



Uudenmaan liitto
Nylands förbund

UUSIMAA-KAAVA 2050

Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavojen ehdotuksista saatujen lausuntojen tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet

Maakuntahallitus 9.9.2019

Tarkistettu maakuntahallituksen 9.9.2019 kokouksen päätösten mukaisesti

Sisällys

Askolan kunta	1
Espoon kaupunki	3
Hangon kaupunki	16
Helsingin kaupunki	20
Hyvinkään kaupunki	26
Inkoon kunta	29
Järvenpään kaupunki	33
Karkkilan kaupunki	35
Kauniaisten kaupunki	37
Keravan kaupunki	39
Kirkkonummen kunta	40
Lapinjärven kunta	47
Lohjan kaupunki	50
Loviisan kaupunki	54
Myrskylän kunta	59
Mäntsälän kunta	60
Nurmijärven kunta	61
Pornaisten kunta	64
Porvoon kaupunki	65
Pukkilan kunta	69
Raaseporin kaupunki	70

Sipoon kunta	74
Siuntion kunta	78
Tuusulan kunta	83
Vantaan kaupunki	89
Vihdin kunta	94
Hämeen liitto	97
Kymenlaakson liitto	98
Päijät-Hämeen liitto	101
Varsinais-Suomen liitto	103
Etelä-Savon liitto	104
Pirkanmaan liitto	105
Etelä-Karjalan liitto	107
Pohjois-Savon liitto	108
Pohjois-Karjalan liitto	109
Kainuun liitto	110
Helsingin seudun liikenne (HSL)	111
Helsingin seudun ympäristö (HSY)	115
KUUMA-seutu	119
Kiertokapula Oy	128
Östersundom toimikunta	129
Liikenne- ja viestintäministeriö	133
Puolustusministeriö	135
Ympäristöministeriö	137
Museovirasto	148

Maakuntamuseo, Porvoon museo/Itä-uudenmaan maakuntamuseo	155
Maakuntamuseo, Helsingin kaupunginmuseo/Keski-Uudenmaan maakuntamuseo	157
Maakuntamuseo, Tammisaaren museo/Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo	159
Espoon museo	161
Uudenmaan ELY-keskus	162
Hämeen ELY-keskus	175
Kaakkois-Suomen ELY-keskus	176
Väylävirasto	178
Finavia	181
Traficom	185
Metsähallitus	188
Suomen metsäkeskus, eteläinen palvelualue	190
Suomen riistakeskus	194
MTK metsälinja	200
Geologian tutkimuskeskus	204
SLC Nyland	209
Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri ry	214
Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry	231
Porvoon seudun lintuyhdistys	234
Uudenmaan virkistysalueyhdistys	236
Suomen Latu	237
Infra ry	238
Kauppakamari, Helsingin seudun	240
Länsi-Uudenmaan kauppakamari	244

Kauppakamari, Riihimäki-Hyvinkään	247
Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry/Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry	249
Helsingin satama Oy	252
Hangon satama	254
Fingrid Oyj	255
Helen sähköverkko Oy	256
Vantaan Energia sähköverkot Oy	257
Caruna Oy	258
Suomen Merituuli Oy	259
Suomen tuulivoimayhdistys	261
Suomen moottoriliitto	263
Kouvolan kaupunki	264
Senaatti kiinteistöt	267
Pääkaupunkiseudun matkailun yhteistyöfoorumi	268
Finest Bay Area Development Oy	269
Södra skogsreviret	272

Askolan kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Askolan kunta pitää kolmen erillisen seudun vaihekaavan laatimista turhana. Askola nivoutuu metropolialueeseen ja maankäytön sekä liikkumisen ratkaisut Helsingin seudulla vaikuttavat myös Askola tulevaan kehitykseen ja asukkaiden arkeen. Erillisistä seutujen vaihekaavoista tulee luopua ja yhdistää ne yhdeksi kaavaksi.</p>	<p>Kolme vaihemaakuntakaavaa ovat osa Uusimaa-kaavaa 2050, joka koskee koko Uudenmaan aluetta. Vaihemaakuntakaavoja laadittaessa on huomioitu Uusimaa kokonaisuutena, painottaen seutujen erityispiirteitä. Siten on huomioitu Askola osana Itä-Uudenmaan seutua, mutta myös osana Helsingin seutua mm. liikenteeseen liittyvien ratkaisujen osalta. Uusimaa-kaavan valmistelua jatketaan kolmena oikeusvaikutteisena kaavana.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksen kaavamääräyksiä pitäisi lyhentää ja niistä pitäisi poistaa jo lainsäädännössä, kuten maankäyttö- ja rakennuslaissa, luonnonsuojelulaissa ja valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määritellyt säädökset ja määräykset.</p>	<p>Maakuntakaavaehdotukset ovat esitystavaltaan aikaisempia kaavoja strategisempia. Tällöin kaavamääräysten merkitys kaavaohjauksen kannalta korostuu entisestään. Tämä edellyttää määräyksiltä riittävää sisällöllistä kattavuutta. Kaavaa laadittaessa on pyritty ottamaan määräyksiin mukaan vain ohjaavuuden kannalta tarpeelliset asiat. Lausuntokohta ei aiheuta toimenpiteitä.</p>
<p>Metsäbioenergiaterminaali-merkintä on jäänyt pois valtatie 55 länsipuolelta Askolan pohjoisosasta Mäntsälän rajan eteläpuolelta. Asiasta on informoitu kahteen otteeseen Uudenmaan liittoon.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa ei esitetä omaa merkintää metsäbioterminaalille. Metsäbioenergian tuotantoa ohjataan kaavan yleismääräyksellä, jossa todetaan, että ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä luonnonvarojen kestävästä käytöstä, kierto- ja biotaloutta, uusiutuvan energian tuotantoa sekä hukkalämmön hyödyntämistä”. Metsäbioterminaali voidaan sijoittaa kaavaehdotuksessa osoitetulle tuotanto- ja logistiikkatoimintojen alueelle, kiertotalouden ja jätehuollon alueelle sekä alueelle, jossa ei ole maakuntakaavamerkintöjä, ns. valkoiselle alueelle. Kaavaehdotus ei estä metsäbioterminaalin osoittamista lausunnossa esitetylle alueelle.</p>
<p>Itäiset raideyhteydet ovat merkittäviä koko itäisen Suomen kannalta. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa tulevaisuuden ratayhteydet eikä sulkea pois kehittämismahdollisuuksia. Valtakunnan tason liikennejärjestelmän kehittämispäätöksille pitää jäädä riittävästi tilaa. Askola pitää hyvänä ratkaisuna sitä, että maakuntakaava mahdollistaa tässä vaiheessa molemmat itäratavaihtoehdot, sekä Kotkan että Kouvolan kautta. Kaavaselostus ja kaavan toteuttamishjelmaa tulee tarkentaa itäradan ratkaisujen osalta.</p>	<p>Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on huomioitu raideliikenne pääkaupunkiseudulta itäiselle Uudellemaalle. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa esitetään Itäradan ohjeellinen linjaus. Se kulkee Nikkilän pohjoispuolitse ja edelleen valtatie 7 linjausta pitkin Kotkan suuntaan maakunnan rajalle. Yhteystarvenuoli osoitetaan Koskenkylästä Kouvolan suuntaan. Porvoon ja Kouvolan välisestä radasta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa on osoitettu itäiselle Uudellemaalle kaavaluonnosta enemmän seudullisesti merkittäviä tieosuuksia, mutta ei vielä riittävästi. Askola katsoo, että seudullisesti merkittävänä teinä tulee osoittaa vielä Porvoo – Myrskylä maantie. Lisäksi kaavassa tulisi tunnistaa vahvemmin</p>	<p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on varauduttu Itä-Uudenmaan kasvuun osoittamalla seudullisesti merkittävänä teitä, jotka virallisen luokituksen mukaan ovat paikallisesti merkittäviä. Nopein yhteys Myrskylän ja Porvoon välillä kulkee nykyisin mt 167 ja vt 7 kautta. Kaavaratkaisulla</p>

<p>tieverkoston merkitys itäisen Uudenmaan keskeisenä kasvutekijänä lähivuosisikymmeninä.</p>	<p>pyritään turvaamaan ensisijaisesti tämän yhteyden toimivuus. Uusien seudullisesti merkittävien teiden osoittamiseen ei ole perusteita.</p>
<p>Rakennesuunnitelma ja maakuntakaavaehdotukset sekä Uusimaa-kaavan 2050 toteuttamisohjelma jatkavat edelleen voimakkaasti pääkaupunkiseudun painottumista länteen ja pohjoiseen. Ensisijaisia kasvukäytäviä ovat edelleen Helsinki-Tampere ja Helsinki-Turku kehityskäytävät. Itäinen kehityskäytävä jää vaatimattomaan asemaan muihin suuntiin nähden. Tämä ei edusta Uudenmaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä. Erityisesti tie- ja rataverkon kehittämisessä heijastuu edelleen ajatus siitä, että idän suunta on reservialuetta kehityksen painottuessa Keski- ja Länsi-Uudellemaalle. Maakuntaa tulee kehittää tasapuolisesti myös liikenneverkon osalta. Rakennesuunnitelmassa tulee idän suunnan joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävä osoittaa vähintäänkin toisen vaiheen hankkeena Porvooseen saakka ja ratkaisun tulisi myös näkyä voimakkaammin maakuntakaavakartalla kehittämismerkinnöissä.</p>	<p>Rakennesuunnitelmassa idän suunnan joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävä on perusteltua osoittaa toisen vaiheen hankkeena Porvooseen saakka.</p>
<p>Ns. valkoisilla alueilla ei tule olla alueiden kehittämistä haittavia määräyksiä tai rajoitteita. Mm. luonto-, elämys- ja kulttuuriympäristömatkailulle tulee antaa mahdollisuus kehittyä. Toisaalta metsäbioenergian kehittämistä ei pidä rajoittaa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksilla ohjataan rakentamista kaavan ns. valkoisilla alueilla yleismääräysten kautta. Varsinaisia ohjeita valkoisille alueille rakentamisesta ei maakuntakaavalla voida antaa, vaan asia on kunnan päätettävissä. Kaavaratkaisu antaa kunnalle nykyistä enemmän harkinta- ja päätösvaltaa. Kaavaselostusta täydennetään ja tarkennetaan kaavaratkaisun tulkintaan ja kaavan ohjausvaikutuksiin liittyen.</p>

Toimenpiteet: Osoitetaan rakennesuunnitelmassa idän suunnan joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävä toisen vaiheen hankkeena Porvooseen saakka, täydennetään kaavaselostusta kaavaratkaisun tulkintaan ja kaavan ohjausvaikutuksiin liittyen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Espoon kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavan ehdotus ei tue Espoon asuntotuotantoa riittävästi vuoteen 2050 ja siksi mitoitus on korjattava. Espoo on kasvanut jo 1950-luvulta vakaasti 4 000–5 000 asukkaalla vuodessa, mikä jatkuessaan tarkoittaa tarvetta varautua selvästi yli 400 000 asukkaan väestöön vuoteen 2050 mennessä. Uusimaa-kaava perustuu kuitenkin projektiovaihtoehtoihin, joissa (yhtä vaihtoehtoa lukuun ottamatta) Espoon väestö jää selvästi tämän alle vuonna 2050. Mitoitusero on suuruusluokaltaan jopa 45 000 asukasta mikä on kestävä lähtökohta maakuntakaavoitukselle. Jos väestönkasvu jatkuu yhtä voimakkaana kuin tähän asti kaavoituksen tarjonta ei pysty vastaamaan kysyntään. Ennakoidun väestönkasvun lisäksi Espoon on tarpeellista varautua kaavoituksessaan asumisväljyyden kasvuun, joka tulee ottaa huomioon myös maakuntakaavan mitoituksessa.</p>	<p>Maakuntakaava ei ole mitoittava kaava. Ehdotus Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaksi mahdollistaa myös Espoon osalta sekä varautumisen voimakkaaseen väestönkasvuun että asumisväljyyden kasvuun.</p>
<p>Kaavaratkaisusta tai kaava-aineistosta ei käy ilmi miten taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkitöjä on tarkoitus tulkita kuntakaavoituksessa ja millä periaatteilla kunta saa kehittää maankäyttöään entisillä ”valkoisilla alueilla”, siis alueilla, joille maakuntakaavassa ei osoiteta merkitöjä. Kaavaselostuksessa on kuvattava, missä määrin kunnilla on vapaus määrätä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolisen alueen kehittämisestä ja rakentamisesta – mikä siis on ”paikallisesti merkittävää”.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä sekä näiden ulkopuolisia alueita koskevaa tulkintaa erityisesti suhteessa kuntakaavoitukseen lisätään kaavaselostukseen.</p>
<p>Uusimaa-kaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan ”Ennen yhdyskuntarakenteen laajentamista uusille alueille on selvitettävä nykyisten taajamien täydennysrakentamismahdollisuudet ja niiden kehittämispotentiaali kestäväan alue- ja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta.” Mitä tämä tarkoittaa? Jotta kaavaratkaisu ei johtaisi kuntakaavoituksessa loputtomaan ja kohtuuttomaan todistelu- ja selvityskierteeseen, tulee vähintään kaavaselostuksessa tarkentaa ja rajata, millaista selvittämistä edellytetään, tai luopua tällaisesta määräyksestä kokonaan.</p>	<p>Lausunnon esitetty suunnittelumääräys on poistettu valmisteluvaiheen jälkeen, eikä ollut enää mukana kaavaehdotuksen yleisissä suunnittelumääräyksissä.</p>
<p>Maakuntakaavan tärkeänä lähtökohtana on kestävyys, mutta kestävyuden käsitettä ei ole mitenkään määritelty kaava-aineistoissa, vaikka Espoo edellytti sitä jo luonnosvaiheen lausunnossaan. Kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen esimerkiksi viitataan eri yhteyksissä, mutta kaavan maankäyttö-ratkaisuiden perusteella vaikuttaa siltä, että joukkoliikenteestäkin luetaan kestäväksi vain raideratkaisut. Espoo katsoo, että käsitettä on tarpeen tarkentaa kaavaselostuksessa. Myös bussiliikenteen varaan perustuvat tai vaihteittain eri liikennevälineillä</p>	<p>Kestävä yhdyskuntarakenne on keskeinen maakuntakaavan tavoite. Sen osatekijöitä ja kasvun kestäväan ohjaamiseen liittyviä tausta-aineistoja ja suunnitteluperiaatteita on kuvattu kaavaselostuksessa. Kaavaselostusta on edelleen perusteltua täydentää kestäväan yhdyskuntarakennetta koskevan tavoitteen osalta.</p>

<p>toteutettavat ratkaisut on ymmärrettävä kestävästä liikkumisena. Kaavaehdotuksen yleisissä määräyksissä on useita muitakin tulkinnan varaisia kohtia, jotka voivat olla riski kuntakaavoitukselle. Esimerkiksi "Kaikessa alueiden käytön suunnittelussa tulee edistää ilmaston kannalta kestäviä ratkaisuja" on sinänsä kannatettava tavoite, mutta kaavamääräyksenä ja oikeusvaikutuksiltaan se jää täysin sisältöä vaille, kun kestävyyttä ei ole kaavassa kuvattu.</p>	
<p>Espoo esittää myös huolensa, ovatko taajamiin liittyvät kehittämisperiaatemerkinnot riittävät turvaamaan kasvun mahdollisuuksia, kun alueiden pääasiallista käyttötarkoitusta ei ole määritetty. Kaavan lainmukaisuudesta on ehdottoman tärkeää varmistua, sillä sen voimaantulo on Espoon kehittämisen ja etenkin valmisteilla olevien Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan sekä ESA-oikoradan yleissuunnitelman voimaan tulon kannalta välttämätön.</p>	<p>Maankäyttö- ja rakennuslaissa (MRL 25§) todetaan, että maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkintää koskevassa määräyksessä osoitetaan vyöhykkeen alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen periaatteet. Määräyksessä todetaan muun muassa, että vyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen, palveluiden ja viherrakenteen kokonaisuutena ympäristön erityiset arvot huomioon ottaen. MRL tai sen nojalla annetut asetukset ja MRL-sarjan oppaat eivät edellytä aluevarausmerkinnän käyttämistä vaan mahdollistavat myös kehittämisperiaatemerkinnot käyttön. Merkintään on liitetty yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaava suunnittelumääräys. Kaavamerkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys muodostavat kokonaisuuden. Kaavaehdotuksen ratkaisu on lainmukainen eikä ole ristiriidassa MRL:n säästöjen kanssa. Kaavan lopullisen lainmukaisuuden arvioivat oikeusasteet mahdollisia valituksia koskevien päätösten yhteydessä.</p>
<p>Maakuntakaavan toteutusohjelma on tehty liian yksityiskohtaisena ja lyhyellä aikaperspektiivillä, kun maakuntakaavan nimenomaan tulisi katsoa toteutusta hyvin yleispiirteisesti ja erilaisia vaihtoehtoja pitkällä tulevaisuudessa mahdollistaen. Aineisto käsittää virheellisiä tietoja ja päätelmiä liittyen ESA-rataan ja Länsiradan varren suunnitteluun, metron kääntöraiteisiin Matinkylässä sekä Kehä III:n Mankki–Muurala -osuuden parantamiseen. Nämä virheet (eritely lausunnossa) tulee korjata.</p>	<p>Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeina esitetään hankkeet, jotka ovat tarpeellisia jo nyt tai edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle. Pisara ei ole ESA:n edellytys. Pisara-rata kannattaisi kuitenkin toteuttaa ennen ESA-rataa, jotta ESA-radan liikennöinnin lisäksi myös rantaradan liikennöintiä voidaan turvata ja kehittää. ESA-rata edellyttää lisäksi Espoon kaupunkiradan toteuttamista.</p> <p>Metron kääntöraiteet Matinkylässä perustuvat MAL-työhön, joka on otettu huomioon Helsingin seudun liikenneratkaussuunnitelmassa. Kehä III:n parantamishanke on perusteltua laajentaa ulottumaan kantatie 51:ltä Muuralaan asti. Toteuttamisohjelmassa oli virheellisesti Huhmarin aseman nimeksi merkitty</p>

	<p>Hista, joka on korjattu. Histaan on myös toteuttamishjelmassa ja kaavassa osoitettu asema. ESA-radan varren maankäyttöennusteita ei ole tarpeellista korjata.</p> <p>Toteuttamishjelmalla ei ole oikeusvaikutuksia.</p>
<p>Espoo edellyttää seuraavia tarkistuksia taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden merkintöihin ja niiden rajauksiin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niipperin, Kulloonsillan ja Viiskorven rajaukset tulee ulottaa vielä pidemmälle pohjoisen suuntaan. - Kehittämisvyöhykettä tulee laajentaa edelleen Kalajärvelle ja Lahnuksen. - Kehittämisvyöhykettä tulee laajentaa Miilukorven ja Korsbackan alueille. - Nupurin alueelta on poistettu ”uuteen raideliikenteeseen tukeutuvaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen” merkintä. Maakuntakaava ei saa estää alueen suunniteltua kehittämistä. - Espoon keskuksesta ja Lommilasta pohjoiseen, Kehä III:n ja Turunväylän pohjoiseen kulmaukseen sijoittuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke tulee olla esitettyä laajempi. 	<p>Maakuntakaavassa osoitettujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajauksissa on huomioitu olemassa oleva yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen, MAL-suunnitelmassa esitettyjä ensisijaisia alueita sekä IPM-analyysin tuloksia.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä on perusteltua ulottaa hieman pohjoisemmaksi Viiskorven alueella.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen laajentaminen muille lausunnossa oleville alueille ei ole perusteltua. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemarkintä ottaa kantaa vyöhykkeen alueelliseen ulottuvuuteen periaatetasoisesti. Kunta tekee tarkemmat ratkaisut omassa suunnittelussaan. Kalajärvi on jo osoitettu merkinnällä pieni keskus. Merkintä mahdollistaa Kalajärven kaupallisten palveluiden kehittämisen ilman mitoitusta ja laadun rajoituksia sekä samalla kasvattaa Kalajärven keskukseen tukeutuvien työpaikkojen ja asumisen mahdollisuuksia.</p>
<p>Kaavakartan luettavuus ja paikallistettavuus paranisi, jos taajamatoimintojen kehittämisen vyöhykkeellä esitettäisiin sisävesistöt. Nyt kartasta voi syntyä jopa väärä vaikutelma siitä, että sisävesialueilla olisi rakentamispotentiaalia.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnän kuvauksessa todetaan, että vyöhykkeellä voi sijaita myös vesialueita. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemarkintä ei tarkoita sitä, että vyöhyke olisi kauttaaltaan tarkoitettu rakentamiseen. Kaavan mittakaavasta ja aikaisempaa strategisemmasta esittämistavasta johtuen ei kaavakartalla ole mahdollista esittää sisävesialueita yksityiskohtaisesti. Maakuntakaava tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jolloin myös vesialueet otetaan tarkemmin huomioon.</p>
<p>Kaavaehdotuksen ratkaisu voisi kannustaa vielä paremmin tiiviiseen rakentamiseen, verkostomaiseen joukkoliikennekaupungin ja poikittaisen joukkoliikenteen kehittämiseen Espoossa. Ydinvyöhykemarkintä on tarpeellinen ainakin välillä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tapiola–Leppävaara, jonne Raide-Jokeri on jo toteutumassa - Välillä Finnoo–Espoon keskus (ei kuitenkaan väliin jäävälle Espoon keskuspuiston alueelle) 	<p>Ydinvyöhyke osoitetaan kaavakartalla, jos pääkaupunkiseudulla MAL-runkoverkon piirissä olevalla alueella ei ole tiivistämislle merkittäviä esteitä, kuten maakuntakaavan virkistysalueita. Taustalla on huomioitu myös MAL2019-suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet / asuntotuotantoennusteet. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä laajennetaan Finnoossa keskuspuisto huomioiden sekä lisätään ydinvyöhyke Kauklahden asemansseudulle. Muutoksissa huomioidaan MAL2019-suunnitelma.</p>

<p>- Väliillä Kiviruukki–Kauklahti, jossa on jo voimassa olevassa yleiskaavassa varaus raideyhteydelle.</p> <p>- Väliillä Kera–Viiskorpi–Kalajärvi, jota suunnitellaan valmisteilla olevassa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa joukkoliikenneyhteyden varaan.</p>	<p>Näin huomioidaan paremmin ulkoistenkin asiantuntijoiden esiin nostama pääkaupunkiseudun vahva kasvu ja merkittävä täydennysrakentamispotentiali.</p> <p>Vaikka Tapiola-Leppävaara -väli on runkoverkon piirissä, niin välin osoittaminen ydinvyöhykkeeksi ei ole perusteltua, sillä alueen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaampi rakentaminen saattaa vaarantaa Natura-alueen. Kera-Viiskorpi-Kalajärvi ja Kiviruukki – Kauklahti väliset alueet eivät ole runkoverkon piirissä, joten tiivistämisvyöhykkeen kriteerit eivät täyty. Ydinvyöhykkeillä tiivistäminen on verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämisedellytysten kannalta erityisen tärkeää, mutta myös ydinvyöhykkeen ulkopuolisella taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on suositeltavaa. Maakuntakaava ei siis estä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tiivistämistä ydinvyöhykkeiden ulkopuolellakaan.</p>
<p>Espoo pitää hyvänä, että Myntinmäen asemanseudun kytkentä radan toteuttamiseen on poistettu.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Teknisenä tarkistuksena esitetään, että kaikessa kaava-aineistoissa käytetään sekaannusten estämiseksi Mynttilän sijasta nimeä Myntinmäki.</p>	<p>Muutetaan kaava-aineistoissa Mynttilä Myntinmäeksi.</p>
<p>Espoo pitää tärkeänä, että Kalajärvi on tunnistettu maakuntakaavassakin maakunnalliseksi keskukseksi, mutta huomauttaa että Kalajärvi on keskus taajamatoimintoineen ja tarvitsee merkinnän siitä. Nyt kaavaratkaisu on vaikeaselkoinen, koska Kalajärven ”pieni keskus” -merkintää ei ympäröi taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinä vaan ns. valkoinen alue, jolla kaavamerkintöjä ei ole. Kohdemerkintänä osoitetun keskuksen aluerajaus määritellään yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaava-aineistosta ei kuitenkaan selviä keskusten alueellinen ulottuvuus edes periaatetasoisesti. Mikä on kuntakaavoituksen liikkumavara keskuksien laajuuden suhteen silloin kun keskusmerkintä on entisellä ”valkoisella alueella”? Kaavaselostuksessa tulee kuvata, kuinka voidaan osoittaa, että kyse on paikallisesta kehityksestä, jota maakuntakaavoitus ei siis ohjaa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksesta sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Uudenmaan liiton keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusmerkit täyttävät keskuksia. Näiden lisäksi kaavassa on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta.</p> <p>Espoon Kalajärvi on yksi tällaisista keskuksista. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen osoittamiseen Kalajärven ympärille ei maakuntakaavassa ole kuitenkaan edellytyksiä. Kalajärvi ei vielä täytä keskuksen kriteereitä, eikä sillä ole keskusta ympäröivää taajamaa. Pienten keskusten osoittamisen tavoitteena on kehittää olemassa olevaa keskusta tai luoda toimiva ja eheä keskustatoimintojen alue tulevaisuudessa. Tärkeää on, että keskus kasvaa ytimeä ulospäin. Kunta määrittelee tarkemmassa suunnittelussaan keskuksen ja sitä ympäröivän taajamatoimintojen alueen sisällön ja laajuuden ottaen huomioon kestävyysliittymät tavoitteet. Tähän liittyvää tulkintaa lisätään kaavaselostukseen.</p>
<p>Kauppan ratkaisun osalta Espoo pitää hyvänä, että Nihtisilta ja Turvesolmu osoitettu yhdellä merkinnällä ja Espoonlahden keskusmerkintää on siirretty</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>itään päin. Samoin Espoo pitää hyvänä sitä, että kaavaehdotuksessa on luovuttu 30 000 k-m²:n ”tuplamitoituksesta”.</p>	
<p>Espoo toistaa luonnosvaiheen kannanottonsa siitä, että Kulloonsillan mitoitusta tulee nostaa, sillä nyt osoitettu 100 000 k-m² ei mahdollista alueen kehittämistä. Alue on toteutunut vajaasti ja jo yksi uusi kaupan hanke saattaa viedä kaiken jäljellä olevan kaupan mitoituksen (10 000–20 000 k-m²).</p>	<p>Kulloonsillan kaupan alueella on nykyisin toteutettu alle puolet maakuntakaavassa osoitetusta enimmäismitoituksesta. Espoon kaupungin vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitusta on tutkittu rakennemallityön sekä selvitysten yhteydessä. Maakuntakaavassa osoitettu vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus kattaa reilusti yli Espoon uuden liiketilän tarpeen.</p>
<p>Espoo pitää huonona ratkaisuna sitä, että ”Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke” -merkinnällä osoitettujen Histan ja Myntinmäen kaupan seudullisuuden alaraja on 4 000 k-m² ja vasta sitova uuden raideliikenneyhteyden ja aseman toteuttamispäätös nostaa seudullisuuden alarajan samalle tasolla kuin muualla Espoossa (päivittäistavara- ja muu erikoiskauppa 10 000 k-m², paljon tilaa vaativa erikoiskauppa 30 000 k-m²). Varsinkin Myntinmäen osalta ratkaisu on outo, kun alue voi kaavamääräyksen mukaan alkaa toteutua ennen rataa. Histan osalta määräys ei ainakaan lisää maakuntakaavan joustavuutta, ennemminkin se voi muodostua kehittämisen esteeksi.</p>	<p>Seudullisen kaupan suuryksikön alarajaksi on osoitettu 4 000 k-m², ellei selvityksin muuta osoiteta. Määräyksessä osoitetulla alarajan mukaisella rakennusoikeudella voidaan toteuttaa päivittäistavara-kaupan palvelut 9 400 asukkaalle (v 2016). Alakeskuksissa muun erikoistavaran kaupan palveluita on yleensä vähäisessä määrin. Aseman toteuttaminen taas vaatii väestöpohjakeseen arviolta vähintään 11 000 asukasta. Jos asukkaiden määrä kasvaa ennakoitua nopeammin, niin kunta voi selvityksin osoittaa vähittäiskaupan seudullisen koon alarajan korkeammaksi kuin mitä maakuntakaavan määräyksessä on osoitettu.</p>
<p>Tallinna-tunnelin linjausta ei tule keskeneräisessä suunnittelutilanteessa lukita muilta osin, kuin että se osoitetaan kulkemaan lentokentän kautta. Espoo katsoo, että prosessi on vielä liian kesken ja ratkaisu linjauksesta tulee tehdä myöhemmin, kun linjausvaihtoehtoja on ehditty aidosti tutkia, arvioida ja vertailla. Kaavassa tulee joko esittää kaikki tarkasteltavat vaihtoehdot tai osoittaa esimerkiksi pelkät yhteystarvemuodot lentokentän ja meren suunnasta. Tässä vaiheessa on mahdollista korkeintaan määrittellä kriteerit, joilla selvityksiä ja suunnittelua jatketaan, mutta ilman vaikutusten arviointia ei ole edellytyksiä sulkea pois yhtään vaihtoehtoa ennen kuin YVA-menettely on toteutettu. Vasta YVA-menettelyn tulosten perusteella voidaan arvioida, onko Tallinna-tunnelin mahdollisen toteutuksen yhteydessä Suomenlahdelle toteutettavissa keinosaarille uutta yhdyskunta- tai liikerakentamista.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty Tallinna-tunnelin ohjeellinen linjaus perustuu sekä voimassaolevan maakuntakaavan tunnelin ohjeelliseen linjaukseen että sen taustaselvityksenä toimineeseen Helsingin ja Tallinnan välisen kiinteän yhteyden esiselvitykseen, jossa todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä. Esiselvityksessä todettiin työmatkojen matka-ajalla olevan tässä ensisijainen merkitys, joten linjauksen tulee kulkea Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Näin linjaus kytkeytyy sekä seudulliseen että valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.</p> <p>Linjausta ja siihen liittyviä vaikutustenarvioita tarkennettiin Suomen ja Viron valtioiden, asianomaisten maakuntien sekä kaupunkien yhteisessä, EU-rahoitteisessa FinEst Link -selvityksessä. FinEst Link-selvityksen aineistoihin sisältyy laaja vaikutustenarviointi, joka on myös osa kaavaehdotuksen nähtävilläoloaineistoa. Aiemman esiselvityksen, FinEst Linkin selvityksen sekä voimassaolevan maakuntakaavan pohjalta Helsingin kautta kulkeva linjaus tuotiin uuteen, laadittavana olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan, joka on nyt ehdotusvaiheessa.</p>

	<p>Kaavaehdotuksessa osoitettu Helsingin kautta kulkeva linjaus kulkee edellä mainittujen valtakunnallisten ja seudullisten liikenneverkon risteyskohtien kautta ja mahdollistaa matkustajien siirtymisen eri liikennevälineisiin. Tälle linjaukselle on myös kuntakaavoituksellinen valmius.</p> <p>Muut kaavaluonnoksessa esitetyt linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue samalla tavalla Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan prosessissa on Tallinna-tunnelille osoitettu kolme linjausvaihtoehtoa jo luonnosvaiheessa syksyllä 2018 kannanottojen saamiseksi eri vaihtoehdoista. Luonnoksen palautteiden ja taustaselvitysten pohjalta maakuntahallitus päätti ainoastaan Helsingin linjauksen osoittamisesta kaavaehdotuksessa alkuvuonna 2019.</p> <p>Koska maakuntakaava on jo ehdotusvaiheessa ja kaava on ehdotuksena ollut jo lausunnoilla, tarkoittaisi muiden linjausvaihtoehtojen palauttaminen kaavaan sitä, että kaavaehdotuksesta pitäisi pyytää uudelleen lausunnot, laatia niihin vastineet ja järjestää uudelleen toinen viranomaisneuvottelu. Tämä on merkittävä aikatauluriski useille hankkeille. On myös huomattava, että kaikkien maakuntakaavaehdotukseen sisältyvien linjausvaihtoehtojen tulee perustua MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n mukaisiin selvityksiin.</p> <p>YVA-menettely on ainoastaan kyseisen lain mukainen menettely, eikä sen pohjalta voida ottaa kantaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavamenettelyyn eikä kaavan selvitysten riittävyyteen. YVA-prosessi ja kaavaprosessi ovat siis erillisiä toisistaan.</p>
<p>Espoo edellyttää, että Kehä II:n jatke merkitään kaavakarttaan tässä vaiheessa liikenteen yhteystarpeena, koska sen tarkka sijainti ja toteutustapa vaativat tarkempaa selvittämistä. Kehä II:n jatke on poistettu maakuntakaavaehdotuksesta ilman tietoa korvaavasta suunnitelmasta ja keskustelematta Espoon kaupungin kanssa. Riittävä vaikutusten arviointi ja perustelut puuttuvat, vaikka niitä edellytettiin jo kaavaluonnosvaiheessa.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan liikennesuunnitelma noudattaa maakuntahallituksen päätöksen mukaisesti MAL2019-suunnitelmaa. Kehä II:n jatke ei sisälly MAL2019-suunnitelmaan, joten Kehä II esitetään Helsingin seudun tieverkon luokitus selvityksen mukaisesti.</p> <p>Kehä II:n jatke on mahdollista toteuttaa katuna, vaikka sitä ei ole esitetty maakuntakaavassa.</p>

<p>Kehä I:n länsipää tulee merkitä maakunnallisesti merkittäväksi tieksi. Osuuden merkitys ei ole muita Kehä I:n osuuksia vähäisempi. Maantie 120 (Vihdintie) tulee olla seudullisesti merkittävä tie koko maakuntakaavassa esitetyllä jaksolla.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan liikenneratkaistu noudattaa Kehä I:n länsipään sekä mt120 osalta MAL2019-suunnitelmaa ja on Helsingin seudun tieverkkoa koskevan luokitus selvityksen mukainen.</p>
<p>Joukkoliikenteen vaihtopaikan merkintä tulee siirtää Kivenlahdesta Espoonlahteen. Espoonlahti on Kivenlahtea merkittävämpi vaihtopaikka, koska seudun ulkopuolelta tulevat bussit jatkavat Espoonlahteen. Kivenlahti ei tarjoa Espoonlahteen verrattuna erityisen hyvää joukkoliikennepalvelua, joten Espoonlahti on parempi myös vaihtoterminaalina.</p>	<p>Joukkoliikenteen vaihtopaikan siirtäminen Kivenlahdesta Espoonlahteen on perusteltua.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa Espoon metron varressa Kivenlahti on ainoa maakunnallisesti merkittävä liityntäpysäköintialue. Espoonlahti on kuitenkin tulevaisuudessa Kivenlahtea merkittävämpi liityntäpysäköintialue, koska Espoonlahdessa on tulevaisuudessa enemmän liityntäpysäköintipaikkoja ja paremmat palvelut kuin Kivenlahdessa. Liityntäpysäköinnin merkintä tulee näin ollen siirtää Kivenlahdesta Espoonlahteen.</p>	<p>Kivenlahteen osoitettu liityntäpysäköintipaikka soveltuu paremmin seudun ulkopuolelta tulevalle autoliikenteelle kuin Espoonlahti ja on maakunnallisesti merkittävä. Espoonlahden liityntäpysäköintipaikka on kapasiteetiltaan suuri, mutta pitkämatkaisen autoliikenteen ohjaaminen kaupunkirakenteen sisään ei ole liikenteellisesti eikä ympäristöllisesti kestävä.</p>
<p>Kaavan toteuttamisohjelman mukaan rantaradan varikko sijoittuu Kirkkonummen puolelle, mitä Espoo pitää hyvänä ratkaisuna jossa se sijaitsee selvästi Mankin Kaukalahden aluetta lännempänä. Espoon väestökasvu on jatkunut pitkään voimakkaana ja kaupungin on syytä varata pitkällä aikavälillä mahdollisuuksia myös Mankin alueen kaupunkirakenteen tiivistämiseen rantaradan varrella osana Kaukalahden aluetta. Varikkoinvestointi on radan liikennöinnille niin tärkeä toiminnallinen osa, että sen myöhempi siirtäminen on mahdotonta. Siksi sen tulisi sijaita riittävän etäällä tätä aluetta.</p>	<p>Raskaan raideliikenteen varikoiden sijaintia on selvitetty. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on perusteltua osoittaa raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle. Ennen ehdotuksen lausunnoilla oloa tehtyjen selvitysten perusteella rantaradan varikko oli sijoittumassa Kirkkonummen Luomaan. Tämän jälkeen sijainti on osoittautunut ongelmalliseksi. Koska rantaradan varikon vaihtoehtoihin sijainteihin liittyy toistaiseksi epävarmuutta, on perusteltua käyttää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkintää, joka mahdollistaa varikon toteuttamisen sekä Espoon että Kirkkonummen alueelle.</p>
<p>Selostuksen joukkoliikenteen liitekartalla (L2) joukkoliikenteen runkoyhteyksistä puuttuvat Leppävaara-Kalajärvi ja Kalajärvi/Niipperi-Espoon keskus sekä Matinkylä - Kehä II - Kera - Lintuvaara – Myyrmäki. Lisäksi tulisi jatkaa esitettyä Kehä III poikittaisrunkolinjajayhteyttä Espoossa Espoon keskukseen asti. Samoin tulisi tunnistaa poikittaisyhteystarve Espoonlahti-Leppävaara -välillä.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan liikenneratkaistu noudattaa MAL2019-suunnitelmaa. Joukkoliikenteen runkoyhteyksinä on esitetty MAL2019:n mukainen joukkoliikenteen runkoverkko.</p>
<p>Selostuksen logistiikan liitekartassa (L1) on esitetty raskaan liikenteen levähdysalue Espoon Kulmakorpeen Turunväylän käytävässä. Kulmakorven alue on Espoon kaupungin omistuksessa. Kaupunki pystyy arvioimaan Kulmakorven alueen mahdollista vuokraamista käyttöoikeus-sopimuksella taukopaikkakäyttöön vasta, kun taukopaikkahankkeesta ja muista kilpailevista maankäyttöhankkeista tiedetään suunnittelun myötä enemmän.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Pyöräilyn yhteyksiä ei ole esitetty kaavakartalla eikä selostuksen liitekartoilla. Pyöräilyn valtakunnalliset yhteydet tulee esittää omalla liitekartalla.</p>	<p>Pyöräily-yhteydet ovat lähtökohtaisesti paikallisia ja siten niiden esittämiseen maakuntakaavakartalla ei ole perusteita. Ei myöskään ole tarkoituksenmukaista lisätä kaava-aineistoissa esitettäviä asioita ottaen huomioon, että pyöräilyn valtakunnallisia reittejä ei ole virallisesti määritelty.</p>
<p>Poikittaisliikenne lentokentälle tulee varmistaa.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaava mahdollistaa poikittaisliikenteen lentokentälle. Kehä III on esitetty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä tienä, Kehä I pääosin maakunnallisesti merkittävänä tienä ja Kehärata pääratana.</p>
<p>Espoo pitää hyvänä, että kaupunkien sisäisten viheryhteyksien merkitys seudullisessa viherrakenteessa on nyt paremmin tunnistettu ja yhteyksiä on lisätty kaavakartalle. Liitekartta viheryhteyksiin tehdyistä muutoksista on hyvä ja havainnollinen lisä kaavamateriaaliin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Merenrantojen virkistyskäyttötavoitteiden tulee näkyä myös kaavakartalla. Rantaraitin merkitys keskeisenä seudullisena virkistysyhteytenä ei kaavaratkaisussa hahmotu, mikä saattaa vaikeuttaa reitistön täydentämistä. Pelkällä maakuntakaavan yleisellä suunnittelumääräyksellä liittyen taajama-alueiden rantojen virkistyskäytön kehittämiseen ei pystytä turvaamaan pitkiä ja yhtenäisiä rantojen virkistysyhteyksiä, jotka palvelevat koko rannikkoaluetta.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on strategisempi kuin aikaisemmat maakuntakaavat ja ohjaavuutta on siirretty selkeästi enemmän suunnittelumääräyksiä kautta tapahtuvaksi. Tämä koskee myös viheryhteyksiä. Rantaraitin kehittäminen on mahdollista kaavassa osoitettavien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden sekä yleismääräyksiä kautta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräystä muutetaan seuraavasti: Erityistä huomiota on kiinnitettävä kaavassa osoitettuja viherrakenteen osia yhdistäviin, Helsingin seudun viherkehälle ja ranta-alueille suuntautuviin sekä merenrannan suuntaisiin yhteyksiin.</p>
<p>Myntinmäen aseman pohjoispuolista itä-länsisuuntaista viheryhteyttä tulee tarkistaa maakuntakaavoitusta tarkemman, Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaa varten tehdyn ekologisen verkoston tarkastelun mukaisesti järvien kohdalla ranta-alueita pitkin kulkevaksi.</p>	<p>Myntinmäen alueelle osoitettua viheryhteystarpeen linjausta on perusteltua tarkistaa siten, että se merkitään kaavakartalle suoremaksi linjaksi järvien kohdalle. Viheryhteystarpeen siirto ei muuta merkinnän ohjausvaikutusta. Suorempi merkintä vastaa paremmin kaavan yleispiirteistä esittämistä ja Espoon yleiskaavoituksen yhteydessä mahdolliseksi selvitettyä yhteyden linjausta. Maakuntakaavassa osoitetun viheryhteystarpeen määräyksessä edellytetään muun muassa, että yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa laajiston liikkumismahdollisuudet sekä virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet osana laajempaa ekologista ja virkistysverkostoa.</p>
<p>Myntinmäen itäpuolisen virkistysalueen rajausta tulee tarkistaa niin ikään tehtyihin tarkempiin selvityksiin ja suunnitelmiin perustuen. Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavatyön yhteydessä maakunnallisen virkistysalueen ja rakentamisalueiden rajautumista ja toteuttamismahdollisuuksia on tutkittu jo tarkemmin, ja maakuntakaavaratkaisua on syytä tarkistaa sen mukaisesti.</p>	<p>Myntinmäen alueen itäpuolella sijaitsevan maakuntakaavan virkistysalueen länsireunan rajausta on perusteltua suoristaa hieman. Suorempi merkintä vastaa paremmin kaavan yleispiirteistä esittämistä ja reunan siirto ei muuta merkinnän ohjausvaikutusta. Maakuntakaavan virkistysalueet ja taajamavyöhykkeet ovat yleispiirteisiä kaavamerkintöjä, joita kunnan tulee tarkentaa yleiskaavassaan. Maakuntakaavan virkistysalueen muutos ei</p>

	heikennä Espoon keskuspuiston pohjoisen yhteyden maakunnallista merkitystä virkistysalueena ja ekologisena yhteytenä.
Luonnosvaiheen lausunnossa Espoon kaupunginhallitus esitti tutkittavaksi, olisiko kaavassa tarkoituksenmukaista osoittaa aluevarauksina yli 30 hehtaarin virkistysalueet, eikä vain yli 50 hehtaarin virkistysalueet. Uudenmaan liitosta saadun tiedon mukaan myös muita pinta-alarajoja (20, 30 ha) on testattu, mutta 50 hehtaarin rajaan on päädytty ottamalla huomioon toisaalta kaavan yleispiirteisyys kokonaisuutena sekä toisaalta pienempien virkistysalueiden sijoittuminen kaava-alueella. Tämä on Espoon osalta tarkoituksenmukainen ratkaisu.	Merkitään tiedoksi.
Kaupunkien rajat ylittävät ulkoilureitit on jätetty maakuntakaavaratkaisusta pois, mikä voi heikentää seudullisen virkistysverkoston kehittämistä tulevaisuudessa. Esimerkiksi kaikki maakuntakaavaehdotuksen viheryhteydet Espoosta Kirkkonummelle ovat nyt ekologisia yhteyksiä. Seudullisten ulkoilureittien tavoiteltava kokonaisuus tulee osoittaa vähintään liitekartalla. Lisäksi liitekartassa V5 olisi hyvä näkyä myös nyt voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitetut ulkoilureitit, jotka tällä kaavalla on tarkoitus kumota.	Maakuntakaavan viheryhteyksillä on aina sekä ekologinen että virkistysellinen ominaisuus. Tämä koskee myös viheryhteyksiä Espoon alueella. Yhteyttä toteutettaessa on arvioitava, onko painopiste virkistyksessä vai ekologiassa. Painotus ohjaa ratkaisevasti yhteyden rakennetta ja esimerkiksi leveyteen liittyviä ominaisuuksia. Ulkoilureitin toteuttaminen edellyttää viheryhteydeltä tiettyjä ominaisuuksia. Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta ulkoilureittien toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina.
Vihherkehän liitekartassa on osoitettu hyvin viherverkoston kokonaisuus ja se on selkeä. Rantoja pitkin kulkeva seudullinen viheryhteys puuttuu kuitenkin tästäkin kartasta. Rantojen viheryhteys on erityisesti rannanmyötäistä virkistyskäyttöä painottava viheryhteys, joka kytkee pääkaupunkiseudun viherverkoston rannikolla itä-länsisuuntaisesti.	Vihherkehää koskevassa liitekartassa osoitetaan vain ne viheryhteydet, jotka osoitetaan kaavakartalla. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on strategisempi kuin aikaisemmat maakuntakaavat ja ohjaavuutta on siirretty selkeästi enemmän suunnittelumääräyksen kautta tapahtuvaksi. Tämä koskee myös viheryhteyksiä. Rantojen suuntaisen viheryhteyden kehittäminen on mahdollista kaavassa osoitettavien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden sekä yleismääräyksen kautta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräystä muutetaan seuraavasti: Erityistä huomiota on kiinnitettävä kaavassa osoitettuja viherrakenteen osia yhdistäviin, Helsingin seudun viherkehälle ja ranta-alueille suuntautuviin sekä merenrannan suuntaisiin yhteyksiin.
Virkistyskäytön kohdealue -merkintä ja sen ohjausvaikutus jäävät edelleen hieman epäselväksi. Kaava-aineistossa on tarpeen avata tarkemmin virkistyskäytön kohdealueiden muodostama kokonaisuutta ja niiden kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Esimerkiksi lista alueista auttaisi hahmottamaan näiden muodostama kokonaisuutta. Merkinän	Tarkistetaan virkistyskäytön kohdealueen merkintää koskevaa tulkintaa selostuksessa. Liitekartassa V3 on nimetty kaikki kaavaehdotuksissa osoitetut virkistysalueet ja virkistyskäytön kohdealueet.

