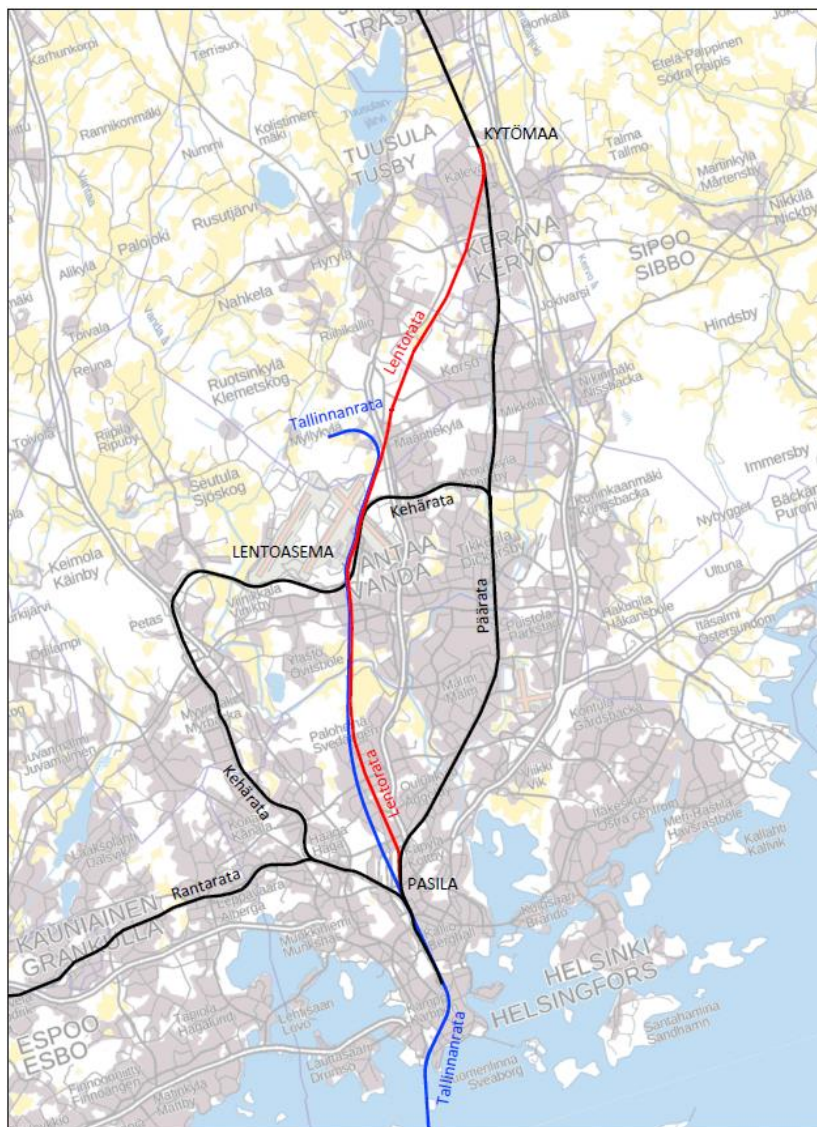


Lentorata



- Pääosin maan alle suunniteltu kaukoliikenteen rata Pasilan ja Kytömaan välillä (Keravan pohjoispuoli). Asemat Pasilassa ja Lentoasemalla. Lentoradalla ei ole uusia lähiliikenteen asemia.
- Kaukoliikenteen junat Pääradalta ja Oikoradalta ohjattaisiin kaikki Lentoradalle.

Lentorata



- Parantaa häiriöherkkyyttä ja vapauttaa merkittävästi kapasiteettia Pääradalta, mikä mahdollistaa lähi- ja taajamajunaliikenteen tarjonnan lisäämisen.
- Toisi vaihdottomat yhteydet kaukoliikenteellä maakunnista lentoasemalle ja parantaisi siten merkittävästi lentoaseman saavutettavuutta.
- Mahdollistaa kaukoliikenteen junatarjonnan lisäämisen, mikäli kapasiteettiongelmat Helsingin päärautatieasemalla ja Keravan pohjoispuolella ratkaistaan.
- Kustannus noin 1,0 miljardia € (2010 selvityksen mukaan)


Lentoradasta käynnissä useita hankkeita

- Lentoradasta saatavan maankäyttöpotentiaalin ja sen agglomeraatioetujen selvittäminen, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto – valmistunut 2017, Helsingin kaupungin näkökulma, ei liikennejärjestelmätarkasteluja
- Lentoradan ratatekninen suunnitelman päivitys, Liikennevirasto – Lentoaseman aseman paikka ja yhtyminen päärataan, kustannusarvion tarkistus, valmistuu keväällä 2018
- **Lentoradan vaikutusten arviointi, Uudenmaan liitto ja Liikennevirasto** – Liikenneviraston ohjeen mukainen hankearviointi ja maakuntakaavaa varten tarvittava vaikutusten arviointi, valmistuu kesäkuussa 2018
- Lentoradan laajojen/välillisten taloudellisten vaikutusten arviointi, Uudenmaan liitto – käynnistymässä





Kiitos!



*ASIOIDEN EDISTÄJÄ.
PUOLESTAPUHUJA.
TULEVAISUUDEN TEKIJÄ.
KOKONAISUUDEN KOOSTAJA.*

UUDENMAANLIITTO.FI