ohjausvaikutus jää tulkinnanvaraiseksi, kun alueiden tarkka koko ja sijainti sekä luonne jäävät tarkemman suunnittelun varaan.	
Jatkosuunnittelussa on turvattava ekologisen käytävän riittävä leveys ja laatu.	Merkitään tiedoksi.
<p>Espoon kaupunki pitää hyvänä, että kaavaehdotuksessa on huomioitu useat Espoon lausunnossa esitetyistä suojelualueiden muutostarpeista.</p> <p>- Örkkiniitty–Långkärr ja Miilukorven muutostoiveet on huomioitu vain osittain, joten niissä on vielä tarkistustarvetta.</p> <p>- Karhusuo tulee poistaa suojelualuevarauksista. Alueelle on osoitettu asuntoalueita voimassa olevassa Espoon pohjoisosien yleiskaavassa, osa 1 ja niitä tutkitaan myös vireillä olevassa Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavassa. Alue sijaitsee pyöräilyetäisyydellä Espoon keskuksesta ja on selvä kaupunkirakenteen laajenemisuunta.</p> <p>- Solbackan alueella Lahnuksessa luonnonsuojelutavoitteet ovat osittain ristiriidassa voimassa olevan asemakaavan käyttötarkoituksen kanssa, merkintää on korjattava.</p> <p>- Espoo pitää tärkeänä, että maakunnallisten luontoarvojen selvitystulokset on luvattu liittää kaava-aineistoon.</p> <p>- Etsitään näitä vastaavat korvaavat viher- tai suojelualueet yhteistyössä liiton ja kaupungin kanssa.</p>	<p>Lausunnossa mainittujen luontokohteiden maakunnallinen arvo perustuu Uudenmaan liiton luontoselvitykseen 2019. Korvaavien suojelualueiden osoittamiseen muualle ei ole edellytyksiä tässä vaiheessa kaavaprosessia. Kaavaehdotuksessa osoitettujen suojelualueiden Örkkiniitty–Långkärrin, Miilukorven, Karhusuon ja Solbackan rajauksia ei ole tarpeen muuttaa.</p> <p>Maakuntakaavan suojelualueen toteuttamisessa luonnonsuojelulain mukaisesti on mahdollista suojeltavista luontoarvoista riippuen tarkentaa rajausta ja antaa rauhoitusmääräyksiä sen mukaan, minkä verran muuta käyttöä kyseinen alue kestää. Merkinnän tarkoitus maakuntakaavassa on estää maakunnallisen luontokokonaisuuden arvojen heikentyminen, jotta niiden suojelu luonnonsuojelulain kautta on mahdollista toteuttaa. Karhusuon alueen rakentamistarpeita sekä virkistys- ja matkailupalvelujen kehittämistä Solbackan alueella voidaan yhteensovittaa suojeltaviin arvoihin luonnonsuojelulain mukaisessa toteuttamisessa.</p>
Espoon edellisen lausunnon perusteella jätevesitunnelimerkinnot on korjattu oikeiksi. Vedenhankinnan kannalta arvokas pintavesi -merkintä on Espoon edellisen lausunnon mukaisesti poistettu Nuuksion Pitkäjärvestä. Mullkärretin pohjavesialue ei ole vedenhankinnan kannalta arvokas pohjavesialue, vaan se on luokiteltu E-luokkaan (pohjavesialue, jonka pohjavedestä pintavesi- tai maaekosysteemi on suoraan riippuvainen). Merkinnän kuvausta tulee muuttaa tai poistaa Mullkärretin alue kaavakartalta.	Kaavaehdotuksessa osoitetun vedenhankinnan kannalta arvokkaan pohjavesialueen nimi on perusteltua muuttaa takaisin muotoon Pohjavesialue. Lisäksi merkinnän kuvausta on perusteltua täydentää seuraavasti: Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan myös pohjavesialueet, joiden turvaaminen on pintavesi- ja maaekosysteemin kannalta tarpeellista.
Kulmakorpi on osoitettu kaavaehdotuksessa kohdemerkinnällä ”Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue”, joka pitää sisällään myös maa-aineshuollon toimintoja, mutta merkintä ei ole riittävä. Kulmakorpi on hyvin laaja ja merkittävä erillinen maa-aineshuollon kehittämisalue, joten se tulee esittää kaavakartassa erillisellä Maa-aineshuollon kehittämisalue -merkinnällä.	<p>Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue on kohdemerkintä, joka mahdollistaa maa-aineshuoltoa koskevien toimintojen sijoittamisen alueella. Alueen sijainti ja laajuus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p> <p>Maa-aineshuollon merkintä on tarkoitettu yksinomaan maa-aineshuoltoa palvelevien toimintojen sijoittamisen alueelle. Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kohdemerkintä mahdollistaa alueelle useita erilaisia</p>

	toimintoja, mistä syystä kyseisen merkinnän on katsottu soveltuvan paremmin Kulmakorven alueelle mahdollistaen alueen monipuolisen kierrätys- ja kiertotaloustoimintojen kehittämisen. Tuotanto ja logistiikkatoimintojen kehittämisaluetta koskevan merkinnän kuvausta on perusteltua muuttaa siten, että termi kiviaineishuolto korvataan termillä maa-aineshuolto. Kaavaehdotukseen ei ole tarpeen lisätä maa-aineshuollon merkintää Kulmakorven alueelle.
Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämialue -merkinnän tulee sisältää vain Turunväylän lähialueelle suunnitellut pienteollisuus- ja logistiikkatoiminnot ja siksi merkintää tulee siirtää hieman pohjoisemmaksi.	Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämialue on kohdemerkintä, joka mahdollistaa monipuolisten toimintojen sijoittamisen taajamatoimintojen ulkopuolelle. Turunväylän lähialueelle suunnitellut pienteollisuus- ja logistiikkatoiminnot voidaan asianmukaisesti ottaa huomioon tarkennettaessa alueen sijaintia ja laajuutta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkinnän sijaintia ei ole tarpeen siirtää kaavaehdotuksessa.
Koko kaava-alueutta koskevan yleisen suunnittelumääräyksen mukaan "Rakentamisessa tulee edistää kestävää maa-aineshuoltoa ja varata sille sen vaatimat rakentamisen aikaiset tukialueet." Määräyksen jälkimmäinen osa on hankala maakuntakaavan ohjausvaikutus huomioon ottaen, eikä se siksi kuulu oikeusvaikutteisiin suunnittelumääräyksiin. Yleiskaavoituksessa ei varata alueita erikseen väliaikaiselle toiminnalle, eikä alueiden vaihteistusta suunnitella sitovasti.	Yleistä suunnittelumääräystä on perusteltua muuttaa maa-aineshuoltoa koskevan määräyksen osalta.
110 kV sähkölinjojen merkitseminen maakuntakaavakartalle ei ole tarkoituksenmukaista. 110 kV voimajohtoilla ei ainakaan pääkaupunki-seudulla voida katsoa olevan seudullista merkitystä, mikä perustelisi niiden tai niiden yhteystarpeiden osoittamista kaavakartalla oikeusvaikutteisilla merkinnöillä. Kaavan muu yleispiirteisyys huomioon ottaen myös sähkönsiirtoverkoston ratkaisut 400 kV voimajohtoja lukuun ottamatta tulisi jättää ratkaistavaksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.	Valtakunnallisen ja seudullisen energiahuollon turvaamisen kannalta on perusteltua osoittaa kaavaehdotuksessa sekä 110 kV että 400 kV voimajohtot.
Espoo pitää hyvänä, että Lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeen merkintä on poistettu kaavakartalta.	Merkitään tiedoksi.
Kehittämisehdotuksia ja pohdittavia kysymyksiä maakuntakaavan toteuttamisohjelmaan: - Kustannusten yksikkönä on käytetty välillä miljoonaa euroa ja välillä miljardia euroa, mikä vaikeuttaa toteuttamisohjelman hankkeiden vertailtavuutta. Kustannusarvioiden vertailukelpoisuutta parantaisi, että	Toteuttamisohjelman kustannusarviot ovat peräisin monen tasoista ja -ikäisistä suunnitelmista, jolloin indeksikorjauksen tekeminen niihin ei ole mielekästä. Kustannusarvioiden on tarkoitus antaa vain käsitys hankkeen suuruusluokasta.

<p>summat korjattaisiin esim. maanrakennus-kustannusindeksillä samaan vertailuvuoteen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olisi tarpeen tunnistaa, kuinka paljon uutta asutusta eri investoinnit mahdollistavat raiteiden varteen. - Olisi hyvä pohtia myös mahdollistavatko hankkeet joukkoliikenteen palvelutason parantamista niin merkittävästi, että joukkoliikenteen käytön voidaan varmasti olettaa lisääntyvän. Toisin sanoen, lisäävätkö investoinnit nykyisen asutuksen joukkoliikenteen kulkutapaosuuksia. - Vaikuttaako ratahankkeiden ajoitus asuin- ja työpaikka-alueiden rakentamisen ajoitukseen – muutenkin kuin Histassa? Voiko asutuksen lisääminen ilman em. ratahankkeita johtaa esimerkiksi joukkoliikenteen käytön kulkutapaosuuksien vähenemiseen? - Tarkoittaako Kehä II:n jatkeen poistaminen, ettei tätä poikittaista yhteyttä kehitettäisi edes joukkoliikenteen varassa? - Nopeat yhteysmahdollisuudet mahdollisimman laajalle alueelle on yksi tärkeimmistä työpaikkojen ja asumisen sijainnin houkuttelevuutta määräävistä seikoista. Helsingin kantakaupungin solmukohtaan lisäksi tulee kehittää nopeita poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä, jotta kestävä liikkuemuodot tulisivat houkuttelevammiksi mahdollisimman suurelle osalle maakunnan väestöstä. 	<p>Ei ole mielekästä arvioida, kuinka paljon uutta asutusta investoinnit mahdollistaisivat ilman, että arvioidaan myös kysyntää. Maakuntakaava ei ole mitoittava.</p> <p>Joukkoliikenteen käyttöön vaikuttaa moni tekijä, joten lisäästä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksiin ei ole mahdollista arvioida maakuntakaavan tasolla.</p> <p>Asutuksen lisääminen ilman ratahanketta voi johtaa joukkoliikenteen kulkutavan pienenemiseen ja juuri siksi suurten uusien alueiden rakentaminen on sidottu ratahankkeeseen.</p> <p>Kehä II on mahdollista toteuttaa katuna. Kadun tyyppi ratkaistaan kuntakaavoituksessa.</p> <p>Liitekartassa L2 on esitetty pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoyhteydet, joista huomattava osa on poikittaisyhteyksiä. Kasvua pyritään ohjaamaan muun muassa näille poikittaiskäytävillä.</p>
<p>Kaupunginhallitus toteaa, että Uusimaa-kaavan valmistelussa yhteistyön pitää olla kuntien kanssa tiivistä niin, että se turvaa tavoitteiden yhdenmukaisuuden seudullisen kaavoituksen kanssa</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoja on valmisteltu yhdessä kuntien kanssa. Seutujen kaavojen valmistelussa on mukana poliittiset ohjaustoimikunnat ja seutujen asiantuntijaryhmät. Niiden ja muun kuntien kanssa tapahtuvan vuorovaikutuksen kautta on pyritty varmistamaan kuntien näkökulmien mahdollisimman hyvä huomioiminen laadittavissa kolmessa vaihemaakuntakaavassa.</p>

Toimenpiteet: Täydennetään kaavaselostusta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä sekä näiden ulkopuolisia alueita koskevan tulkinnan osalta sekä kestävästä yhdyskuntarakennetta koskevan tavoitteen osalta, laajennetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä Viiskorven alueella, laajennetaan pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä Finnoossa, lisätään pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke -merkintä Kaukalahden asemanseudulle, muutetaan kaava-aineistoissa nimi Mynttilä Myntinmäeksi, siirretään joukkoliikenteen vaihtopaikka Kivenlahdesta Espoonlahteen, osoitetaan raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle, tarkistetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräystä, laajennetaan toteuttamisohjelmassa Kehä III:n parantamishanke ulottumaan kantatie 51:ltä Muuralaan asti sekä korjataan toteuttamisohjelmaan ESA-radon asemavarauksen nimi Hista Huhmariksi, tarkistetaan Myntinmäen alueelle osoitettua viheryhteystarpeen linjausta sekä Myntinmäen alueen itäpuolella sijaitsevan virkistysalueen rajausta, muutetaan 'Vedenhankinnan kannalta arvokas pohjavesialue' takaisin muotoon 'Pohjavesialue' sekä täydennetään kyseisen merkinnän kuvausta, Tuotanto ja logistiikkatoimintojen kehittämisaluetta koskevan merkinnän kuvausta muutetaan siten, että termi kiviaineishuolto korvataan termillä maa-aineshuolto, muutetaan maa-aineshuoltoa koskevaa yleistä suunnittelumääräystä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Hangon kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Kun Uusimaa-kaavassa alumerkinällä osoitetaan yli 50 hehtaarin kokoiset alueet, koskee kaavaan liittyvä MRL 33 §:n mukainen rakennusrajoitus vain näitä, mitä voidaan pitää positiivisena.	Merkitään tiedoksi.
Hanko on jo aiemmin pitänyt tärkeänä, että Uudenmaan kansalliset kaupunkipuistot (Hanko ja Porvoo) esitetään kaavakartalla.	Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei esitetä kansallisia kaupunkipuistoja. Vaihemaakuntakaavat ovat aikaisempia maakuntakaavoja strategisempia. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakuntakaavassa käsitellään maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Kansallinen kaupunkipuisto koskee yhtä kuntaa. Hangon ja Porvoon arvoalueet on otettu vaihemaakuntakaavoissa huomioon erillisin kaavamerkinöin, jotka koskevat erityisesti kulttuuriympäristöjä ja luonnonsuojelua. Kansallisen kaupunkipuiston suunnittelu ja käyttö määritellään sen hoito- ja käyttösuunnitelmassa, jolle ei ole maakunnallista ohjaustarvetta. Siten ei myöskään ole tarpeen esittää kansallisia kaupunkipuistoja omalla kaavamerkinällä.
Puolustusvoimien melualueet ovat varsin laajat ja tuovat haastetta muuhun maankäytönsuunnitteluun.	Puolustusvoimien melualueet perustuvat puolustusvoimien selvityksiin. Maakuntakaavaehdotuksessa on tunnistettu melualueiden haasteet muulle maankäytölle.
Uudenmaan läpi kulkeva vaellusreitti (Porvoo - Nuksio - Sipoonkorven kansallispuistot - Fiskars - Hangon) merkitään kaavakartalle.	Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä vaellus- tai ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta niiden toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina. Lausunnossa esitetyt yksittäiset alueet on esitetty kaavaehdotuksissa mm. virkistysalueina tai valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristöinä. Alueiden arvoja voidaan hyödyntää yhtenäisten reittien toteuttamisessa.
Kaavaratkaisun ilmastovaikutukset on tuotava vahvemmin ja selkeämmin esille.	Kaavatyön aikana on laadittu ulkopuolinen asiantuntija-arviointi kaavan ilmastovaikutuksista. Arviointi on laadittu kaavan rakennemallivaiheessa ja luonnosvaiheessa. Ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtävälle valmistuu kaavaehdotuksen ilmastovaikutusten arviointi. Se ja kaikki aikaisemmat arvioinnit ovat osana kaava-aineistoja. Kaavaselistusta täydennetään ilmastovaikutusten arvioinneilla.
Lisäksi Hangon kaupunki haluaa yleisemmin kiinnittää huomiota siihen, että kaavamääräysten tulee olla riittävän selkeitä, ettei niiden tulkinnessa tule	Vaihemaakuntakaavat ovat aikaisempia maakuntakaavoja strategisempia. Tämä heijastuu myös yleisiin suunnittelumääräyksiin, jotka ovat

<p>ongelmia. Nyt yleiset suunnittelumääräykset ovat paikoin todella yleispiirteisiä.</p>	<p>aikaisempaa laajemmat. Kaavamääräyksiin liittyvää tulkintaa on avattu kaavaselostuksessa.</p>
<p>On turha kirjata määräyksiksi sellaista, joka tulee suoraan lainsäädännöstä tai esimerkiksi valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista - jos siitä ei synny selvää lisäarvoa. Ei myöskään pidä määrätä tavalla, joka saattaa olla ristiriidassa olemassa olevan lainsäädännön kanssa.</p> <p>Hulevesistä säädetään MRL 13 a-luvussa, ja sen määräyksiä sovelletaan rakennetulla alueella. Uusimaa-kaavan 2050 merkintöihin keskus, pieni keskus ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke liitetty seuraava määräys hulevesien käsittelystä: "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava ääri-ilmiöihin" lienee tätä taustaa vasten turha. Toisaalta seuraaviin merkintöihin ei vastaavaa määräystä ole liitetty: palvelukeskittymä, uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke, kaupan alue ja tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue, vaikka ne toteutuessaan varmasti ovat MRL:n tarkoittamia rakennettuja alueita.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotukset ovat esitystavaltaan aikaisempia kaavoja strategisempia. Tällöin kaavamääräysten merkitys kaavaohjauksen kannalta korostuu entisestään. Tämä edellyttää määräyksiltä riittävää sisällöllistä kattavuutta. Kaavaa laadittaessa on pyritty ottamaan määräyksiin mukaan vain ohjaavuuden ja eri maankäyttömuotojen yhteensovittamisen kannalta tarpeelliset asiat.</p> <p>Uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen aluetta koskee myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräys, jossa on jo huomioitu hulevesien hallinta. Tältä osin suunnittelumääräyksen täydentämiseen ei ole tarvetta. Sen sijaan tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisaluetta koskevaa suunnittelumääräystä on tarpeen täydentää lauseella: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota hulevesien hallintaan ja varauduttava sään ääri-ilmiöihin.</p>
<p>Kaavassa on myös merkintöjä, joilla ei ole lainkaan suunnittelumääräystä, kuten päärata, yhdysrata, laivaväylä, veneilyn runkoväylä, Natura 2000 ... Mikä näiden rooli on, jos / kun niiden osalta ei määrätä mitään?</p>	<p>Natura-alueita koskevan merkinnän kohdalla ei ole omaa suunnittelumääräystä, vaan se sisältyy kaavan yleisiin suunnittelumääräyksiin.</p> <p>Päärata, yhdysrata, laivaväylä, veneilyn runkoväylä ja metro toteutetaan selkeästi erityislainsäädännön kautta, jolloin maakuntakaavan ohjaavuus on omalla suunnittelumääräyksellä ei ole tarpeen. Merkinnät ovat kuitenkin perusteltuja osoittaa kaavakartalla alueidenkäytön yhteensovittamisen kannalta. Kaavassa esittämisen kannalta alueille tulee ohjaavuuden kannalta merkittävä MRL:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.</p>
<p>On tärkeää, että alueen erityiskysymykset näkyvät riittävästi kaavaratkaisussa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>VT25:n merkintää tulee täydentää siten, että se kuuluu "pääasiassa yksiajoratainen tie". Kaksiajorataisuuden tulee ulottua ainakin Lappohjaan saakka (Skogbyn sijasta).</p>	<p>Valtatie 25 kaksiajorataiset osuudet esitetään kaavaehdotuksessa ELY-keskuksen Vt25 Hanko-Mäntsälä hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivityksen mukaisesti. Poikkeuksena tähän selvitykseen on se, että kaksiajorataista osuutta on perusteltua jatkaa Lappohjaan saakka Hangon satamaliikenteen turvaamiseksi.</p>
<p>Kaupunki pitää tärkeänä, että kaikki Hangon Sataman satamat (Länsisatama, ulkosatama ja Koverharin satama) osoitetaan maakuntakaavassa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Laivaväylän merkintä Koverharin satamasta Pohjankuruun on turhaan poistettu. Väylän säilyttäminen maakuntakaavassa on tärkeää alueen elinkeinoelämälle ja satamien yhteistoimintaedellytysten kehittämiseksi.	Vaihemaakuntakaavassa esitetään vain vähintään maakunnallisesti merkittävät satamat ja niihin johtavat väylät. Pohjankurun satama on paikallinen, joten siihen johtavaa väylää ei esitetä.
Hangon kaupunki pitää rantaradan ja Koverharin satamaan kulkevan yhdysradan merkityksen tähdentämistä tärkeänä jatkossakin.	Merkitään tiedoksi.
Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue-merkinnän kuuluu olla Lappohja- Koverharin alueella; sen paikka tulee tosin siirtää pohjoisemmaksi tai lisätä viereen toinen.	Tuotannon- ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue on kohdemerkintä, joka mahdollistaa monipuolisten toimintojen sijoittamisen taajamatoimintojen ulkopuolelle. Alueen sijainti ja laajuus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Merkinnän siirtäminen tai toisen merkinnän lisääminen Lappohja-Koverharin alueella ei ole tarpeellista.
Vaikka maakuntakaava ei osoita viheryhteyksien tarkkaa sijaintia, katsoo Hangon kaupunki, että VT25 pohjoispuolella kulkeva yhteys tulee siirtää kulkemaan tien etelä puolta Viskontien kohdalla / Viskontien itäpuolella. Sen toteuttaminen tien pohjoispuolella ei ole mahdollista alueen kiinteistöjaotuksen ja maankäytön vuoksi.	On perusteltua muuttaa viheryhteystarpeen linjausta Viskontien itäpuolelta VT25:n eteläpuolelle.
Virkistyskäytön kohdealue-merkintä tulee poistaa Isolähteen kohdalta!	Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu vedenottamon alueelle toteutuneet luonnonsuojelualueet Björkkullan lähteikkö ja Isolähteen luonnonsuojelualue. Näiden länsipuolelle on osoitettu Mullkärretin virkistyskäytön kohdealue. Kohdealueen merkintä ei estä vedenottamon toimintaa eikä vaikuta pohjaveden muodostumiseen. Virkistyskäytön kohdemerkinnän poistamiselle kaavaehdotuksesta ei ole perusteita.
Vaikka ratkaisu valtakunnallisesti / maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen osalta perustuu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan kulttuuriympäristöjä koskevaan ratkaisuun, seuraa tästä se, että ainakin visuaalisesti alue näyttää laajentuvan.	Kaavaratkaisu perustuu kulttuuriympäristöjen osalta Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaan, eikä vaihemaakuntakaavoissa esitetä alueiden laajennuksia.
Lentokentän merkintä tulee palauttaa kaavakartalle.	Harrasteilmailun kenttiä ei esitetä kaavaehdotuksessa, koska niiden merkitys on henkilöliikenteen ja kuljetusten kannalta vähäinen.
Gennarby-lahti on asianmukaisesti merkitty vedenhankinnan kannalta arvokkaaksi pintavesialueeksi	Merkitään tiedoksi.
Keskus-merkintä kantakaupungissa ja palvelukeskus-merkintä Lappohja ovat asianmukaisia ja tulee näin säilyttää; kaavaratkaisulla ei tule liiaksi ohjata kasvua Helsingin seudulle ja maakunnan suurimpiin keskuksiin.	Merkitään tiedoksi.

<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke tulee Hangon osalta rajata kuten voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alue. Nyt esim. osa kantakaupungin yleiskaavan teollisuusaluevarauksia jäävät kehittämisperiaatemerkinän ulkopuolelle.</p>	<p>Tehdään vähäinen laajennus taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaukseen kantakaupungin pohjoispuolisen teollisuusalueen ja itäpuolen osalta. On kuitenkin huomattava, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinä ottaa kantaa vyöhykkeen alueelliseen ulottuvuuteen periaatetasoisesti ja että kunta tekee tarkemmat ratkaisut omassa suunnittelussaan.</p>
---	--

Toimenpiteet: Täydennetään kaavaselistusta ilmastovaikutusten arvioinneilla, täydennetään tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisaluetta koskevaa suunnittelumääräystä, jatketaan valtatie 25:n kaksiajorataista osuutta Lappohjaan saakka, muutetaan viheryhteystarpeen linjausta Viskontien itäpuolelta VT25:n eteläpuolelle, tehdään vähäinen laajennus taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaukseen kantakaupungin pohjoispuolisen teollisuusalueen ja itäpuolen osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Helsingin kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
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.	Merkitään tiedoksi.
Maakuntakaava pyrkii hiilineutraaliin Uuteenmaahan vuoteen 2035 mennessä. Tavoite on yhdenmukainen Helsingin kaupungin hiilineutraaliustavoitteen kanssa ja luo osaltaan raamit maakunnan yhdyskuntarakenteen kehitykselle.	Merkitään tiedoksi.
On tärkeää, että Uusimaa-kaava 2050 mahdollistaa sekä koko seudun että Helsingin kaupungin kasvun.	Merkitään tiedoksi.
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.	Merkitään tiedoksi. Maakuntakaavan tehtävä on ohjata riittävästi yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Esimerkiksi niiden alueiden osalta, joita koskee MRL:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus, on tarkoituksenmukaista ja perusteltua osoittaa aluevaraukset riittävän tarkasti. Maakuntakaavamerkinnät tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavan ja yleiskaavan osittain erilaisista esittämistavoista huolimatta ne ovat yhteensovitettavissa.
Kaavassa osoitettu Tallinnan tunnelin linjaus on Helsingin kaupungin ja laajan asiantuntijanäkemyksen mukainen. Ratkaisu on yhteneväinen Helsingin yleiskaavan ja Vantaan valmisteilla olevan yleiskaavan kanssa. Yksi, Helsingin keskustan kautta kulkeva, linjaus antaa yhteyden jatkosuunnittelulle ja hankkeistukselle hyvän lähtökohdan ja tukevan selkänojan – riippumatta valittavista rahoitus- ja toteutusvaihtoehdoista.	Merkitään tiedoksi.
Helsinki–Vantaan lentoaseman ja kansainvälisesti merkittävien satamien sekä logistiikka- alueiden yhteyksien ja alueidenkäytöllisten tarpeiden turvaaminen kaavassa on tärkeä asia.	Merkitään tiedoksi.
Kehä I:n sisäpuoliset pääkadut ja tiet on merkitty maakuntakaavan ehdotuksessa joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävänä katuina tai teinä. Helsinki varmistaa tarkemmassa suunnittelussa pitkänmatkaisen	Merkitään tiedoksi.

<p>joukkoliikenteen sekä satamien tarpeiden näkökulmasta toimivat yhteydet sekä tie- että katuverkolla.</p>	
<p>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.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kartan kaavamääräyksistä ja kaavakartasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan esitystapaa koskeva tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia määräyksiä. 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."</p>	<p>Maakuntakaavan tehtävää yleispiirteisenä suunnitelmana on tarpeen edelleen korostaa. Kaavakarttoihin lisätään seuraava maininta: Maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai viranomaispäätösten yhteydessä.</p>
<p>Virkistysalueita ja Östersundomin virkistysalueita koskeviin kaavamääräyksiin tulee liittää kaavaselostuksen tulkintaohjeissa oleva lause: "Rakentamisrajoituksesta huolimatta virkistysalueet ovat yleispiirteisiä aluevarauksia, jotka tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa."</p>	<p>Virkistysalueita koskevan suunnittelumääräyksen täydentäminen lausunnossa esitetyllä tavalla ei ole tarpeen. Koko kaavaa koskevissa yleismääräyksissä todetaan, että maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai viranomaispäätösten yhteydessä.</p>
<p>Myös suojelualueiden määräykseen tulee ottaa lause: "Uusien suojelualueiden tarkka raja-alue on selvitettävä tarkemmassa suunnittelussa."</p>	<p>Suojelualueita koskevan suunnittelumääräyksen täydentäminen lausunnossa esitetyllä tavalla ei ole tarpeen. Koko kaavaa koskevissa yleismääräyksissä todetaan, että maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Suojelualueet ja muut MRL 33§:n mukaisen rakentamisrajoituksen sisältävät merkinnät ovat kuitenkin esitystavaltaan ja tulkinnaltaan tarkempia kuin muut maakuntakaavan merkinnät. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai viranomaispäätösten yhteydessä. Merkinnän tulkintaa on perusteltua täydentää selostukseen.</p>
<p>Helsingin ulkokunnissa sijaitsevista alueista merkittävin uusi luonnonsuojelualue -ehdotus on Kauhalan ulkoilualueelle sijoittuva 204 hehtaarin alue Kauhalan metsät ja suot. Alue rajautuu Ämmäsuon kaatopaikkaan ja osa suojelualueeksi tarkoitettusta alueesta on asemakaavassa varattu suojaviheralueeksi, jonka Helsingin kaupunki on myynyt HSY:lle vuonna 2019. Suojelualueen tarkempi raja-alue on tehtävä</p>	<p>Kaavaehdotuksessa osoitetun suojelualueen Kauhalan metsät ja suot yhteenlaskettu pinta-ala on 278 ha. Suojelualueen maakunnallinen arvo perustuu Uudenmaan liiton luontoselvitykseen 2019.</p> <p>Kaavamerkintä rajautuu maakunnallisiin Ämmäsuon kiertotalouden ja jätehuollon aluevarausmerkintään idässä sekä virkistysaluemerkintään</p>

<p>ottaen huomioon luonnonsuojeluarvot, virkistyskäyttötarpeet ja muun maankäytön yhteensovittaminen. Suojelualueen rajausta tulee tarkistaa luontoarvojen eikä maanomistus- ja kiinteistötietojen perusteella. Helsingin kaupungin omistamalla alueella sijaitsee myös viljeltyjä peltoja ja läheisen asutuksen yksityis- ja rasiteteitä.</p>	<p>lännessä. Merkinnän alueella ei ole peltoja. Maakuntakaavan suojelualueen toteuttamisessa luonnonsuojelulain mukaisesti on mahdollista suojeltavista luontoarvoista riippuen tarkentaa rajausta ja antaa rauhoitusmääräyksiä sen mukaan, minkä verran muuta maankäyttöä kuten virkistyskäyttöä kyseinen alue kestää. Merkinnän tarkoitus on estää maakunnallisen luontokokonaisuuden arvojen heikentyminen, jotta niiden suojelu luonnonsuojelulain kautta on mahdollista toteuttaa. Alueen toteuttamisessa otetaan huomioon myös alueella oleva ja tarvittava tiestö. Suojelualue voi toimia myös suojaviheralueena.</p> <p>Helsingin seudun ympäristöpalveluilla (HSY) ei ole ollut huomauttamista Ämmässuon kiertotalouden aluevarausmerkinnästä tai siihen rajautuvista muista maakuntakaavamerkinnöistä.</p>
<p>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.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotusta ei ole perusteltua muuttaa suojelualuemerkinnän rajauksen osalta. Kaavaehdotuksessa osoitettu Lohjan Outamon suojelualue perustuu Uudenmaan liiton luontoselvityksessä 2019 todettuihin maakunnallisiin luontoarvoihin. Suojelualueen rajauksessa on myös otettu huomioon Helsingin kaupungilta luonnosvaiheessa saadut muutosesitykset ja niiden perusteella aluetta on rajattu pienemmäksi luonnoksen ratkaisusta. Maakuntakaavan suojelualueen oikeusvaikutus tarkoittaa alueelle MRL 33 § mukaista ehdollista rakentamisrajoitusta sekä sitä, että metsälakia ei sovelleta alueella maakuntakaavan tultua voimaan. Merkinnän suunnittelumääräys rajaa vaikutuksen niihin luontoarvoihin, joiden perusteella alueesta on tarkoitus perustaa luonnonsuojelualue. Pienialaisia rakenteita voi toteuttaa maakuntakaavan suojelualuemerkinnän alueella tarkemman luontoarvojen tarkastelun perusteella esimerkiksi lausunnossa mainittuja oppilaskodin toimintoja varten. Luonnonsuojelualueen perustamisen yhteydessä voidaan yksityiskohtaisemmin ottaa huomioon oppilaskodin tarvitsemat toiminnot alueella sekä tarvittaessa tarkentaa alueen rajausta.</p>
<p>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.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>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 tavoitetila, vastaa</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

hyvin Helsingin kaupungin tavoitteita. Kehä III:n sisäpuolella kaavassa on käytetty Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvityksen verkkoluokittelua, joka vastaa hyvin Helsingin yleiskaavassa esitettyjä tie- ja katuverkon kehittämissperiaatteita. Maakuntakaavassa esitetty ratkaisu on yhteneväinen myös Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman liikennejärjestelmäratkaisun kanssa.	
Pyöräliikenne on huomioitu hyvin Uusimaa 2050 kaavan selostuksessa, mikä on erinomainen asia	Merkitään tiedoksi.
Kaavassa esitetyt raskaan liikenteen uudet taukopaikat ovat Helsingin kaupungin ja koko Helsingin seudun kannalta erittäin tärkeitä.	Merkitään tiedoksi.
Autoliikenteen liityntäpysäköintipaikkamerkinnyt vastaavat hyvin Helsingin liityntäpysäköinnin kehittämistavoitteita.	Merkitään tiedoksi.
Hakamäentien ja Turunväylän välisen tieyhteyden merkintä on kaavakartassa väärässä paikassa Niemenmäen kohdalla.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta on perusteltua poistaa Hakamäentien ja Turunväylän välinen tieyhteyden merkintä.
Laaturajoittamattoman kaupan alueen yksikkökoon (30 000 k-m ²) poisto oli kuitenkin hyvä ratkaisu, sillä yksikköä tärkeämpää on kaupan alueen kokonaisuuden tarkastelu.	Merkitään tiedoksi.
Maakuntakaavatasolla oleellista on ollut arvioida laaturajoittamattomien kaupan alueiden vaikutuksia maakuntakaavassa määriteltyihin seudullisiin keskuksiin. Kuntakaavoituksessa on kuitenkin olennaista arvioida näitä keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita arkiasioinnin osalta paikallisen kävelysaavutettavuuden näkökulmasta sekä lähialueen asukkaiden luoman kysynnän näkökulmasta. Jos nykyisille kaupan alueille sijoittuu runsaasti keskustahakuista kauppaa, voi se vaikeuttaa lähikeskustojen ja asuinalueiden lähipalvelujen kehittämistä.	Laaturajoittamattoman kaupan alueita on osoitettu ainoastaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa. Laaturajoittamattoman kaupan alueiden voidaan katsoa aiheuttavan merkittävästi haitallisia vaikutuksia Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuihin keskustatoimintojen alueisiin, jos laaturajoittamattoman kaupan alueen enimmäismitoitus muuttuu keskustahakuiseksi kaupaksi. Tällöin kaavaratkaisun voidaan katsoa olevan maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksien vastainen. Laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä on perusteltua poistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta. Kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet muutetaan tilaa vaativan kaupan alueiksi.
Maakuntakaavan selostuksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan osoittaa tarvittaessa maakuntakaavaa tarkempia ja tiukempia määräyksiä kaupalle. Tämä tulisi kirjata myös Helsingin seudun kartan oikeusvaikutteiseen Merkinnät ja määräykset -osioon.	Kaavaselostus sisältää tulkinnan myös kaupan ratkaisun osalta. Selostusta voi käyttää maakuntakaavan tulkinnassa ilman, että tulkittava asia on osoitettu määräyksissä. Maakuntakaavan tehtävä on tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa myös kaupan ratkaisun ja siihen liittyvien suunnittelumääräysten osalta. Yksityiskohtaisempi suunnittelu voi

	antaa kaupan osalta tarkempia ja tiukempia kaupan määräyksiä. Maakuntakaavaehdotuksen muuttamiseen ei ole tarvetta.
Maakuntakaavan viherrakennetta ei tule osoittaa Helsingin alueella tarkemmin kuin Helsingin uusi yleiskaava on osoittanut. Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon Helsingin uuden yleiskaavan viherrakenteessa. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Uudenmaan IV-vaihekaavasta ei ole perusteltua eri maankäyttötarpeiden yhteensovittamisen tarpeen kanssa eikä ole linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa.	Vaihemaakuntakaavojen viher- ja virkistysalueiden lähtökohtana on voimassa oleva Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava. Merkintöjä ei kuitenkaan ole siirretty sellaisenaan, vaan tehty kaavan strategisuuden edellyttämää yhteensovittamista. Esimerkiksi virkistyskäytön kohdealue, joka on kehittämisperiaatemerkintä, on uusi kaavaratkaisu. Maakuntakaavan tehtävä on ohjata riittävästi yksityiskohtaisempaa suunnittelua. Esimerkiksi niiden alueiden osalta, joita koskee MRL:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus, on tarkoituksenmukaista ja perusteltua osoittaa aluevaraukset riittävän tarkasti. Maakuntakaavamerkinnot tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavan ja yleiskaavan osittain erilaisista esittämistavoista huolimatta ne ovat yhteensovitettavissa. On myös huomattava, ettei maakuntakaava ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella, muuta kuin yleiskaavan muuttamisen osalta.
Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisen virkistyskäytön kehittäminen on Helsingin kannalta tärkeää. Vallisaari ja Kuninkaansaari tulee merkitä virkistyskäytön kohdealueiksi.	Kaavaehdotuksessa on tunnistettu, että osalla suojelualueita on tarve myös tavanomaista laajempaan virkistyskäyttöön ja matkailun kehittämiseen kohteen suojeluvot huomioiden. Tällaisia alueita ovat mm. Helsingin edustalla sijaitsevat Vallisaari ja Kuninkaansaari. Virkistyskäytön, matkailun ja suojelun yhteensovittaminen huomioidaan alueiden suojelupäätösten yhteydessä. Vallisaarta ja Kuninkaansaarta voidaan näin ollen kehittää myös virkistyskäyttöön ja matkailuun, vaikka ne osoitetaan maakuntakaavassa suojelualueina. Näin ollen ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa virkistyskäytön kohdealuetta lausunnossa esitetyille alueille.
Helsingin yleiskaavan ja merellisen strategian mukaisen virkistyskäytön kehittäminen on Helsingin kannalta tärkeää. Itä-Villinki tulee EP-merkinnän sijasta osoittaa EP/v -merkinnällä vastaavasti kuin Melkki.	Alue on toistaiseksi Puolustusvoimien käytössä, eikä Puolustusvoimat ole tehnyt päätöstä saaresta luopumisesta. Senaatti-kiinteistöt on omistajahaltijan ominaisuudessa todennut antamassaan lausunnossaan perustelut osoittaa Itä-Villingin alue merkinnällä EP/v. Itä-Villingin osalta on perusteltua muuttaa merkintä muotoon EP/v. Muutoksen jälkeen on merkintä yhteneväinen myös lausunnossa mainitun Melkin kanssa.
Seudun viherkehän tavoitteita pidetään hyvinä. Erityisesti virkistysverkoston seudullista jatkuvuutta pidetään koko seudun vetovoiman kannalta tärkeänä.	Merkittään tiedoksi.
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	Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä vaellus- tai ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta niiden toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina. Lausunnossa esitetyt yksittäiset alueet on esitetty kaavaehdotuksissa mm.

<p>mm. Nuuksion ja Sipoonkorven kansallispuistot, Tuusulanjärven kulttuurikohteet, Fiskarsin Ruukkikylä ja paljon muuta.</p>	<p>virkestysalueina tai valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristöinä. Alueiden arvoja voidaan hyödyntää yhtenäisten reittien toteuttamisessa.</p>
<p>Uusimaa-kaava on perustelujen mukaan ratkaistu hyväksytyin Östersundomin maakuntakaavan mukaisena. Muilta osin periaate on toimiva, mutta kaavojen eri aikajänne tulee ottaa huomioon. Östersundomin hyväksytyin maakuntakaavan ja Uusimaa-kaavan ehdotuksen taajama- ja viheraluerakenne Länsisalmessa ei vastaa yhteisen yleiskaavan ratkaisua. Östersundomin maakuntakaavan osalta ero oli perusteltu, koska kaavojen aikatahtain oli erilainen, mutta Uusimaa-kaavan 2050 osalta ei. Yhteisessä yleiskaavassa on esitetty alueen kaupunki- ja viherrakenne tavoitevuonna 2060, mikä vastaa Uusimaa-kaavan 2050 aikatahtaintä. Uusimaa-kaava 2050:n taajama- ja virkestysalueiden rajaukset Länsisalmessa tulisi muuttaa Östersundomin yleiskaavaa vastaaviksi.</p>	<p>Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018. Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksellä ei ole voitu valtuuston päätöstä saattaa voimaan. Hallinto-oikeus ei ole vielä käsitellyt valtuuston päätöstä koskevia valituksia.</p> <p>Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Myös vaihemaakuntakaavaan liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointiin ja arviointitulosten tulkintaan liittyviä merkittäviä erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja. Asiassa ei ole näköpiirissä valtuuston päätöstä koskevaa oikeudellista ratkaisua vaihemaakuntakaavalle suunnitellun aikataulun puitteissa. Aikaisemman Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksen perusteella on oletettavissa, että myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan toimeenpano saattaa vaarantua tai viivästyä Östersundomin aluetta koskevan ratkaisun ja siitä mahdollisesti tehtävien valitusten johdosta. Tämä vaarantaa koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan voimaantulon ja siihen liittyvän maankäytön edistämisen. Tällaisen tilanteen estämiseksi on perusteltua olla esittämättä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston hyväksymän kaava-alueen osalta.</p>

Toimenpiteet: Lisätään kaavakarttoihin maininta maakuntakaavan yleispiirteisyydestä, poistetaan Hakamäentien ja Turunväylän välinen tieyhteys, poistetaan laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä ja muutetaan kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet tilaa vaativan kaupan alueiksi, muutetaan Itä-Villinkiä koskeva merkintä muotoon EP/v, ei esitetä Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston vuonna 2018 hyväksymän kaava-alueen osalta, Suojelualuumerkinnän tulkintaa täydennetään selostukseen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Hyvinkään kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Taajamatoimintojen kehittämisperiaate-merkintä voi olla toimiva ja hyväksyttävissä ehdotuksessa esitetyin rajauksin, mikäli kehittämisvyöhyke ohjaa rakenteen tiivistämistä merkinnän alueella ja pientaloalueiden asemakaavojen laatiminen on mahdollista kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella mutta niihin tukeutuen. Tässä tilanteessa kehityksen esteeksi eivät saa tulla yleiset suunnittelumääräykset ns. valkoisella alueella. Epäselvyyksien välttämiseksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tulee Hyvinkäällä laajentaa koskemaan Talvisillan, Nummenkärjen-Veikkarin sekä Nummenmäen alueita.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta on perusteltua tarkistaa Talvisillan sekä Nummenkärjen-Veikkarin alueilla. Nummenmäen alue on osittain osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä, eikä vyöhykkeen laajentamiselle kyseiselle alueelle ole perusteita. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä ottaa kantaa vyöhykkeen alueelliseen ulottuvuuteen periaatetasoisesti. Kunta tekee tarkemmat ratkaisut omassa suunnittelussaan.</p>
<p>Voimassa olevassa maakuntakaavassa Hyvinkää on osoitettu seutukeskuksena ja Uusimaa-kaavaan 2050 tulisi lisätä vastaava merkintä.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksesta sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Myös keskuksen rooli kunnan hallinnollisena keskuksena on tärkeä kriteeri. Uudenmaan liiton keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusperiaatteet täyttävät keskuksia. Lisäksi on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei osoiteta erikseen seutukeskuksia. Keskustatoimintojen alueina, keskuksina, on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toimintoiltaan monipuolisimmat pääkaupunkiseudun alakeskukset sekä kaupunki- ja kuntakeskukset, joiden väestöpohja tai alueellinen sijainti mahdollistaa monipuolisten palvelujen järjestämisen. Keskuksia ovat myös hyvin joukkoliikenteellä saavutettavia. Hyvinkää täyttää kaupunkikeskuksena edellä mainitut kriteerit. Seutukeskuksiin ei liity muista keskuksista poikkeavaa ohjaustarvetta, joten niitä koskevalle erilliselle merkinnälle ei ole tarvetta.</p>
<p>Ehdotukseen olisi syytä ottaa mukaan Klaukkalan radan jatkaminen Tallinnan tunnelin jatkeelle, jolloin syntyisi henkilöliikenneyhteys Kehäradalta Hanko-Hyvinkää-radalle.</p>	<p>Klaukkalan rata on liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelmassa ajoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Lisäksi Tallinna-tunnelin rahtiradasta ja sitä käyttävästä tavaraliikenteestä ei ole olemassa suunnitelmia. Klaukkalan radan jatkeen osoittamiselle Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei tässä suunnittelutilanteessa ole edellytyksiä.</p>

<p>Palopuron tuleva seisake sijoittuu lähelle valtatie 25 ja pääradan risteämiskohtaa. Olisi luontevaa, että Palopurolle osoitettaisiin myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköinti.</p>	<p>Helsingin seudun maakuntakaavassa osoitetaan vähintään maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet. Maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina on osoitettu ne kohteet, jotka ovat merkittäviä liityttäessä säteittäisiin joukkoliikennekäytäviin. Merkittäväksi alueen tekee sen riittävä koko, hyvä joukkoliikennetarjonta ja hyvä saavutettavuus sisääntuloväyliltä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava ei estä liityntäpysäköinnin kehittämistä Palopuron alueella.</p>
<p>Toteuttamishjelmassa todetaan, että pääradan kapasiteetin parantamisen 2. vaihe mahdollistaa pääradan varren maankäytön kehittämisen, mutta pääradan 5. ja 6. raide mahdollistavat uudet asemat mm. Palopurolle ja Ristikytöön. Liikennevirasto laati vuonna 2015 esiselvityksen lähiliikenteen uusista seisakkeista Kerava–Riihimäki- ja Kerava–Lahti-väleillä. Esiselvityksessä Palopuron seisakkeesta todetaan, että se voidaan ottaa käyttöön, jos ympäristön maankäyttö kehittyy riittävästi, vaikka seisakkeiden sijainti kaksiraiteisella osuudella lisääkin liikenteen häiriöherkkyyttä. Tältä osin toteuttamissuunnitelmaa tulisi korjata esiselvityksen mukaiseksi.</p>	<p>Toteuttamishjelmaan on perusteltua lisätä maininta, että Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteuttaminen mahdollistaa Hyvinkään Palopuron uuden aseman avaamisen, mutta uusi asema voi lisätä liikennöinnin häiriöherkkyyttä.</p>
<p>Hyvinkään Kallionopon ja Nurmijärven Ketunpesän väliin osoitettu tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisaluetta koskeva merkitys tulee korvata kahdella erillisellä merkinnällä, koska alueiden kasvaminen yhteen ei ole näköpiirissä.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua osoittaa omat tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkinnät Hyvinkäälle ja Nurmijärvelle. Muutoksella varmistetaan näiden alueiden toiminnalliset edellytykset.</p>
<p>Jukolan kallioalue Hyvinkään länsiosassa on osoitettu kaavaehdotuksessa maa-aineshuollon kehittämisalueeksi. Jukolan kallioalue ei sijaintinsa ja liikenneyhteyksien vuoksi sovellu maakunnallisesti merkittäväksi ylijäämämassojen loppusijoituspaikaksi eikä alueen käyttö maa-ainesten tai muiden materiaalien kierrätyksessä ei ole tarkoituksenmukaista. Tämä tulee ottaa kaavaehdotuksessa huomioon.</p>	<p>Jukolan alueelle osoitettu maa-aineshuollon kehittämisalue on syrjäisen sijaintinsa ja heikon saavutettavuuden vuoksi perusteltua poistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta.</p>
<p>Hirvisuon suojelualuevarausta tulee pienentää lännessä ja pohjoisessa. Luonnonsuojelualueen länsiosan ja valtatie 3 väliin tulisi jättää alue, jolle on osoitettu keskustaaajaman osayleiskaavassa maankäyttöä. Myöskään luonnonsuojelualueen rajauksen laajentamista pohjoiseen ei ole perusteltu.</p>	<p>Lausunnossa mainitun Hirvisuon suojelualueen maakunnallinen arvo ja rajaus perustuu Hyvinkään elinympäristöselvitykseen (2012) sekä pohjoisosassa valtakunnallisen suoinventointiin (ELY 2014). Suojelualueen rajaus perustuu todettuihin luontoarvoihin. Kaavaehdotuksessa osoitetun suojelualueen rajausta ei ole tarpeen muuttaa. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella.</p>
<p>Maakuntakaavan suojelualueiden kohdetietoja käsittelevässä liiteaineistossa kohde nro 505 on nimetty Altiaksi. Koska kohteena on koko Kurkisuo, tulisi nimeksi kohteen nimeksi muuttaa Kurkisuo.</p>	<p>On perusteltua muuttaa liiteaineistoon 2 kohteen 505 nimeksi Kurkisuo.</p>

<p>Maakuntakaavaehdotuksen viheryhteystarvemerkitöihin ei ole huomautettavaa. Viheryhteyksien luominen edellyttää kuitenkin valtion väyläviranomaisten toimenpiteitä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaidanpään ampumaurheilukeskuksen sijainti kaavakartalla on noin 1,5 km liian idässä. Sijainnin lisäksi liitemateriaaliin tulisi korjata ampumaradan nimi.</p>	<p>Lausunnossa mainitun ampumaradan merkinnän sijainti tarkistetaan. Kaupungin ehdottama Kaidanpään ampumaurheilukeskus on radasta paikallisesti käytetty nimi. Tämän nimimuutostoiveen jälkeen on käyty eri toimijoiden kanssa sähköpostikirjeenvaihtoa käytettävän nimen vahvistamiseksi. Ratatoimijoiden toiveesta maakuntatasolla käytetään nimitystä Hyvinkään ampumaurheilukeskus nykyisen Hyvinkään keskusampumarata -nimityksen sijaan. Nimi korjataan liitekartan selitteeseen.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa ei ole osoitettu Helsinki-Vantaan lisäksi muita lentokenttiä. Myös yleisilmailun lentokentät, kuten Hyvinkään lentokenttä, aiheuttavat kuntarajat ja jopa maakuntarajat ylittäviä ympäristöhäiriöitä. Tämän vuoksi Hyvinkään lentokenttä pitäisi merkitä maakuntakaavaan.</p>	<p>Harrasteilmailun kenttiä ei esitetä kaavaehdotuksessa, koska niiden merkitys on henkilöliikenteen ja kuljetusten kannalta vähäinen. Hyvinkään lentokentän lentotoiminnasta syntyvien ympäristöhäiriöiden yhteensovittaminen muuhun maankäyttöön ei edellytä kyseisen lentokentän osoittamista Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.</p>

Toimenpiteet: Tarkistetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta Talvisillan sekä Nummenkärjen-Veikkarin alueilla, lisätään toteuttamisohjelmaan maininta liittyen Hyvinkään Palopuron uuteen asemaan, osoitetaan omat tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkinnät Hyvinkäälle ja Nurmijärvelle, poistetaan Jukolan alueelle osoitettu maa-aineshuollon kehittämisalueen merkintä, muutetaan liiteaineistoon 2 kohteen 505 nimeksi Kurkisuo, tarkistetaan ampumaradan merkinnän sijainti sekä korjataan ampumaradan nimi.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Inkoon kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakunnallisesti merkittävät ampumarata-alueet on lisätty kaavaehdotukseen uutena merkintänä. Kunta kokee lisäyksen hyvänä sekä toteaa, että ampumaratoihin liittyvä yleinen suunnittelumääräys on kattava.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Liikennejärjestelmän osalta kaavaratkaisun taustalla oleva lähtötieto on pääkaupunkiseutukeskeistä. Pitkän matkan tavara- ja joukkoliikenteen reitit perustuvat pääkaupunkiseudun toimijoiden kanssa laadittuun Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennöinti -hankkeeseen. Läntisen Uudenmaan osalta tieto on vanhentunutta. Kaavaselostuksessa todetaan, että kaavan laadinnassa on huomioitu Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma joka valmistui vuonna 2014. Suunnitelma perustuu vuoden 2011 tilastoihin. Liikenneviraston tilastojen (avoin data) mukaan raskaan liikenteen määrä esimerkiksi Karjaan ja Inkoon välillä on tilastoajankohdan jälkeen vuodesta 2012 vuoteen 2017 noussut 55%.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kuten kunta lausueessaan maakuntakaavaluonnoksesta on todennut, Inkoo on joukkoliikenteen ja logistiikan osalta puutteellisesti huomioitu maakuntakaavassa, vaikka se on hyvin saavutettavissa oleva keskus. Toimivilla joukkoliikennedyhteyksillä tunnin työmatkan säteellä olisi esimerkiksi merkittävä osa pääkaupunkiseudusta, mikä edesauttaisi myös yritysten sijoittumista läntiselle Uudellemaalle. Alueen potentiaalin tulee näkyä liikennekäytäväratkaisuissa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kantatie 51 tulee rakennesuunnitelmassa osoittaa logistiikan kehityskäytävänä. Kehittämistarve tulee huomioida maakuntakaavaehdotusta ja maakuntaohjelmaa laadittaessa.</p> <p>Kantatie 51 palvelee laajasti Länsi-Uudenmaan elinkeinoelämän kehittymistä ja alueen kasvua. Se yhdistää kiinteästi koko läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Liikennemäärät kantatiellä 51 ovat merkittävät ja voimakkaassa kasvussa. Ne ylittävät selvästi mm. liikenne- ja viestintäministeriön esittämän runkoverkon teiden keskimääräiset liikennemäärät. Riittävän turvallisuus- ja palvelutason saavuttamiseksi Inkoo kunta katsoo, että Siuntioon jatkuvaksi suunniteltu moottoritie tulisi jatkua nk. kolmikaistatienä (ohituskaistat ja keskikaiteet) Inkooseen, tarkemmin tien 186 risteykseen asti.</p> <p>Maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu Joddbölen alue tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueena mikä sinällään myös kannustaa</p>	<p>Kantatie 51 on läntisen Uudenmaan kannalta merkittävä raskaan liikenteen ja työmatkaliikenteen väylä, ja se on esitetty kaavassa maakunnallisesti merkittävänä tienä. Kantatie ei ole ylimaakunnallinen logistiikkakäytävä, eikä kuulu valtakunnalliseen runkoverkkoon, joten perusteita tien esittämiseen logistiikan kehityskäytävänä ei ole.</p> <p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava ei ota maakunnallisten teiden osalta kantaa ajoratojen määrään eikä kaavassa osoiteta eritasoliittymiä.</p>

<p>kehittämään kantatietä 51, jotta se voi palvella jatkossa kehittyvää Joddbölen tuotanto- ja teollisuusalueita sekä Inkoon syväsatamaa. Lisäksi risteys Inkoon pääsisääntuloväylälle tulee muuttua eritasoliittymäksi.</p>	
<p>Rantaradan linjausta noudattelevaa joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävän merkintätapaa tulee rakennesuunnitelmassa muuttaa siten, että se kattaa myös kantatien 51 välillä Siuntio-Karjaa. Joukkoliikennettä ei voida kehittää ja rakentaa pelkästään radan varaan. Kantatien 51 joukkoliikenteen palvelutason parantaminen on Inkoole erittäin tärkeää. Inkoon työssä-käyvästä väestöstä vuonna 2018 pendelöi itään tai länteen välille Raasepori – Helsinki yhteensä 49,6%.</p>	<p>Rakennesuunnitelmassa esitetty rantaradan suuntainen kehityskäytävä kattaa myös kantatien 51. Lisäksi kantatie 51 on esitetty joukkoliikenteen liitekartassa L2 säteittäisenä joukkoliikennekäytävänä, jonka toimintaedellytykset tulee turvata. Rakennesuunnitelmaan ei ole perusteltua tehdä muutoksia.</p>
<p>Joddbölen satama tulee vaihemaakuntakaavassa osoittaa kansainvälisesti ja maakunnallisesti merkittävänä satamana. Vaihekaavaehdotuksen mukainen pistoraide tulee muuttua suunnittelukauden aikana toteutettavaksi yhteydeksi.</p>	<p>Joddbölen satama on osoitettu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa maakunnallisesti merkittävänä satamana. Vähintään maakunnallisesti merkittävien satamien määrittelyyn on laadittu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä luokittelukriteeristö. Joddbölen sataman kautta kuljetettavan tavaran määrä ja sille laaditut liikennöintiennusteet eivät täytä kansainvälisesti merkittävän sataman kriteerejä. Satamaan johtava rata on osoitettu pitkällä aikavälillä toteutettavan yhdysradan ohjeellisena linjauksena. Rata on mahdollista toteuttaa myös aikaisemmin, mikäli kuljetusmäärät kasvavat nopeasti ja rata on mahdollista toteuttaa yksityisellä rahoituksella. Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotukseen ei ole perusteltua tehdä muutoksia.</p>
<p>Selostuksen liitekartalla L2 kantatie 51 on merkitty säteittäiseksi joukkoliikennekäytäväksi, mutta sille ei ole osoitettu liityntäpysäköintiä. Inkoon kunta on Länsi-Uudenmaan ainoa kunta, jonka alueelle ei tätä palvelutasotavoitetta ole esitetty. Tämä tulee korjata kaavaehdotuksessa. Kuntakaavoituksessa liityntäpysäköintitarve kantatien 51:n varrella on huomioitu keuhkälä 2018 nähtävillä olleessa Inkoonportin asemakaavaehdotuksessa. Oikeusvaikutuksettomaan liitekarttaan kantatien 51 ja Inkoon pääsisääntuloväylän risteykseen tulee merkitä liityntäpysäköintipaikka.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa on esitetty vähintään maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet. Maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina on osoitettu ne kohteet, jotka ovat merkittäviä liityttäessä säteittäisiin joukkoliikennekäytäviin. Merkittäväksi alueen tekee sen riittävä koko, hyvä joukkoliikennetarjonta ja hyvä saavutettavuus sisääntuloväyliltä. Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava ei estä kuntaa kehittämistä liityntäpysäköintiä alueellaan kuten valmisteilla olevassa Inkoonportin asemaakaavassa on suunniteltu.</p>
<p>Junaliikenteen palauttaminen Inkoon asemalle on toivottavaa. Kunta tekee aktiivista työtä asian edistämiseksi mm. olemalla mukana Liikenne- ja viestintäministeriön ja Uudenmaan liiton alueellisen junaliikenteen pilotissa sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämisen hankkeessa. Inkoon vanhojen asemien kehittäminen on kiinnostava mahdollisuus tulevaisuudessa, mutta ei vastaa lähivuosien tarpeisiin, ellei Rantarataa kehitetä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Seudullisesti merkittävän kaupan sijoittuminen Inkoon kuntakeskuksen lähialueelle tulee turvata.</p> <p>Voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alue sekä tiivistettävä alue on Inkoon kirkonkylästä poistettu ja korvattu pieni keskus -merkinnällä. Inkoon kunta edellyttää, että kaavan suunnittelutavoitteiden mukaisesti merkintä antaa joustovaraa kuntakaavoitukselle myös kaupan sijaintia koskien. Mikäli tarvetta seudullisen kaupan sijoittumiselle ilmenee, tulee sen sijainti voida kunnassa harkita joustavasti, liikenteelliset ja maisemalliset vaikutukset idylliseen, osin RKY-alueeksi määriteltyyn kirkonkylään huomioon ottaen.</p>	<p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotus turvaa kaupan sijoittumisedellytykset Inkoon kuntakeskuksessa, joka kaavaehdotuksessa on osoitettu pienenä keskuksena. Alueelle voi sijoittaa kaupan suuryksiköitä rajoituksetta. Kunta määrittelee keskustatoimintojen alueen sijainnin ja laajuuden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Lisäksi kunta voi osoittaa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajan allittavaa vähittäiskauppaa, joka voi koostua myös useasta myymälästä. Vähittäiskaupan seudullisen koon alaraja lasketaan toiminnallisen kokonaisuuden alueelta.</p>
<p>Ehdotetut uudet luonnonsuojelualueet tulee tarkistaa kunnan uusien yleiskaavoihin sisältyvien inventointien mukaisiksi.</p> <p>Kunnassa on hyväksytty sisäsaariston osayleiskaava keväällä 2018 ja tarkistettu ehdotus Manneralueen osayleiskaavaksi tulee uudelleen nähtäville kesällä/syksyllä 2019. Kaavoihin sisältyy kattavat ja ajantasaiset luontoinventoinnit, joiden mukaisesti tarvittavat suojelualueet on merkitty yleiskaavoihin. Uusimaa-kaavan luonnoksessa luonnonsuojelualueet on osoitettu paikoin kunnan ratkaisusta poiketen kohtuuttoman laajoina alueina. Suojelualueet tulee tarkistaa yhteistyössä kunnan viranomaisten kanssa.</p>	<p>Inkoon alueen suojelualuemerkintöihin ei ole perusteltua tehdä muutoksia. Asiasta on oltu yhteydessä kunnan viranhaltijaan. Maakunnalliset luontoarvot on tunnistettu kunnan selvityksissä ja suojelualuearvauksissa on otettu huomioon niiden luonnonsuojelulain mukaiset toteuttamisedellytykset. Koska maakuntakaavan ja yleiskaavojen mittakaavat ja esittämistarkkuudet ja -tavat ovat erilaiset, ei niissä esitettävien suojelualueiden rajoituksia voi suoraan verrata toisiinsa. Maakuntakaava ei ole voimassa oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella. Yleisesti maakuntakaavan suojelualueiden toteuttamisessa luonnonsuojelulain mukaisesti on mahdollista suojeltavista luontoarvoista riippuen joltain osin tarkentaa rajausta ja antaa erilaisia rauhoitusmääräyksiä sen mukaan, minkä verran muuta maankäyttöä kyseinen alue kestää.</p>
<p>Kaava-aineistoa tulee täydentää selvityksellä, jossa ESA –radan vaikutukset on arvioitu MRL edellyttämällä tasolla (erityisesti Raasepori, Hanko, Inkoo, Siuntio osalta). Selvityksestä tulee lisäksi käydä ilmi, millä perusteilla ESA –radan toteuttaminen on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.</p> <p>Uusi raidelinjaus saattaa aiheuttaa kohtuutonta haittaa Läntisen Uudenmaan kunnille ja näin ollen olisi MRL 28 § vastainen. Maakuntakaavan ehdotusvaiheen selostuksessa tai selvityksissä vaikutusten arviointia ei ole tehty riittävällä laajuudella, jotta se täyttäisi MRL vaatimukset.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma ja vaikutusten arviointi vastaa kaavan yleispiirteisyyttä. ESA-radon suunnittelun yhteydessä laaditut arvioinnit ovat riittävät maakuntakaavaratkaisun pohjaksi. Maakuntakaavaehdotus perustuu maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla riittäviin selvityksiin ja arviointeihin sekä on maakuntakaavalle asetettujen sisältövaatimusten mukainen. Hankkeen suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on kuvattu kaavaselostuksessa.</p>
<p>Lähivuosikymmenien aikana Uudenmaan väestön ikärakenteen ennustetaan muuttuvan merkittävästi. Kuten kaavaselostuksessa todetaan, väestöllisen huoltosuhteen heikkeneminen tulee olemaan haaste julkisen talouden kestävyydelle. Vuoteen 2040 mennessä huoltosuhteen arvioidaan nousevan Uudellamaalla 60 prosenttiin. Läntisellä Uudellamaalla hitaan väestönkehityksen vuoksi huoltosuhteen arvioidaan nousevan vuoteen 2040 pitkälti yli 80 prosenttiin, Inkoon osalta 88 prosenttiin. Kaavaehdotuksella</p>	<p>Maakuntakaavan ratkaisut perustuvat yhtenäisiin kestävä kehityksen periaatteisiin ja laadittuihin selvityksiin mm. väestörakenteen osalta. Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa olemassa olevat keskuksat, mukaan lukien Inkoon kunnan keskus, on osoitettu pieninä keskuksina. Tämä tukee alue- ja kuntataloudellisesti seudun kuntia, joissa väestön kasvu on ennusteiden perusteella vähäistä ja samaan aikaan väestö ikääntyy. Siksi kunnan kasvun painopisteen keskittäminen olemassa oleviin</p>

<p>tuetaan em. kehitystä huolestuttavasti, eikä kaavaehdotus mahdollista pääkaupunkiseudun ulkopuolisten alueiden, kuten läntisen Uudenmaan, kehittymistä. Kasvu ohjataan ensisijaisesti Helsingin seudulle ja rautatieasemien varrella sijaitseviin suurimpiin keskuksiin. Kasvun keskittämistä pääkaupunkiseudulle ja sen vaikutuksia läntisen Uudenmaan kuntiin ei ole riittävästi arvioitu eikä ratkaisussa huomioitu.</p>	<p>keskuksiin ja niitä ympäröiville taajamavyöhykkeille on entistä tärkeämpää, mikä tukee joukkoliikenteen ja palvelujen järjestämistä myös Länsi-Uudellamaalla. Pääkaupunkiseudun kasvu ja vetovoima ovat voimakasta eikä pääkaupunkiseutu ole verrattavissa muihin seutuihin koko maassa. Pääkaupunkiseudulla on muuta maakuntaa suurempi tarve maankäytön ohjaamiseen.</p>
<p>Degerbyn, Barösundin, Fagervikin, Tähtelän kylät sekä Inkoon asema tulee osoittaa Palvelukeskittymä-merkinnällä.</p>	<p>Länsi- ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on osoitettu palvelukeskittyminä pieniä keskuksia ja -taajamia Lohjalla, Raaseporissa ja Loviisassa, jotka ovat pääosin 2010-luvulla kuntaliitoksien myötä hallinnollisen statusensa menettäneitä entisiä kuntakeskuksia tai muita palvelurakenteen kannalta tärkeitä olemassa olevia taajamia. Näiden lisäksi merkinnällä on osoitettu ruukkitaajamia, joihin on kehittynyt asumisen ja työpaikkojen lisäksi lähi- ja/tai matkailupalveluja. Palvelukeskittymien osoittamisella pyritään muodostamaan tasapainoinen maakunnallinen palveluverkko ja tukemaan olemassa olevien taajamien infraa ja lähipalveluja. Palvelukeskittymissä on otettu huomioon myös niiden sijainti muihin keskuksiin nähden, sijainti saavutettavuuden kannalta sekä asukasluku 1,5 km säteellä taajaman keskeltä. Palvelukeskittymien väestöt ovat nykyisin pienimmillään noin 500 asukasta ja suurimmillaan noin 1500 asukasta. Kokonaan uusia, vielä rakentamattomia alueita ei osoiteta palvelukeskittyminä.</p> <p>Inkoon Degerbyssä, joka on Inkoon kylistä suurin ja potentiaalisin palvelukeskittymäksi, on Uudenmaan paikkatietoanalyysin mukaan nykyisellään noin 300 asukasta eikä väestöennuste osoita sinne kasvua. Kaavan aikaisemman strategisemman otteen vuoksi kyliä ei enää osoiteta kaavassa. Maakuntakaavan merkintöjen puuttuminen ei estä kuntia kehittämään kyliään omien tavoitteidensa ja strategiansa pohjalta.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Järvenpään kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän rajausta on tarkistettu Järvenpään osalta. Taajama-asutusta sisältävistä kaupunginosista Kaakkola, Mikonkorpi, Nummenkylä ja Haarajoki jäävät lähes kokonaan ns. valkoiselle alueelle. Taajama-alueen merkinnän puuttuminen ei kuitenkaan näissä tapauksissa ole ristiriidassa kaupungin näkemyksen kanssa, koska nykyisten pientaloalueiden maltillisella täydentämisellä ei ole seudullista merkitystä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän tulkinnasta suhteessa valkoisiin alueisiin on vaarana syntyä epäselvyyksiä erityisesti uusien merkittävien asuinalueiden ollessa kyseessä. Tällaiseksi voitaisiin tulkita Järvenpään yleiskaavassa uudeksi asuinalueeksi määritelty Vanhakylän Stålhanentien varsi ja Anni-tädin kylä. Koska taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinä ottaa kantaa vyöhykkeen laajuuteen ja rajautumiseen vain periaatetasoisesti, tulisi tulkintaa selkeyttää ainakin tiedossa olevien taajamien laajennusten ja erillisalueiden osalta.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinää koskevaa tulkintaa täydennetään kaavaselostukseen.</p>
<p>Järvenpään kaupunki pitää hyvänä, että Ristikydön alueen toteuttaminen voidaan aloittaa joukkoliikenteeseen tukeutuen ennen varsinaisen aseman rakentamista. Seudun yhdyskuntarakenteen eheyden ja kehittämisen kannalta pääratana tukeutuvan Ristikydön alueen maankäytön tehokas rakentaminen on aloitettava ennen maakuntakaavan tavoitevuotta 2050.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikojen osoittaminen pääkartalla on onnistunut ratkaisu. Järvenpään keskustan liityntäpysäköinti on edelleen seudullisesti ja maakunnallisesti merkittävää, joten myös sinne tulisi osoittaa liityntäpysäköintimerkinä.</p>	<p>Maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina on osoitettu ne kohteet, jotka ovat merkittäviä liityttäessä säteittäisiin joukkoliikennekäytäviin. Merkittäväksi alueen tekee sen riittävä koko, hyvä joukkoliikennetarjonta ja hyvä saavutettavuus sisääntuloväyliltä.</p> <p>Järvenpään keskustan liityntäpysäköintialue palvelee ensisijaisesti läheltä tulevaa liityntäpysäköintiä. Ainolan liityntäpysäköintialue on esitetty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa, koska se on Järvenpään keskustaa paremmin saavutettavissa lähistön pääväylyiltä. Järvenpään keskustaan ei ole tarvetta osoittaa liityntäpysäköintiä.</p>
<p>Järvenpään kaupunki toistaa luonnosvaiheessa esiin tuomansa tarpeen osoittaa mt 1452 vt 4- Vanha Lahdentie välinen osuus valtakunnallisesti merkittäväksi seudullisesti merkittävän sijaan mahdollisten SEKV kuljetusten vuoksi.</p>	<p>Lausunnon esitetty tieyhteys on perustelua osoittaa maakunnallisesti merkittävänä tienä seudullisesti merkittävän tien sijaan, koska se on osa erikoiskuljetusreittiä. Osuus ei kuulu valtakunnalliseen päätieverkkoon, joten valtakunnallisesti merkittävä tienä sitä ei ole perusteltua osoittaa.</p>

<p>Länsi-Järvenpään on osoitettu laaja viheralue aikaisempien maakuntakaavojen ja vaihemaakuntakaavaluonnoksen mukaisesti. Virkistysalueen merkinnän määräykseen liittyy MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Järvenpään kaupungilla on tavoitteena, että jätteenkäsittelytoiminnot voivat toistaiseksi jatkua ja tulevaisuudessa alueella voi toimia kiertotaloustoimintoja. Kiertokapulan kiertotalouden ja jätekeskuksen toimintaedellytykset tulee turvata joko supistamalla virkistysalueen rajausta pienemmäksi tai osoittamalla alueelle kiertotaloustoimintojen kohdemerkintä.</p>	<p>Kiertokapula Oy:n Puolmatkan jätteenkäsittelykeskus on perusteltua osoittaa EJ-kohdemerkinnällä. Virkistysalueen rajausta ei muuteta.</p>
<p>Järvenpään kaupunki pitää hyvänä, että luonnoksessa esitetyt Kupukallio pohjoinen ja Kupukallio eteläinen (Kaakkolan metsäalueet) on jätetty merkitsemättä luonnonsuojelualueiksi. Niiden arvot turvataan riittävästi maakuntakaavan virkistysalue merkinnällä ja Järvenpään yleiskaavalla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Järvenpään kaupunki toistaa yhdessä Järvenpään veden kanssa huolen siitä, että kaupungin halki kulkeva siirtoviemäri on aiemmista maakuntakaavoista poiketen jätetty merkitsemättä oikeusvaikutteiseen karttaan. Vuoteen 2050 mennessä pelkästään Järvenpään kasvu tulee todennäköisesti edellyttämään siirtoviemäriin kehittämistarvetta ja linja tulisi siksi huomioida ainakin Järvenpään keskustaan saakka saman tasoisena kuin nyt esitetty Keravalta etelään.</p>	<p>Siirtoviemäreitä ei osoiteta Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa. Keravalta etelään kulkeva linjaus on osoitettu meriviemärijärjestelmään kuuluvana jätevesitunnelina. Se on kooltaan huomattavasti suurempi kuin lausunnossa mainittu siirtoviemäri. Maakuntakaavaehdotus ei estä siirtoviemäriin kehittämistä. Liitekartalla E3 on esitetty Uudenmaan vesihuoltoverkosto - viemärointijärjestelmä, jossa lausunnossa esitetty siirtoviemäri on mukana.</p>
<p>Voimajohdonmerkinnät (Z) olisi hyvä osoittaa aikaisempien maakuntakaavojen tapaan selkeämmin, jotta ne eivät sotkeennu muihin karttamerkintöihin.</p>	<p>Voimajohtojen sekä ohjeellisten voimajohtojen osalta on perusteltua muuttaa kuvaustekniikkaa siten, että ne erottuvat paremmin mm. tie- ja rataverkosta.</p>

Toimenpiteet: Täydennetään taajamatoimintojen kehittämisperiaatemarkintää koskevaa tulkintaa kaavaselostukseen, muutetaan seudullisesti merkittävänä osoitettu tieyhteys maakunnallisesti merkittäväksi tieksi, osoitetaan Puolmatkan jätteenkäsittelykeskus EJ-kohdemerkinnällä, muutetaan voimajohtojen sekä ohjeellisten voimajohtojen kuvaustekniikkaa.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Karkkilan kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Karkkilan kaupunginhallitus antaa tämän lausunnon sen lisäksi, mitä Karkkila on aiemmin Uusimaa-kaavan luonnoksesta lausunut.	Merkitään tiedoksi.
Karkkilan kaupunki esittää, että siirretään liikenteen ja maankäytön toteuttamishjelmassa Vihti-Nummela välin nelikaistaistus I vaiheen hankkeeksi 2020 – 2030 ja osoitetaan vt2 koko matkaltaan merkittävästi parannettavaksi tieyhteydeksi.	Valtatien 2 parantaminen vähentäisi raskaan liikenteen aiheuttamia liikenneturvallisuusriskejä. Nykyinen ja suunniteltu maankäyttö ei kuitenkaan edellytä valtatien 2 parantamista kaksiajorataiseksi. Valtatien 2 parantaminen on esitetty toteuttamishjelman toisessa vaiheessa. Toteuttamishjelma ei ole sitova, eikä se estä valtatien 2 merkittävää parantamista aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus. Toteuttamishjelman muuttamiseen ei ole tarvetta.
Karkkilan kaupunki esittää, että lyhyen aikavälin tavoitteena Vt2 osoitetaan kaavakartalla nelikaistaiseksi Karkkilaan asti.	Valtatien 2 nykyisten tai ennustettujen liikennemäärien perusteella kaksiajorataisuudelle Vihdin kirkonkylän pohjoispuolella ei kaavaehdotuksessa ole tarvetta. Nykyinen kaavamerkintä mahdollistaa tien parantamisen, eikä sulje pois mahdollisuutta kaksiajorataisiin osuuksiin.
Karkkilan kaupunki esittää, että kaavakartalla osoitetaan Vihdin Höytiönnummeen, ESA-radan asemalle liityntäpysäköinnin lisäksi myös maakunnallisesti merkittävä joukkoliikenteen vaihtopaikka.	Höytiönnummen aseman kohdalle on perusteltua lisätä maakunnallisesti merkittävä joukkoliikenteen vaihtopaikka.
Karkkila ilmaisee vahvan tahtotilansa pääsystä Länsi- ja Keski-Uudenmaan joukkoliikenteen pääväylien syöttöliikenteen pilottihankkeisiin.	Merkitään tiedoksi.
Lisäksi Karkkilan kaupunki esittää, että maantie 120 nelikaistaistetaan Kehä III - Oikkalan VT2 risteys väliltä."	Tie 120 on osoitettu maakunta-kaavaehdotuksessa maakunnallisesti merkittävänä tienä, joten ajoratojen määrää ei esitetä kaavakartalla. Lausunnon esitettyä toimenpidettä ei ole sisällytetty toteuttamishjelmaan, koska ei ole tarvittavia selvityksiä tai suunnitelmaa, jossa mainittu toimenpide olisi todettu tarpeelliseksi. Nykyinen kaavamerkintä mahdollistaa tien parantamisen, eikä sulje pois mahdollisuutta kaksiajorataisiin osuuksiin.
Karkkilan kaupunki esittää, että Karkkila-Helsinki ratakäytävä lisätään karttaan pitkällä aikavälillä toteutettavana pääratana, jonka toteuttamisedellytyksiä ei saa heikentää. + yhteysnuoli Porin suuntaan.	Karkkila-Helsinki -ratakäytävän esittämiselle kaavaehdotuksessa ei ole perusteita. Uusi rata edellyttäisi maakunnan sisäisen liikenteen lisäksi myös valtakunnallista liikennettä, jota ei selvitysten mukaan kuitenkaan olisi riittävästi. Porin ja Helsingin välinen henkilö- ja tavaraliikenne on myös tulevaisuudessa perusteltua hoitaa olemassa olevia ratoja pitkin Tampereen kautta.

<p>Karkkilan kaupunki esittää, että laajennetaan taajamatoimintojen merkintää vt2:n varressa kaakkoon niin, että se käsittää myös OYK2014:ssä olevan ohitustien risteysalueen.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä ottaa kantaa vyöhykkeen alueelliseen ulottuvuuteen periaatetasoisesti. Kunta tekee tarkemmat ratkaisut omassa suunnittelussaan. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta kattaa Karkkilan keskustan ja sen keskeisimmät ympäröivät taajamat. Alueen laajentamiselle ei ole tarvetta.</p>
<p>Karkkilan oikeusvaikutteisen osayleiskaavan 2014 luo-alueiden ja luontoselvityksen kohteiden 36, 37 ja 34 luonnonsuojelulain mukainen suojeluarvo on ELY-keskuksen arvioitavana.</p> <p>Karkkilan kaupunki esittää, että, jos ELY-keskus toteaa alueiden suojeluperusteet, lisätään kohteet valtakunnallisesti merkittäviin luonnonsuojelualueisiin.</p>	<p>Lausunnossa esitetyistä oikeusvaikutteisen osayleiskaavan kohteista voidaan esittää kolme uutta aluetta ja yhden alueen laajennus maakuntakaavaehdotuksessa suojelualueina, koska ne täyttävät maakunnallisen suojelun kriteerit ja Uudenmaan ELY-keskus on arvioinut niiden toteuttamisedellytykset. Yksi alueista jää pienialaisuutensa vuoksi pois kaavan suojelualueista.</p>

Toimenpiteet: Lisätään Höytiönnummen aseman kohdalle maakunnallisesti merkittävä joukkoliikenteen vaihtopaikka, lisätään kolme uutta suojelualuetta ja laajennetaan yhden suojelun rajauksia.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kauniaisten kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kauniaisten kaupunki toteaa, että sillä ei ole ehdotusaineistoon tehtyjen muutosten johdosta huomautettavaa lukuun ottamatta, että Kauniainen katsoo tarpeelliseksi, että edelleen tutkitaan Tallinna-tunnelin hankkeen kolmea linjausvaihtoehtoa.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty Tallinna-tunnelin ohjeellinen linjaus perustuu sekä voimassaolevaan maakuntakaavaan että Helsingin ja Tallinnan välisen kiinteän yhteyden esiselvitykseen, jossa todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä. Esiselvityksessä todettiin työmatkojen matka-ajalla olevan tässä ensisijainen merkitys, joten linjauksen tulee kulkea Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Näin linjaus kytkeytyy sekä seudulliseen että valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.</p> <p>Linjausta ja siihen liittyviä vaikutustenarvioiteja tarkennettiin Suomen ja Viron valtioiden, asianomaisten maakuntien sekä kaupunkien yhteisessä, EU-rahoitteisessa FinEst Link -selvityksessä. Aiemman esiselvityksen, FinEst Linkin selvityksen sekä voimassaolevan maakuntakaavan pohjalta Helsingin kautta kulkeva linjaus tuotiin uuteen, laadittavana olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan, joka on nyt ehdotusvaiheessa.</p> <p>Kaavaehdotuksessa osoitettu Helsingin kautta kulkeva linjaus kulkee edellä mainittujen valtakunnallisten ja seudullisten liikenneverkon risteyskohtien kautta ja mahdollistaa matkustajien siirtymisen eri liikennevälineisiin. Tälle linjaukselle on myös kuntakaavoituksellinen valmius.</p> <p>Muut kaavaluonnoksessa esitetyt linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue samalla tavalla Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan prosessissa on Tallinna-tunnelille osoitettu kolme linjausvaihtoehtoa jo luonnosvaiheessa syksyllä 2018 kannanottojen saamiseksi eri vaihtoehdoista. Luonnoksen palautteiden ja taustaselvitysten pohjalta maakuntahallitus päätti ainoastaan Helsingin linjauksen osoittamisesta kaavaehdotuksessa alkuvuonna 2019.</p> <p>Koska maakuntakaava on jo ehdotusvaiheessa ja kaava on ehdotuksena ollut jo lausunnoilla, tarkoittaisi muiden linjausvaihtoehtojen palauttaminen</p>

	kaavaan sitä, että kaavaehdotuksesta pitäisi pyytää uudelleen lausunnot, laatia niihin vastineet ja järjestää uudelleen toinen viranomaisneuvottelu. Tämä on merkittävä aikatauluriski useille hankkeille. On myös huomattava, että kaikkien maakuntakaavaehdotukseen sisältyvien linjausvaihtoehtojen tulee perustua MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n mukaisiin selvityksiin.
--	--

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Keravan kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Uusimaa-kaavan nyt nähtävillä olevassa ehdotuksessa on huomioitu Keravan kaupungin luonnosvaiheessa antama lausunto ja kaavaehdotus vastaa riittävästi Keravan kaupungin tavoitteita. Keravan kaupunki pitää Uusimaa-kaavan 2050 -ehdotusta huolellisesti laadittuna, eikä sillä ole huomautettavaa ehdotuksesta.	Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kirkkonummen kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Rakennesuunnitelmassa esitetään mm. kehityskäytävähankkeiden priorisointi kolmeen luokkaan (1.-3. vaiheen hankkeet). Sen osalta jää edelleen epäselväksi, mikä on siinä esitettyjen joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävien vaiheistuksen velvoittavuus, kun rakennesuunnitelma ei ole oikeusvaikutteinen.</p>	<p>Rakennesuunnitelma toimii seutujen vaihekaavoja ohjaavana taustavisiona. Rakennesuunnitelma ei ole oikeusvaikutteinen, eikä suunnitelmaan liity määräyksiä. Näin ollen siinä esitetty lausunnossa mainittu vaiheistus ei ole velvoittava.</p>
<p>Yleiset suunnittelumääräykset ovat aikaisempia vaihemaakuntakaavoja kattavampia. Niin suuri sanallisen informaation määrä asettaa edelleen haasteita kaavan ja suunnittelumääräysten tulkinnalle sekä ohjausvaikutukselle. Lisäksi suuri informaation määrä heikentää myös tavallisten kuntalaisten mahdollisuutta tutustua materiaaliin ja ymmärtää riittävästi sen mahdollisia vaikutuksia. Toisaalta aikaisempiin kaavoihin sisältyneet kehittämissuosituksia on nyt jätetty yleismääräyksistä pois, mikä selkeyttää jossain määrin määräysten oikeusvaikutuksia.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Keskustatoimintojen merkintöjen osalta kaavamerkinnät ja -määräykset vaikuttavat sinänsä toimivilta ja ovat pääsääntöisesti hyväksyttävissä, mutta niiden muodostamisperiaatteet eivät ota riittävässä määrin huomioon alueiden kehittymismahdollisuuksia ja -linjauksia, joita kunnassa on pitkäjänteisesti valmisteltu. Merkinnät nojaavat aivan liikaa nykytilanteeseen ja sen analyysiin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kantvikin taajamaa ei nyt osoiteta millään tavoin, kun se vielä kaavaluonnoksessa oli osoitettu palvelukeskittymänä. Kantvikin kohdalla maakuntakaavan tuleekin mahdollistaa jo nykyisellään lähes 3000 asukkaan alueen kehittyminen ja joukkoliikennetarjonnan kehittäminen osoittamalla Kantvik vähintään pieneksi keskuksiksi.</p>	<p>Kirkkonummen Kantvikiin ei kaavaehdotuksessa osoiteta palvelukeskittymän merkintää. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei käytetä kyseistä merkintää, koska seudun keskukset ja pienet keskukset ovat Itä- ja Länsi-Uuttamaata suurempia ja monipuolisempia ja kattavat seudun palvelutarpeen. Merkintää käytetään vain Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa. Helsingin seudulla myös pienen keskuksen osoittamisen kriteerit ovat muuta Uuttamaata korkeammat.</p> <p>Kirkkonummelle on maakuntakaavassa osoitettu kolme keskustatoimintojen aluetta, keskusta: Kirkkonummi, Masala ja Veikkola. Nämä ovat kunnan ensisijaisia kehittämisalueita. Kantvik tukeutuu palveluiltaan Kirkkonummen keskustaan. Kantvikin osoittamiselle pienenä keskuksena ei ole perusteita ottaen huomioon kunnan kokonaisuuden, jossa maakuntakaavassa osoitetut keskukset tukeutuvat raideliikenteeseen. Maakuntakaava ei kuitenkaan estä Kantvikin kehittämistä. Kantvikia voidaan kehittää paikallisena keskuksena ja taajamana.</p>

<p>Kunta on pannut vireille keväällä 2019 Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040 ja 2060 laatimisen. Siinä Sundsbergin ja Sarvvikin alueille, Länsiväylän molemmiin puolin, on tarkoitus mahdollistaa merkittävä väestönkasvu. Kunta haluaa tuoda esille alueen seudullisesti hyvän saavutettavuuden ja että joukkoliikenteen runkoverkon alueelle syntyy uusi taajama. Sundsbergin ja Sarvvikin alueella tulee laajentaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.</p>	<p>On perusteltua laajentaa lausunnossa mainittua taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä maantielle 51 saakka.</p>
<p>Keskustatoimintojen alueille (valtakunnan keskus, keskus, pieni keskus) ei ole osoitettu kerrosalaan sidottua rajoitetta kaupan toiminnoille, mikä tukee hyvin tavoitetta ohjata kaupan toiminnot ensisijaisesti keskusta-alueille.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Aikaisimmista kaavoista poiketen taajamatoimintojen alueet osoitetaan nyt kehittämisperiaatemerkinä ja aikaisempaa selkeämmin keskusten ympärille ja sidotaan tiiviimmin myös kyseisiin keskustatoimintojen kaavamääräyksiin. Merkintätavan näin olennainen muutos saattaa aiheuttaa epäselvyyttä sen oikeusvaikutuksista. Kun lisäksi kyseistä merkintää on varsin merkittävästi supistettu kaavakartalla voimassaolevien maakuntakaavojen taajamatoimintojen alueisiin nähden, jää epäselväksi missä määrin vyöhykkeen sijaintia ja laajuutta voidaan lopulta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa määritellä suunnittelumääräyksen mukaisesti, ennen kuin viranomaisyhteistyön ja oikeuskäytännön myötä siitä muodostuu tulkinta.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinä koskevaa tulkintaa täydennetään kaavaselostukseen.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotukseen on merkitty osin erilaiset taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet, jotka vastaavat MAL-suunnitelman ensisijaisia kehittämisvyöhykkeitä. Kirkkonummen kunta edellyttää, että maakuntakaavan täytyy tukea juuri valmistuneen MAL 2019 -suunnitelman toteuttamisedellytyksiä mukaan lukien suunnitelman ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joiden muodostamisperiaatteena on ollut hyvin saavutettavat alueet eli ns. SAVU-vyöhykkeet.</p>	<p>Maakuntakaavaehdotus on pääosin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajauksissa on huomioitu olemassa oleva yhdyskuntarakenne, kestävä liikunnan edellytykset mukaan lukien SAVU-vyöhykkeet sekä muun muassa IPM-analyysin tuloksia.</p>
<p>Kirkkonummi tunnistaa kehittämisen mahdollisuudet rantaradan alueella kuntakeskuksesta itään ja länteen, sekä Kantvikin palvelukeskuksen osalta ja siitä edelleen etelään Kantvikin osayleiskaavan alueella. Kunta kehittää ja painottaa tulevaisuudessa asumista ja virkistyskäytön mahdollistamista myös näille alueille ja edellyttää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykemerkinnän laajentamista edelleen näiltä osin länteen. Rantarata on tärkeä Kirkkonummelle. Sitä tulee kehittää, koska radanvarsi on asutuksen ja kunnan kehittämisen osalta painopistealue.</p>	<p>Maakuntakaavaehdotuksessa on tunnistettu rantaradan merkitys yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke osoittaa kunnassa ensisijaisesti kehitettävät alueet eikä sulje pois taajamatoimintojen tai virkistyskäytön kehittämistä Kantvikin alueeseen tukeutuen.</p>
<p>Rantaradan palvelutason parantaminen maakuntakaavan ajanjaksona on seudun tulevaisuuden kannalta erityisen tärkeää, sillä Uudellamaalla on</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa on huomioitu Rantaradan merkitys Länsi-Uudellemaalle ja Helsingin seudulle. Maakuntakaavaehdotus ei ota</p>

<p>päätetty tavoitteeksi olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä ja maakuntakaava on yksi keskeinen väline ohjata kehitystä tavoitteen suuntaan. Rantarata on Länsi-Uudenmaan elinvoimaisen ja kestävä kehityksen edellytys ja sen palvelutason parantaminen vaatii entistä vahvempaa seudullista yhteistyötä. Nykyisessä Uudenmaan maakuntakaavassa osoitetut raideliikenteen kehittämisen mahdollistavat merkinnät on säilytettävä rantaradalla, jotta kunnilla on edellytykset kehittää raideliikenteeseen tukeutuvia alueita ja vaikuttaa omalla maankäyttösuunnittelullaan maakunnallisten tavoitteiden saavuttamiseen.</p>	<p>kantaa Rantaradan palvelutasoon eikä palvelutason parantamiseen. Kaava-aineistoon liittyvässä toteuttamisohjelmassa esitetään Rantaradalle parantamistoimenpiteitä. Raideliikenteen turvaaminen ja kehittyminen edellyttävät kasvun keskittämistä nykyisille asemanseuduille. Tämä on huomioitu maakuntakaavaehdotuksessa.</p>
<p>Kirkkonummi on aloittanut keväällä 2019 osayleiskaavatyön Pohjoisella Kirkkonummella, jotta ns. ESA-radan yleissuunnittelun mukainen ratalinjaus voidaan osoittaa lainvoimaisessa yleiskaavassa. Kunnan tavoitteena on osoittaa osayleiskaavassa lähijunaliikennettä palvelevan Veikkolan seisakkeen sijainti sekä sinne johtavat liikenne yhteydet ja seisaketta ympäröivä maankäyttö. Kunta haluaa varmistaa, että maakuntakaavan merkinnät ja määräykset mahdollistavat seisakkeen sijainnin sekä siihen kytkettyvää riittävän maankäytön kehittämisen alueella.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei esitetä asemia. Veikkola on osoitettu lausunnoilla olleessa kaavaehdotuksessa keskustatoimintojen alueena, pienenä keskuksena. On perusteltua muuttaa ehdotusta siten, että merkintä muutetaan keskustatoimintojen alueeksi, keskuksiksi. Keskuksen ympärille osoitetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Tämä tukee Veikkolan seisakkeen kehittämisedellytyksiä. Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikumisen edellytykset. Maakuntakaavaehdotus ei estä Veikkolan aseman kehittämistä.</p>
<p>Rannikko- ja saaristovyöhykemerkinä tulee muuttaa siten, että vyöhykkeelle on edistettävä yksityiskohtaisessa suunnittelussa myös ympärivuotista asutusta vapaa-ajan asumisen lisäksi.</p>	<p>Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä on jo huomioitu ympärivuotinen asuminen rannikko- ja saaristoalueella. Määräyksen mukaan "Saariston alueella on huomioitava saaristoelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset, virkistyskäyttömahdollisuudet, ympärivuotinen asuminen, vapaa-ajan asuminen ja matkailu."</p>
<p>Espoo-Salo -oikoradan toteuttaminen ja erityisesti sen edellytyksenä olevan Espoon kaupunkiradan rakentamisen kiirehtiminen on Kirkkonummen ja muiden rantaradan varren kuntien maankäyttöä ja raideliikennöintiä tukeva ensisijainen ratarahanke. Espoon kaupunkiradan rakentamispäätös tulee tehdä välittömästi, jotta myös maakuntakaavan toteuttamisohjelmassa oleva Espoo-Salo -oikorata voidaan toteuttaa toisen vaiheen hankkeena. Oikoradan osalta nimenomaan lähiliikenteen roolia tulee pitää vahvasti esillä, sillä rata mahdollistaisi toteutuessaan Veikkolan kytkemisen junaliikenteeseen. Lohjan/Veikkolan -suunnan bussiliikenteen sujuvuutta tulee parantaa ennen nopean ratayhteyden toteuttamista.</p>	<p>Maakuntakaavalla ei voi ohjata liikennehankkeita koskevaa päätöksentekoa. Espoon kaupunkirata on esitetty kaava-aineistoon liittyvässä toteuttamisohjelmassa 1. vaiheen hankkeena, mikä tarkoittaa hankkeen olevan tarpeellinen jo nyt tai hanke on edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle.</p>
<p>Myös rantarataa tulee kehittää Espoosta Kirkkonummelle ja edelleen Kirkkonummelta länteen, joka mahdollistaa Kirkkonummen maankäytön kehittämisen entistä vahvemmin asemiin tukeutuvaksi. Rantarata on tärkeä</p>	<p>Maakuntakaavalla ei voi ohjata joukkoliikenteen liikennöintiä. Helsingin seudun tai Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa ei oteta kantaa kaavoissa esitettävien ratojen raidemääriin. Rantaradan parantaminen on</p>

<p>henkilöliikennekäytävä läntisen Uudenmaan asemapaikkakunnille ja kytkee Siuntion ja Raaseporin Helsingin seutuun. Pitkän aikavälin tavoitteena tulee olla kaupunkiratamainen junaliikenne Kirkkonummelle asti siten, että se jatkuu Kirkkonummelle asti kolmeraiteisena ja siitä eteenpäin kaksiraiteisena. Kunta pitää lisäksi tärkeänä, että henkilöliikenne Turkuun saakka mahdollistetaan rantaradalla myös tulevaisuudessa.</p>	<p>esitetty kaava-aineistoon liittyvässä toteuttamisohjelmassa. Toteuttamisohjelmassa mainitaan mm. raidekapasiteetin lisääminen Kirkkonummelle.</p>
<p>Kantatiet 50 (Kehä III) välillä Muurala - Länsiväylä ja 51 (Länsiväylä) välillä Kirkkonummi - Siuntio tulee kehittää aluevaraus suunnitelmien mukaisesti, sillä niiden liikenneturvallisuus- ja toiminnallisuuspuutteet estävät maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistä Kirkkonummella. Aluevaraus suunnitelmissa esitettyjen eritasoliittymien etupainotteisella toteutuksella turvataan kytkennät kehittyvään maankäyttöön ja poistetaan liikenteelliset puutteet. Lopputilanteen nelikaistaistaminen tulee olla kuitenkin tavoitetilanne.</p>	<p>Lausunnossa mainitut tiet on esitetty kaavaehdotuksessa maakunnallisesti merkittävänä. Kaava ei ota kantaa maakunnallisesti merkittävien teiden ajoratojen määriin. Maakuntakaavassa ei esitetä eritasoliittymiä, mutta liittymät on mahdollista toteuttaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa myös eritasoliittyminä.</p>
<p>Seudullisesti merkittävänä teinä ei osoiteta edelleenkään Porkkalantietä, Gesterbyntien, Veklahdentien ja Österbyntien muodostamaa yhteyttä kuntakeskuksesta Oitmäkeen, Hirsalantien osuutta Långvikiin saakka eikä Sjököllantien osuutta Sjököllan oppimiskeskukseen saakka. Kirkkonummen kunta toistaa kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa toteamansa kannan, jonka mukaan kyseiset tieosuudet ovat osa valtion (ELY-keskus) ylläpitovastuulla olevaa tieverkkoa ja niiden osoittamatta jättäminen kaavassa esimerkiksi kaavan yleispiirteistämisen vuoksi ei saa johtaa ylläpitovastuiden muutokseen. Esimerkiksi Porkkalantien osalta luopuminen sen seudullisuudesta ei ole perusteltua, sillä Porkkalanniemessä sijaitsee nimenomaan ylikunnallisia virkistyspalveluja ja myös esillä ollut Porkkalan kansallispuiston mahdollinen perustaminen nostaisi tien asemaa tulevaisuudessa.</p>	<p>Lausunnossa mainitut tiet eivät ole ELY-keskuksen laatiman selvityksen mukaan seudullisesti merkittäviä, joten niiden osoittamiselle maakuntakaavassa ei ole tarvetta. Teiden puuttuminen maakuntakaavasta ei vaikuta niitä koskeviin ylläpitovastuisiin.</p>
<p>Tieyhteys Veikkolasta kuntakeskukseen kulkee Volsintien kautta, joka on pitkä ja hidas maantie. Maakuntakaavaan lisätään yhtenäinen tieyhteys esimerkiksi Sepänkylän ja Veklahden kautta.</p>	<p>Veikkolasta Sepänkylän tai Veklahden kautta kulkeva tieyhteys ei ole seudullisesti merkittävä, joten sitä ei ole tarvetta esittää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.</p>
<p>Uusimaa-kaavan selostuksen liitekartalla L2 (Joukkoliikenne) on osoitettu mm. raskaan raideliikenteen varikot. Kirkkonummelle osoitetun merkinnän taustalla on MAL 2019 -työssä tunnistettu tarve toteuttaa tulevaisuudessa lähijunaliikenteen kasvua palvelevat varikot nykyisen varikkokapasiteetin jäädessä riittämättömäksi. Erityisen huomionarvoista on se, että kaikkien muiden varikkojen, paitsi rantaradan varikon (tai kuten kaava-aineistossa on se nimetty Kirkkonummen varikoksi) kaavallinen toteuttamisaste on huomattavan korkea. Niiden osalta on kyse joko jo toteutetuista varikosta tai</p>	<p>Raskaan raideliikenteen varikoiden sijaintia on selvitetty. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on perusteltua osoittaa raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle. Koska rantaradan varikon vaihtoehtoihin sijainteihin liittyy toistaiseksi epävarmuutta, on perusteltua käyttää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkintää, joka mahdollistaa varikon toteuttamisen sekä Espoon että Kirkkonummen alueelle.</p>

<p>alueilla on voimassa asemakaavat, joissa varikkojen sijoittuminen ja kytkeytyminen ympäröivään maankäyttöön on arvioitu ja otettu huomioon. Rantaradan varressa on selvitettyillä alueilla voimassa kuitenkin vain kuntien yleiskaavat. Maakuntakaavaehdotuksen pääkartalla ei oteta millään tavalla kantaa rantaradan varikon sijoittumismahdollisuuteen, eivätkä selvitetty alueet tukeudu myöskään keskusmerkintöjen vaikutuspiiriin eikä niille esitetä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Näin ollen varikon toteuttamismahdollisuus jopa valtakunnallisesti merkittävänä hankkeena maakuntakaavassa ns. valkoiseksi alueeksi osoitetulle alueelle jää erittäin tulkinnanvaraiseksi maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten nojalla. Tämä aiheuttaa huomattavaa epävarmuutta hankkeen toteuttamiselle.</p>	
<p>Kaupan alueisiin liittyvää kaavaratkaisua ja suunnittelumääräyksiä voidaan pitää toimivina ja ne tarjoavat kunnalle riittävät mahdollisuudet kehittää kaupallisten palvelujen sijoittumista kunnassa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kunta on aloittanut keväällä 2019 osayleiskaavatyön Helsingin ja Turun välisen nopean ratayhteyden osoittamiseksi pohjoiselle Kirkkonummelle. Samassa yhteydessä osoitetaan Veikkolan seisakkeen sijainti ja sinne johtavat liikenneyhteydet ja seisaketta ympäröivä maankäyttö. Kunta haluaa varmistaa, että maakuntakaava mahdollistaa seisakkeen sijainnin sekä siihen kytkeytyvän riittävän maankäytön kehittämisen alueella, johon liittyy asumis-, palvelu- sekä kaupallisia toimintoja. Maakuntakaavassa pitääkin jatkossa vielä selvittää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen sekä kaupan alue -merkinnän edellytyksiä, joista jälkimmäinen mahdollistaisi mm. Veikkolan liittymän kohdalle TIVA-kaupan alueen.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotusta on perusteltua muuttaa Veikkolassa siten, että pieni keskus -merkintä muutetaan keskukseksi. Keskusmerkintään liittyy taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Muutokset mahdollistavat Veikkolan seisakkeen sijainnin sekä siihen kytkeytyvän riittävän maankäytön kehittämisen. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä on vähittäiskaupan seudullisuuden alaraja 10 000 k-m², joten Veikkolaan sijoitettavalle kaupan alueelle ei ole perusteita. Selvitysten perusteella kunta voi osoittaa seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alarajan ylittävää vähittäiskauppaa.</p>
<p>Kuten kunta on aiemmassa lausunnossaan todennut, niin maakunnan viherrakenteeseen liittyvät kaavamerkinnot ja -määräykset ovat aikaisempaa toimivampi kokonaisuus ja niiden esitystapa on selkiytynyt. Luonnosvaiheen jälkeen on lisätty Luoman ja Mankin alueelle kuntarajan yli ja sen suuntaisesti osoittavat viheryhteystarvemerkinnot (kuten Espoonlahti-Saunalahti Natura-alueelta tien ja radan yli). Lisäykset ovat perusteltuja mm. viimeaikaisten selvitysten nojalla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kauhalassa voimassa olevassa maakuntakaavassa oleva virkistysalue ja nyt esitetty sen laajennusalue tulee säilyttää virkistysalueena.</p>	<p>Kauhalan metsät ja suot (278 ha) suojelualue perustuu Uudenmaan liiton luontoselvitykseen 2019. Kohde on osa Kirkkonummen-Nuuskion laajaa ekologista verkostokokonaisuutta, toimii ekologisen verkoston ydinalueena ja yhdistyy useisiin maakunnallisiin ekologisiin käytäviin.</p> <p>Suojelualueen merkinnän tarkoitus on estää maakunnallisen luontokokonaisuuden arvojen heikentyminen, jotta niiden suojelu luonnonsuojelulain kautta on mahdollista toteuttaa.</p>

	Vaihemaakuntakaavaehdotuksen selostuksessa todetaan seuraavaa: "Osassa suojelualueista on tunnistettu tarve myös tavanomaista laajempaan virkistyskäytön ja matkailun kehittämiseen kohteen suojeluarvot huomioiden. Virkistyskäytön, matkailun ja suojelun yhteensovittaminen huomioidaan alueiden suojelupäätösten yhteydessä." Kauhalan aluetta voidaan kehittää mm. virkistyskäyttöön, vaikka se osoitetaan maakuntakaavassa pääosin suojelualueena.
Viheryhteystarve -merkinnällä osoitetaan maakunnallisina pidettävät viheryhteystarpeet ja niiden esittämistarkkuus kaavassa on perusteltua.	Merkitään tiedoksi.
Suojelualuumerkintöjen osalta kunta toteaa, että tehdyt tarkennukset ovat perusteltuja, mutta edelleen osia Volsin suojelualueista on jätetty merkitsemättä ja maaliskuussa 2019 perustettu Nydalin luonnonsuojelualue on niin ikään jätetty lisäämättä. Kyseinen alue liittyy Meikon luonnonsuojelualueisiin.	Vaihemaakuntakaavoissa ei esitetä pienialaisia suojelualueita. Volsin ja Nydalenin alueet ovat maakuntakaavan kriteeristöllä pienialaisia, eikä niitä siksi esitetä vaihemaakuntakaavassa.
Neljännessä vaihemaakuntakaavassa osoitettiin siirtoviemäriinjauus Vihdin Nummelasta Espoon Blominmäkeen, vaikka sen toteuttamiselle ei oltu todettu olevan edellytyksiä eikä mitään suunnitelmia siirtoviemäriinjan toteuttamiseksi ole vireillä tai tulossa vireille. Linjauus oli mukana Uusimaa-kaavan 2050 luonnoksessa esitystavaltaan yleispiirteistettynä. Kirkkonummi lausui tällöin, että merkinnälle ei ole enää tarvetta ja merkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys saattaa aiheuttaa haittaa yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Kirkkonummi toistaa lausumansa ja esittää että maakuntakaavassa ei osoiteta merkintöjä, jotka eivät perustu voimassaoleviin suunnitelmiin tai suunnitelmavarauksiin.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitettava siirtoviemärin yhteystarve Espoon Blominmäen jätevedenpuhdistamolta Vihdin suuntaan on pitkän aikavälin suunnitelma. Yhteystarve ei osoita siirtoviemärin tarkkaa sijaintia, vaan yhteyden, jolla siirtoviemäriille on tarve. Siirtoviemärin sijainti tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä. Vesihuollon huoltovarmuuden varmistamiseksi on perusteltua osoittaa siirtoviemärin yhteystarve kaavaehdotuksessa.
Upinniemen varuskunta-alueen pohjoisosaan osoitettiin kaavaluonnoksessa uutena merkintänä suojavyöhyke (sv-p), jolla osoitetaan Puolustusvoimien räjähdevarastojen suoja-alueet. Merkintään liittyvää määräystä on tarkistettu kaavaluonnoksessa esitetystä mm. siten, että nyt määräyksessä ei aseteta rajoituksia esimerkiksi asutustaajaman muodostamiselle, vaan siinä painotetaan erityisesti ulkopuolista apua tarvitsevien ihmisten evakuoitumahdollisuuksia mahdollisessa vaaratilanteessa. Kunta katsoo, että määräystä on tarkennettu sen edellyttämällä tavalla.	Merkitään tiedoksi.
Yleisten suunnittelumääräysten mukaan kaikessa alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Ilmastonmuutoksen hillintään tai siihen sopeutumiseen ei kuitenkaan edelleenkään muuten oteta juuri kantaa yksittäisissä kaavamääräyksissä sään ääri-ilmiöihin varautumista lukuunottamatta. Yhdyskuntarakenteen	Kaavatyön aikana on laadittu ulkopuolinen asiantuntija-arviointi kaavan ilmastovaikutuksista. Arviointi on laadittu kaavan rakennemallivaiheessa ja luonnosvaiheessa. Ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtäville valmistuu kaavaehdotuksen ilmastovaikutusten arviointi. Se ja kaikki

tiivistämistä ja kestävien liikkumistapojen kehittämistä ja edistämistä tosin painotetaan useassakin suunnittelumääräyksessä. Kirkkonummen kunta esittää edelleen, että ilmastovaikutuksia ja siihen sisältyviä haasteita ja konkreettisia toimenpiteitä avattaisiin vielä selkeämmin myös kaavaselostuksessa.

aikaisemmat arvioinnit ovat osana kaava-aineistoja. Kaavaselostusta täydennetään ilmastovaikutusten arvioinneilla.

Toimenpiteet: Laajennetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä Sundsbergin ja Sarvikin alueella, täydennetään taajamatoimintojen kehittämisperiaatemarkintää koskevaa tulkintaa kaavaselostukseen, muutetaan Veikkolaa koskeva merkintä keskustatatoimintojen alueeksi, keskuksiksi sekä osoitetaan keskuksen ympärille taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä, osoitetaan raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle, täydennetään kaavaselostusta ilmastovaikutusten arvioinneilla.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Lapinjärven kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Valtatie 6 on erittäin merkittävä logistinen käytävä itäiseltä Uudeltamaalta aina Kajaaniin saakka. Valtatie 6 on ehdottomasti oltava Uusimaa 2050 kaavassa henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän logistiikkakäytävänä ja valtakunnallisesti merkittävänä tienä, kuten se nyt ehdotuksessa on merkitty.	Merkitään tiedoksi.
On hyvä, että myös tiet 176 ja 1771 on merkitty seudullisesti merkittäviksi teiksi.	Merkitään tiedoksi.
Uusimaa-kaava 2050:n pitäisi sisällyttää raideliikenne pääkaupunkiseudulta Itä-Uudellemaalle ja edelleen Kouvolaan. Tällä hetkellä puuttuva raideyhteys itään asettaa Itä-Uudenmaan muuta Uuttamaata selkeästi huonompaan asemaan ja hankaloittaa koko itäisen ja Kaakkois-Suomen kehittymistä. Kun linjataan ja suunnitellaan pääkaupunkiseudun raideyhteyksiä (mm. nk.lentorata), on suunnitelmat laadittava siten, että niissä jo huomioidaan raideyhteyden jatkotarve Itä-Uudellemaalle.	Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on huomioitu raideliikenne pääkaupunkiseudulta itäiselle Uudellemaalle. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa esitetään Itäradan ohjeellinen linjaus. Se kulkee Sipoon Nikkilän pohjoispuolitse ja edelleen valtatie 7 linjausta pitkin Kotkan suuntaan maakunnan rajalle. Yhteystarvenuoli osoitetaan Koskenkylästä Kouvolan suuntaan. Porvoon ja Kouvolan välisestä radasta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa.
Raideyhteydessä on huomioitava koko Itä-Uusimaa. Raideyhteyden on oltava Uusimaa 2050 -kaavassa kokonaisuudessaan ohjeellisesti toteutettavana, eikä pitkällä aikavälillä ohjeellisena toteutettavana. Nyt itärata on ohjeellisena vain Porvooseen asti ja jatkuu siitä Loviisaan pitkällä aikavälillä toteutettavana ohjeellisena linjauksena. Kokonaisetua ajatellen raideliikenne tulisi ohjata itään linjaa Porvoo-Koskenkylä-Lapinjärvi-Kouvola, mille linjaukselle pitäisi varata Lapinjärvelle etenkin biotalouden tarpeisiin lastausasema sekä henkilöliikenneasemavaraus. Hankkeen toteutus ei saa venyä suunnittelukauden loppupuolelle tai jopa vuoden 2050 jälkeen.	Maakuntakaavan toteuttamisohjelmassa esitetyn ajoituksen tarkoituksena on osoittaa, mitkä hankkeet on koko liikennejärjestelmän kannalta tarpeen toteuttaa ensin. Itäradan toteutuksen edellytyksenä on muun muassa Pesararadan ja Lentoradan rakentaminen. Koko radan toteutus ei tästä syystä ole realistista ennen 2040-lukua. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa ei esitetä asemia.
Hyvä, että Loviisa-Lahti-rata on merkitty yhteysradaksi ja se tulee näin säilyttääkin. Lisäksi siihen tulee varata biokierratotaloutta palvelevat lastausasemat Lapinjärvelle.	Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa ei esitetä asemia.
Hyvä, että itäiselle Uudellemaalle on varattu liityntäpysäköintialue. Koskenkylä on liikenteen selkeä yhteyskohta, joten ainakin tämän hetkisen tiedon perusteella liityntäpysäköinnin paikkana se olisi hyvä, yhdistäen sekä tie- että raideliikenteen. Rataverkon kasvaessa on arvioitava pysähdyspaikat huomioiden mm. Uudenmaan ilmastotavoitteet.	Merkitään tiedoksi.
Joukkoliikenne on itäisellä Uudellamaalla heikentynyt huolestuttavasti viimeisten vuosien aikana huolimatta siitä, että tavoitteena on ollut päästöjen	Merkitään tiedoksi.

<p>vähentäminen ja julkisen liikenteen lisääminen. Kaavoituksella voidaan vaikuttaa näiden isojen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen parhaiten mahdollistamalla julkista liikennettä ja poistamalla liikenteen solmukohtia. Yksityisautoilun vähentäminen on tärkeä osa ilmastotyötä ja helpottaa myös nopeasti kasvavan pääkaupunkiseudun tukkoisaa liikennetilannetta. Yksityisautoilun osalta on varmistettava sujuvuus etenkin valtateiden liittymäalueiden suunnittelussa ja rakentamisessa, jotta ruuhkasumat pystyttäisiin välttämään.</p>	
<p>Lapinjärven kunta kehittää kunnan resurssiviisautta muodostamalla yrittäjien ja muiden toimijoiden kanssa yhdessä kuntaan biokiertotalouden ekosysteemiä. Selvityksissä on käynyt ilmi Lapinjärven erinomainen sijainti biokiertotalouden elinkeinotoiminnalle ja se on kunnan strategian mukaista toimintaa. Kaavaan tulisi merkitä myös Itä-Uudellemaalle biokiertotalouden alue, Lapinjärvelle. Lapinjärvelle voidaan laittaa biokiertotalouden alueet Porlammille ja Kirkonkylään selostusosan mukaisesti sekä myös Pukarolle siellä jo nykyisellään olevan tenninaalitoiminnan sekä maatalouden keskittymän vuoksi. Bio- ja kiertotalouden kehittymismahdollisuuksien turvaaminen maaseudulla ja etenkin niihin hyvin soveltuvilla alueilla, kuten Lapinjärvellä, palvelee myös Helsingin tavoitteita lisätä merkittävällä tavalla bioenergian käyttöä tulevina vuosina, Uudenmaan tavoitteita olla ilmastotyön edelläkävijä sekä turvaa pääkaupunkiseudun elintarvike- ja energiatuotannon.</p>	<p>Biokiertotalouden alueita ei osoiteta seutujen vaihemaakuntakaavoissa. Biokiertotalouden aluetta voidaan kehittää Lapinjärvellä ilman maakuntakaavamerkintää. Kaavan yleisten suunnittelumääräysten todetaan, että "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä luonnonvarojen kestävää käyttöä, kierto- ja biotaloutta, uusiutuvan energian tuotantoa sekä hukkalämmön hyödyntämistä." Tämä koskee myös biokiertotalouden alueita.</p>
<p>Ilmastotavoitteita tukee myös erittäin laaja tuulituotantoon soveltuva alue. Lapinjärven kunta suhtautuu myönteisesti tuulivoima-alueen kaavoitukseen kunnan alueelle.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Laajojen metsätalousalueiden merkitseminen maakuntakaavaan tuntuu tarpeettomalta ja voi aiheuttaa metsänhoidon kannalta hankaloitavia rajoituksia metsänkäytölle, mikä on huono asia esim. resurssiviisauden ja kestävä luonnonhoidon kannalta. Metsät ovat tärkeä hiilinielu, mutta metsien aktiivinen käyttö edesauttaa myös elinkeinoelämän sekä hiilinielujen kehittämistä mm. puurakentamisen muotoon. Metsätalousvaltaisten alueiden laajentaminen aikaisempia kaavamerkintöjä laajemmalle alueella Lapinjärvellä ei ole perusteltua eikä tarpeen.</p>	<p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa esitetyt MLY-alueet on tarkoitettu ensi sijassa metsätalouskäyttöön. Metsien hoitaminen ja käyttäminen alueilla perustuu metsälakiin. MLY-alueiden rajaukset ja suunnittelumääräys ovat samat kuin voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa, eikä alueita ole laajennettu Lapinjärven alueella. MLY-alueiden tavoitteena on, että alueen suunnittelussa turvataan metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset mm. välttämällä alueiden tarpeetonta pirstomista. Alueiden osoittaminen on perusteltua mm. metsien hiilinielujen turvaamiseksi Uudenmaan alueella.</p>
<p>Luonnoksessa on Lapinjärven osalta merkitty hyvin suurpiirteisesti ja laajoina alueina valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristön alueita. Monet alueista ovat tavallisia pelto- tai</p>	<p>Kulttuuriympäristöteemaa on käsitelty voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa. Kyseisessä kaavassa esitetään erikseen valtakunnalliset ja maakunnalliset kulttuuriympäristöt. Seutujen</p>

<p>metsäalueita eivätkä valtakunnan tai edes maakunnan tasolla merkittäviä. Lapinjärvellä merkittävät maisemalliset alueet sijoittuvat Pukarolle ja siitä etelään kyläkeskusten läheisyyteen Taasianjokea noudatellen. Esimerkiksi Pukaron kohdalla valtatie 6 molemmin puolin olevat alueet eivät ole merkittäviä kulttuuriympäristön alueita. Näin laajasti alueiden merkitseminen haittaa merkittävästi maakunnan elinkeinoelämän ja mm. biokiertoalouden kehittämistä, mikä ei ole maakuntakaavoituksen tarkoitus. Porlammilla merkittävä alue on Unescon maailmanperintökohteen Tornikallion alue. Lapinjärven kirkonkylässä merkittävä kulttuuriympäristönä voidaan nähdä hyvin säilynyt kylänraitti ja ns. Uuden ja vanhan Mariebergin peltoalueet Lapinjärven rannassa, missä kulkee mm. Lapinjärven kulttuuripolku. Sen sijaan Ingermaninkylään merkitty maisemallisesti merkittävä alue tulisi rajata koskemaan vain Sjökillan kartanon eli nykyisen siviilipalveluskeskuksen aluetta, teollisuusalueen ja valtatie 6 vieressä oleva tavallisessa maatalouskäytössä oleva pelto ei kuulu merkittäväksi kulttuuriympäristöksi.</p>	<p>vaihemaakuntakaavoissa ne esitetään yhdellä merkinnällä. Valtakunnallisten alueiden rajaukset perustuvat valtioneuvoston asetukseen ja maakunnalliset alueet "Missä maat on mainiommat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt" -selvitykseen. Kulttuuriympäristö -merkintä on ominaisuusmerkintä, eikä se osoita alueen tarkkoja rajoja. Ominaisuusmerkinnän alueella voi olla samanaikaisesti voimassa aluevarausmerkintä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee alueen kulttuuriympäristön arvot arvioida, ottaa huomioon ja sovittaa muun maankäytön kanssa yhteen. Kaavan ominaisuusmerkintä ja sitä koskeva suunnittelumääräys eivät estä alueen kehittämistä tavalla, joka ottaa huomioon alueelle osoitetut kulttuuriympäristöön liittyvät reunaehdot. Merkintöjen poistamiseen tai uudelleen rajaamiseen Lapinjärvellä ei ole perusteita.</p>
<p>Viheryhteystarve-nuoli Lapinjärven Rutumin kohdalla näyttäisi olevan hieman väärässä kohdassa, oikea kohta olisi junaradan länsipuolella, Loviisan puolella.</p>	<p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on osoitettu viheryhteys valtatie 6 poikki riista-aidan pohjoispuolelta. Paikalla on rautatien ylittävä silta. Yhteystarpeen sijainti perustuu Uudenmaan ekologisten yhteyksien selvitykseen (2007) sekä Uudenmaan ELY-keskuksen alueelliseen hirvivaaraselvitykseen (2014). Yhteystarve on osoitettu jo voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa eikä sen paikkaa ole tarvetta muuttaa vaihemaakuntakaavassa edellä esitetyn perustein.</p>
<p>Maakuntakaavan tulee mahdollistaa ja tukea erilaisten kuntien ja alueiden kehittymistä ja elinvoimaisuutta. Tässä erityisesti liikennejärjestelyt ja niiden toimivuus ovat olennaisessa asemassa. Maakuntakaavan tulee ottaa näihin asioihin ilmastomyönteinen ja eteenpäin katsova kanta koko Uudenmaan osalta huomioiden muuttuvat tarpeet asumisessa ja yritystoiminnassa. Muun muassa biokiertoalouden kehittyminen tulevaisuudessa on paljon kiinni siitä, miten on mahdollistettu toimialan kehitys mm. raaka-aineen liikkuvuus erityisesti kotimaassa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Lohjan kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Lohjan kaupunki pitää positiivisena kehityksenä Lohjan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaamista valtatiehen E18 saakka, uuden tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen osoittamista Nummenkylässä, valtatiehen 25 osoittamista osittain kaksiajorataisena, joukkoliikenteen vaihtopaikkoja Lempolassa ja Lohjan keskustassa sekä virkistyksen kohdealueiden merkintöjen yhdistämistä ja viheryhteystarpeiden kuvauksia. Myös kaavaehdotukseen liitetty toteuttamisohjelma selventää hyvin Uudenmaan eri hankkeiden keskinäistä riippuvuutta ja toteuttamisjärjestystä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Lohjan keskusta on kaavaehdotuksessa edelleen osoitettu kohdemerkinnällä keskustatoimintojen alue, keskus. Samalla merkinnällä on osoitettu hyvin erilaisia keskuksia sekä pääkaupunkiseudulla että kehysalueella. Merkinnät eivät ilmennä keskusten profiloitua, joka on esitetty Uudenmaan liiton julkaisussa Uudenmaan keskusprofiilit. Lohja katsoo edelleen, että seutukeskukset Porvoo, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari, joiden keskustarakente on kaupunkimaista, keskuksissa on laaja palvelu-, työpaikka- ja koulutustarjonta ja etenkin historiallisesti kerrostuneet kaupungit ovat keskeisiä myös matkailun kannalta, pitäisi osoittaa seutukeskusmerkinnällä maakuntakaavassa. Seutukeskuksilla on oma roolinsa kestävässä aluerakenteessa, kun etäisyys valtakunnan keskuksista kasvaa lännessä, idässä ja pohjoisessa. Seutukeskukset ovat korkean työpaikkaomavaisuuden omaavia laajemman vaikutusalueen keskuksia.</p>	<p>Seutujen vaihemaakuntakaavoissa ei osoiteta erikseen seutukeskuksia. Seutukeskuksilla ei ole kaupan lainsäädännön muututtua erilaista kaupan ohjaustarvetta, mikä on ollut aikaisemmin keskeisin syy seutukeskusten osoittamiseen.</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksesta sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Myös keskuksen rooli kunnan hallinnollisena keskuksena on tärkeä kriteeri. Uudenmaan liiton keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusmerkit täyttävät keskuksia. Lisäksi on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta.</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa keskustatoimintojen alueina, keskuksina, on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat pääkaupunkiseudun alakeskukset sekä kaupunki- ja kuntakeskukset, joiden väestöpohja tai alueellinen sijainti mahdollistaa monipuolisten palvelujen järjestämisen. Keskuksia ovat myös hyvin joukkoliikenteellä saavutettavia. Porvoo, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari täyttävät kaupunkikeskuksina edellä mainitut kriteerit. Seutukeskuksiin ei liity muista keskuksista poikkeavaa ohjaustarvetta, joten niitä koskevalle erilliselle merkinnälle ei ole tarvetta.</p>
<p>Palvelukeskittymien ja keskusten merkinnät Uudellamaalla lännessä ja idässä eivät edelleenkään ole yhteismitalliset suhteessa tausta-aineistossa esitettyihin maankäytöllisiin lähtökohtiin. Idässä keskuksiksi merkityt taajamat eivät saavutettavuudeltaan, asukasmäärältään tai taajama-</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksesta sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Myös keskuksen rooli kunnan hallinnollisena keskuksena on tärkeä kriteeri. Uudenmaan liiton</p>

<p>asteeltaan eroa Lohjan vastaavista taajamista. Ainoastaan hallinnollisen eron nostaminen ratkaisevaan asemaan saattaa eri puolilla Uuttamaata sijaitsevat ominaisuuksiltaan muuten samankaltaiset taajamat ja niiden asukkaat epätasapuoliseen asemaan maankäytön kehittämisessä.</p>	<p>keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusperiaatteet täyttävät keskuksat. Lisäksi on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta.</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa keskustatoimintojen alueina, keskuksina, on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat pääkaupunkiseudun alakeskukset sekä kaupunki- ja kuntakeskukset, joiden väestöpohja tai alueellinen sijainti mahdollistaa monipuolisten palvelujen järjestämisen. Keskuksat ovat myös hyvin joukkoliikenteellä saavutettavia. Porvoo, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari täyttävät kaupunkikeskuksina edellä mainitut kriteerit. Lohjalla lisäksi Virkkala on osoitettu pienenä keskuksena. Lisäksi entiset pienet kuntakeskukset, jotka on osoitettu palvelukeskittymänä, turvaavat tasapainoisen palvelurakenteen ja hyödyntävät niiden olemassa olevan rakenteen ja infran.</p>
<p>Raideliikenteeseen tukeutuvan kehittämisvyöhykkeen määräys on muuttunut ehdotusvaiheessa siten, että Etelä-Nummelan toteuttamista ei ole kytketty uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Tasapuolisuuden vuoksi, koska sekä Lohjalla että Nummelassa on kysymys olevan taajamarakenteen laajentamisesta taajaman reunassa, myös Lempolaa pitää kohdella vastaavalla tavalla.</p>	<p>Raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnällä osoitetaan tuleviin asemanseutuihin tukeutuvat, maakunnan kehittämisen kannalta merkittävät uudet taajamatoimintojen vyöhykkeet. Etelä-Nummelan toteuttamista ei ole kytketty uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen, koska alueen luontainen kasvusuunta on kohti Höytiönnummea ja se tukeutuu olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Sen sijaan Lohjan Lempola sijaitsee kauempana olemassa olevasta keskustaaajamasta ja hajauttaisi ilman radan ja aseman toteutumista Lohjan yhdyskuntarakennetta. Tämä saattaisi vaikeuttaa Lohjan keskustan palvelujen kehittämistä.</p>
<p>Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue -kohdamerkinnällä osoitetut alueet tulee dokumentoida kaava-asiakirjoissa niin, että voidaan todeta Nummenkylän kohdalle osoitetun merkinnän tarkoittavan laajemmin myös Muijalan liittymän aluetta, kuten Uudenmaan liiton tilaisuudessa on todettu suullisesti. Valtatiet E18 että Vt25 ovat rakennesuunnitelmassa logistiikan kehityskäytäviä, minkä tulee näkyä myös maakuntakaavassa.</p> <p>Jos Karnainen ei voi sisältyä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen, on se ja Haarjärven liittymä osoitettava kehittämisalueen kohdamerkinnällä. Liittymien maankäytön kehittämispotentiaalia on tarkasteltu yhdessä Uudenmaan liiton kanssa E18 solmukohtien kehittämisselvityksessä. Henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus ja elinkeinoelämän edistäminen seudun erilaiset tarpeet ja vahvuudet huomioiden on linjattu tavoitevaiheessa Länsi-Uudenmaan erityiskysymykseksi.</p>	<p>Karnaisten Roution osoittaminen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi ei ole maakuntakaavan kestävä kasvun periaatteiden eikä merkinnän tavoitteiden mukaista. Aluetta voidaan kehittää maakuntakaavan yleisten määräysten mukaisesti paikallisesti merkittävänä alueena, jolloin kauppaa voidaan sijoittaa alueelle 4000 k-m². Lähipalvelujen sijoittaminen ison liikenneväylän viereen erilleen asutuksesta voisi heikentää oleellisesti päivittäistavarakaupan sijoittumista tulevaisuudessa Roution asutusalueelle ja samalla heikentää asukkaiden palvelujen saatavuutta.</p> <p>Lausunnossa esitetyn alueen osoittamiselle tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen kohdamerkinnällä ei ole perusteita. Kyseinen kohdamerkintä osoitetaan voimassa olevien maakuntakaavojen laajojen työpaikka-, teollisuus- ja logistiikka-alueiden pohjalta. Karnainen voi kehittyä paikallisesti merkittävänä tuotannon ja logistiikan alueena. Kaava-</p>

	asiakirjoja tarkistetaan ja täydennetään tuotannon ja logistiikan kehittämisalueiden sijaintien ja laajuuksien osalta.
Kaupunki pitää hyvänä sitä, että liikenteen ja maankäytön hankkeiden toteuttamisjärjestystä kuvaavassa kartassa Hanko-Hyvinkää -radan sähköistäminen ja tasoristeyksien turvallisuuden parantaminen sekä valtatie 25 vaiheittain kehittäminen Lempolan kohdalla ovat 1. vaiheen hankkeita. Erityisesti Lempolan kiertoliittymän välityskyvyn parantaminen on tärkeä sekä maankäytön että liikenteen kehittämisen kannalta. Hanko-Hyvinkää-radalla ja valtatie 25 käytävä on tärkeä myös Hangon satamien toimintaedellytysten turvaamisen vuoksi. Espoo-Salo -oikorata, valtatie 25 vaiheittain kehittäminen sekä rata Lohjan keskustaan ovat 2. vaiheen hankkeita. Vaikka Tampereen suunta todetaan selvityksessä potentiaalisemmaksi mm. väestömäärän suhteen pitää ottaa huomioon, että ESA- oikorata tuo kokonaan uusia kaupunkeja (Salon, Lohjan) raideliikenteen piiriin. Kun ESA -oikoradan suunnitteluvalmiudet ovat hyvät, on otettava huomioon sen mahdollinen nopeampi toteutuminen. Selvityksen mukaan taajamaliikenne on mahdollista ohjata ESA-radalta Hanko–Hyvinkää-radalla kautta Lohjan keskustaan. Lohjan kaupunki tekee Lempolan asemanseutua koskevat suunnitelmat niin, että Lempola toimii hyvin myös lähiliikenteen pääteasemana.	Merkitään tiedoksi.
Vireillä olevassa Lohjansolmun asemanseudun ja Lehmijärvi-Pulli maaseutualueiden osayleiskaavassa Lempolassa varaudutaan sekä kaukoliikenteen että lähijunaliikenteen asemaan. Aseman ympärille osoitetaan varaukset vähintään 11000 asukkaalle sekä merkittävälle määrälle uusia työpaikkoja, mikä tukee radan liikennöintiä. Aseman ja osayleiskaavan liikennejärjestelmä- ja liikenneverkkosuunnittelu on alkamassa yhteistyössä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikennevastuualueen ja väyläviraston kanssa. Kaupunki aikoo myös selvittää osayleiskaavatyön yhteydessä tarkemmin, miten asema vaikuttaa Lohjan väestökehitykseen ja mistä uudet asukkaat muuttavat aseman seudulle.	Merkitään tiedoksi.
Lohja on osa metropolialuetta ja maankäytön, asumisen sekä liikkumisen ratkaisut Helsingin seudulla vaikuttavat myös Lohjan kehitykseen ja asukkaiden arkeen. Lohjan kaupunki pitää kolmen erillisen seudun vaihekaavan laatimista turhana ja esimerkiksi Länsi-Uudenmaan kartta ilman muita seutuja, erityisesti Helsingin seutua, ei ole kovin informatiivinen. Seutujen väliset rajat eivät ei muodosta luontevaa seudullisen tarkastelun tai kehittämisen rajaa vaan liikenneinvestoinnit ja kasvu koskevat myös seutuja	Kolme vaihemaakuntakaavaa ovat osa Uusimaa-kaavaa 2050, joka koskee koko Uudenmaan aluetta. Vaihemaakuntakaavoja laadittaessa on huomioitu Uusimaa kokonaisuutena, painottaen seutujen erityispiirteitä. Siten on huomioitu Lohja osana Länsi-Uudenmaan seutua, mutta myös osana Helsingin seutua mm. liikenteeseen liittyvien ratkaisujen osalta. Uusimaa-kaavan valmistelua jatketaan kolmena oikeusvaikutteisena kaavana.

yhdistäviä kehityskäytäviä kokonaisuuksina. Erillisistä seutujen vaihekaavoista tulee luopua ja yhdistää ne yhdeksi kaavaksi.	
---	--

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Loviisan kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Luonnosvaiheen lausunnossaan Loviisan kaupunki on todennut, että yksi oikeusvaikutteinen maakuntaa kokonaisuutena kehittävä maakuntakaava olisi parempi ratkaisu kuin seutujen erilliset vaihekaavat. Loviisan kaupunki muistuttaa edelleen maakunnan liittoa maakunnan kehittämisestä kokonaisuutena, ja korostaa, että maakuntakaava ei edelleenkään tue riittävästi itäisen Uudenmaan kehittämistä osana pääkaupunkiseutua.</p>	<p>Kolme vaihemaakuntakaavaa ovat osa Uusimaa-kaavaa 2050, joka koskee koko Uudenmaan aluetta. Vaihemaakuntakaavoja laadittaessa on huomioitu Uusimaa kokonaisuutena, painottaen seutujen erityispiirteitä. Siten on huomioitu Loviisa osana Itä-Uudenmaan seutua, mutta myös osana Helsingin seutua mm. liikenteeseen liittyvien ratkaisujen osalta. Uusimaa-kaavan valmistelua jatketaan kolmena oikeusvaikutteisena kaavana.</p>
<p>Itäinen rantarata Porvoo-Loviisa-Kotka oli kaavaluonnosvaiheessa osoitettu kehittämisperiaatemerkinnällä ”kaavan tavoitevuoden jälkeen toteutettavan rata- tai tieyhteyden ohjeellinen linjaus” eli vasta vuoden 2050 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Nyt kaavaehdotusvaiheessa merkintää on muutettu: ”pitkällä aikavälillä toteutettavan pääradan ohjeellinen linjaus”. Merkinnän kuvauksen mukaan merkinnällä on osoitettu suunnittelukauden loppupuolella tai vuoden 2050 jälkeen toteutettavat linjaukset. Loviisan kaupunki katsoo, että merkintä on muuttunut parempaan suuntaan, mutta esittää, että julkisen liikenteen ratkaisuja selvitettäisiin myös siitä näkökulmasta, miten paljon radan toteuttaminen muuttaisi itäisen Uudenmaan kasvumahdollisuuksia. Nyt selvityksissä ei ole huomioitu kehittämisnäkökulmaa. Uudenmaan maakuntakaavassa tulisi varautua isoihinkin liikenneverkollisiin muutoksiin jo kaavan tavoitevuoteen mennessä sekä mahdollistaa tulevat tarpeet ja kestävä aluekehitys. Raideliikenteen kehittäminen on yksi keskeinen tekijä kestävä kehityksen ja ilmastonmuutoksen hillinnässä. Koko itäinen rantarata Helsinki-Porvoo-Loviisa-Kotka-Pietari tulisi osoittaa kaavassa samalla merkinnällä: pääradan ohjeellinen linjaus.</p>	<p>Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on huomioitu raideliikenne pääkaupunkiseudulta itäiselle Uudellemaalle. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa esitetään Itäradan ohjeellinen linjaus. Se kulkee Sipoon Nikkilän pohjoispuolitse ja edelleen valtatie 7 linjausta pitkin Kotkan suuntaan maakunnan rajalle. Itäradan toteutuksen edellytyksenä on muun muassa Pesararadan ja Lentoradan rakentaminen. Koko radan osoittaminen pääradan ohjeellisena linjauksena ei tästä syystä ole realistista, vaan on perusteltua osoittaa rata Porvoosta itään pitkällä aikavälillä toteutettavana linjauksena. Kaavassa liikennehankkeille esitetyn ajoituksen tarkoitus on osoittaa, mitkä hankkeet on koko järjestelmän kannalta tarpeen toteuttaa ensin. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p>
<p>Joukkoliikenteen liityntäpysäköintipaikat ja joukkoliikenteen vaihtopaikat on osoitettu kaavaehdotuksen kartalla. Loviisan kaupunki pitää ratkaisua selkeänä, mutta muistuttaa, että osoitettuja liityntäpysäköintipaikkoja ja joukkoliikenteen vaihtopaikkoja tulisi olla enemmän, vähintäänkin Loviisan keskusta ja Ahvenkoski tulisi osoittaa.</p>	<p>Maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina on osoitettu ne kohteet, jotka ovat merkittäviä liityttäessä säteittäisiin joukkoliikennekäytäviin. Merkittäväksi alueen tekee sen riittävä koko, hyvä joukkoliikennetarjonta ja hyvä saavutettavuus sisääntuloväyliltä.</p> <p>Loviisan keskustan ja Ahvenkosken liityntäpysäköintialueet palvelevat ensisijaisesti läheltä tulevaa liityntäpysäköintiä, eikä niitä näin ollen ole tarvetta osoittaa maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina.</p>
<p>Uudenmaan liikenneratkaistuilla on huomattavia vaikutuksia liikennejärjestelyihin maakunnan ulkopuolella. Joukkoliikenteen osalta on palvelutason huomattavia puutteita sekä Loviisasta Helsinkiin päin, Kotkan</p>	<p>Maakuntakaavalla ei voi ohjata joukkoliikenteen liikennöintiä. Uusimaa-kaavalla edistetään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ensisijaisesti</p>

<p>suunnalta Hästholmenille että Uudeltamaalta Kymenlaaksoon päin, mikä vaikeuttaa työssäkäyntiä ja asiointia julkisella liikenteellä. Erityisesti tulisi huomioida toisen asteen koulutuksen saavutettavuus julkisilla kulkuneuvoilla. Erityisesti Loviisan seutukunnan tarve bussiyhteyksiin yli maakuntarajan on ilmeinen.</p>	<p>ohjaamalla kasvua kestäväällä tavalla niin, että muodostuu joukkoliikenteen harjoittajien kannalta houkuttelevia väestö- tai työpaikkakeskittymiä.</p>
<p>Koskenkylästä Kouvolan suuntaan on osoitettu liikenteen yhteystarvemerkinä, mikä on yhtenevä Kymenlaakson maakuntakaavan kanssa. Kymenlaakson maakuntakaavan 2040 luonnoksessa Vt6 on esitetty kehitettäväksi kaksiajorataiseksi valtatieksi. Merkinä liittyy Kymenlaakson liikennejärjestelmän kehittämiseen, jonka tavoitteena ovat elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, saavutettavuuden ja kestävä liikunnan edistäminen. Vt6 on osa valtakunnallisia ja kansainvälisiä henkilö- ja tavaraliikennedyhteyksiä, joiden liikennemäärät edellyttävät 2+2 kaistaisia keskikaiteellisia pääteitä. Uudenmaan puolella kyseinen tie on esitetty ainoastaan valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä. Loviisan kaupunki toteaa, että kaavaratkaisua on tarpeen uudelleenarvioida.</p>	<p>Valtatie 6 on osoitettu Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä. Nykyiset tai ennustetut liikennemäärät eivät perustele tien osoittamista kaksiajorataisena. Kaavaehdotuksen merkinä mahdollistaa tien parantamisen, eikä sulje pois mahdollisuutta kaksiajorataisiin osuuksiin.</p>
<p>Loviisan ja koko Itä-Uudenmaan kannalta joukkoliikenteen ja etenkin rantaradan selvittäminen ja varaukset ovat keskeisimmät maakuntakaavassa selvittävät ja ratkaistavat asiat. Metro palvelee vain marginaalisesti pääkaupunkiseudun tarvetta, muttei itäistä Uttamaata. Itäisen rannikon liikenteellisen saavutettavuuden puutteet vaikuttavat kielteisesti alueiden vetovoimaan ja taloudellisiin kehittämismahdollisuuksiin. Idän suunnan joukkoliikenteen kehittäminen ja ratayhteys luovat puolestaan edellytyksiä Uudenmaan aluerakenteen tasapainoisemmalle kehittämiselle olemassa olevaan ja suunnitteluperiaatteiden mukaiseen vetovoimaiseen ympäristöön. Loviisan kaupunki toteaa, että nyt lausuttavana oleva kaavaehdotus rajoittaa pääkaupunkiseudulta itään suuntautuvaa kasvua ja kehittämistä sekä mahdollisesti heikentää myös Kymenlaakson kehittämismahdollisuuksia.</p>	<p>Sekä Helsingin seudun että Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavehdotuksissa on käsitelty laaja-alaisesti maakunnan liikennekysymyksiä. Kaavoissa vastataan pitkällä aikavälillä Itä-Uudenmaan henkilöliikenteen tarpeisiin osoittamalla Itärata Porvoo-Loviisa-Kotka -linjauksena. Myös Kouvolan linjauksen suunnittelu mahdollistetaan osoittamalla liikenteen pitkän aikavälin yhteystarve. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on osoitettu arvioitun kasvun edellyttämät taajamat ja keskukset. Nämä kaavaratkaisut tukevat pitkällä aikajänteellä pääkaupunkiseudulta itään suuntautuvaa kasvua ja alueiden kehittämistä. Itäradan toteutuksen edellytyksenä on muun muassa Pissararadan ja Lentoradan rakentaminen. Itä-Uudenmaan joukkoliikenne perustuu lähitulevaisuudessa markkinaehtoiseen linja-autoliikenteeseen. Maakuntakaavalla ei voi ohjata joukkoliikenteen liikennöintiä.</p>
<p>Maakunnan kehittämisen kannalta merkittävät taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet on osoitettu kehittämisperiaatemerkinnöillä. Voimassa olevissa kaavoissa taajamatoimintojen alueet on osoitettu aluevarauksina. Kehittämisperiaatemerkintä on osittain ongelmallinen, koska kaavan oikeusvaikutuksen mukaan sitä ei ole maakuntakaavan esitystarkkuuden, suunnittelutilanteen keskeneräisyyden tai muun vastaavan syyn takia tarkoituksenmukaista osoittaa selkeästi kohdennettuna aluevarauksena. Kuitenkin kaupan ratkaisussa tulkitaan tarkasti, sijoittuuko kaupan alue taajamatoimintojen kehittämisalueelle vai ei ja tämän mukaan määräytyy, paljonko alueelle voidaan sijoittaa paikallista keskustahakuista kauppaa.</p>	<p>Länsi- ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on osoitettu palvelukeskittyminä pieniä keskuksia ja -taajamia Lohjalla, Raaseporissa ja Loviisassa, jotka ovat pääosin 2010-luvulla kuntaliitoksien myötä hallinnollisen statuksensa menettäneitä entisiä kuntakeskuksia tai muita palvelurakenteen kannalta tärkeitä olemassa olevia taajamia. Näiden lisäksi merkinnällä on osoitettu ruukkitaajamia, joihin on kehittynyt asumisen ja työpaikkojen lisäksi lähi- ja/tai matkailupalveluja. Palvelukeskittymien osoittamisella pyritään muodostamaan tasapainoinen maakunnallinen palveluverkko ja tukemaan olemassa olevien taajamien infra- ja lähipalveluja. Palvelukeskittymissä on otettu huomioon myös niiden sijainti</p>

<p>Lisäksi kaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan asumista ja työpaikkarakentamista on ohjattava ensisijaisesti keskuksiin ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille. Loviisan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueena ja palvelukeskittymät on osoitettu Strömforsin ruukkiin, Liljendaliin ja Koskenkylään. Lisäksi Loviisan keskustan länsipuolelle on osoitettu kaupan alueen enimmäismitoitukseksi 40 000 k-m² erillisellä merkinnällä. Koskenkylään sijoitettu palvelukeskittymän sijaintipaikka tukee olemassa olevaa asemakaava-aluetta, mutta on etäällä jo rakennetusta olemassa olevasta vähittäistavarakaupan suuryksiköstä. Ratkaisua on syytä selkeyttää ainakin tältä osin.</p>	<p>muihin keskuksiin nähden, sijainti saavutettavuuden kannalta sekä asukasluku 1,5 km säteellä taajaman keskeltä. Palvelukeskittymien väestöt ovat nykyisin pienimmillään noin 500 asukasta ja suurimmillaan noin 1500 asukasta. Kokonaan uusia, vielä rakentamattomia alueita ei osoiteta palvelukeskittyminä. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan ei ole perusteltua tehdä lausuntokohtaan perusteella muutoksia.</p>
<p>Kaavaehdotuksen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella Loviisassa ovat mm. seuraavat asemakaavoitetut ja tiiviisti rakennetut alueet: Valko ja Tesjoki. Koskenkylä, Strömforsin ruukki ja Liljendal on osoitettu palvelukeskittymänä. Kyseisillä asemakaavoitetuilla alueilla on asumisen ja siihen liittyvien lähipalveluiden kuten päiväkotien ja koulujen ohella myös runsaasti asemakaavoitettuja työpaikka- ja teollisuusalueita. Loviisan kaupunki on parhaillaan laatimassa Valkon ja sen lähialueiden osayleiskaavaa ja sinne ollaan osoittamassa asumis- ja työpaikkarakentamista. Valkossa on jo nyt maakunnallisesti merkittävä satama siihen liittyvine työpaikka- ja teollisuusalueineen, joiden kilpailukyvyt ja tulevaisuuden mahdollisuuksien edistämiseen osayleiskaavatyökin tähtää. Alueelle on tullut ja myös suunniteltu huomattavaa täydennysrakentamista ja lisäksi alueen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pitää edelleen vahvistaa. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tuleekin laajentaa huomattavasti vähintäänkin Valkon ja Tesjoen suuntiin. On oleellista, että kaupunki voi itse päättää ja määritellä tiivistettävät ja täydennettävät alueet sekä parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä olemassa olevassa rakennetussa ympäristössä sitä tukevalla rakentamisella.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke osoittaa kunnassa ensisijaisesti kehitettävät alueet eikä sulje pois taajamatoimintojen kehittämistä Valkon ja Tesjoen alueilla. Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan: "Maakuntakaavassa osoitettujen keskusten, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikunnan edellytykset." Näin ollen maakuntakaava tukee myös Loviisassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolelle sijoittuvien olemassa olevien taajamien kehittämistä yhdyskuntarakennetta tehostamalla, ja sitä kautta kestävä liikunnan edellytyksien parantamisedellytyksiä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ei ole tarpeen laajentaa Valkon ja Tesjoen alueille.</p>
<p>Strömforsin ruukkiin on sijoitettu kaupan ohjaukseen liittyvä palvelukeskittymän maakuntakaavamerkintä, joka on nimetty Ruotsinpyhtääksi. Nimi tulee muuttaa Strömforsin ruukki -nimeksi. Ruotsinpyhtää on koko laajan kaupunginosan nimi. Myös muut mahdolliset ruukkiin liittyvät viittaukset tulisi nimetä tällä nimellä.</p>	<p>Kohteen nimi on Merkinnät ja määräykset -asiakirjassa esitetty lausunnon antajan esittämässä muodossa "Strömforsin ruukki". On perusteltua tarkistaa, että kohteen nimi esitetään samalla tavalla myös muissa kaavaan liittyvissä aineistoissa kuten Uudenmaan liiton kaavakarttapalvelussa.</p>
<p>Loviisan kaupunki muistuttaa kantanaan, että Loviisan Hästholmenin voimalaitoksen jatkomaahdollisuudet voimantuotannossa tulee säilyttää kaavassa. Myös muille energiantuotantomuodoille tulee luoda mahdollisuudet. 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoiman tuotantoon soveltuviin alueiden säilyttäminen tukee tätä tavoitetta.</p>	<p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa Loviisan Hästholmenin ydinvoimala on osoitettu en/y -merkinnällä (energiahuollon alue, jolle saa sijoittaa ydinvoimaloita). Vaihemaakuntakaava mahdollistaa voimalaitoksen jatkomaahdollisuudet.</p>

<p>Kaavassa on osoitettu laivaväylä Valkon satamaan sekä Hästholmenin voimalaitokselle. Valkon satama on osoitettu sataman kohdemerkinnällä. Kohdemerkillä osoitetaan alueita valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävää satamatoimintaa sekä muuta siihen liittyvää toimintaa varten. Loviisan kaupunki pitää näitä merkintöjä hyvinä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Loviisan kaupunki kannattaa Fortumin ehdottamaa selvitystä nk. yhteiskäyttötunnelin rakentamisesta yhdyskuntateknisen huollon ja mahdollisesti muidenkin kiinnostuneiden käyttöön Loviisasta pääkaupunkiseudulle (linjausvaraus). Yhteiskäyttötunneleista on ilmeisen hyviä kokemuksia erityisesti pk-seudulla. Tunnelia puoltaisivat mm. turvallisuus-, korjaus-, kunnostus-, uusimis- ja huoltonäkökulmat sekä eri prosesseissa syntyvien lämpöhäviöiden käytön tehostamismahdollisuudet – käytännössä Loviisan ydinvoimalan ylijäämälämpö sekä Porvoon Kilpilahden prosesseissa syntyvien lämpöjen hyötykäyttö. Tunneleissa olisi mahdollisuus suunnitella myös varastoja lämpö- ja sähköenergialle. Mahdollisia tunnelin käyttötarkoituksia voisivat olla ainakin sähkön ja datan siirtoverkot, maakaasuverkko, kaukolämpöverkko, vesiverkot, energiavarastot, mahdollisuus lentopetrolin siirrolle sekä tilat tuleville, innovatiivisille yhdyskuntateknisille ratkaisuille.</p>	<p>Osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämisperiaatemerkinällä ”Kaukolämmön siirron yhteystarve” Kilpilahden T/kem-alueelta sekä Loviisan ydinvoimalan alueelta pääkaupunkiseudulle.</p>
<p>Virkistysalueiden ja virkistyskäytön kohdealueiden osalta tulisi harkita muutoksia. Virkistysalueena lueteltu Fantsnäs on rajattu kartoilla oleellisesti väärin tai nimi on väärä. Virkistyskäytön kohteena esiin voisi nostaa kaupungin omistamat Särkjärven uimaranta alueen, Kukuljärven laavurannan alueen, Hopomjärven uimarantakalliot sekä Dunkahällan ja Kråkholmenin saaret.</p>	<p>Luonnosvaiheen jälkeen Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa osoitettu Fantsnäsin virkistysalueen nimi on muutettu Hässjeholmenin virkistysalueeksi maastokartan nimistön perusteella. Nimi on mainittu myös liitekartalla V3. Alueen rajausta ei ole luonnosvaiheen jälkeen muutettu. Alueelta on tunnistettu maakunnallisia luontoarvoja Zonation-analysissä (Uudenmaan liiton julkaisuja E 145 - 2015). Lausunnossa mainitut kaupungin omistamat virkistysalueet ovat kooltaan pieniä (alle 5 ha), joten niitä ei osoiteta maakuntakaavassa.</p>
<p>Rannikko, saaristo ja Kymijoen läntinen haara ovat merkittäviä matkailun vetovoimatekijöitä Loviisassa. Itäisen Suomenlahden potentiaali matkailun kehittämisessä korostuu Helsingistä länteen suuntautuvan veneilymatkailun ruuhkautumisena. Uudenmaan rajalla on merkittävästi kehittyvä matkailukokonaisuus liittyen Kymijokeen ja Strömforsiin, joka jatkuu edelleen Kymenlaakson puolella Pyhtäällä Stockforsista, Sirius Sportin kautta Munapirttiin ja Kaunissaareen. Kymenlaakson maakuntakaavassa alueelle on osoitettu matkailun kehittämisen kohdealue.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa 2050 –maakuntakaavaehdotuksessa matkailua ei ole nostettu erityiseksi teemaksi vaan matkailua käsitellään muiden teemojen sisällä. Kaavaluonnoksessa on kuitenkin huomioitu mm. Strömforsin</p>	<p>MLY-alueiden tarkoituksena on turvata pääasiassa metsätalouskäytössä olevia, pinta-alaltaan laajoja ja yhtenäisiä metsäalueita, jotka ovat maakunnan ekologisen verkoston kannalta merkittäviä. Alueita käytetään</p>

<p>matkailutoiminnan näkökulmasta arvokas laaja yhtenäinen metsäalue, joka ulottuu mm. Kukuljärven vaellusreitit ympäristöön. Se on osoitettu kaavassa merkinnällä 'Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä'. Merkintään liittyvässä kuvauksessa ja määräyksessä ei ole kuitenkaan huomioitu luontomatkailun kehitysnäkökulmaa, mikä Strömforsissa olisi ilmeinen kehittämismahdollisuus.</p>	<p>pääasiallisen käyttötarkoituksen lisäksi myös muihin tarkoituksiin. Myös luontomatkailun kehittäminen alueella on mahdollista. Maakuntakaava ei ohjaa matkailun kehittämistä, vaan kehittämistoimenpiteet on sovittava ja päätettävä yhteistyössä maanomistajien kanssa myös Strömforsin MLY-alueella.</p>
<p>Veneilyn runkoväylät tulisi osoittaa matkailun kannalta merkittäviin veneilysatamiin saakka. Loviisassa veneilyn runkoväylä tulisi ulottaa Laivasillalla sijaitsevaan vierasvenesatamaan asti. Vastaavasti veneilyn kannalta merkittävä Ruotsinpyhtään saariston ns. sisäväylä tulee osoittaa maakuntakaavassa. Merellisyyden ja saariston merkitys elinkeinojen, matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kannalta ei juurikaan konkretisoidu kaavaehdotuksessa.</p>	<p>Veneilyn runkoväylät on esitetty Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa Väyläviraston rekisterien mukaisella tavalla. Merkintätavan muuttamiselle ei ole tarvetta. Kaavan yleismääräyksissä on huomioitu saariston ja rannikon kehittäminen elinkeinojen, matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kannalta.</p>
<p>Malmin lentokenttää tai sitä korvaavaa pienlentokenttää ei ole osoitettu Uusimaa 2050 -kaavan ehdotuksessa. Maakunnallisesti merkittävää lentoliikennettä mahdollistavaa kenttää koskevat ratkaisut tulee esittää oikeusvaikutteisessa maakuntakaavassa. Kulttuuriympäristön näkökulmasta kenttä on kuitenkin tunnistettu valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä, joka tulee säilyttää. Maakuntakaava edistää kansainvälisesti korkeatasoisen ilmailuarkkitehtuurin ympäristön säilymistä parhaiten osoittamalla kenttä maakuntakaavassa lentokenttänä. Kulttuurihistoriallisen arvon säilymisestä on lausunut Museovirasto launnonssaan MV/31/05.01.01/2018.</p>	<p>Nykyisiä harrasteilmailun kenttiä ei esitetä vaihemaakuntakaavaehdotuksissa, koska niiden merkitys on henkilöliikenteen ja kuljetusten kannalta vähäinen.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Malmin nykyinen lentokenttäalue on osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä sekä valtakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on otettu asianmukaisesti huomioon kentän tämänhetkinen sopimus- ja päätöstilanne sekä ratkaisut, jotka koskevat viranomaistehtävien uusia sijoituspaikkoja. Malmin kenttää korvaavan uuden kentän osoittamisesta ei ole tehty viranomaispäätöstä. Malmin lentokentän osoittamiseen vaihemaakuntakaavassa ei ole edellytyksiä. Alueen kulttuurihistorialliset arvot on huomioitu ominaisuusmerkinnällä.</p>
<p>Uusimaa 2050 –maakuntakaavaa on valmisteltu kiireellä. Kiirehtiminen vaarantaa aidon osallistumisen ja mahdollisuuden vaikuttaa tärkeään Uudenmaan tulevaisuutta pitkälle ohjaavaan kaavaan.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavojen valmistelussa on noudatettu MRL:n edellyttämiä osallistumis- ja kuulemismenettelyjä. Kaavojen laadinnassa ovat olleet mukana seuduittaiset asiantuntijaryhmät sekä poliittiset ohjaustoimikunnat. Lisäksi on ollut laajaa vuorovaikutusta kuntiin ja muihin sidosryhmiin.</p>

Toimenpiteet: Tarkistetaan, että kaavaan liittyvissä aineistoissa on yhdenmukaisesti käytössä nimi 'Strömforsin ruukki', osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämisperiaatmerkinnällä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Myrskylän kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Myrskylän kunta pitää valtatie 6 merkitsemistä maakuntakaavaan valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä positiivisena. Tien 1605 (Myrskylä-Porvoo) Myrskylän pään nostamista Juornaankylään saakka niin ikään seudullisesti merkittäväksi tieyhteydeksi pidetään hyvänä, mutta tien loppuosa Juornaankylästä Porvooseen tulee sekin samoin korottaa luokaltaan. Tämän lisäksi kunta korostaa, että nyt seudullisiksi merkittäviksi tieyhteyksiksi varattujen teiden ylläpitoon on varattava kaikissa tilanteissa riittävä rahoitus.</p>	<p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on varauduttu Itä-Uudenmaan kasvuun osoittamalla seudullisesti merkittävinä teitä, jotka virallisen luokituksen mukaan ovat paikallisesti merkittäviä kuten tieyhteys välillä Myrskylä-Juornaankylä-Askola. Nopein yhteys Myrskylän ja Porvoon välillä kulkee nykyisin mt 167 ja vt 7 kautta. Kaavaratkaisulla pyritään turvaamaan ensisijaisesti tämän yhteyden toimivuus. Uusien seudullisesti merkittävien teiden osoittamiseen ei ole tarvetta. Teiden ylläpidon rahoitusta ei ratkaista maakuntakaavoituksen yhteydessä.</p>
<p>Lisäksi itäisen raideyhteyden ohjeellinen linjaus Keravalta Porvooseen ja edelleen pitkällä aikavälillä toteutettavana ohjeellisena linjauksena Porvoosta Loviisan suuntaan nähdään perusteltuna, samoin kuin vaihtoehtoisen suunnan varaaminen liikenteen pitkän aikavälin yhteystarvuuksella Kouvolan suuntaan. Myrskylän kunnan osalta molemmat linjausvaihtoehdot parantavat itäisen Uudenmaan saavutettavuutta ja edistävät tavoiteltua pääkaupunkiseudun ja koko Uudenmaan tasapuolistavaa sekä kestävää kasvua. Itäisen raideyhteyden toteutuminen vaatii niin ikään pääkaupunkiseudun, erityisesti lentoaseman suuntaan suunniteltujen raideyhteyksien realisoitumista.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Mäntsälän kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Mäntsälän kunta toteaa, että aiemmissa lausunnoissa esitettyjä pyyntöjä on osittain otettu huomioon lausunnossa kuvatulla tavalla.	Merkitään tiedoksi.
Mäntsälän kunta uudistaa pyynnön, että Mäntsälän aseman kohdalle merkittäisiin joukkoliikenteen vaihtopaikka, jotta kuntalaiset voisivat käyttää myös nyt moottoritiellä kulkevaa noin 70 pikavuoroa, jotka eivät pysähdy Mäntsälässä. Tämä helpottaisi mm. ilmastotavoitteisiin pääsemistä Mäntsälän osalta.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on joukkoliikenteen vaihtopaikkoina merkitty pysäkit ja asemat, joissa säteittäinen joukkoliikennekäytävä risteää joko toisen säteittäisen joukkoliikennekäytävän tai pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa. Mäntsälän asemaa ei näin ollen ole perusteltua osoittaa joukkoliikenteen vaihtopaikkana.
Aiemmasta lausunnosta on unohtunut maininta siitä, että Sälinkää-Soukkion lainvoimaisen osayleiskaavan ja Uusimaa-kaava 2050:n merkinnät Sälinkään kohdalla eivät ole MLY-merkinnän osalta yhteneviä.	Maakuntakaava ei ole voimassa lainvoimaisen yleiskaavan alueella. MLY-alue on rajattu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa yleispiirteisellä tasolla. Merkinnän suunnittelumääräyksen mukaan "alueen säilyminen yhtenäisenä on turvattava välttämällä alueen pirstomista muulla maankäytöllä siten, että syntyy alueen kokoon nähden vaikutuksiltaan laaja-alaisia, pysyviä tai pitkäkestoisia liikkumisesteitä." Pirstomiseksi ei kuitenkaan katsota esimerkiksi haja-asutusta tai hajarakentamista tai maatalouselinkeinon liittyvien sivuelinkeinojen harjoittamista. Näin ollen osayleiskaavan merkinnät MT-3 ja MT-4 eivät ole ristiriidassa maakuntakaavan MLY-merkinnän kanssa. Maakuntakaavan MLY-alueet ja Sälinkää-Soukkion lainvoimaisen osayleiskaavan MLY-alueet eivät ole yhtenevät, mutta eroavaisuudet voidaan katsoa selittyvän yleispiirteisen kaavaratkaisun täsmentymisenä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.
Kunnanhallitus yhtyy Kuuma-kuntien yhteiseen lausuntoon.	Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Nurmijärven kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Nurmijärven kunta esittää lausuntonaan Kuuma-seudun lausunnon lisäksi seuraavaa:	KUUMA-seudun lausunnon osalta vastine esitetään kyseisen lausunnon yhteydessä.
Nurmijärvi toivoo, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke-merkinnän tulkinnasta käydään keskustelu Nurmijärven kunnan kanssa ennen seuraavaa kaavavaihetta. Lisäksi kunta varaa mahdollisuuden esittää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden laajentamista/tarkentamista Kirkonkylän osalta neuvottelujen yhteydessä. Kirkonkylän osalta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajauksen tulee ulottua voimalinjan pohjoispuolelle kuten Kirkonkylän osayleiskaavaluonnoksessa.	Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä on perusteltua laajentaa Kirkonkylän pohjoispuolella ottaen huomioon MAL2019 -suunnitelma.
Nurmijärvi pitää oikeana ratkaisuna osoittaa Rajamäki keskuksena ja näin ollen tukea sen kehittymistä ja elinvoimaisena säilymistä.	Merkitään tiedoksi.
Nurmijärvellä Ilvesvuoren ja Mäyränkallion alueille on osoitettu laaturajoitettu kaupan alue. Ilvesvuoren alueelle tulee osoittaa 50 000 k-m ² kaupan kerrosalaa. Ilvesvuoren alue on helpommin saavutettavissa moottoritiltä käsin kuin Mäyränkallion alue. Näin ollen se on vetovoimaisempi alue kaupan toimijoiden kannalta. Koska kyseessä on laaturajoitettu kaupan alue, se ei vaikuta Nurmijärven taajamien keskusta-alueiden elinvoimaisuuteen. Kaavassa on osoitettu väestömäärältään pienemmille paikkakunnille enemmän laaturajoitettua kaupan kerrosalaa kuin Nurmijärvellä. Tämän lisäksi lähekkäin sijoittuvien kuntien alueella on osoitettu kullekin Nurmijärveä suurempia määriä laaturajoitettua kaupan kerrosalaa.	Kunnalle osoitettua tilaa vaativan kaupan yhteenlaskettua enimmäismitoitusta ei ole perusteltua lisätä. Maakuntakaavassa on osoitettu uutta tilaa vaativan kaupan liiketilaa enemmän kuin mitä Nurmijärven kunnan liiketilan tarve on. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Mäyräkallioon ja Ilvesvuoreen osoitettujen kaupan alueiden enimmäismitoitukset on kuitenkin perusteltua vaihtaa keskenään. Paremmiin saavutettavan Ilvesvuoren alueen enimmäismitoitus on tällöin 50 000 k-m ² ja vielä rakentamattoman Mäyräkallion enimmäismitoitus on 30 000 k-m ² .
Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue-merkintä on osoitettu VT 25:n varrelle VT 3:n länsipuolelle. Tosiasiallisesti merkinnän mukainen toiminta tulee sijoittumaan Hyvinkään alueella myös VT 3:n itäpuolelle. Kaavamääräyksen mukaan alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä tarkemmin yksityiskohtaisessa suunnittelussa siten, että se muodostaa riittävän laajan toiminnallisen kokonaisuuden. VT 3 on luonteeltaan merkittävä aluetta jakava elementti ja ei voida todeta, että sen molemmin puolin sijoittuva tuotannon ja logistiikan alue muodostaisi toiminnallisen kokonaisuuden. Em. merkintä tulisi olla myös VT 3:n itäpuolella, jotta voidaan varmistua sen tarkoittavan myös VT 3:n itäpuolta. Näin ollen ei jatkossa olisi vaaraa, että merkintää tulkitaan suppeasti sen sijainnin ja ulottuvuuden osalta.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua osoittaa oma tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä Hyvinkäälle ja Nurmijärvellä. Muutoksella varmistetaan näiden alueiden toiminnalliset edellytykset.

<p>Nurmijärvellä Rajamäen alueella VT 25:n kaksiajorataista osuutta tulee jatkaa länteenpäin nykyisen Rajamäentien liittymän länsipuolelle ja samalla nykyinen Rajamäentien liittymä pitää linjata Herusten nykyiseen eritasoliittymään. VT 25:n aluevarausuunnitelma on valmistunut alkuvuodesta 2019, ja siinä on esitetty em. ratkaisu. Jo vuoden 2010 VT 25 kehittämissuunnitelmassa oli esitetty sama ratkaisu.</p>	<p>Valtatie 25 kaksiajorataiset osuudet esitetään kaavaehdotuksessa ELY-keskuksen Vt25 Hanko-Mäntsälä hankearvioinnin ja kehittämisselvityksen mukaisesti. Valtatie 25 kaksiajorataiset osuudet on perusteltua tarkistaa ja tehdä kaavaehdotukseen lausunnossa esitetyt muutokset.</p>
<p>Nurmijärven kunta pitää hyvänä, että Klaukkalan radan varaus säilyy maakuntakaavassa tulevaisuuden mahdollisuutena.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaavassa on useita geologisesti arvokkaita muodostumia Nurmijärven alueella, jotka ilmeisesti periytyvät seutukaavoista ja aiemmista maakuntakaavoista. Näistä kohteista tulisi olla kodekortit, joista ilmenisivät kohdetta koskevat arvot sekä se, mihin selvitykseen/ohjelmaan kunkin kohteen merkintä perustuu.</p>	<p>Ominaisuusmerkinnällä arvokas geologinen muodostuma osoitetaan harjunsuojeluohjelman mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat harjualueet, vahvistettujen maakuntakaavojen arvokkaat harjualueet, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat kalliomaisema-alueet, sekä maakunnallisesti arvokkaat moreenimuodostumat sekä tuuli- ja rantakerrostumat. Arvokkaat geologiset muodostumat on osoitettu liitekartalla V6. Liitekarttaan liittyy kohdeluettelo, jossa on ilmoitettu lisätietona kohteen tyyppi (arvokas kallioalue / harjualue / moreenimuodostuma / tuuli- tai rantakerrostuma).</p>
<p>Kaavaprosessissa on lisätty useita vedenhankinnan kannalta arvokkaita pintavesialueita verrattuna voimassa olevaan maakuntakaavaan. Kaavaselostuksessa ko. kohdan vaikutusten arvioinnin kohdalla on todettu, että vedenhankinnan kannalta arvokkaat pintavesialueet rajoittavat ympäristöä kuormittavien toimintojen sijoittumisedellytyksiä, ohjaavat rakentamista ja edellyttävät yhdyskunnilta, haja-asutukselta ja loma-asutukselta sekä elinkeinotoiminnalta tehostettuja vesiensuojelutoimenpiteitä. Tätä rajoittavuuden tulkintaa tulee avata selostuksessa. Nyt selostuksessa ei ole asiaa selostettu lainkaan. Asiaa tulisi pohtia myös ympäristölupaa edellyttävien toimintojen kannalta kuten esimerkiksi läjitys ja kallion louhinta ja maakuntakaavan merkintöjen merkitystä ympäristölupaprosessissa.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa esitettävät vedenhankinnan kannalta arvokkaat pintavesialueet perustuvat Uudenmaan ELY-keskukselta saatuihin tietoihin. Kaavaselostusta täydennetään vedenhankinnan kannalta arvokkaita pintavesiä koskevan tulkinnan osalta.</p>
<p>Nurmijärvellä Myllykosken ja Kirkonmäen merkittävien kulttuuriympäristöjen merkinnät peittyvät kartan mittakaavassa muiden merkintöjen alle.</p>	<p>Kulttuuriympäristömerkintöjä koskevaa esittämistapaa muokataan siten, että kaikki seutujen vaihemaakuntakaavoissa osoitettavat alle 100 ha kulttuuriympäristöalueet, jotka ovat laajemman ja yhtenäisen kulttuuriympäristöjä osoittavan ominaisuusrasterimerkinnän ulkopuolella, osoitetaan kohdemerkinnällä. Siten osoitetaan Myllykosken ja Kirkonmäen alueet kulttuuriympäristöjen kohdemerkinnällä.</p>
<p>Kaanaan metsän Natura alue on hyvä esimerkki siitä, että kohteen merkinnästä ei välity tieto, että kyseessä on Natura-kohde pallorasterin puuttuessa merkinnästä.</p>	<p>Tarkistetaan Kaanaan metsän Natura-alueen merkintätapaa kaavakartalla.</p>

Nurmijärvi pitää hyvänä, että Vantaanjoen varren virkistyskäytön kohdealue on poistettu Nukarin eteläpuolelta.	Merkitään tiedoksi.
--	---------------------

Toimenpiteet: Laajennetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä Kirkonkylän pohjoispuolella, vaihdetaan Mäyräkallioon ja Ilvesvuoreen osoitettujen kaupan alueiden enimmäismitoitukset keskenään, osoitetaan omat tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkinnät Hyvinkäälle ja Nurmijärvelle, muutetaan valtatie 25 kaksiajorataisia osuuksia, täydennetään kaavaselostusta vedenhankinnan kannalta arvokkaita pintavesiä koskevan tulkinnan osalta, osoitetaan kaikki alle 100 ha kulttuuriympäristöalueet, jotka ovat laajemman ja yhtenäisen kulttuuriympäristöjä osoittavan ominaisuusrasterimerkinnän ulkopuolella, kohdemerkinnällä ja siten osoitetaan Myllykosken ja Kirkonmäen alueet kulttuuriympäristöjen kohdemerkinnällä, tarkistetaan Kaanaan metsän Natura-alueen merkintätapaa kaavakartalla.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Pornaisten kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Pornaisten kunnalla ei ole huomautettavaa Uusimaa-kaavan 2050 ehdotusvaiheen kokonaisuudesta.	Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Porvoon kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Rakennesuunnitelma ja maakuntakaavaehdotukset sekä Uusimaa-kaavan 2050 toteuttamisohjelma jatkavat edelleen voimakkaasti pääkaupunkiseudun painottumista länteen ja pohjoiseen. Itäinen kehityskäytävä, Sipoo, Porvoo ja koko muu itäinen Uusimaa, jää vaatimattomaan asemaan muihin suuntiin nähden. Tämä ei edusta Uudenmaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä. Erityisesti tie- ja rataverkon kehittämisessä heijastuu edelleen ajatus siitä, että idän suunta on reservialuetta kehityksen painottuessa Keski- ja Länsi-Uudellemaalle. Maakuntaa tulee kehittää tasapuolisesti myös liikenneverkon osalta. Rakennesuunnitelmassa tulee idän suunnan joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävä osoittaa vähintäänkin toisen vaiheen hankkeena Porvooseen saakka ja ratkaisun tulisi myös näkyä voimakkaammin maakuntakaavakartalla kehittämismerkinnöissä.</p>	<p>Sekä Helsingin seudun että Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavehdotuksissa on käsitelty laaja-alaisesti maakunnan liikennekysymyksiä idän suuntaan. Kaavoissa vastataan pitkällä aikavälillä Itä-Uudenmaan henkilöliikenteen tarpeisiin osoittamalla Itärata Porvoo-Loviisa-Kotka -linjauksena. Itärata osoitetaan toteuttamisohjelmassa Porvooseen asti toisen vaiheen hankkeena. Myös rakennesuunnitelmaa on perusteltua päivittää siten, että tämä osuus osoitetaan toisen vaiheen hankkeena. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on osoitettu arvioidun kasvun edellyttämät taajamat ja keskukset. Nämä kaavaratkaisut tukevat pitkällä aikajänteellä pääkaupunkiseudulta itään suuntautuvaa kasvua ja alueiden kehittämistä. Itäradan toteutuksen edellytyksenä on muun muassa Pesararadan ja Lentoradan rakentaminen. Itä-Uudenmaan joukkoliikenne perustuu lähitulevaisuudessa markkinaehtoiseen linja-autoliikenteeseen.</p>
<p>Tikkurila-Porvoo kaupunkiradan selvityksessä, joka laadittiin nopealla aikataululla, löydettiin radalle maastokäytävä, joka kulkee Tikkurilasta valtatie 7 pohjoispuolta seurailien Porvoon Kuninkaanporttiin. Selvityksen tulosten perusteella ei kaupunkirataa osoiteta ja maakuntakaavaehdotuksessa esitetään itään kulkevan radan linjauksena edelleen vain Lentokentän kautta kulkevaa itärata. Kaavaehdotuksen toteuttamisohjelmassa Lentarata ja sen jatkeena oleva itäradan osuus Porvooseen asti on nyt kuitenkin luokiteltu toisen toteutusvaiheen hankkeisiin eli ennen vuotta 2050 toteutettaviin hankkeisiin. Tämä on tulkittavissa parannuksena aikaisempaan luonnosvaiheeseen verrattuna. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella myös itään suuntautuvan joukkoliikenneväylän kehittäminen edistää koko maakunnan ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä mahdollistaa maakunnan tasapainoisen aluerakenteen kehittämisen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Ilmastonmuutoksen torjunta tulee väistämättä aiheuttamaan muutoksia ihmisten liikkumisvalinnoissa. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa tulevaisuuden ratkaisut, jotka mahdollistavat siirtymisen palveluihin perustuvaan, kestävien liikkumismuotojen liikennejärjestelmään. Itäiset raideyhteydet ovat merkittäviä Uudenmaan ja Porvoon sekä koko itäisen Suomen ja Pietarin raideliikenneyhteyksien kannalta. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa tulevaisuuden ratayhteydet eikä sulkea pois kehittämismahdollisuuksia. Valtakunnan tason liikennejärjestelmän kehittämispäätöksille pitää jäädä riittävästi tilaa. Porvoo pitää hyvänä</p>	<p>Sekä Helsingin seudun että Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavehdotuksissa on käsitelty laaja-alaisesti maakunnan liikennekysymyksiä idän suuntaan. Kaavoissa vastataan pitkällä aikavälillä Itä-Uudenmaan henkilöliikenteen tarpeisiin osoittamalla Itärata Porvoo-Loviisa-Kotka -linjauksena. Myös Kouvolan linjauksen suunnittelu mahdollistetaan osoittamalla liikenteen pitkän aikavälin yhteystarve. Itäradan ratkaisujen osalta tarkennetaan kaavaselostusta ja toteuttamisohjelmaa.</p>

<p>ratkaisuna sitä, että maakuntakaava mahdollistaa tässä vaiheessa molemmat itäratavaihtoehdot, sekä Kotkan että Kouvolan kautta. Kaavaselostus ja kaavan toteuttamishjelmaa tulee tarkentaa itäradan ratkaisujen osalta.</p>	
<p>Kaavaehdotuksessa on osoitettu itäiselle Uudellemaalle kaavaluonnosta enemmän seudullisesti merkittäviä tieosuuksia, mutta ei vielä riittävästi. Porvoon kaupunki katsoo, että seudullisesti merkittävänä teinä tulee osoittaa vielä Porvoo - Myrskylä maantie sekä Porvoon itäinen ohikulkutie saaristoon suuntautuvana merkittävänä tieyhteytenä. Voimassa olevassa maakuntakaavassa on Itäradalta erkaneva ratayhteys Tolkkisten satamaan. Maakuntakaavaehdotuksessa ratayhteyttä ei enää ole osoitettu eikä muutokselle ole esitetty perusteita eikä varauksen poistamista ole missään erikseen selvitetty. Menettelyä ei voida pitää perusteltuna.</p>	<p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on varauduttu Itä-Uudenmaan kasvuun osoittamalla seudullisesti merkittävänä teitä, jotka virallisen luokituksen mukaan ovat paikallisesti merkittäviä. Nopein yhteys Myrskylän ja Porvoon välillä kulkee nykyisin mt 167 ja vt 7 kautta. Kaavaratkaisulla pyritään turvaamaan ensisijaisesti tämän yhteyden toimivuus. Uusien seudullisesti merkittävien teiden osoittamiseen ei ole perusteita.</p> <p>Tolkkisten satamaan johtava rata jouduttaisiin liittämään Itärataan. Itärata tullaan toteuttamaan nopeana henkilöliikenteen ratana, johon ei voi liittää tavaraliikenteen ratoja. Tästä syystä Tolkkisten satamaan johtavaa rataa ei ole perusteltua osoittaa Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden merkintätapa on parantunut kaavaluonnokseen verrattuna. Porvoon osalta kehittämisvyöhykettä on myös vähäisesti laajennettu. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tulee kuitenkin vielä laajentaa lounaaseen Tolkkisten suuntaan sekä myös idän ja kaakon suuntaan, jotta kaupunki voi itse päättää ja määritellä tiivistettävät ja täydennettävät alueet sekä parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä asuinalueilla.</p>	<p>Maakuntakaavan rajausta ottaa kantaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen laajuuteen periaatetasoisesti. Maakuntakaava mahdollistaa taajamatoimintojen kehittämisen nykyiseen rakenteeseen tukeutuen tiivistämällä ja täydentämällä jo nyt sekä Tolkkisten alueella että idän ja kaakon suunnalla. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaukseen tehdään vähäinen tarkistus Tolkkisten alueella.</p>
<p>Porvoon keskusta on osoitettu kohdemerkinnällä keskustatoimintojen alue, keskus. Samalla merkinnällä on osoitettu hyvin erilaisia keskuksia sekä pääkaupunkiseudulla, kehysalueella ja muualla Uudellamaalla. Kaikilla näillä 54 keskuksella on samat kaavamääräykset sekä mm. kaikille näille keskuksille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä eikä enimmäismitoitusta ole osoitettu. Keskus -merkinnät eivät ilmennä keskusten profilointia, jotka on esitetty Uudenmaan liiton julkaisussa Uudenmaan keskustaprofiilit. Palvelukeskittymien ja keskusten merkinnät eivät ole myöskään yhteismitallisia suhteessa tausta-aineistoissa esitettyihin maankäyttöliin lähtökohtiin eivätkä ne kohtelee tasapuolisesti koko Uuttamaata. Esimerkiksi 42700 asukaan Nurmijärvellä on kolme keskus -merkintää (Nurmijärvi, Rajamäki, Klaukkala) ja kaksi kaupan alue -kohdemerkintää. Porvoon kaupunki katsoo, että seutukeskukset Porvoo, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari, pitäisi osoittaa seutukeskusmerkinnällä maakuntakaavassa. Seutukeskuksilla on oma roolinsa kestävässä aluerakenteessa ja ne ovat korkean työpaikkaomavaraisuuden omaavia laajemman vaikutusalueen keskuksia.</p>	<p>Seutujen vaihemaakuntakaavoissa ei osoiteta erikseen seutukeskuksia. Seutukeskuksilla ei ole kaupan lainsäädännön muututtua erilaista kaupan ohjaustarvetta, mikä on ollut aikaisemmin keskeisin syy seutukeskusten osoittamiseen.</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksesta sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Myös keskuksen rooli kunnan hallinnollisena keskuksena on tärkeä kriteeri. Uudenmaan liiton keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusmerkit täyttävät keskuksia. Lisäksi on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta.</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa keskustatoimintojen alueina, keskuksina, on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat pääkaupunkiseudun alakeskukset sekä kaupunki- ja kuntakeskukset, joiden väestöpohja tai alueellinen sijainti mahdollistaa</p>

	<p>monipuolisten palvelujen järjestämisen. Keskukset ovat myös hyvin joukkoliikenteellä saavutettavia. Porvoo, Hyvinkää, Lohja ja Tammisaari täyttävät kaupunkikeskuksina edellä mainitut kriteerit. Seutukeskuksiin ei liity muista keskuksista poikkeavaa ohjaustarvetta, joten niitä koskevalle erilliselle merkinnälle ei ole tarvetta.</p>
<p>Porvoon kaupunki katsoo, että kolmen erillisen seudun vaihekaavan laatiminen on turhaa ja vaikeuttaa maakuntakaavakokonaisuuden hahmottamista sekä maakuntakaavojen tulkintaa. Porvoo on kiinteä osa metropolialuetta ja maankäytön sekä liikkumisen ratkaisut Helsingin seudulla vaikuttavat myös Porvoon tulevaan kehitykseen ja asukkaiden arkeen. Sipoon ja Porvoon rajalla on epäselviä merkintöjä sen takia, että ne kuuluvat eri vaihemaakuntakaavaan. Esimerkiksi Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa Porvoon Anttilassa on Sipoon rajan tuntumassa vihreä kolmio, jolle ei löydy kaavamerkintää mutta on tulkittavissa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan merkinnän viheryhteysmerkinnän osaksi. Kuntien välinen raja ei muodosta luontevaa seudullisen tarkastelun tai kehittämisen rajaa eikä näin ollen Sipoon, Porvoon ja pääkaupunkiseudun maakuntakaavaratkaisuja tule esittää eri kaavoissa eikä eri kartoilla. Erillisistä seutujen vaihekaavoista tulee luopua ja yhdistää ne yhdeksi kaavaksi.</p>	<p>Kolme vaihemaakuntakaavaa ovat osa Uusimaa-kaavaa 2050, joka koskee koko Uudenmaan aluetta. Vaihemaakuntakaavoja laadittaessa on huomioitu Uusimaa kokonaisuutena, painottaen seutujen erityispiirteitä. Siten on huomioitu Porvoo osana Itä-Uudenmaan seutua, mutta myös osana Helsingin seutua mm. liikenteeseen liittyvien ratkaisujen osalta. Seutujen kaavojen osa-aluejakoa tukevat osaltaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinta-alueet sekä muu jo vakiintunut seudullinen yhteistyö. Uusimaa-kaavan valmistelua jatketaan kolmena oikeusvaikutteisena kaavana.</p>
<p>Porvoon kaupunki katsoo, että Kilpilahden konsultointivyojyhyke tulee osoittaa myös kaavakartalla sv-1 -suojavyöhykkeen lisäksi, koska konsultointivyojyhyke ulottuu myös Sipoon puolelle. Parhaillaan selvitetään Kilpilahden teollisuuslaitoksilta muodostuvan hukkalämmön käyttömahdollisuuksia pääkaupunkiseudulla kaukolämpönä. Maakuntakaavassa tulisi varautua hukkalämmön hyödyntämiseen ja osoittaa esimerkiksi kehittämissperiaatmerkinnällä kaukolämpöjohdon yhteystarve.</p>	<p>On perusteltua lisätä Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan Kilpilahden t/kem -alueen konsultointivyojyhyke.</p> <p>Osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämissperiaatmerkinnällä "Kaukolämmön siirron yhteystarve" Kilpilahden T/kem-alueelta sekä Loviisan ydinvoimalan alueelta pääkaupunkiseudulle. Lisäksi hukkalämmön hyödyntämistä koskien on annettu yleinen suunnittelumääräys. Selvitys koskien Kilpilahden hukkalämmön hyödyntämismahdollisuuksia on tuotu esille kaavaselostuksessa.</p>
<p>Pirttisaassa valtion ja Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen omistuksessa olevat virkistysalueet (yli 5 ha virkistysaluekokonaisuus) Svartvikenissa tulee osoittaa virkistyskäytön kohdealue - merkinnällä voimassa olevan osayleiskaavaratarkaisun mukaisesti.</p>	<p>Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen omistama virkistysalue Pirttisaassa muutetaan Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan virkistyskäytön kohdealueesta virkistysalueeksi. Alue muodostaa yhdessä Metsähallituksen omistaman alueen kanssa yli 50 hehtaarin suuruisen virkistysaluekokonaisuuden.</p>
<p>Veneilyn runkoväylät tulee osoittaa matkailun kannalta merkittäviin veneilysatamiin saakka. Porvoossa veneilyn runkoväylä tulisi ulottaa</p>	<p>Veneilyn runkoväylät on esitetty Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa Väyläviraston rekisterien mukaisella tavalla. Merkintätavan muuttamiselle ei ole tarvetta.</p>

<p>Porvoonjoella sijaitsevaan vierasvenesatamaan asti mm. vilkkaan kaupallisen laivaliikenteen vuoksi.</p>	
<p>Liitekartaalta E1 pitää poistaa Porvoosta voimajohdon yhteystarvenuoli Pikkujokilaakson poikki tarpeettomana, koska suunniteltu voimajohto on osoitettu Askolasta Porvoonjokilaakson itäpuolelta kohti Porvoota. Suunnitellun voimajohdon kaavamääräykseen on lisättävä sana "ohjeellinen linjaus".</p>	<p>Lausunnossa mainittu voimajohdon yhteystarvenuoli on perusteltua poistaa liitekartaalta E1. Vaihemaakuntakaavoissa käytetty merkintä 'Suunniteltu voimajohto' muutetaan muotoon 'Voimajohdon ohjeellinen linjaus'.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksen kaavamääräyksiä pitäisi lyhentää ja niistä pitäisi poistaa jo lainsäädännössä, kuten maankäyttö- ja rakennuslaissa, luonnonsuojelulaissa ja valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määritellyt säädökset ja määräykset. Esimerkkinä voidaan mainita tällaisista määräyksistä "Suunnitelman vaikutukset ja hyväksymisedellytykset tulee arvioida siten kuin luonnonsuojelulaissa on säädetty", "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon suuronnettomuusvaaraa olevat laitokset ja varastot". Kaavamääräysten lyhentäminen selkeyttäisi myös maakuntakaavan roolia maankäytön ohjauskeinona.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotukset ovat esitystavaltaan aikaisempia kaavoja strategisempia. Tällöin kaavamääräysten merkitys kaavaohjauksen kannalta korostuu entisestään. Tämä edellyttää määräyksiltä riittävää sisällöllistä kattavuutta. Kaavaa laadittaessa on pyritty ottamaan määräyksiin mukaan vain ohjaavuuden ja eri maankäyttömuotojen yhteensovittamisen kannalta tarpeelliset asiat.</p>

Toimenpiteet: Tarkennetaan kaavaselostusta ja toteuttamisohjelmaa Itäradan ratkaisujen osalta, tehdään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaukseen tarkistus Tolkkisten alueella, lisätään Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan Kilpilahden t/kem -alueen konsultointivyöhyke, muutetaan Pirttisaaren virkistyskäytön kohdealue virkistysalueeksi, poistetaan voimajohdon yhteystarvenuoli liitekartaalta E1, merkintä 'Suunniteltu voimajohto' muutetaan muotoon 'Voimajohdon ohjeellinen linjaus', osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämisperiaatemerkinnällä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Pukkilan kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Pukkilan kunta on lausunut kaavan valmisteluaineistosta. Luonnosvaiheesta Pukkilan kunta ei ole antanut lausuntoa. Kunnanhallitus toteaa, ettei Pukkilan kunnalla ole uutta lausuttavaa asiassa.	Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Raaseporin kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Kaupunki ei esitä muutosehdotuksia yleisiin suunnittelumääräyksiin.	Merkitään tiedoksi.
Kaupunki ei esitä muutosehdotuksia kasvun kestävään ohjaamiseen. Karjaan kehittämisvyöhykettä on luonnoksen nähtävillä olon jälkeen laajennettu lounaaseen Lepin alueelle kaupungin esityksen mukaisesti.	Merkitään tiedoksi.
Kaupunki uudistaa luonnoksesta antamansa esityksen siitä, että Pohjankurun väylämerkintä säilytetään maakuntakaavassa. Kaupunki katsoo, että väylän säilyttäminen maakuntakaavassa on tärkeää kaupungin elinkeinoelämälle; erityisesti Pohjankurun satamatoiminnan jatkumisen ja kehittämisen kannalta. Kts. karttaliite	Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa esitetään vähintään maakunnallisesti merkittävät satamat ja niihin johtavat väylät. Pohjankurun satama ei ole maakunnallisesti merkittävä satama. Näin ollen satamaa ja sinne johtavaa väylää ei ole perusteltua osoittaa vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.
Huomioiden Koverharin ja Skogbyn alueen tuotannon- ja logistiikkatoiminnan vaikutuksen liikenteeseen tulisi myös väli Skogby-Lappohja merkitä kaavakartalle valtakunnallisesti merkittävänä kaksiajorataisena tienä.	Valtatie 25 kaksiajorataiset osuudet esitetään kaavaehdotuksessa ELY-keskuksen Vt25 Hanko-Mäntsälä hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivityksen mukaisesti. Poikkeuksena tähän selvitykseen on se, että kaksiajorataista osuutta on perusteltua jatkaa Lappohjaan saakka Hangon satamaliikenteen turvaamiseksi.
Kaupunki ei esitä muutosehdotuksia kaupan ratkaisuihin. Karjaan kehittämisvyöhykettä on luonnoksen nähtävillä olon jälkeen laajennettu lounaaseen Lepin alueelle kaupungin esityksen mukaisesti. Kaupunki pitää 10000 k-m2 mitoitusta keskustahakuiselle kaupalle sopivana Lepin alueella. Uudenmaan kuntien tasapuolinen kohtelu kaupan ratkaisuiden osalta maakuntakaavatasolla toteutuu, kun kaupan mitoitus on yhtenäinen pääkaupunkiseudun ulkopuoleisilla kehittämisvyöhykkeillä. Kuntakaavoitukselle tulee jättää ratkaisuvälillä lopulliseen kaupan mitoitukseen.	Merkitään tiedoksi.
Kaupunki uudistaa luonnoksesta antamansa esityksen siitä, että tuotannon ja logistiikkatoimintojen merkintä tulisi osoittaa Tiilitehtaan alueen lisäksi myös Skogbyn alueelle. (hv 7.8.): Alue sijaitsee noin 5 km Koverharin satamasta ja Hangon satamien, vt 25 ja Hanko-Hyvinkää -radan läheisyydessä. Alue on myös osittain pohjavesialueen ulkopuolella. Skogbyn alueen huomiotta jättäminen maakuntakaavoituksessa on Hanko-Raasepori -seudun elinkeinostrategian vastainen ratkaisu ja sillä voi olla huomattavia negatiivisia vaikutuksia kaupungin elinkeinoelämän kehittämiseen tulevaisuudessa. Alueen kaavoitusta ohjaa oikeusvaikutteinen yleiskaava, jossa noin 110 ha alue on osoitettu teollisuus- ja	Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä on osoitettu lausunnoilla olleessa Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa Tammisaaren pohjoispuolelle Kärrbyhyn. Merkinnän osoittamisen perusteena on ollut voimassa olevassa maakuntakaavassa alueelle osoitettu työpaikka-alue. Raaseporin kaupunki katsoo, että Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa paremmin tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueeksi sopii Skogby. Skogbyä perustellaan alueen hyvällä logistisella sijainnilla, varsinkin alueen kytkeytymisellä Hangon Koverharin satamaan. Skogby ei ole pohjavesialuetta, ja lisäksi

<p>varastotoimintojen sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman yritystoiminnan alueeksi. Maakuntakaavan ratkaisu hankaloittaa tai mahdollisesti jopa estää yleiskaavan päivittämisen tulevaisuudessa. Kaupunki kyseenalaistaa tulkinnan, jonka mukaan Skogbyn alue olisi Koverharin merkinnän vaikutuspiirissä, sillä muualla vaihemaakuntakaavoissa on osoitettu useampia kyseisiä kohdemerkintöjä alle 5 kilometrin etäisyydelle toisistaan.</p>	<p>Skogbyn tuleva maankäyttö on jo määritelty alueen oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, jossa alue on osoitettu teollisuus- ja yritystoiminnan alueeksi.</p> <p>On perusteltua, että Raaseporissa tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä siirretään Kärrbystä Skogbyhyn.</p>
<p>Kaupunki esittää, että kaavassa otetaan 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, Tuusulanjären kulttuurikohteet, Fiskarsin Ruukkikylä ja paljon muuta.</p>	<p>Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä vaellus- tai ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta niiden toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina. Lausunnossa esitetyt yksittäiset alueet on esitetty kaavaehdotuksissa mm. virkistysalueina tai valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristöinä. Alueiden arvoja voidaan hyödyntää yhtenäisten reittien toteuttamisessa.</p>
<p>Kaupunki esittää, että suojelualuemerkinnän määräystä tulisi selventää niiden alueiden osalta, joita ei ole vielä luonnonsuojelulain nojalla suojeltu. Nyt ehdotettu määräys jättää epäselväksi sen, rajoitetaanko vain rakentamista (vrt. MRL 33 §), vai rajoitetaanko myös metsänhoidollisia toimenpiteitä ja ovatko mahdolliset rajoitukset voimassa pysyvästi. Selostukseen tulisi avata määräyksen vaikutukset metsänhoitoon. Kaupunki katsoo, että suojelumääräykset nyt esitetyssä muodossa saattavat aiheuttaa MRL 28 §:n tarkoittamaa kohtuutonta haittaa maanomistajalle.</p>	<p>Voimassa olevissa maakuntakaavoissa esitetyillä suojelualueilla on MRL:n mukainen rakentamisrajoitus. Metsälakia ei sovelleta lainvoimaisessa kaavassa osoitetulla suojelualueella. Tämä koskee myös maakuntakaavaa. Maakuntakaavan aiheuttama rakentamisrajoitus ja metsälain soveltamattomuus ovat voimassa siihen asti, kunnes alueen suojeluasia on ratkaistu joko lainvoimaisella kuntakaavalla tai suojelualueen perustamispäätöksellä.</p> <p>Maakuntakaavan suojelualueet toteutetaan luonnonsuojelulain mukaisen menettelyn kautta. Menettely edellyttää maanomistajan suostumusta ja maanomistajan hyväksymää korvausta suojelualueen perustamisesta. Näin ollen ei maakuntakaavasta aiheudu lausunnossa mainittua MRL 28 §:n mukaista kohtuutonta haittaa maanomistajalle. Lausunnossa esitetyllä määräaikaisella suojelumääräyksellä ei voida riittävästi turvata luonnonsuojelualueeksi osoitetun alueen suojelun perusteena olevia arvoja. Maakuntakaavan tehtävä on osoittaa maakunnan kehittämisen kannalta tarvittavat alueet myös luontoarvojen osalta. Kaavan toteuttamisen ja luonnonsuojelulle annettujen yleisten tavoitteiden kannalta ei ole perusteltua antaa määräaikaa, jonka jälkeen suojelualueen maakunnalliset luontoarvot voitaisiin ohittaa. Lisäksi tällainen ratkaisu sitoisi maakuntakaavan toteuttamisen suojelualueiden osalta liiaksi kulloinkin käytettävissä oleviin luonnonsuojelun määrärahoihin.</p> <p>Suojelualueita koskevan suunnittelumääräyksen täydentäminen ei ole tarpeen.</p>

<p>Kaupunki ei esitä muutosehdotuksia energiaan ja tekniseen huoltoon. Merialueella sijaitseva tuulivoimatuotannon alue poistuu kaupungin luonnoksesta antaman esityksen mukaisesti.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaupunki esittää, että puolustusvoimien saarten kaavamerkintä muutetaan luonnoksen mukaiseen merkintään EP/v (Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta). Saarten luontoarvot voidaan huomioida tarkemmassa suunnittelussa, mikäli ne vapautuvat puolustusvoimien käytöstä.</p>	<p>Lausunnossa mainittujen puolustusvoimien saarten Hästö/Busö, Öklobben, Parharun, Pattskär ja Gråharun maanomistaja on Metsähallitus. Metsähallitus on antamiensa tietojen mukaan osoittamassa alueet suojelutarkoituksiin. Metsähallitus on selvityksessään Suomenlahden merikansallispuistojen täydentämistarpeista ja -mahdollisuuksista nostanut esiin Tammisaaren saariston kansallispuiston laajennus-/täydennysalueina. Saaria koskevan EP/sl merkinnän muuttamiseen ei ole perustetta.</p>
<p>Alaspään alueelle on 1. vaihemaakuntakaavassa osoitettu n. 350 ha suuruinen merkittävä kiviainesvarantoja koskeva merkintä. Kaupunki esittää, että alueelle tulisi osoittaa maa-aineshuollon kehittämisalue.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa maa-aineshuollon kehittämisalueiden aluevalinnat perustuvat siihen, että näillä alueilla on tai on suunniteltu sellaisia maa-aineshuollon toimintoja, jotka täyttävät ympäristövaikutusten arviointia koskevan lain (YVA-laki) kriteerit kiven, hiekan tai soran oton ja/tai ylijäämämaiden käsittelyn ja loppusijoituksen osalta. Lisäksi aluevalintojen perusteena ovat alueiden saavutettavuus ja keskeisen sijainti seudullisen maa-aineshuollon kannalta.</p> <p>Lausunnossa mainitulla alueella ei ole tiedossa sellaista maa-aineshuollon toimintaa, joka täyttäisi em. maa-aineshuollon kehittämisalueen osoittamisen kriteerit. Kaavaehdotukseen ei ole perusteltua lisätä maa-aineshuollon kehittämisalueen merkintää Alaspään alueelle.</p>
<p>Kaupunki huomauttaa, että kaikki ampumaradat tulisi esittää kaavakartalla.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa esitetään maakunnallisesti merkittävät ampumaradat. Maakunnallisesti merkittävät ampumaradat perustuvat kriteereihin, jotka on laadittu Uudenmaan ampumarataverkoston kehittämissuunnitelman yhteydessä. Muut kuin maakunnallisesti merkittävät Uudenmaan ampumaradat osoitetaan selostuksen liitekartalla.</p> <p>Yleisten suunnittelumääräysten mukaan "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on maakunnallisten ja puolustusvoimien ampumaratojen lisäksi otettava huomioon myös paikallisten ulkoampumaratojen maankäytölle aiheuttamat rajoitukset sekä pyrittävä turvaamaan ratojen toiminta- ja kehittämisedellytykset. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja ampumaradan käytössä on otettava huomioon ampumaradan ympäristöönsä aiheuttama melu. Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet." Tällä yleisellä suunnittelumääräyksellä turvataan myös paikallisten ampumaratojen huomioon ottaminen yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Kaikkien ampumaratojen esittämiselle kaavakartalla ei ole tarvetta.</p>

<p>Hallintolain 6 luvun mukainen selvityspyyntö: Kaupunki uudistaa pyyntönsä selvityksestä, jossa ESA-radan vaikutukset on arvioitu MRL edellyttämällä tasolla (erityisesti Raasepori, Hanko, Inkoo, Siuntio osalta). Lisäksi kaupunki pyytää selvitystä siitä millä perusteilla ESA-radan toteuttaminen on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma ja vaikutusten arviointi vastaa kaavan yleispiirteisyyttä. ESA-radan suunnittelun yhteydessä laaditut arvioinnit ovat riittävät maakuntakaavarakaisun pohjaksi. Maakuntakaavaehdotus perustuu maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla riittäviin selvityksiin ja arviointeihin sekä on maakuntakaavalle asetettujen sisältövaatimusten mukainen. Hankkeen suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on kuvattu kaavaselostuksessa.</p>
--	---

Toimenpiteet: Jatketaan valtatie 25 kaksiajorataista osuutta Lappohjaan saakka. Siirretään tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä Kärrbystä Skogbyhyn.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Sipoon kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Sipoon kunta edellyttää, että maakuntakaavan toteuttamisohjelma on yhdenmukainen MAL 2019-suunnitelman kanssa.	MAL 2019 -suunnitelman mukaisesti on perusteltua siirtää Kerava-Nikkilä -rata toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeeksi.
Sipoon kunta edellyttää, että KeNi-rata luokitellaan Uusimaa-kaavan toteuttamisohjelmassa nykyistä rakennetta tukevaksi ensimmäisen vaiheen hankkeeksi.	On perusteltua luokitella Kerava-Nikkilä -rata toteuttamisohjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi.
Sipoon kunta edellyttää, että KeNi-radan kehityskäytävä merkitään Uusimaa-kaavan kaavakarttaan aina Nikkilän taajamakeskukseen saakka, uudeksi raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi.	Vaihemaakuntakaavoissa osoitetut uudet, raideliikenteeseen tukeutuvat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet tukeutuvat asemanseudun muodostamaan ytimeen. Vyöhykkeiden rajausta on periaatetasoinen ja se kattaa asemaa ympäröivää aluetta ottaen huomioon kävelyn ja pyöräilyn edellytykset ytimessä ja sen lähiympäristössä. Kerava-Nikkilä -radan kehityskäytävän osoittaminen kokonaisuudessaan uudeksi raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi poikkeaisi tästä suunnitteluperiaatteesta eikä lausunnossa esitettyä muutosta ole siten perusteltua tehdä.
Sipoon kunta edellyttää, että KeNi-rataan perustuva joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävä osoitetaan Uudenmaan rakennesuunnitelmassa 2050 1. vaiheen hankkeena.	Kerava-Nikkilä -rata on perusteltua osoittaa toteuttamisohjelmassa 1. vaiheen hankkeena. Nk. KeNi-rata on luonteeltaan nykyiseen rakenteeseen tukeutuva ja lisäksi se on osoitettu ensi vaiheen hankkeena myös MAL2019-suunnitelmassa. Toteuttamisohjelmassa osoitetaan ensimmäisenä toteutettaviksi nykyistä rakennetta tukevat alueet ja yhteydet, sitten nykyistä rakennetta täydentävät alueet ja yhteydet ja vasta viimeiseksi otetaan käyttöön kokonaan uusia alueita ja yhteyksiä. Ensimmäisen vaiheen liikennehankkeet perustuvat pääasiassa nykyisen maankäytön tarpeisiin tai maankäytön kasvuun nykyisessä rakenteessa. Helsingin seudun osalta ensimmäisen vaiheen infrahankkeet on MAL 2019 -työssä ajoitettu toteutettaviksi ennen vuotta 2030. Uudenmaan rakennesuunnitelma on esitystavaltaan hyvin yleispiirteinen, joten Kerava-Nikkilä -rata sisältyy suunnitelmakuvassa ydin- ja kehysalueen kokonaisuuteen, eikä sitä ole tarkoituksenmukaista osoittaa erikseen rakennesuunnitelmassa.
Sipoon kunta edellyttää, että Nikkilässä taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke esitetään Uusimaa-kaavassa pohjoisosiltaan laajemmin kattaen ainakin nykyiset Nikkilän Kartanon asemakaavoitetut alueet.	On perusteltua laajentaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitettua Nikkilän taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä pohjoiseen siten, että vyöhyke käsittää Nikkilän kartanon alueet.
Sipoon kunta edellyttää, että Söderkullassa kehittämisvyöhykkeen rajausta palautetaan länsiosiltaan vastaamaan vähintään luonnoksessa esitettyä	Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen laajentamiselle Söderkullan länsipuolelle ei ole perusteita. Laajennus ei tukisi Östersundomin alueen 2.

<p>rajausta sekä laajennetaan rajausta eteläosiltaan kattamaan Eriksnäsin alue.</p>	<p>vaihemaakuntakaavan maankäytön ratkaisua. Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen laajentamiselle koko Eriksnäsin alueelle ei ole perusteita. Kehittämisperiaatemerkinä ottaa kantaa vyöhykkeen alueelliseen ulottuvuuteen periaatetasoisesti. Kunta tekee tarkemmat ratkaisut omassa suunnittelussaan.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että maakuntakaavan tukee MAL 2019 suunnitelman toteuttamisedellytyksiä mukaan lukien suunnitelman ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on huomioitu erilaisin merkinnöin MAL 2019 -suunnitelman toteuttamisedellytyksiä. Vaihemaakuntakaavassa osoitettujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajauksissa on huomioitu olemassa oleva yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen, MAL-suunnitelmassa esitetyjä ensisijaisia alueita sekä IPM-analyysin tuloksia.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että Sipoon taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden laajuus vastaa joko MAL 2019-suunnitelman rajauksia tai mahdollistaa kunnan kehittämisen selkeyttämällä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja valkoisia alueita koskevia suunnittelumääräyksiä.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkintaa lisätään selostukseen.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että maakuntakaavan määräyksiä ja niiden tulkintaa selvennetään niin, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke ohjaa rakenteen tiivistämistä merkinnän alueella ja pientaloalueiden asemakaavojen laatiminen on mahdollista kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella, mutta niihin tukeutuen.</p>	<p>Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan: "Maakuntakaavassa osoitettujen keskustien, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikunnan edellytykset." Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajaukset osoittavat keskusta ympäröivän keskeisen tiivistettävän alueen periaatetasoisesti. Väljempää pientaloasutusta voi sijoittua keskeisten tiivistettävien alueiden ulkopuolelle kaavan yleisissä määräyksissä todettuja periaatteita noudattaen. Kunta tekee tarkemmat alueidenkäyttöratkaisut omassa suunnittelussaan. Kaavaselostusta täydennetään kaavan tulkinnan osalta.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että maakuntakaavan selostusta täydennetään nyt esitettyä tarkemmalla tulkintaohjeella taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja ns. valkoisen alueen yleisten määräysten osalta.</p>	<p>Kaavaselostusta täydennetään kaavan tulkinnan osalta.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että osana kaava-aineistoa esitetään suuntaviivoja, missä kulkee ero paikallisesti ja seudullisesti merkittävän asuin- ja</p>	<p>Kaavaselostusta täydennetään kaavan tulkinnan osalta.</p>

<p>työpaikkarakentamisen välillä esim. suhteessa kunnan kokoon ja väestökasvuun. Vaihtoehtona voisi olla "mittari" saavutettavuuden ja yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyvyyden arviointiin. Tämä auttaisi eri tahoja tulkitsemaan samalla tavalla kaavan määräyksiä. Perusteellisempi tulkinohje auttaisi myös kuntia maakuntakaavan periaatteiden toteuttamisessa.</p>	
<p>Sipoon kunta edellyttää, että maakuntakaava mahdollistaa myös olemassa olevien kyläalueiden kehittämisen kunnan alueella.</p>	<p>Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan: "Maakuntakaavassa osoitettujen keskusten, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikunnan edellytykset." Nykyiset kyläalueet ovat olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Maakuntakaavaehdotus mahdollistaa olemassa olevien kyläalueiden kehittämisen.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että tilaa vaativan kaupan enimmäismitoitus on myös pääkaupunkiseudun ulkopuolisilla taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeillä 30 000 k-m², nyt esitetyn 10 000 k-m² sijaan.</p>	<p>Pääkaupunkiseudun ulkopuolella sijaitsevien kuntien väestömäärä ei anna edellytyksiä tilaa vaativan vähittäiskaupan suuryksikön seudullisen alarajan nostamiselle. Tilaa vaativan erikoiskaupan 30 000 k-m² myymälän vaatima asukas pohja on melkein 63 000 asukasta. Seudullisen koon alaraja voi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa olla maakuntakaavassa osoitettua suurempikin, jos se voidaan selvitysten perusteella osoittaa tarpeelliseksi.</p>
<p>Sipoon kunta edellyttää, että maakuntakaavassa osoitetaan seudullisesti/elinkeinoelämän kannalta merkittävä tieyhteys Keravantieltä (mt 148) Jokivarrentielle (mt 1521). Tämä yhteys on seudullisesti merkittävä Bastukärin alueelta suuntautuvan raskaan liikenteen näkökulmasta.</p>	<p>Yhteys maanteiden 148 ja 1521 välillä on ensisijaisesti Bastukärin logistiikka-alueen sisäinen liikennetarkaisu. Logistiikka-alueen laajuus ja sinne sijoittuvat toiminnot tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös alueelle sijoittuvien toimintojen vaatimat tieyhteydet myös raskaan liikenteen näkökulmasta. Lausunnossa mainittua tieyhteyttä ei ole perusteltua osoittaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.</p>
<p>Kaavakarttaan on merkittävä seudullisesti merkittävänä joukkoliikenteen vaihtopaikkana Nikkilän tuleva juna-asema sekä Sipoonlahden liittymäalue. Kerava-Nikkilä radan henkilöjunaliikenteen käynnistymisen myötä, muodostuu Nikkilään seudullinen joukkoliikenteen vaihtopaikka, jossa Pornaisista, Porvoosta ja Nikkilän läheisiltä maaseutualueilta Nikkilään suuntautuvilta linja-autolinjoilta pääsee vaihtamaan pääraataan liittyvään junayhteyteen. Sipoonlahden liittymään muodostuu seudullinen vaihtopaikka, kun liittymään rakennetaan pikavuorojen pysäkki.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on joukkoliikenteen vaihtopaikkoina merkitty pysäkit ja asemat, joissa säteittäinen joukkoliikennekäytävä risteää joko toisen säteittäisen joukkoliikennekäytävän tai pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa. Nikkilän asemalta junayhteys pääkaupunkiseudulle ei täytä edellä mainittuja kriteereitä eikä sitä näin ollen ole perusteltua osoittaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa joukkoliikenteen vaihtopaikkana. Sipoonlahden joukkoliikenteen kehittäminen on huomioitu kaavaehdotuksessa liityntäpysäköintimerkinnällä.</p>

Toimenpiteet: Osoitetaan Kerava-Nikkilä -rata toteuttamishjelman ensimmäisen vaiheen hankkeena, laajennetaan Nikkilän taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä pohjoiseen, lisätään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkintaa selostukseen, täydennetään kaavaselistusta kaavan tulkinnan osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Siuntion kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Rakennesuunnitelman kehämäinen esitystapa on visuaalisesti helppo mutta alueiden kehittämisen näkökulmasta ongelmallinen. Uudenmaan kasvun hallinta edellyttää riittävästi kohtuuhintaisia ja monenlaisiin elämäntilanteisiin soveltuvia asuntoja, kestäviä liikkumis- ja energiaratkaisuja, uusia elinkeinoja sekä luonnon ja rakennetun ympäristön vetovoimatekijöiden turvaamista. Tausta-aineistossa mainittujen tavoitteiden kannalta vyöhykemäiset ratkaisut poissulkevat helposti alueiden ja niiden käytön monimuotoisuutta. Ihmisten hyvinvoinnin kannalta tärkeät viheralueet saatetaan helposti ulkoistaa kehille muun muassa maa- ja metsätalouden harjoittamista rajoittavalla tavalla sen sijaan, että ne lomittuisivat alueiden sisään, niin Helsingin kuin Itä- ja Länsi-Uudenmaan alueille. Vihervyöhykkeelle on ajattelumallissa pahimmillaan erikseen lähdettävä, vaikka tutkimukset osoittavat niiden lähellä olemisen tärkeyden asukkaiden hyvinvoinnille. Kaikilla alueilla tulee olla virkistys- ja suojelualueita, vesialueita ja saaristoa sekä niiden välisiä yhteyksiä.</p>	<p>Monipuolinen ympäristö viheralueineen, luonnonvaroineen ja kulttuuriympäristöineen on merkittävä voimavara, jonka arvot tulee turvata kaikilla suunnittelutasoilla. Uudenmaan voimakas kasvu luo merkittäviä paineita viherrakenteelle sekä lisääntyvän rakentamisen että kasvavan väestön virkistyskäyttötarpeiden kautta.</p> <p>Rakennesuunnitelma on seutujen kaavoja ohjaava oikeusvaikutukseton taustavisio, jonka esitystapa on hyvin pelkistetty ja visiomainen. Rakennesuunnitelmassa esitetyt periaatteet tarkentuvat seutujen vaihekaavoissa. Rakennesuunnitelmaan on merkitty ylimaakunnalliset viheryhteydet sekä muu maankäyttö, joka sisältää paikallisten asuin- ja tuotantoalueiden ohella viheralueita. Karttaan yleispiirteisesti kuvatun Helsingin seudun viherkehän tarkoituksena on kiinnittää huomio Helsingin seudun viheralueiden ja -yhteyksien muodostamaan kokonaisuuteen. Viherkehällä halutaan vastata kasvavaan virkistyskysyntään ja välttää viheralueiden ruuhkautumista ja siitä aiheutuvaa laadun heikkenemistä. Samalla halutaan vaalia viherrakenteen arvoja ja turvata luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilyminen. Helsingin seudulla viherrakenteen kokonaisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota, koska merkittävä osa Uudenmaan väestönkasvusta ja uudesta rakentamisesta sijoittuu pääkaupunkiseudulle ja sitä ympäröiviin kehyskuntiin. Rakennesuunnitelmassa punaisella ja tumman oranssilla värillä on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeet ja keskukset, joille suurin osa Uudenmaan ennakoidusta kasvusta sijoittuu. Myös näille alueille sijoittuu asuntojen ja työpaikkojen lisäksi muita toimintoja, kuten viheralueita ja -yhteyksiä.</p>
<p>Siuntio kuntana kuuluu läntiselle Uudellemaalle, mutta myös erityisesti liikenneratkaisujen vuoksi Helsingin alueelle. Siuntion mukanaolo Helsingin seudun asumisen ja maankäytön suunnittelussa on HSL-kuntana perusteltua ja siksi rakennesuunnitelmissa pitäisi nähdä kuntarajat ja alueet joustavasti.</p> <p>Asumisen ja elinkeinojen kehittämisen tulee perustua hiilineutraalisuutta 2035 tavoittelevalla Uudellamaalla ennen muuta raiteiden, myös Rantaradan, varaan. Näin voidaan turvata asumisen kohtuuhintaisuutta, lisätä alueiden elinvoimaisuutta työpaikkaomavaraisuutta kasvattamalla mutta samalla turvata luonnonarvojen tuoma hyvinvointi Uudenmaan</p>	<p>Uudenmaan rakennesuunnitelma kattaa koko Uudenmaan ja siinä esitetään tavoitetila Uudenmaan aluerakenteesta vuonna 2050 kokonaisuutena, ilman kuntarajoja. Rakennesuunnitelma pyrkii luomaan edellytyksiä vähähiilisellem ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle Uusimaa-kaavan tavoitteiden ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti.</p> <p>Kestävän liikkumisen edellytyksiä tuetaan parhaiten tiivistämällä yhdyskuntarakennetta ja ohjaamalla kasvu kestävin liikkumismuodoin hyvin saavutettaville alueille, joukkoliikennekäytävien varsille ja keskuksiin. Rakennesuunnitelmassa punaisella ja tumman oranssilla värillä on merkitty ne vyöhykkeet ja keskukset, joille suurin osa Uudenmaan ennakoidusta</p>

<p>nykyisille ja erityisesti uusille asukkailla. Koko Uusimaa on nähtävä kasvualueena ja tunnistettava eri alueiden kehittämisen potentiaalit.</p>	<p>kasvusta sijoittuu. Kestävän kasvun vyöhykkeiden määrittelyssä on käytetty suurta määrää erilaisia lähtötietoja. Näistä keskeisimpiä ovat olleet palvelujen hyvä saavutettavuus ja monipuolisuus (keskukset), saavutettavuus kestävän liikkumisen näkökulmasta sekä olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuminen. Rakennesuunnitelmassa eriväriset viivat kuvaavat Uudenmaan joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytäviä ja niiden toteutusjärjestystä. Näillä käytävillä on tulevaisuudessa parhaat edellytykset kehittää maankäyttöä ja joukkoliikennettä yhdessä. Rakennesuunnitelmaan merkittävä Rantaradan kehityskäytävää tulee kehittää olemassa oleviin asemiin tukeutuen.</p>
<p>Kunnanhallitus toteaa, että luonnoksesta on poistettu Kelan seisakealue, joka tulisi ehdottomasti palauttaa kaavaluonnokseen. Liikenteellisesti ja hiilijalanjäljen pienentämistä ajatellen junayhteyksiä tulisi kehittää ja tätä kautta Kelan seisakkeen varaus olisi tärkeä. Lisäksi kunta on käyttänyt etuosto-oikeutta alueella näiden tavoitteiden toteuttamiseksi. Alue kuuluu myös suurempaan kokonaisuuteen, joka rajoittuu kantatie 51:n vaikutusalueeseen Pikkalan/Bätvikin alueella muodostaen liikenteen ja asutuksen suunnittelun kannalta yhtenäisen alueen.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavehdotuksissa ei esitetä asemia. Vaihemaakuntakaavoissa kumotaan voimassa olevan maakuntakaavan raideliikenteeseen tukeutuva asemanseudun kehittämisaikakehittämisperiaatemerkinä, joka koskee Lohjan Lempolaa, Espoon Myntinmäkeä, Siuntion Kelaa, Vantaan Keimola/Kongoa ja Mäntsälän Hirvihaaraa. Edellä mainituista alueista Lempola, Myntinmäki ja Keimola/Kongo osoitetaan kaavaehdotuksessa raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen - kehittämisperiaatemerkinä, koska näihin liittyy ajankohtaisia suunnitelmia, joiden perusteella merkintä voidaan alueille osoittaa. Kelan asemanseudun osoittaminen voimassa olevassa maakuntakaavassa perustui Lännentiet -selvitykseen vuodelta 2008. Kelan seisakkeen toteuttamiseksi ei ole tehty vastaavanlaisia suunnitelmia kuin Lempolan, Myntinmäen ja Keimolan/Kongon alueille. Vaihemaakuntakaavan liikennehankkeisiin liittyvät selvitykset osoittavat, että uuden aseman toteuttaminen vaatii nykyisin noin 10 000 asukkaan väestöpohjan aseman lähiympäristössä. Lähiliikenteen mahdollistamiseksi on tarkoituksenmukaisempaa tukea Siuntion ja myös Kirkkonummen asemien lähialueiden riittävää väestöpohjaa kaavaratkaisulla. Siuntion kunnan on mahdollista kehittää Kelan aluetta edelleen kuntakaavoituksen kautta. Maakuntakaavalla ei voi ohjata joukkoliikenteen liikennöintiä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa ei ole perusteltua esittää Kelan seisakealuetta.</p>
<p>Kaavan ja suunnittelumääräysten tulkintaa sekä ohjausvaikutuksia tulisi tarkentaa erityisesti nk. valkoisten alueiden osalta. Nk. valkoisille alueille ei ole annettu erillisiä kaavamääräyksiä, vaan ne sisältyvät yleisiin suunnittelumääräyksiin. Kaavaselostukseen ehdotetaan lisättäväksi ohjeet nk. valkoisille alueille rakentamista varten. Niiden tarve korostuu erityisesti</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksilla ohjataan rakentamista kaavan ns. valkoisilla alueilla yleismääräysten kautta. Varsinaisia ohjeita valkoisille alueille rakentamisesta ei maakuntakaavalla voida antaa, vaan asia on kunnan päätettävissä. Kuten lausunnossa todetaan antaa kaavaratkaisu kunnalle nykyistä enemmän harkinta- ja päätösvaltaa. Kaavaselostukseen lisätään tulkintaa ja tarkennetaan kaavan ohjausvaikutuksia.</p>

<p>Siuntion alueella, jossa vähäinenkin hajarakentaminen on vaikeutunut. Kyseessä on ollut kuntatalouden kannalta merkittäviä hankkeita.</p> <p>Nykyläinsäädännön pohjalta arvioituna yleiset suunnittelumääräykset antavat kunnalle nykyistä enemmän harkinta- ja päätösvaltaa, mikä sinänsä on kannatettava tavoite.</p>	
<p>Kaikessa Länsi-Uudenmaan, Helsingin seudun sekä Itä-Uudenmaan suunnittelussa pitää edistää ilmaston kannalta kestäviä ratkaisuja. Siuntion kunta muistuttaa, että kehyskunnat eivät voi ainoastaan toimia Helsingin seudun hiilinieluinä. Pitää entistä enemmän ja tarkemmin tutkia Helsingin seudun ilmastoseurauksia ja niitä haasteita, jotka kohdistuvat siihen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Keskustatoimintojen osalta kaavamerkinntät ja -määräykset ovat tarkoituksen mukaiset. Keskustatoimintojen alueille (valtakunnan keskus, keskus, pieni keskus) ei ole osoitettu kerrosalaan sidottua rajoitetta kaupan toiminnoille, mikä tukee hyvin tavoitetta ohjata kaupan toiminntat ensisijaisesti keskusta-alueille.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kantatie 51:n suuntainen kehitettävä joukkoliikennekäytävä Kirkkonummelta Sunnanvikiin tulee lisätä vaihekaavaan. Kantatie 51 on osa itä-länsisuuntaista päätieverkkoa, joka yhdistää merkittäviä kaupunkikeskuksia sekä palvelee laajasti Länsi-Uudenmaan elinkeinoelämän kehittymistä ja alueen kasvua ja täyttää liikennemääriltään valtatie kriteerit sekä täydentää Uudenmaan valtatieverkkoa. Väylä yhdistää kiinteästi koko läntisen Uudenmaan pääkaupunkiseutuun ja sen työssäkäyntialueeseen. Alati voimakkaasti kasvava liikennemäärä pääosin pääkaupunkiseudun suunnasta edellyttää joukkoliikennekäytävän merkitsemistä vaihekaavaan, ehkä jopa rakennekaavaankin, jotta maakuntakaavan suunnitteluperiaatteet voidaan saavuttaa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavehdotuksissa ei esitetä joukkoliikennekäytäviä. Ne on kuitenkin huomioitu kaava-aineistossa. Joukkoliikenteen liitekartalla L2 on osoitettu säteittäinen joukkoliikennekäytävä kantatien 51 mukaisesti.</p>
<p>Kaupan alueisiin liittyvä kaavaratkaisu ja suunnittelumääräykset eivät aseta kokorajoitusta keskustojen alueilla, se antaa kunnalle mahdollisuuden kehittää monipuolisesti kuntakeskusta.</p> <p>Kaupan toimintojen kokorajoituksia ei tulisi esittää enää myöskään tilaa vaativalle kaupalle keskustojen ulkopuolellakaan. Suunnittelumääräyksissä oleva maininta poikkeamismahdollisuudesta esitetystä mitoituksesta, jos selvitysten perusteella voidaan muuta osoittaa, turvaa osittain kehittämismahdollisuudet kuitenkin mahdollisesti muuttuvissa tilanteissa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kunta vaatii, että vaihekaavaan lisätään määräys, että Sunnanvikin alue tulee merkitä kaavaan palvelukeskittymänä. Seudullinen kuntakeskuksen</p>	<p>Sunnanvikin alueelle ei ole perusteltua osoittaa palvelukeskittymän merkintää. Länsi- ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on osoitettu</p>

<p>kauppa (PT-kauppa + muun erikoistavaran kauppa) 6 000 k-m2 ja TIVA 6 000 k-m2.</p> <p>Kunta on kaavoittanut, ja tulee kaavoittamaan, alueelle mahdollisuudet näille toiminnoille. Tämä on erittäin tärkeätä nyt kun Sunnanvikin tiesuunnitelma on käynnistynyt ja alueen saavutettavuus eritasoliittymän rakentamisen jälkeen muuttuu erittäin hyväksi. Tässä on myös huomioitu, että sijoitettaessa kaupan palveluja keskusta-alueiden ulkopuolelle se tukee eri väestöryhmien yhdenvertaisuutta.</p>	<p>palvelukeskittyminä pieniä keskuksia ja -taajamia Lohjalla, Raaseporissa ja Loviisassa, jotka ovat pääosin 2010-luvulla kuntaliitoksien myötä hallinnollisen statuksensa menettäneitä entisiä kuntakeskuksia tai muita palvelurakenteen kannalta tärkeitä olemassa olevia taajamia. Näiden lisäksi merkinnällä on osoitettu ruukkitaajamia, joihin on kehittynyt asumisen ja työpaikkojen lisäksi lähi- ja/tai matkailupalveluja. Palvelukeskittymien osoittamisella pyritään muodostamaan tasapainoinen maakunnallinen palveluverkko ja tukemaan olemassa olevien taajamien infraa ja lähipalveluja. Palvelukeskittymissä on otettu huomioon myös niiden sijainti muihin keskuksiin nähden, sijainti saavutettavuuden kannalta sekä asukasluku 1,5 km säteellä taajaman keskeltä. Kokonaan uusia, vielä rakentamattomia taajamia ei palvelukeskittyminä osoiteta.</p> <p>Kunta voi osoittaa keskustatoimintojen ulkopuolelle vähittäiskauppaa 4 000 k-m2. Paikallisen vähittäiskaupan seudullinen alaraja voi olla muutakin kuin mitä maakuntakaavan määräyksissä on osoitettu. Tällöin seudullisen koon alaraja tulee osoittaa selvityksin.</p>
<p>Maakunnan viherrakenteeseen liittyvät kaavamerkinnot ja -määräykset ovat aikaisempaa toimivampi kokonaisuus ja niiden esitystapa on selkiytynyt. Viheryhteystarpeiden esittämistarkkuus kaavaehdotuksessa on perusteltua, ottaen huomioon, että kyseessä on yleispiirteinen kehittämisperiaatemerkinnot ja viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksestä verkostoa. Siuntion kunta muistuttaa siitä, että elinvoimainen maa- ja metsätalous pitää maiseman avoimena ja viihtyisänä kuntalaisille.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Sunnanvik yritystoiminnan ja asumisen alue tulee merkitä palvelukeskittymänä vaihekaavaan.</p>	<p>Länsi- ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on osoitettu palvelukeskittyminä pieniä keskuksia ja -taajamia Lohjalla, Raaseporissa ja Loviisassa, jotka ovat pääosin 2010-luvulla kuntaliitoksien myötä hallinnollisen statuksensa menettäneitä entisiä kuntakeskuksia tai muita palvelurakenteen kannalta tärkeitä olemassa olevia taajamia. Näiden lisäksi merkinnällä on osoitettu ruukkitaajamia, joihin on kehittynyt asumisen ja työpaikkojen lisäksi lähi- ja/tai matkailupalveluja. Palvelukeskittymien osoittamisella pyritään muodostamaan tasapainoinen maakunnallinen palveluverkko ja tukemaan olemassa olevien taajamien infraa ja lähipalveluja. Palvelukeskittymissä on otettu huomioon myös niiden sijainti muihin keskuksiin nähden, sijainti saavutettavuuden kannalta sekä asukasluku 1,5 km säteellä taajaman keskeltä. Palvelukeskittymien väestöt ovat nykyisin pienimmillään noin 500 asukasta ja suurimmillaan noin 1500 asukasta. Kokonaan uusia, vielä rakentamattomia alueita ei osoiteta</p>

	palvelukeskittymänä. Sunnanvikiä ei näin ollen ole perusteltua osoittaa palvelukeskittymänä Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa.
Kuntataloudellisten vaikutusten arviointi tulee ottaa osaksi maakuntakaavaan	Kaavatyön yhteydessä on arvioitu vaihemaakuntakaavojen yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia. Arvioinnin yhtenä näkökulmana on ollut vaikutukset julkiselle sektorille. Arviointi on laadittu ulkopuolisena asiantuntija-arviointina. Vaikutuksia on arvioitu kaavan rakennemalli-, kaavaluonnos- ja kaavaehdotusvaiheissa. Arvioinnit on julkaistu osana kaava-aineistoja.
Siuntion kunta esittää, että ilmastovaikutuksia ja siihen sisältyviä haasteita selvitettäisiin huolellisemmin ja perusteellisemmin, kuin mitä nyt on tehty.	Kaavatyön aikana on laadittu ulkopuolinen asiantuntija-arviointi kaavan ilmastovaikutuksista. Arviointi on laadittu kaavan rakennemallivaiheessa ja luonnosvaiheessa. Ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtäville valmistuu kaavaehdotuksen ilmastovaikutusten arviointi. Se ja kaikki aikaisemmat arvioinnit ovat osana kaava-aineistoja. Kaavaselostusta täydennetään ilmastovaikutusten arvioinneilla.
Siuntion kunta pitää hyvänä maakuntakaavan lähtökohtaa ja kaavaehdotuksen kaavaratkaisua, jossa keskitytään maakunnan mittakaavassa ns. kehityskäytäväajatteluun ja kasvusuunnista päättämiseen. Se noudattaa samaa periaatetta kuin Siuntion maankäytön kehityskuvassakin.	Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteet: Lisätään kaavaselostukseen tulkintaa ja tarkennetaan kaavan ohjausvaikutuksia, täydennetään kaavaselostusta ilmastovaikutusten arvioinneilla.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Tuusulan kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesitykseen.	KUUMA-kuntien lausunnon osalta vastine esitetään kyseisen lausunnon yhteydessä.
Tuusulan kunta yhtyy KUUMA-kuntien lausuntoesityksen näkemyskseen siitä, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolelle tulee voida asemakaavoittaa tehokasta pientalovaltaista asutusta olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen. Tässä tilanteessa kehityksen esteeksi eivät saa tulla yleiset suunnittelumääräykset ns. valkoisella alueella. Maakuntakaavan täytyy tukea MAL 2019 suunnitelman toteuttamisedellytyksiä mukaan lukien suunnitelman ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet. Maakuntakaavan selostusta tulee täydentää nyt esitettyä tarkemmalla tulkintaohjeella taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja ns. valkoisen alueen yleisten määräysten osalta. KUUMA-kunnissa valkoisella alueella on useita taajamia, joiden paikallista kehittämistä maakuntakaava ei saa estää. Lisäksi tulee esittää suuntaviivoja, missä kulkee ero paikallisesti ja seudullisesti merkittävän asuin- ja työpaikkarakentamisen välillä esim. suhteessa kunnan kokoon ja väestökasvuun.	Kaavaselostusta täydennetään kaavan tulkinnan osalta.
Tuusulan lausunto on huomioitu laajentamalla taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä Riihikallioon. Tuusulan näkemyksen mukaan vyöhykettä tulee edelleen laajentaa länteen Lahelan alueelle hyväksytyin MAL 2019 - suunnitelman mukaisen ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen laajuudelta.	On perusteltua laajentaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä Lahelan alueelle.
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tulee laajentaa myös seudullisesti merkittävälle työpaikka- alueelle Sulassa. Sulan alueelle rakentuu huomattavasti työpaikkojen kerrosneliöitä, myös Tuusulan itäväylän etelä-kaakkoispuolelle, joka on maakuntakaavaehdotuksessa valkoista aluetta. Myös Vantaa on yleiskaavaluonnoksessaan merkinnyt työpaikka- aluetta Vantaan kaupungin puolelle Sulaan ja Tuusulan itäväylään tukeutuen.	Vaihemaakuntakaavaehdotus on linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa. Kaavaehdotuksessa osoitettujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajauksissa on huomioitu olemassa oleva yhdyskuntarakenne, kestävä liikunnan edellytykset sekä IPM-analyysin tuloksia. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kaltaista merkintää ei ole merkinnän luonteesta johtuen perusteltua ulottaa Sulan kaltaiselle alueelle.
Lentokentän pohjoispuoli, Focus- alue on merkitty kohdemerkinnöin. Tuusulan kunta näkee, että lentokenttäkaupungin tulee olla mahdollista kehittyä paitsi etelä- myös pohjoispuoleltaan. Focus- alueelle on mahdollista	Merkitään tiedoksi.

<p>sijoittaa toimintoja, jotka tukevat maakunnan ja koko valtakunnan tasolla tärkeimmän lentoaseman toimintaa.</p>	
<p>Tuusula toistaa kaavaluonnoksesta lausumansa: Kehä IV on erittäin tarpeellinen uusi tiehanke ja tärkeä Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteys, jota tulee edistää rinnan Järvenpää-Nurmijärvi - poikittaisyhteyden kanssa. Kehä IV -väylään tukeutuvan alueen asemakaavoitus on Tuusulassa vireillä ja Tuusula painottaa, että väylän toteutus voi olla käynnissä vaiheittain jo ennen vuotta 2030, kuten MAL 2019 -suunnitelmassakin on linjattu. Kehä IV-yhteys on elintärkeä myös suunnitellulle Helsinki-Tallinna-tunnelin rahtiterminaalille, jonka sijoittumista Tuusula kuntansa alueelle kannattaa. Tallinna-tunnelin suunnittelun edetessä tulee Tuusulan kunta ottaa mukaan suunnittelutyöhön jo varhaisessa vaiheessa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Hyrylän itäinen ohikulkutie tulee lisätä kaavaan. Väylä on seudullisesti tärkeä ja sen merkitys tulee vielä korostumaan Rykmentinpuiston keskustan ja Hyrylän keskustan yhdistymisen ja rakentumisen sekä yleisemmin Tuusulanjärven itäpuolisten taajama-alueiden kehittymisen myötä.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa väylät on osoitettu MAL2019-suunnitelman ja Liikenneviraston laatiman Helsingin seudun tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteet -selvityksen 2018 mukaisesti. Selvityksessä on Hyrylän itäinen ohikulkutie huomioitu kaupunkimaisena kehitettävänä tietä katujaksona. Kyseistä tietä ei ole perusteltua osoittaa kaavakartalla.</p>
<p>Kulomäentien merkitseminen seudullisesti merkittävänä tienä on Tuusulan kunnan näkemyksen mukainen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Tuusula toistaa Lentoradasta ja Ristikydöstä lausumansa: Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään ja rata tulee linjata sitovana merkintänä siten, että se kulkee Uusimaa-kaavassa Hyrylän kautta. Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja taajamarakennetta maakuntakaavan tavoitevuoden jälkeen. Näin merkittävien infrapanostusten osalta tulee ennakoita tulevaisuuden tarpeita maakuntakaavan tavoitevuotta pidemmälle.</p>	<p>Lentorata on ensisijaisesti nopean kaukoliikenteen rata, joka yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman valtakunnan raideverkkoon. Sitä ei suunnitella taajamajuna- ja paikallisliikennettä palvelevaksi. Kaukoliikenteen toimintavarmuuden vuoksi radalle ei tule liikennettä, joka pysähtyisi muilla kuin kaukoliikenteen asemilla eli lentoasemalla ja Pasilassa. Rata on linjattu tämän mukaisesti mahdollisimman lyhyenä. Vaihemaakuntakaavoissa ei esitetä asemia.</p>
<p>Focus-alueen seudullisen vähittäiskaupan suuryksikkömerkinnän osalta Tuusula toistaa lausumansa. Koska Focus-alue rajautuu Suomen suurimpaan ja tärkeimpään lentoasemaan sekä viikkaiden liikenneväylien solmukohtaan, tulee tätä sijaintitekijää pystyä hyödyntämään alueen kaupallisen konseptin suunnittelussa. Focus-alueella toiminnan tulee tukeutua lentokentän ja erityisesti matkustajaliikenteen avaamiin mahdollisuuksiin, mutta vastavuoroisesti alueen kehittämisen tulee tukea lentoaseman kilpailukykyä ja palvelutarjontaa. Alue on myös liikenteellisen</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on huomioitu Focus-alueen seudullinen merkitys.</p>

<p>sijaintinsa ja erilaisten tavaraliikenteen lentokenttäintegraatiomahdollisuuksien puolesta otollinen erilaisten varastomyymälä- ja verkkokauppakonseptien kehittämiseen, joissa logistiikka on keskiössä. Maakuntakaavan tulee edistää ja mahdollistaa näiden uudenlaisten ja kehittyvien kaupan konseptien sekä liiketoimintamallien syntyminen.</p>	
<p>Maa- ainesten ottoalueen kohdemerkinnän lisäystä pidetään hyvänä. Mutta Kiilan kiertotalousalueen merkinnän muuttuminen aluevarauksesta kohdemerkinnäksi antaa kuvan alueen merkityksen ja laajuuden supistumisesta, jota Tuusula ei näe oikeasuuntaisena muutoksena.</p>	<p>Kiertotalouden ja jätehuollon alueet osoitetaan kohdemerkinnällä lukuun ottamatta Ämmässuon aluetta. Kiilan alue kuten kaikki muut vaihemaakuntakaavoissa osoitetut kiertotalouden ja jätehuollon alueet ovat maakunnallisesti merkittäviä. Kohdemerkintä ei ota kantaa yksittäisen kohteen laajuuteen. Kohdemerkinnän sijainti ja alueellinen laajuus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>
<p>Tuusulan kunta yhtyy KUUMA- kuntien näkemykseen luonnonsuojelualueista: suojelualueiden osoittamisen tulee perustua yhtenäisiin kriteereihin koko kaavan alueella ja lisäksi tulee varmistua, että kaavassa osoitetut suojelukohteet ovat todella maakunnallisia ja että niiden rajaukset koskevat vain maakunnallisesti arvokkaita kohteita. Tämä korostuu etenkin suojelualueen sijaitessa hyvin saavutettavalla alueella, jonka maankäyttöä maakuntakaavan tavoitteiden mukaan tulee tiivistää. Esimerkki tällaisesta kohteesta on Tuusulassa aseman läheisyydessä Jokelan suojelualue rataan rajautuen.</p>	<p>Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä koko Uudenmaan kattavia kriteerejä suojelualueiden osoittamiseen. Merkintää käytetään luontokohteille, jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita ja soveltuvat toteutettavaksi luonnonsuojelulain mukaisella menettelyllä. Maakunnallisten luontoarvojen selvittämisessä on painotettu maankäytön muutosalueita. Jokelan Palojoen metsän suojelualue merkinnän rajauksesta on neuvoteltu Tuusulan kunnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Alueen rajausta on perusteltua tarkentaa pienemmäksi toteuttamisedellytyksiin liittyen.</p>
<p>Jokelan Temmonmäen-Lepokallion virkistysalue on jokelalaisille tärkeä ulkoilualue, mutta Tuusulan kunta ei näe kohdetta seudullisesti merkittävänä. Alue on turvattu virkistyskäyttöön Jokelan osayleiskaavassa ja vireillä olevassa Tuusulan yleiskaava 2040:ssä. Aluetta ei uhkaa rakentaminen. Kohde tulee poistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavasta.</p>	<p>Temmonmäki - Lepokallio virkistysalue on osoitettu voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa. Virkistysalueverkoston monipuolisuuden ja maakunnallisen merkityksen arvioimiseksi laadittiin viisiportainen luokitus, joka jakaa alueet lähivirkistysalueisiin, ulkoilupuistoihin, ulkoilualueisiin, retkeilyalueisiin ja vaellusalueisiin. Kaikki muut paitsi lähivirkistysalueet katsottiin lukeutuvan maakunnallisesti merkittäviin kohteisiin. Temmonmäki – Lepokallio kuuluu tämän luokituksen mukaan ulkoilupuistoihin ja siksi alue on osoitettu maakuntakaavassa.</p> <p>Temmonmäki - Lepokallio virkistysalue on tärkeä osa maakunnallista virkistysalueverkostoa. Maakunnallinen merkittävyys perustuu luokituksessa mm. etäisyyteen taajamasta, alueen kokoon ja alueen potentiaaliseen käyttäjämäärään. Maakunnallisen merkittävyyden lisäksi arvioitiin virkistysalueiden alueellista tasapainoa ja riittävyttä. Jokelan taajaman lähelle ei ole osoitettu muita maakunnallisia virkistysalueita. Kun lisäksi otetaan huomioon virkistysalueen suurehko koko (84 hehtaaria) ja hyvä saavutettavuus Jokelan taajama-alueelta ja muista pääradan varren</p>

	<p>taajamista, ei virkistysalueen poistamiselle Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta ole perusteita.</p>
<p>Ristikytöön on lisätty voimassa olevassa maakuntakaavassakin esitetty poikittainen viheryhteys. Yhteyden toteuttaminen on haastavaa moottoritien, oiko- ja pääradan vuoksi.</p>	<p>Uudenmaan liitossa on Ristikydön alueelle osoitetun poikittaisen virkistysyhteystarpeen toteuttamisen haastavuus tunnistettu. Väylärakenteiden korjausten ja uudistamisen yhteydessä voidaan yhteyden toimivuutta parantaa. Maakuntakaavan ohjaavuus yhteyden kehittämisen kannalta on perusteltu, etenkin kun maakuntakaavan tavoitevuosi on 2050. Yhteystarpeen ekologinen ja myös virkistykellinen merkitys on tärkeä, koska se yhdistää ekosysteemipalveluiden tarjonnan kannalta merkittävän Tuomalansuon virkistys- ja suojelualueen Sipoon puolen laajaan ekologiseen käytävään.</p>
<p>Yleisten suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen. Viheryhteydet ovat yli kuntarajojen jatkuvia eli seudullisia. Näin ollen niiden suunnittelu ei voi jäädä kunnan yksityiskohtaisemman suunnittelun varaan, vaan maakuntakaavan viheryhteysmerkinnän ja sen sijainnin tulee perustua yhteisesti hyväksytyyn useiden kuntien suunnitelmaan. Tällaista suunnitelmaa ei kuitenkaan ole tehty, joten Helsingin seudun viherkehän merkinnät tulee poistaa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetyt viheryhteydet perustuvat riittäviin ja ajantasaisiin selvityksiin. Kaavassa osoitetuilla viheryhteystarpeilla on aina vähintään seudullinen merkitys, joten niiden osoittaminen on perusteltua. Maakuntakaavaratkaisu ei edellytä viheryhteyksien kuntien hyväksymää suunnitelmaa, vaan asia voidaan ja tulee ratkaista maakuntakaavoituksen yhteydessä ylikunnallisina ja seudullisina maankäyttökysymyksinä maakuntakaavalle annetun tehtävän mukaisesti.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa viherkehää ei osoiteta yhtenäisenä alueena tai merkintänä. Viherkehän kokonaisuus muodostuu useista eri merkintöjen muodostamasta kokonaisuudesta: suojelu- ja virkistysalueista, virkistyskäytön kohdealueista, viheryhteystarpeista sekä kulttuuriympäristöistä. Maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittaa kuntia ottamaan kaavoituksessaan kyseiset ja muut maakuntakaavan merkinnät huomioon. Yleisessä suunnittelumääräyksessä todettu viherkehän kokonaisuuden kehittäminen ei tuo olennaisesti uutta suunnitteluvaihtoehtoa kunnalle. Viherkehän osoittaminen maakuntakaavassa antaa edellytyksiä kuntien väliselle yhteistyölle ja yksittäisen kunnan sisäisen viherrakenteen kehittämiselle. Viherkehän kokonaisuus on osoitettu liitekartalla V7, joka on informatiivinen, ei oikeusvaikutteinen. Liitekartan esittäminen osana kaava-aineistoa on perusteltua kaavakokonaisuuden tulkinnan kannalta.</p>
<p>Tuusula KUUMA- kuntien lausunnossa esitetyn tavoin näkee, että kaavakartan kaikki merkinnät tulee olla luettavissa valitulla mittakaavatasolla. Esimerkiksi merkittävien kulttuuriympäristöjen kohdemerkinnällä esitettävien alueiden pinta- alan ylärajaa tulee nostaa. Merkinnät eivät saa jäädä toisten merkintöjen alle, esimerkiksi Jokelan</p>	<p>Kulttuuriympäristömerkintöjä koskevaa esittämistapaa muokataan siten, että kaikki seutujen vaihemaakuntakaavoissa alle 100 ha kulttuuriympäristöalueet, jotka ovat laajemman ja yhtenäisen kulttuuriympäristöjä osoittavan ominaisuusrasterimerkinnän ulkopuolella, osoitetaan kohdemerkinnällä. Siten osoitetaan Jokelan tiilitehdas, Kilaavolan tila ja Hyrylän kasarmialue kulttuuriympäristöjen kohdemerkinnällä.</p>

<p>tiilitehdas sekä Klaavolan tila ja Hyrylän kasarmialue eivät erotu kaavakartalta.</p>	
<p>Tuusula kiinnittää huomiota liitekarttojen sisältöön ja selitteisiin. Esimerkiksi selite liitekartalla L2 –joukkoliikenne on vajavainen kartan sisältöön verrattuna. Ovatko esimerkiksi laivaväylät tai Tallinna-tunnelin tavaraterminaalista lähtevä pintaratayhteys Hanko- radalle joukkoliikenteen osia?</p>	<p>On perusteltua poistaa liitekartasta L2 merkinnät, jotka eivät liity joukkoliikenteeseen.</p>
<p>Uusimaa- kaava 2050:een on lisättävä myös Finest Bay Area - rautatietunnelin mukainen linjaus, jonka suunniteltu reitti kulkee Tallinnasta Espoon Otaniemen kautta Helsinki-Vantaan lentokentällä tai Otaniemestä Pasilan kautta Helsinki-Vantaan lentokentälle.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty Tallinna-tunnelin ohjeellinen linjaus perustuu sekä voimassaolevaan maakuntakaavaan että Helsingin ja Tallinnan välisen kiinteän yhteyden esiselvitykseen, jossa todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä. Esiselvityksessä todettiin työmatkojen matka-ajalla olevan tässä ensisijainen merkitys, joten linjauksen tulee kulkea Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Näin linjaus kytkeytyy sekä seudulliseen että valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.</p> <p>Linjausta ja siihen liittyviä vaikutustenarviointeja tarkennettiin Suomen ja Viron valtioiden, asianomaisten maakuntien sekä kaupunkien yhteisessä, EU-rahoitteisessa FinEst Link -selvityksessä. Aiemman esiselvityksen, FinEst Linkin selvityksen sekä voimassaolevan maakuntakaavan pohjalta Helsingin kautta kulkeva linjaus tuotiin uuteen, laadittavana olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan, joka on nyt ehdotusvaiheessa.</p> <p>Kaavaehdotuksessa osoitettu Helsingin kautta kulkeva linjaus kulkee edellä mainittujen valtakunnallisten ja seudullisten liikenneverkon risteyskohtien kautta ja mahdollistaa matkustajien siirtymisen eri liikennevälineisiin. Tälle linjaukselle on myös kuntakaavoituksellinen valmius.</p> <p>Muut kaavaluonnoksessa esitetyt linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue samalla tavalla Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan prosessissa on Tallinna-tunnelille osoitettu kolme linjausvaihtoehtoa jo luonnosvaiheessa syksyllä 2018 kannanottojen saamiseksi eri vaihtoehtoista. Luonnoksen palautteiden ja</p>

	<p>taustaselvitysten pohjalta maakuntahallitus päätti ainoastaan Helsingin linjauksen osoittamisesta kaavaehdotuksessa alkuvuonna 2019.</p> <p>Koska maakuntakaava on jo ehdotusvaiheessa ja kaava on ehdotuksena ollut jo lausunnoilla, tarkoittaisi muiden linjausvaihtoehtojen palauttaminen kaavaan sitä, että kaavaehdotuksesta pitäisi pyytää uudelleen lausunnot, laatia niihin vastineet ja järjestää uudelleen toinen viranomaisneuvottelu. Tämä on merkittävä aikatauluriski useille hankkeille. On myös huomattava, että kaikkien maakuntakaavaehdotukseen sisältyvien linjausvaihtoehtojen tulee perustua MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n mukaisiin selvityksiin.</p>
--	--

Toimenpiteet: Täydennetään kaavaselistusta kaavan tulkinnan osalta, laajennetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä Lahelan alueelle, muutetaan Jokelan Palojoen metsän suojelualuemerkinnän rajausta pienemmäksi, osoitetaan kohdemerkinnällä alle 100 ha kulttuuriympäristöalueet, jotka ovat laajemman ja yhtenäisen kulttuuriympäristöjä osoittavan ominaisuusrasterimerkinnän ulkopuolella, ja siten osoitetaan Jokelan tiilitehdas, Klaavolan tila ja Hyrylän kasarmialue kulttuuriympäristöjen kohdemerkinnällä, poistetaan liitekartasta L2 merkinnät, jotka eivät liity joukkoliikenteeseen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Vantaan kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke osoitetaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa, jos MAL-runkoverkon piirissä olevalla alueella ei ole tiivistämiselle merkittäviä esteitä, kuten maakuntakaavan virkistysalueita. Taustalla on huomioitu myös MAL2019-suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennusteet. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on perusteltua laajentaa lausunnossa esitetulle pikaraitiotievyöhykkeelle Aviapolis-Hakunila-Tikkurila-välille. Näin huomioidaan paremmin ulkoistenkin asiantuntijoiden esiin nostama pääkaupunkiseudun vahva kasvu ja merkittävä täydennysrakentamispotentiaali.</p>	<p>Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke osoitetaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa, jos MAL-runkoverkon piirissä olevalla alueella ei ole tiivistämiselle merkittäviä esteitä, kuten maakuntakaavan virkistysalueita. Taustalla on huomioitu myös MAL2019-suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennusteet. Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on perusteltua laajentaa lausunnossa esitetulle pikaraitiotievyöhykkeelle Aviapolis-Hakunila-Tikkurila-välille. Näin huomioidaan paremmin pääkaupunkiseudun vahva kasvu ja merkittävä täydennysrakentamispotentiaali, jonka myös kaavatyössä mukana olleet ulkoiset asiantuntijat ovat nostaneet esiin.</p>
<p>Kivistön pohjoispuoliset voimassa olevan maakuntakaavan taajamatoimintojen alueet on rajattu maakuntakaavaehdotuksessa. Ne tulisi vähintään Seutulaan asti palauttaa maakuntakaavaan, koska kyse on Kivistön keskustaan tukeutuvasta seudullisesta kasvusuunnasta, joka kehittyy kulttuurimaiseman ehdoilla.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta on perusteltua tarkistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Kivistön pohjoispuolisen alueen osalta.</p>
<p>Kaupan ratkaisu mahdollistaa päivittäistavarakaupan suuryksiköiden sijoittumisen laaturajoittamattomille kaupan alueille. Ratkaisulla heikennetään läheisten keskuksien elinvoimaa ja joukkoliikenneverkoston toimivuutta, mikä on todettu mm. Porttipuiston osalta luonnoksesta saatujen lausuntojen jälkeen tehdyssä lisäselvityksessä.</p>	<p>Laaturajoittamattoman kaupan alueita on osoitettu ainoastaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.</p> <p>Laaturajoittamattoman kaupan alueiden voidaan katsoa aiheuttavan merkittävästi haitallisia vaikutuksia Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuihin keskustatoimintojen alueisiin, jos laaturajoittamattoman kaupan alueen enimmäismitoitus muuttuu keskustahakuiseksi kaupaksi. Tällöin kaavaratkaisun voidaan katsoa olevan maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten vastainen.</p> <p>Laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä on perusteltua poistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta. Kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet muutetaan tilaa vaativan kaupan alueiksi.</p>
<p>Aviapoliksen seudullinen keskus kasvaa voimakkaasti ja laajenee tulevaisuudessa Kehä III yli pohjoiseen. Keskuksella tulee olemaan kaksi ydintä: asemanseutu ja Jumbon palvelukeskittymä. Maakuntakaavaehdotuksen ratkaisu keskuksen siirtämisestä voimassa olevan maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan osoittamasta sijainnista lähelle lentoasemaa on täysin ristiriitainen ratkaisu suhteessa alueen kehittämistavoitteisiin. Nykyinen keskus Jumbon ympärillä on muutettu</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua tehdä seuraavat muutokset: Pakkalan alue osoitetaan keskuksena ja Aviapoliksen alue taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Tammiston kaupan alueen enimmäismitoitusta tarkistetaan.</p>

<p>kaupan alueeksi, vaikka nykyinen keskus on monipuolinen kokonaisuus eri toimintoja asumisesta työpaikkoihin. Kehä III jakava vaikutus tulevaisuuden keskuksen keskellä ei ole sen suurempi kuin pääradan Tikkurilassa tai Pasilassa, joten sitä ei voi käyttää perusteluna maakuntakaavan ratkaisulle. Vantaan kaupunki vaatii, että maakuntakaava korjataan vastaamaan alueen kehittämistavoitteita.</p>	
<p>Tuusulan ja Vantaan rajalla Vierumäessä oleva kaupan alue on tarpeettomasti ulotettu Vantaan puolelle asti. Tätä vaikeasti saavutettavaa aluetta ei ole tarkoituksenmukaista kehittää kaupan alueena. Kyseinen alue on Vantaan yleiskaavaluonnoksessa määritelty työpaikka-alueeksi, ei kaupan alueeksi.</p>	<p>Kaupan alueen sijaintia on perusteltua tarkistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa. Lausunnossa mainitun kaupan alueen merkintä kohdentuu Tuusulan kunnan alueelle.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa esitetty ratkaisu on Östersundomin Länsisalmen metrokeskuksen ja siihen kytkeytyvän viherkäytävän osalta liian tarkka. Ristiriita yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan välillä on merkittävä, koska viherkäytävä sijoittuu yleiskaavassa määrittelylle metroasemalle. Vantaan kaupunki vaatii, että viherkäytävää ei määritellä strategisessa maakuntakaavassa aluerajauksena, vaan jatkosuunnittelulle ja ratkaisujen täsmennykselle seuraavissa vaiheissa jätetään mahdollisuuksia.</p>	<p>Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018. Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksellä ei valtuuston päätöstä ole voitu saattaa voimaan. Hallinto-oikeus ei ole vielä käsitellyt valtuuston päätöstä koskevia valituksia.</p> <p>Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Valmisteilla olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntaan liittyy Östersundomin alueella myös erityisesti Natura-vaikutusten arviointiin ja arviointitulosten tulkintaan liittyviä, keskenään erilaisia kuntien ja viranomaisten näkemyksiä. Asiassa ei ole näköpiirissä valtuuston päätöstä koskevaa oikeudellista ratkaisua vaihemaakuntaavalle suunnitellun aikataulun puitteissa. Aikaisemman Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksen perusteella on ennakoitavissa, että myös koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan toimeenpano saattaa vaarantua tai viivästyä Östersundomin aluetta koskevan ratkaisun ja siitä mahdollisesti tehtävien valitusten johdosta. Tämä vaarantaisi koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan voimaantumisen ja siihen liittyvän maankäytön edistämisen, jota monet kunnat ja hankkeet odottavat. Tällaisen tilanteen estämiseksi on perusteltua olla esittämättä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston aiemmin hyväksymän kaava-alueen osalta.</p>
<p>Kaavaehdotukseen on lisätty viheryhteystarpeena Kylmäojan vartta seuraileva viheraluekokonaisuus, joka jatkuu Tikkurilan keskuspuistosta kohti pohjoista Simonkylänpuistoon ja Rekolan metsään. Lisäys on hyvä ja tukee seudullisen viheraluejärjestelmän säilyttämistä ja kehittämistä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Kuusijärven pohjoispuolella Kuninkaanmäessä Byändassa on asuttua aluetta, joka on Vantaan yleiskaavassa 2007 merkitty pientaloalueeksi, ja jonka asemakaavoitus on vireillä. Maat ovat pääosin yksityisessä omistuksessa. Alue on merkitty Uusimaa 2050 -kaavaehdotuksessa virkistysalueeksi. Tämän alueen vieressä Vantaa on kehittämässä Kuusijärven aluetta ja sieltä lähteviä sujuvia ulkoilureitti- ja virkistysalueyhteyksiä kohti Sipoonkorven kansallispuistoa. Byändan aluetta sen sijaan ei olla kehittämässä virkistysalueena, eikä sitä pitäisi Uusimaa 2050 -kaavassa sellaisena esittää.</p>	<p>Kaavaehdotuksesta on perusteltua poistaa osa Kuusijärven pohjoispuolisesta virkistysalueesta. Alue on jo osin rakentunut ja yksityisessä omistuksessa. Muutos ei vaaranna virkistysyhteyksiä Sipoonkorven suuntaan.</p>
<p>Vantaan kaupunki lausui Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineistosta, että kulttuuriympäristön suojelun kannalta on olennaista, että suojeltavien alueiden rajaukset vastaavat todellista tilannetta. Voimassa olevan valtioneuvoston päätöksen 1995 mukainen rajausta on Vantaalla niin vanhentunut, että se ei enää voi uskottavasti toimia suojeluperusteena. Uuden inventoinnin (kuulemisaineisto 2015) mukainen rajausta perustuu maiseman arvoihin nykytilanteessa ja pitäisi siksi esittää tulevassa Uusimaakaavassa. Valtioneuvoston uutta päätöstä ei tulla saamaan ennen Uusimaa-kaavan ehdotuksen asettamista nähtäville. Olisi kuitenkin mielekäästä esittää maiseman arvoihin nykytilassa perustuva rajausta maakunnallisen suunnittelun näkökulmana.</p>	<p>Kulttuuriympäristöteemaa on käsitelty voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa. Kyseisessä kaavassa esitetään erikseen valtakunnalliset ja maakunnalliset kulttuuriympäristöt. Seutujen vaihemaakuntakaavoissa ne esitetään yhdellä merkinnällä. Valtakunnallisten alueiden rajaukset perustuvat valtioneuvoston asetukseen ja maakunnalliset alueet "Missä maat on mainiommat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt" -selvitykseen. Päivitysinventointien tiedot ja uudet rajaukset on tuotu esille kaavaehdotuksen liiteaineistossa, jotta niitä voidaan käyttää suunnittelun tukena ja viranomaisneuvotteluissa tarkemman suunnittelun taustatietona. Valtioneuvoston päätöstilanne tulee selvittää alueen yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä.</p>
<p>Luoteis-Vantaalle Vantaanjoelta kohti Ruotsinkylää on esitetty viheryhteystarve. Yhteyden sijainti on edelleen liian epätarkka. Yhteyttä tulisi siirtää kohti länttä siten, että se ei osu Vantaan yleiskaavassa ja yleiskaavaluonnoksessa 2020 esitettyjen rakennettavien alueiden päälle.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa luoteis-Vantaalle osoitetun viheryhteyden linjausta on perusteltua siirtää lännemmäksi.</p>
<p>Maakuntakaavaluonnoksessa esitetty kiertotalouden ja jätehuollon alue Vantaan ja Tuusulan rajaseudulla on nyt määritelty ehdotukseen maa-aineshuollon kehittämisalueeksi, jonne voidaan tarkemmassa suunnittelussa osoittaa mm. kiertotaloustoimintoja. Kyseisen keskittymän kehittämisen perusedellytykset on toimivat liikenneyhteydet. Nykyiset toiminnot käyttävät Katriinantietä, mikä on kestävä ratkaisu mm. alueen asukkaiden näkökulmasta. Tuusulan puolelta liikenneyhteyksiä alueille ei vielä ole.</p> <p>Kokonaisuuden kehittämisen tulisi kytkeytyä uusiin raskaalle liikenteelle soveltuviin liikenneyhteyksiin, eikä sitä saa rakentaa nykyisiin teihin tukeutuen. Vantaan kaupunki vaatii, että alueen määräyksiin kirjataan, että alueen laajennuksia ei saa toteuttaa ennen maantie 152 jatkeen rakentamista.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on Vantaan ja Tuusulan rajalle osoitettu kiertotalouden ja jätehuollon alue -merkintä sekä maa-aineshuollon kehittämisperiaatteen merkintä. Maantie 152 on osoitettu kaavaehdotuksessa seudullisesti merkittävän tien ohjeellisena linjauksena.</p> <p>Kiertotalouden ja jätehuollon alueen sekä maa-aineshuollon kehittämisalueen merkinnät ovat kohdemerkintöjä, joiden sijainti ja laajuus tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Myös maantie 152 ohjeellinen linjaus tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa voidaan kaavaehdotuksessa osoitetut toiminnot ja alueen laajennukset sovittaa ja ajoittaa yhteen myös liikenneyhteyksien osalta. Merkintöjä koskevia kaavamääräyksiä ei ole tarpeen täydentää lausunnossa esitetyllä tavalla.</p>
<p>Lahdentie on merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi Sipoontiestä etelään ja Vanha Hämeenlinnantie puolestaan Kivistöstä etelään. Lahdentie on</p>	<p>Lausunnossa mainitut tieosuudet on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa seudullisesti merkittävänä teinä, koska</p>

<p>kuitenkin jo asemakaavassa muutettu kaduksi Koivukylänväylältä etelään ja Vanha Hämeenlinnantie on puolestaan Kivistön keskustan kohdalla muuttumassa kaduksi (Keimolanportin ja Kehä III:n väliseltä osuudelta). Näitä osuuksia tullaan jatkossa kehittämään katumaisiksi, joten maakuntakaavan seudullisesti merkittävän tien merkinnät tulee näiltä osin poistaa.</p>	<p>ne ovat katuinakin osa seudullisesti merkittävää väyläverkkoa muun muassa valtateiden varayhteyksinä. Maakuntakaavamerkintä ei estä kyseisten teiden kehittämistä katuina. Kaavaehdotukseen ei ole perusteltua tehdä lausunnossa esitettyä muutosta.</p>
<p>Vantaa näkee hyvänä, että maantien 152 jatkeen ohjeellinen linjaus on merkitty maakunnallisesti merkittävä tienä.</p> <p>Mt 152 on kuitenkin edelleen merkitty seudullisesti merkittäväksi tieksi kantatien 45 ja valtatie 4 välisellä osuudella. Vantaan kaupunki esittää merkinnän poistamista, koska Vantaan näkemyksen mukaan kyseinen osuus on jo kaupunkimaista ympäristöä eikä sinne voida lisätä raskasta liikennettä. Osuus ei ole mukana myöskään vuonna 2018 valmistuneessa Liikenneviraston selvityksessä ”58/2018 Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet” esitettyssä tieverkossa.</p> <p>Itä- länsisuuntainen, kehämäinen tavaraliikenteen yhteys tulisi toteuttaa maantien 148 kautta.</p>	<p>Lausunnossa mainittu tieosuus on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa seudullisesti merkittävänä tienä, koska se kytkee Korson keskuksen tieverkkoon ja on näin katunakin osa seudullisesti merkittävää väyläverkkoa.</p> <p>Kehä IV:n katsotaan kaavaratkaisussa jatkuvan Tuusulanväylälle, Hyrylän ohikulkutielle ja edelleen maantielle 148. Tämä yhteys on osoitettu siksi koko osuudelta maakunnallisesti merkittävänä.</p> <p>Maakuntakaavamerkintä ei estä kyseisten teiden kehittämistä katuina. Kaavaehdotukseen ei ole perusteltua tehdä lausunnossa esitettyä muutosta.</p>
<p>Vantaan kaupunki toteaa, että Tallinna-tunnelin ratkaisu Helsingin kautta on seudun etu ja liikennejärjestelmän näkökulmasta ainoa realistinen vaihtoehto.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Lentoaseman alueella oleva nuoliviivamerkintä ”Liikenteen yhteystarve” kuvaa yhteyksiä Tallinnan tunnelin ja lentoradan junaasemilta, joten viivan eteläpäähän tulee sijaita lentoasemalla eikä Kehä III:lla ja nuolen tulee osoittaasuoraan pohjoiseen. Vantaan kaupunki näkee, että tämä kuvaa paremmin merkinnällä tarkoitettua yhteystarvetta maantien 152 suunnasta lentokentälle.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa osoitettu liikenteen yhteystarve-kehittämisperiaatemerkintä kuvaa Tallinna-tunnelin yhteystarvetta Lentoaseman aseman ja Tallinna-tunnelin tavaraterminaalin välillä. Merkinnän sijaintia on perusteltua siirtää osoittamaan paremmin yhteystarpeen sijaintia.</p>
<p>Liitekartassa L1, Logistiikka on esitetty kuusi raskaan liikenteen levähdysaluetta Vantaalle. Mikään esitetyistä alueista ei ole pysyvä ratkaisu ja Vantaan näkemyksen mukaan maakuntakaavassa ei tule esittää ratkaisuja, jotka eivät ole pysyviä. Lentoaseman länsireunalta merkitty alue on jo todettu mahdottomaksi toteuttaa, Kehä III:n varrella olevan alueen palvelut ovat poistuneet ja Tuusulanväylän varressa olevista alueista eteläisin on liian pieni. Vantaan kaupunki esittää, että kaikki liitekartan raskaan liikenteen levähdysalueen merkinnät Vantaan alueelta poistetaan. Karttaan voi sen sijaan lisätä maantien 152 ja valtatie 3 liittymään</p>	<p>Kaavaehdotuksen liitekarttaa L1 on perusteltua korjata siten, että lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan. Liitekartalle lisätään myös nykyiset palvelualueet sekä maantien 152 ja valtatie 3 liittymään ja Sipoonlahden eritasoliittymään suunnitellut palvelualueet.</p>

suunniteltu palvelualueen varauksen, joka on esitetty myös Vantaan tekeillä olevan yleiskaavan luonnoksessa.	
Maakuntakaavuluonnoksessa yhteystarpeina osoitetut voimajohtoyhteydet on ehdotuksessa esitetty Vantaan voimassa olevan yleiskaavan ja uuden yleiskaavan suunnitelmien mukaisesti.	Merkitään tiedoksi.
Raakavesitunnelin määräyksessä edellytetään tunnelin suojavyöhykkeen esittämistä tarkemmassa suunnittelussa. Vantaan tekeillä olevassa yleiskaavassa Päijänne-tunneli esitetään kaavakartalla ilman suojavyöhykettä. Suojavyöhykkeelle asetettavat rajoitukset huomioidaan kaavamääräyksessä ja lisäksi käytössä on erillinen ohje, jossa esitetään tarkemmin rajoitukset eri suoja-alueille.	Raakavesitunnelin määräystä on perusteltua muuttaa siten, että raakavesitunnelin suojavyöhyke on huomioitava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.
Tarkemmalla suunnittelutasolla lentomeluvyöhykkeiden aaltoviiva voi aiheuttaa tulkintaongelmia. Vaikka lentomelu ei pääty melualueen rajaukseen, tulee maankäytön suunnittelussa olla selkeästi noudatettava, suoraviivainen raja. Vantaan kaupunki toistaa maakuntakaavuluonnoksesta sekä valmisteluaineistosta antamissaan lausunnoissa esittämänsä vaatimuksen. Lentomelualueiden muutoksien ympäristövaikutuksista tulee laatia riittävät selvitykset siten, että selvitykset täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 9 §:ssä asetetut vaatimukset. Selvityksissä tulee arvioida lentomelun sosiaaliset ja yhdyskuntataloudelliset vaikutukset, kuten vaikutukset kuntatalouteen sekä yksityiselle maanomistukselle.	Lentomeluvyöhykkeet osoitetaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa samalla merkintätavalla kuin muutkin meluvyöhykkeet. Lentomelualueen täsmälliset rajaukset on esitetty lentoaseman toimintaa koskevan aluehallintoviraston ympäristölupapäätöksen liitteessä 2. Lentomelun vaikutukset on arvioitu niin ikään ympäristölupapäätöksen valmistelun yhteydessä. Finavia Oyj:n ennuste vuoden 2025 lentomelualueesta ei poikkea olennaisesti vakiintuneesta melutilanteesta tai ennusteista. Otaen huomioon maakuntakaavan tehtävä ja tarkoitus yleispiirteisenä suunnitelmiana, ei lentomelun sosiaalisia ja yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia ole ollut tarpeen arvioida maakuntakaavan laadinnan yhteydessä tehtyä tarkemmin.

Toimenpiteet: Laajennetaan pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä Aviapolis-Hakunila-Tikkurila-välille, tarkistetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta Kivistön pohjoispuolisen alueen osalta, poistetaan laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä ja muutetaan kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet tilaa vaativan kaupan alueiksi, osoitetaan Pakkalan alue keskuksena ja Aviapoliksen alue taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä, tarkistetaan Tammiston kaupan alueen enimmäismitoitusta, tarkistetaan Tuusulan ja Vantaan rajalla Vierumäessä olevan kaupan alueen sijaintia, ei esitetä Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston vuonna 2018 hyväksymän kaava-alueen osalta, poistetaan osa Kuusijärven pohjoispuoleisesta virkistysalueesta, siirretään luoteis-Vantaalle osoitetun viheryhteyden linjausta lännemmäksi, siirretään liikenteen yhteystarve -kehittämisperiaatemerkinän sijaintia, korjataan liitekarttaa L1, muutetaan raakavesitunnelin määräystä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Vihdin kunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Muutos taajamatoimintojen alueiden merkinnöissä ja aluerajauksissa on merkittävä, eikä merkintöjen toimivuudesta ja niiden tulkinnasta ole vielä muodostuneita käytäntöjä oikeuskäsittelyissä tai viranomaisyhteistyössä. Vihdin kunta painottaa, ettei maakuntakaava voi estää monikeskuksisen kunnan taajamien kehittämistä paikallisella tasolla. Paikallisesti merkittävä maankäyttö tulisi määritellä siten, että sen tulkinta on mahdollisimman yksiselitteinen.</p>	<p>Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan: "Maakuntakaavassa osoitettujen keskusten, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikumisen edellytykset." Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajaukset osoittavat keskusta ympäröivän keskeisen tiivistettävän alueen periaatetasoisesti. Väljempää pientaloasutusta voi sijoittaa keskeisten tiivistettävien alueiden ulkopuolelle kaavan yleisissä määräyksissä todettuja periaatteita noudattaen. Kunta tekee tarkemmat alueidenkäyttöratkaisut omissa suunnitellussaan. Kaavaselostusta täydennetään kaavan tulkinnan osalta.</p>
<p>Nummelan keskeinen kehittämisvyöhyke, eteläinen Nummela, on maakuntakaavassa merkitty uudeksi raideliikenteeseen tukeutuvaksi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Vihdin kunta toteaa, että suunnittelumääräyksessä on huomioitu kunnan luonnosvaiheessa antama lausunto. Kyseessä on Vihdin kunnan merkittävimmän kehitettävän taajaman merkittävin kasvusuunta, eikä määräys tällaisenaan estä eteläisen Nummelan kehittämistä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Vihdin kunta toistaa luonnosvaiheessa annetun lausunnon keskustatoimintojen alueista todeten, että kaavamerkinnot ja -määräykset ovat toimivia.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä on sijoitettu Vihdin kunnassa Vanhan Turuntien (maantie 110) ja Helsinki-Turku - moottoritien (valtatie 1) väliin jäävälle vyöhykkeelle. Vihdin kunta katsoo, että merkintä on linjassa kunnan yleiskaavallisten suunnitelmien kanssa ja antaa kunnalle hyvät edellytykset ehittää kyseistä vyöhykettä maakunnallisesti merkittävänä työpaikka-alueena.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Vihdin kunta pitää hyvänä ratkaisuna poistaa kaupan alueen merkinnän suunnittelumääräyksestä vaatimus kohteen toteuttamisen sitomisesta ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen, työpaikka-alueiden tai keskuksien toteuttamiseen. Vihdin kunta toteaa kuitenkin, että Huhmarin kaupan alueen</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitetun Huhmarin kaupan alueen enimmäismitoitusta ei ole perusteltua nostaa. Kaavaehdotuksessa Huhmarin kaupan alueen enimmäismitoitus on, myös</p>

<p>enimmäismitoitusta tulee nostaa merkittävästi esitetystä 50 000 k-m²:stä . Kohteen saavutettavuus ja näkyvyys sekä valtakunnallisella, maakunnallisella että paikallisella tasolla tarkasteltuna on jo nykytilanteessa edullinen ja kaupan toiminnoille suotuisa. Vihdin kunta katsoo, ettei Huhmarin kaupan alueen esitetty mitoitus ole perusteltu myöskään vertailussa naapurikuntien kaupan alueisiin, esimerkiksi Lempolaan, Tynninharjuun tai Lommilaan. Edelleen, kun huomioidaan maakuntakaavan aikatahtain ja Huhmarin alueelle odotettavissa oleva merkittävä valtakunnallinen infrahanke, Espoo-Salo -oikorata ja sen asema, Vihdin kunta edellyttää, että kyseisen kaupan kohteen enimmäismitoitus on nostettava 100000 k-m²:iin.</p>	<p>kunnan väestönkasvuennusteet huomioon ottaen, suurempi kuin on tilaa vaativan kaupan tarve.</p>
<p>Vihdin kunta painottaa Espoo-Salo -oikoradan toteuttamisen merkitystä sekä Helsingin seudun läntisen suunnan kehittämisen että valtakunnallisesti merkittävän kehityskäytävän edistämisen kannalta. Oikoradan toteuttamisen edellytyksenä olevan Espoon kaupunkiradan rakentamispäätös tulee tehdä välittömästi, jotta Espoo-Salo -oikorata voidaan toteuttaa mahdollisimman pian.</p>	<p>Espoon kaupunkirata on esitetty kaava-aineistoon liittyvässä toteuttamisohjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeena, mikä tarkoittaa hankkeen olevan tarpeellinen jo nyt tai hanke on edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle.</p>
<p>Vihdin kunta pitää myös Hanko-Hyvinkää -radan sähköistystä ensisijaisen tärkeänä hankkeena. Sähköistysuunnitelmissa tulisi tästä syystä huomioida myös radan hyödyntäminen henkilöliikenteessä tulevaisuudessa. Radalla olisi Vihdin kunnan näkökulmasta merkittävää potentiaalia paikata puuttuvia seudullisia poikkitaiteita joukkoliikenneyhteyksiä jopa Hangosta pääradalle saakka. Joukkoliikenteen mahdollistaminen Hango-Hyvinkää -radalla myös osaltaan vähentäisi yksityisautoilun tarvetta valtatie 2s:lla, jota pyritäänkin kehittämään jopa kansainvälisesti merkittävänä logistisena väylänä.</p>	<p>Hanko-Hyvinkää-radon sähköistys on esitetty toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeena.</p>
<p>Valtakunnallisesti merkittävät valtatie 1, 3, 4 ja 7 muuttuvat kaavakartassa maakunnallisesti merkittäviksi maanteiksi Kehä III:n sisäpuolella. Vihdin kunta kuitenkin korostaa väylien valtakunnallista merkittävyyttä myös Kehä III:n sisäpuolisella alueella. Seudun ytimessä sijaitsevien joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kannalta tärkeiden valtakunnallisten solmupisteiden saavutettavuus tulee turvata. Lisäksi kantatie 55 olisi perusteltua luokitella valtatie 25:n tapaan valtakunnallisesti merkittäväksi väyläksi osana Kehä V -kokonaisuutta, joka ulottuu Hangosta Porvooseen saakka.</p>	<p>Säteittäiset Helsingin kantakaupunkiin johtavat valtatie on esitetty Kehä III:n ulkopuolella valtakunnallisesti merkittävänä teinä ja kantatiet maakunnallisesti merkittävänä teinä. Kehä III:n sisäpuolella seudullisen liikenteen merkitys nousee enemmän esille. Kehä I:n sisäpuolella yhteydet joukko- ja tavaraliikenteen terminaaleihin on esitetty merkinnällä, joka toisaalta turvaa näiden kohteiden saavutettavuuden, mutta mahdollistaa myös kaupunkikehityksen.</p> <p>Kantatietä 55 ei ole esitetty valtakunnallisesti merkittävänä tienä, koska se ei ole osa valtakunnallista runkoverkkoa.</p>

<p>Vihdin kunnan alueelle maakuntakaavaehdotuksessa osoitetut liityntäpysäköintipaikat ovat Vihdin kunnan kannalta riittävät ja oikein sijoitettu. Vihdin kunta katsoo, että Espoo-Salo -oikoradan toteutuessa kunnan alueelle sijoittuvat asema paikat toimivat myös sekä maakunnallisesti että valtakunnallisesti merkittävänä joukkoliikenteen vaihtopaikkoina ja tämä tulee huomioida maakuntakaavassa.</p>	<p>On perusteltua lisätä maakunnallisesti merkittävä joukkoliikenteen vaihtopaikka suunnitellun Höytiönnummen aseman kohdalle Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaan.</p>
<p>Vihdin kunta korostaa, että maakuntakaavaan merkittävillä suojelualueilla tulee todellisuudessa olla maakunnallista merkitystä ja tulee varmistua, että osoitetut suojelualueiden rajaukset koskevat ainoastaan maakunnallisesti arvokkaita kohteita. Esimerkiksi Nummelan eteläosiin on osoitettu sellaisia suojelualueita, joita ei ole suojeltu erillisillä suojelu päätöksillä, joiden rajauksia ei ole suoraan johdettavissa kunnan teettämistä luontoselvityksistä ja joiden rajausten perusteet jäävät näin ollen epäselviksi. Koska Nummelan eteläiset osat ovat Vihdin tärkein yhdyskuntarakenteellinen kehittämisen alue, tulee tälle alueelle kohdistuvat suojelumerkinnät olla erityisen hyvin perusteltuja.</p>	<p>Lausunnossa mainittujen Nummelan eteläosien luontokohteiden maakunnallinen arvo perustuu Uudenmaan liiton luontoselvitykseen 2019, kaavan liiteaineistossa mainittuihin kunnan selvityksiin ja kunnan lähettämään paikkatietoaineistoon maakunnallisista kohteista (2013). Lisäksi kohteiden luontoarvoa nostaa niiden sijainti suhteessa maakunnalliseen ekologiseen verkostoon (2018). Liiteaineistoa on perusteltua täydentää näiden tietojen osalta.</p> <p>Maakuntakaavan suojelualueen toteuttamisessa luonnonsuojelulain mukaisesti on mahdollista suojeltavista luontoarvoista riippuen tarkentaa rajausta ja antaa rauhoitusmääräyksiä sen mukaan, minkä verran muuta käyttöä kyseinen alue kestää. Merkinnän tarkoitus maakuntakaavassa on estää maakunnallisen luontokokonaisuuden arvojen heikentyminen, jotta niiden suojelu luonnonsuojelulain kautta on mahdollista toteuttaa.</p> <p>Kohteen 943 Mäyräpuro suojelualue on rajattu ylimaakunnallisen radan linjauksen ulkopuolelle. Suojelualueen toteuttaminen on mahdollista myös kehittyvällä asemanseudulla ja toteuttamisen yhteydessä voidaan ottaa huomioon mm. virkistyskäytön ohjaaminen alueella.</p>
<p>Poiketen kunnan aiemmasta lausunnosta, Vihdin kunta katsoo, että siirtoviemäriin yhteistarve -merkintä tulee säilyttää maakuntakaavassa Nummelan ja Espoon Blominmäen välillä myös jatkossa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Vihdin kunta toteaa, että Etelä- Nummelan alueelle on osoitettu 110 kV:n yhdyslinja varsinaiselta linjaukselta Hanko-Hyvinkää -radalle. Kyseinen yhdyslinja on myös voimassa olevissa maakuntakaavoissa, mutta linjan merkitys ja tarve on kunnalle epäselvä.</p>	<p>Lausunnossa mainittua voimajohtoa ei ole rakennettu. Merkinnän poistamiselle ei ole perusteita, mutta merkintä 'voimajohto' on perusteltua muuttaa muotoon 'ohjeellinen voimajohto'.</p>

Toimenpiteet: Lisätään maakunnallisesti merkittävä joukkoliikenteen vaihtopaikka suunnitellun Höytiönnummen aseman kohdalle, täydennetään kaavan liiteaineistoa luontokohteita koskevien tietojen osalta, muutetaan merkintä 'voimajohto' muotoon 'ohjeellinen voimajohto'.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Hämeen liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Pääkaupunkiseutu ulottaa metropolialueena vaikutuksensa myös Kanta-Hämeeseen. Mittavan pendelöinnin johdosta erityisesti Hämeenlinnan ja Riihimäen seuduille. Suomen kasvukäytävä ja erityisesti sen Helsinki–Tampere -osa on alue- ja yhdyskuntarakenteeltaan sekä liikennejärjestelmältään vahvaa aluetta, jolla on kasvavia mahdollisuuksia toimia osana Etelä-Suomen ja pääkaupunkiseudun kestävästä kasvusta. Hämeen liitto edellyttää, että kaavan valmistelussa tutkitaan vakavasti sitä, kuinka Suomen kasvukäytävä voisi ottaa vastaan pääkaupunkiseudun kasvupaineita.</p>	<p>Uusimaa-kaavan valmisteluvaiheessa on laadittu selvitys koskien Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailua aluetalouden näkökulmasta. Kyseisessä selvityksessä tarkasteltiin liikennekäytävien merkitystä talousalueiden laajenemiselle työmarkkinoiden toimivuuden ja ylimaakunnallisten sekä kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta. Vertailun kohteena oli liikennehankkeiden vaikutus saavutettavuuteen ja aluetalouteen.</p> <p>Etelä-Suomen kehityskäytävistä on laadittu myös profilointia koskeva selvitys, jossa tarkasteltiin kehityskäytäviä asumisen, liikenteen ja muun maankäytön osalta ja muodostettiin kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon. Suomen kasvukäytävä on ollut näissä selvityksissä mukana. Selvitykset on huomioitu kaavaratkaisun valmistelussa, eikä uudelle selvitykselle ole kaavaehdotusvaiheessa tarvetta.</p>
<p>Liikenteen ja logistiikan toteutusohjelma perustuu Helsingin seudun MAL 2019- suunnitelmaan. Kytkeytyminen Helsingin seudun MAL-suunnitelmaan on luontevaa ja perusteltua. Samalla se tuo kuitenkin mukanaan ongelmallisuutta: Helsingin seudun isoja liikennekysymyksiä ei tulisi arvioida vain pääkaupunkiseudun näkökulmasta, koska niillä on isoja vaikutuksia koko Suomen liikennejärjestelmän toimivuuteen.</p> <p>Hämeen liitto korostaa toteutusohjelmassa pääradan, eli Helsinki–Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere ratayhteyden ensisijaisuutta. Sen hyvä välityskyky on edellytys myös pääkaupunkiseudun kestävästä kasvun suuntaamiselle. Pasila–Riihimäki 2. vaiheen toteuttamisen käynnistäminen tulee Hämeen liiton näkemyksen mukaan ajoittaa toteutusohjelmassa vuodelle 2020.</p>	<p>Liikenteen ja logistiikan toteutusohjelma on laadittu niin, että se ei ole Helsingin seudun osalta ristiriidassa MAL2019:n kanssa. Toteuttamisohjelmassa on kuitenkin otettu lisäksi huomioon liikkumisen ja logistiikan valtakunnalliset ja kansainväliset tarpeet.</p> <p>Liikennettä koskevia vaikutuksia on arvioitu maakuntakaavan tasolla, ei vain pääkaupunkiseudun näkökulmasta. Liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelmasta on myös teetetty ulkopuolinen vaikutusten arviointi, jossa vaikutuksia on arvioitu aluetalouden, kestävästä alue- ja yhdyskuntarakenteen ja kestävästä liikkumisen kannalta.</p> <p>Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeina esitetään hankkeet, jotka ovat tarpeellisia jo nyt tai edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle. Pasila-Riihimäki 2. vaihe on sijoitettu toteuttamisohjelmassa ensimmäiseen vaiheeseen. Hankkeita ei ole laitettu ohjelmassa tämän tarkempaan toteuttamisjärjestykseen.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kymenlaakson liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kymenlaakson Liitto toteaa, että kaavaratkaisun yleisperiaatteet kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämisestä ja kestävän liikkumisen edistämisestä ovat kannatettavia.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavan yksi keskeisimmistä aihekokonaisuuksista on kestävä liikkuminen. Pääkaupunkiseutu on keskeinen solmu sekä kansainvälisessä että valtakunnallisessa liikenteessä. Kymenlaakson kannalta keskeisiä asioita ovat ydinalueeseen tukeutuvat kasvuyöhykkeet Kouvolan ja Kotkan suuntiin, olemassa olevat ja tulevat joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävät sekä logistiikan kehityskäytävät ja kansainvälinen lentoasema.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kymenlaakson Liitto toteaa, että Helsingistä itään suuntautuvalla kasvuyöhykkeellä on huomattava ylimaakunnallinen merkitys. Etelä-Suomen aluerakenteen näkökulmasta on luontevaa suunnata pitkäjänteistä ja kestävää kasvua myös tälle kehityskäytävälle. Moottoritien valmistuminen on lähentänyt metropolialuetta Kotkan–Haminan kaupunkiseutuun, ja edelleen Hamina–Vaalimaa -välin valmistuminen on parantanut kansainvälisen liikenteen sujuvuutta. Myös erityisesti itäinen Uusimaa hyötyy tälle yöhykkeelle suunnatuista kehittämistoimenpiteistä, mikä luo tasapainoa Uudenmaan maakunnan sisällä.</p>	<p>Kaavan valmisteluvaiheessa on laadittu selvitys koskien Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailua aluetalouden näkökulmasta. Kyseisessä selvityksessä tarkasteltiin liikennekäytävien merkitystä talousalueiden laajenemiselle työmarkkinoiden toimivuuden ja ylimaakunnallisten sekä kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta. Vertailun kohteena oli liikennehankkeiden vaikutus saavutettavuuteen ja aluetalouteen. Valmisteluvaiheessa laadittiin myös Etelä-Suomen kehityskäytävien profilointia koskeva selvitys, jossa tarkasteltiin kehityskäytäviä asumisen, liikenteen ja muun maankäytön osalta ja muodostettiin kokonaiskuva Uudenmaan kytketymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon. Idän suunta on ollut näissä selvityksissä mukana. Selvitykset on huomioitu kaavaratkaisun valmistelussa.</p> <p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu seudullisesti merkittävänä keskuksina Porvoo ja Loviisa, joita voidaan kehittää monipuolisina asumisen ja palveluiden alueina, ja jotka sijaitsevat itään suuntautuvalla kasvuyöhykkeellä. Kaavaehdotuksessa on osoitettu myös logistiikan ja elinkeinojen kehittymisen kannalta tarpeelliset kaavamerkinnot, kuten satamat ja Kilpilahden alue.</p>
<p>Kymenlaakson Liitto pitää tärkeänä, että rakennesuunnitelmassa Kymenlaakson rajalle suuntautuu logistiikan kehityskäytäviä sekä joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävä. Nämä parantavat Kymenlaakson elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä lähentämällä yhteyksiä kansainväliseen metropolialueeseen ja lentoasemaa. Uudeltamaalta päin ne toimivat puolestaan tärkeänä henkilö- ja tavaraliikenteen linkkinä Pietariin ja Venäjälle sekä edelleen Aasiaan.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Kouvolaasta Kiinaan kulkeva ns. silkkitieyhteys tavarajunaliikenteelle on jo vakiintunut ja kehitty edelleen.</p>	
<p>Kymenlaakson Liitto korostaa ylimaakunnallisten liikenneyhteyksien tärkeyttä. Kymenlaaksosta pendelöi vuonna 2016 2720 henkilöä Uudellemaalle ja toisinpäin 1447. Joukkoliikenteen palvelutasossa on huomattavia puutteita Uudeltamaalta Kymenlaaksoon päin, mikä vaikeuttaa työssäkäyntiä ja asiointia julkisella liikenteellä Kotkan–Haminan seudun suuntaan. Erityisesti Loviisan seutukunnan tarve bussiyhteyksiin yli maakuntarajan on ilmeinen. Liitekartalla 2 on esitetty säteittäiset joukkoliikennekäytävät Vt 6 ja E-18 -tietä mukaillen. Näillä ei pidä vain turvata pitkämatkaisen valtakunnallisen joukkoliikenteen sujuvuutta, vaan pyrittävä myös kehittämään sitä. Uudenmaan liikenne- ja rakennusministeriön on huomattavia vaikutuksia liikennejärjestelyihin maakunnan ulkopuolella, mikä on tunnistettu myös vaikutusten arvioinnissa.</p>	<p>Liitekartalla L2 esitettävien säteittäisten joukkoliikennekäytävien selittä on perusteltua tarkentaa.</p>
<p>Kymenlaakson Liitto toteaa, että Itäraataan liittyvät kaavamerkinnot ovat yhtenevät Kymenlaakson voimassa olevan maakuntakaavan kanssa. Uudenmaan maakuntakaavassa varaudutaan tältä osin isoihin ylimaakunnallisiin liikenneverkollisiin muutoksiin. Mikäli itään suuntautuvien ratayhteyksien toteutuksen aikataulu tulee ajankohtaiseksi jo ennen kaavamerkintöjen tavoitevuosia, tulee Uudellamaalla varautua tältä osin kaavamuutoksiin. Raideliikenteen kehittäminen on yksi keskeinen tekijä kestävä kehityksen ja ilmastomuutoksen hillinnässä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Vt 6 osalta kaavamerkinnot eivät ole yhteneväisiä Kymenlaakson voimassa olevan maakuntakaavan kanssa. Henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän kuljetuksilta edellytetään sujuvuutta ja turvallisuutta. Vt 6 on osa valtakunnallisia ja kansainvälisiä henkilö- ja tavaraliikenneyhteyksiä, joiden liikennemäärät edellyttävät 2+2 kaistaisia keskikaiteellisia päätteitä. Uudenmaan puolella kyseinen tie on esitetty valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä, ja rakennesuunnitelmassa joukkoliikennekäytävänä, johon ei liity merkittäviä kehittämishankkeita, toteuttamisohjelmassa Vt 6 parantamista ei ole tunnistettu lainkaan. Nämä eivät ole täysin linjassa Kymenlaakson puolelle asetettujen Vt 6 kehittämistavoitteiden kanssa.</p>	<p>Valtatie 6 on osoitettu Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä. Nykyiset tai ennustetut liikennemäärät eivät perustele tien osoittamista kaksiajorataisena. Kaavaehdotuksen merkintä mahdollistaa tien parantamisen, eikä sulje pois mahdollisuutta kaksiajorataisiin osuuksiin.</p>
<p>Viheryhteystarpeina on osoitettu ekologisesta ja virkistysellisestä verkostosta ne yhteystarpeet, joiden toteuttaminen edellyttää muusta maankäytöstä johtuvaa yhteensovittamista. Näissä on otettu huomioon keskeiset seudulliset ja maakunnalliset viheryhteydet. Rakennesuunnitelmaan on sisällytetty keskeiset ylimaakunnalliset yhteydet. Vaikutusten arvioinnissa on tuotu asianmukaisesti ilmi viherverkoston</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>aiheuttavan merkittäviä vaikutuksia myös naapurimaakuntiin ja edelleen koko Suomen viherverkostoon.</p> <p>Ylimaakunnalliset viheryhteydet ovat Kymenlaakson kannalta merkittävä aihekokonaisuus. Kymenlaakson voimassa olevassa maakuntakaavassa on Kymenlaakson ja Uudenmaan rajalla viheryhteystarvemerkinä. Merkinä liittyy Etelä-Kymenlaakson suovyöhykkeen Uudenmaan puolen metsätalousvaltaiseen (MLY) alueeseen muodostaen näin ylimentaakunnallisen viheryhteyden, joka on tärkeää toteuttaa ja ylläpitää molemmissa maakunnissa.</p>	
<p>Kymenlaakson voimassa olevissa maakuntakaavoissa on esitetty ylimentaakunnalliset pyöräily- ja patikointireitit. Uusimaa-kaavassa aihekokonaisuutta ei ole käsitelty, joten tältä osin Uusimaa-kaava ja Kymenlaakson maakuntakaavat eivät ole yhteneväiset.</p>	<p>Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä pyöräily- tai ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta ulkoilureittien toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Päijät-Hämeen liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavan ehdotusvaiheen kokonaisuus on rakennettu johdonmukaiseksi selkeäksi kokonaisuudeksi. Seutujen vaihemaakuntakaavat muodostavat yhdessä laajan kokonaisuuden, johon perehtymistä on hienosti helpotettu esittelytilaisuuksilla, tiivistetyllä diaesityksellä ja liiton kotisivuille kootulla materiaalilla; tarinakartta on esimerkiksi helppo tapa tutustua kaavamateriaaliin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavan yksi keskeisistä muutospaineista on maakunnan voima kasvu 550 000 asukkaalla ja 290 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Tämä on iso haaste myös maakuntakaavan aiempaa yleispiirteisemmälle esitystavalle ja kuntakaavoituksen ohjauskeinoille ja niiden tulkinnalle viranomaispäätösten yhteydessä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Rakennesuunnitelmaan liittyen Päijät-Hämeen liitto haluaa edelleen painottaa Helsinki–Lahti–Kouvola kehityskäytävän merkitystä myös aluetalouden ja työmarkkina-alueen laajentamisen näkökulmasta mainitun tavaraliikenteen ja logistiikan näkökulman lisäksi luonnosvaiheen lausuntoomme viitaten.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaavakarttaa selkeyttävät osaltaan myös kehittämisvyöhykkeiden merkinnät ja niille annetut määräykset. Niillä on yksilöity aiemmin taajamatoimintojen alue -merkinnällä osoitettuja alueita taajamatoimintojen tai uuden raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiksi ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavaa on yleispiirteistetty mm. esittämällä erilaiset keskustat kohdemerkinnöin aluevarausten sijaan. Yleispiirteisemmät merkinnät näkyvät myös Päijät-Hämeen ja Uudenmaan rajalla, jossa Päijät-Hämeen puolella on tiheämpi tieverkko. Muilta osin merkinnät ovat pääosin yhtenevät.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavassa on tunnistettu myös kaavamerkintöjen ulkopuoliset alueet eli ns. valkeat alueet. Koko kaavaa koskevilla yleismääräyksiä viestitään mm. siitä, että kuntakaavoituksessa ei pääsääntöisesti voida osoittaa merkitykseltään maakunnallista alueidenkäyttöä aluevarauksina merkittyjen alueiden ulkopuolella. Tämä on hyvä selkeytys, koska välillä näyttää sille, että valkeiden alueiden merkitys jää epäselväksi kunnissa ja eri toimijoiden taholla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Päijät-Hämeen kannalta keskeisin koko maata palveleva ratahanke on Lentorata, joka lisää pääradan kapasiteettia ja mahdollistaa junayhteyksien lisäämisen myös Keravan ja Lahden väliselle Oikoradalle.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena esitetulle Koskenkylä-Kouvola kehittämisperiaatemerkinnälle ei kaava-aineistoissa esitetä mitään kestäviä perusteita, ja heikosti perusteltuna yhteytenä merkintä on tarpeeton. Väylävirasto arvioi maakuntakaavoissa esitettyjä Itä-Suomeen suuntautuvia ratalinjauksia (Väyläviraston julkaisuja 15/2019) ja tarkasteltujen ratalinjausvaihtoehtojen hyöty-kustannussuhde jäi kaikissa vaihtoehdoissa varsin vaatimattomaksi. Tämä arviointi tulisi huomioida myös Uusimaa-kaavan kaavaratkaisussa ja kannattamattomat uudet ratayhteydet jättää merkitsemättä.</p> <p>Itäradan osuus Porvoosta itään Kotkan suuntaan esitetään kaavaehdotuksessa pitkällä aikavälillä toteutettavan pääradan ohjeellisena linjauksena, kuten aiemmassakin maakuntakaavassa. Tällä yhteydellä olisi Koskenkylän ja Kouvolan välistä rataa paremmat edellytykset nopeuttaa Helsingin ja Pietarin välistä raideyhteyttä.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on kuitenkin perusteltua esittää se liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellinen ratalinjaus Porvoosta kohti Kotkaa, koska tämä nähdään potentiaalisena pitkän aikavälin nopeana yhteytenä Helsingin ja Pietarin välillä. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p>
<p>Päijät-Hämeen liitto muistuttaa samalla Uudenmaan kaavalle asetetuista tavoitteista ohjata kasvua kestävästi tukeutuen olemassa olevaan rakenteeseen sekä huomioida luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö, jotka puoltavat nykyisten yhteyksien kehittämistä. Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä, että toteuttamishjelmassa on nostettu esille Lahti–Loviisa-radnan peruskorjaustarve Valkon sataman ratakuljetusten perusteella.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Ympäristöhäiriöihin liittyvistä suuronnettomuusvaaraa aiheuttavista laitoksista olisi Uusimaa-kaavassa hyvä huomioida Päijät-Hämeen maakuntakaavaan merkitty Orimattilassa lähellä maakunnan rajaa toimiva kohde, jonka konsultointivyöhyke ulottuu Uudellemaalle."</p>	<p>On perusteltua lisätä lausunnossa mainittu konsultointivyöhyke liitekartalle Y1 Seveso-kohteet ja konsultointivyöhykkeet.</p>

Toimenpiteet: Seveso-kohteet ja konsultointivyöhykkeet lisätään liitekartalle Y1.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Varsinais-Suomen liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaavan ehdotusvaiheen kokonaisuus on laadittu hyvin, uudella strategisella otteella. Rakennekaava on rakenteeltaan ja tarkkuudeltaan maakuntasuunnitelmaluonteinen maakunnan aluerakenteen tulevaisuusvisio. Suunnitelmaa tarkentavat seutukohtaiset vaihemaakuntakaavat perustuvat pääosin strategiaan kehittämisperiaate- ja ominaisuusmerkintöihin, jotka yhdessä suunnittelumääräysten kanssa lisäävät kaavojen viestinnällistä selkeyttä ja vaikuttavuutta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Ehdotus on raikas avaus maakuntakaavoituksen kehittämisen mahdollisista suuntaviivoista. Kaava vahvistaa Etelä-Suomen aluerakenteen yhtenäisyyttä ja sille rakentuvaa kestävää asunto- ja työmarkkina-aluetta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Varsinais-Suomen liitto haluaa kuitenkin muistuttaa Uudenmaan liittoa suunnittelurealismista ja Scandinavian Meditteranean TEN-T -ydinverkkokäytävän merkityksestä kasvuyöhykkeiden ja eri suuntien priorisoinnissa. Liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelmassa esitetty toteuttamisjärjestys ei ota riittäväällä tavalla huomioon Turun ja Helsingin välisen nopean junayhteyden vaikutusalueen kasvupotentiaalia ja muita suuntia huomattavasti edellä olevaa suunnitteluvaihtoehtoa. Oikoradan Espoo-Lohja -väli yhdessä Espoon kaupunkiradan kanssa mahdollistaa jo 2020-luvulla Lohjan suunnan kestävätkä joukkoliikenneyhteydet ja seudun vahvemman aseman Uudenmaan aluerakenteessa. Ratahanke tulee pelkästään jo ilmastotavoitteiden näkökulmasta priorisoida muiden kehittämishankkeiden edelle.</p>	<p>Uusimaa-kaavan valmisteluvaiheessa on laadittu selvitys koskien Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailua aluetalouden näkökulmasta. Kyseisessä selvityksessä tarkasteltiin liikennekäytävien merkitystä talousalueiden laajenemiselle työmarkkinoiden toimivuuden ja ylimaakunnallisten sekä kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta. Vertailun kohteena oli liikennehankkeiden vaikutus saavutettavuuteen ja aluetalouteen.</p> <p>Etelä-Suomen kehityskäytävistä on laadittu myös profilointia koskeva selvitys, jossa tarkasteltiin kehityskäytäviä asumisen, liikenteen ja muun maankäytön osalta ja muodostettiin kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon. Selvitykset on huomioitu kaavaratkaisun valmistelussa. Etelä-Suomen liikennekäytäväselvityksissä Varsinais-Suomen suunta ja pääradan suunta nousivat esiin muita liikennekäytäviä merkittävämpinä.</p> <p>Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeina esitetään hankkeet, jotka ovat tarpeellisia jo nyt tai edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle. ESA-radan toteuttamisen kannalta välttämätön Espoon kaupunkirata on ajoitettu toteuttamisohjelmassa ensimmäiseen vaiheeseen, jotta ESA-radan toteuttamisen edellytykset säilyvät.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Etelä-Savon liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Etelä-Savon maakunnan kannalta Uusimaa-kaavan ehdotuksessa on keskeistä kaavaratkaisun vaikutukset saavutettavuutemme kehittämiseen. Kaavassa käsitellään sellaisia valtakunnallisia väyläkysymyksiä, joiden suuntaviivoja ratkotaan parhaillaan vireillä olevassa uuden maantielain mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.</p> <p>Etelä-Savon näkökulmasta yksi tällainen valtakunnallinen väyläkysymys on raideyhteyksien kehittäminen Helsingistä idän suuntaan. Etelä-Savon ja myös laajemmin itäisen Suomen tärkein tavoite on matka-ajan lyhentäminen Helsinkiin itäratoja nopeuttamalla. Lisäksi tavoitteena on, että idän suunnan raideyhteydet huomioidaan ja toteutettavasta Helsinki-Pietari raideyhteydestä tehdään valinta ensimmäisessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keväällä 2020. Etelä-Savo kannattaa Porvoo-Kouvola vaihtoehtoa uudeksi nopeaksi Helsinki-Pietari ratayhteydeksi.</p> <p>Osana valtakunnallista rataverkkoa myös itäratayhteyksien nopeuttamisen edistäminen on turvattava Uusimaa-kaavalla. Kaavaehdotuksen mukainen Porvoo-Kouvola yhteystarve merkintä on nykyisessä suunnittelutilanteessa perusteltu mutta yleispiirteinen merkintätapa ja oikaisun aikataulutus kaavan toteuttamisohjelmassa (vuoden 2050 jälkeen) eivät edistä parhaalla mahdollisella tavalla itäisen Suomen matka-ajan lyhentämistä Helsinkiin. Sama koskee itäratayhteyden Lentoratakytköstä. Erilaisella kytketymisellä päätetään matka-aika Helsinkiin lyhenisi oleellisesti. Valtioneuvosto päättää ensimmäisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmä suunnitelmasta ensi keväänä. Sen linjausten pohjalta on perusteltua tarkastella väylävarauksia uudelleen.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on kuitenkin perusteltua esittää liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellinen ratalinjaus Porvoosta kohti Kotkaa, koska tämä nähdään potentiaalisena pitkän aikavälin nopeana yhteytenä Helsingin ja Pietarin välillä. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p> <p>Itäradan liittäminen päätetään ei ole teknisesti mahdollista. Tästä syystä Lentoradan jatkaminen on ainoa tapa toteuttaa Itärata</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Pirkanmaan liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavaan 2050 liittyvässä toimenpideohjelmassa hankkeet ja niiden toteuttamisjärjestys on jaoteltu ilmansuunnittain. Pirkanmaan liitto tunnistaa pohjoisen eli Suomen pääradan suunnan merkittävän kasvupotentiaaliin ja toteaa, että kasvupotentiaali jatkuu yli maakuntarajojen.</p> <p>Päärata Tornion kautta Tampereen kautta Helsinkiin toimii Suomen rataverkon pääsuonena sekä henkilö- että tavaraliikenteelle ja kytkee yhteen useita suuria kaupunkiseutuja. Yhteysväli Helsinki – Tampere on Suomen vilkkaimmin liikennöity kaukoliikenteen rataosa ja Tampere-Seinäjoki 2. vilkkain. Helsinki – Tampere välillä on tällä hetkellä 4,5–6,6 miljoonaa matkustajaa vuodessa. Mikäli Suomessa junaliikenteen kulkutapaosuus nousee 5%:sta 8%:iin, HKI-TRE välin matkustajamäärä kohoaa 8-12 miljoonaan. Tällainen liikennemäärän lisäys, joka toteutuessaan tukisi vahvasti ilmastotavoitteita, ei ole mahdollinen nykyisellä tukkoisella ja huonokuntoisella pääradalla. Lisäksi elinkeinoelämän kehittymisen näkökulmasta pääradalla tulee turvata myös tavaraliikenteen kasvu.</p>	<p>Uusimaa-kaavan valmisteluvaiheessa on laadittu selvitys koskien Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailua aluetalouden näkökulmasta. Kyseisessä selvityksessä tarkasteltiin liikennekäytävien merkitystä talousalueiden laajenemiselle työmarkkinoiden toimivuuden ja ylimaakunnallisten sekä kansainvälisten yhteyksien näkökulmasta. Vertailun kohteena oli liikennehankkeiden vaikutus saavutettavuuteen ja aluetalouteen.</p> <p>Etelä-Suomen kehityskäytävistä on laadittu myös profilointia koskeva selvitys, jossa tarkasteltiin kehityskäytäviä asumisen, liikenteen ja muun maankäytön osalta ja muodostettiin kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon. Selvitykset on huomioitu kaavaratkaisun valmistelussa. Etelä-Suomen liikennekäytäväselvityksissä Varsinais-Suomen suunta ja pääradan suunta nousivat esiin muita liikennekäytäviä merkittävämpinä</p> <p>Pääradan käytävä on prioriteeteissa länsisuunnan edellä. Espoon kaupunkirata on kuitenkin asetettu toteuttamisohjelmassa pääradan hankkeiden edelle, koska se sekä mahdollistaa Helsingin seudun lähiliikenteen kehittämisen, että on edellytys Uudenmaan ja Turun välisen liikenteen kehittämiseksi.</p> <p>Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeina esitetään hankkeet, jotka ovat tarpeellisia jo nyt tai edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle. Toteuttamisohjelmaa on perusteltua tarkentaa siten, pääradan suunta on priorisoitu länsisuunnan edelle.</p>
<p>Pirkanmaan liitto toteaa, että yhteysvälin Helsinki-Tampere kaikki hankkeet tulee nostaa toteuttamisen ohjelmoinnissa ensimmäiseen vaiheeseen. Ratahankkeiden ”Lentorata tai pääradan 5. ja 6. raide” yhteydessä Pirkanmaan liitto painottaa, että raideliikennejärjestelmää kehitettäessä kyseisiin toisiinsa poissulkeviin hankkeisiin kytkeytyy oleellisesti myös Riihimäki-Tampere rataosan kehittäminen.</p>	<p>Toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen hankkeina esitetään hankkeet, jotka ovat tarpeellisia jo nyt tai edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle.</p>
<p>Koska pääradan 5. ja 6. raide ovat edelleen suunnitelmissa mukana Lentoradan vaihtoehtona, tulisi ensin mainitusta olla maininta myös toteuttamisohjelmaa havainnollistavassa kartassa.</p>	<p>Pääradan lisäraiteilla ei saavuteta niitä valtakunnallisia hyötyjä, jotka Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkeminen kaukoliikenteeseen tuottaisi. Tästä syystä toteuttamisohjelmassa on esitetty ainoastaan Lentorata</p>
<p>Toteuttamisohjelmassa toisen vaiheen hankkeet on ajateltu ajoittuvan vuosien 2030 ja 2050 välille, mutta niiden toteuttamisen todetaan olevan</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>mahdollista myös aikaisemmin rahoituksen järjestyttyä. Pirkanmaan liitto korostaa juuri perustetun hankeyhtiön mahdollisuutta rahoittaa pääarataa sekä sen tosiasian huomioimista, että pääradalla on koko maan suurimmat henkilöliikennevirrat raideliikenteessä. Täten rahoituksen järjestyminen ja toteuttamisen nopeakin eteneminen voi olla täysin mahdollista.</p>	
<p>Pirkanmaan liitto näkee tärkeänä, että Uusimaa-kaavan suunnittelua on tehty vahvassa vuorovaikutuksessa kuntien, viranomaisten ja muiden sidosryhmien kanssa. Kaavan laadintaa ovat pohjustaneet monipuoliset tarkastelut ja eri teemakokonaisuuksiin liittyvät selvitykset. Tulevaisuuspuhinnan ja visioinnin pohjalta on kehitetty erilaisia skenaarioita, ja näistä vedetyt johtopäätelmät ovat vaikuttaneet kaavan suunnitteluratkaisujen valintaan. Sitouttamisen ja kestävien ratkaisujen löytämisen kannalta kaavan laadintaan liittyvä vaiheistettu suunnitteluprosessi vaikuttaakin varsin onnistuneelta. Lisäksi kaavan laadinnassa käytetyt analyysityökalut, joiden avulla on tarkasteltu mm. keskuksien roolia, maankäytöllisiä vertailuvaihtoehtoja, saavutettavuutta ja ekologisia verkostoja, antavat hyvän esimerkin paikkatietopohjaisten aineistojen ja mallinnusmenetelmien hyödyntämismahdollisuuksista.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Toteuttamisohjelmaa tarkennetaan.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Etelä-Karjalan liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kaavan rakennesuunnitelmassa todetaan, että kansainväliset ja valtakunnalliset kuljetusyhteydet toimivat liikenneverkon tärkeimpiin solmukohtiin eli satamiin ja lentoasemalle. Etelä-Karjalan liitto toteaa, että kansainvälisiin kuljetusyhteyksiin satamien ja lentokentän lisäksi on tärkeää lisätä myös Kaakkois-Suomen rajanylityspaikat, joka ovat hyvin tärkeitä Uudellemaalle mutta myös koko Eteläiselle Suomelle.</p>	<p>Kaakkois-Suomen rajanylityspaikat sijaitsevat Uudenmaan ulkopuolella, mistä syystä niitä ei ole mainittu rakennesuunnitelmassa.</p>
<p>Etelä-Karjalan liitto toteaa, että suurempaa Itäradan yhteyttä on vielä tutkittava. Etelä-Karjalan liitto ehdottaa, että Uusimaa 2050 kaavaan merkitään suurempi vaihtoehtoinen linjaus Porvoosta suoraan pääradalle. Lentoradan rakentaminen voi toteutua myöhemmin, mutta nyt lähitulevaisuudessa voidaan hyödyntää olemassa olevaa kehäradan liityntää Tikkurilasta lentoasemalle. Tämä on myös edullisempi vaihtoehto, sillä koko lentoradan kustannusarvio on jo 5,5 miljardia euroa. Myös Uudenmaan liitossa laadittu selvitys Tikkurila-Porvoon kaupunkiradasta tulisi kannattavaksi jos Itärata liitetään siihen.</p> <p>Uudellemaalle ja Itä-Suomelle ja Kaakkois-Suomelle on tärkeää, että Itärata-raideyhteys nopeutuu nyt suunniteltua paremmin. Uusimaan maakuntakaavan 2050 kaavaehdotuksen lentoradan ja Porvoon välinen kaavamerkintä antaa mahdollisuuden tutkia kyseistä linjausta tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kuitenkin Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että erillinen vaihtoehtoinen raideyhteys merkitään Helsingin ja Kouvolan välille mahdollisimman suoraksi, joka mahdollistaa valtakunnallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden parantumisen kaavan vision mukaisesti (liitekartta).</p> <p>Lausuntonaan maakuntahallitus esittää, että Uusimaa 2050 maakuntakaavaan merkitään vaihtoehtoinen raideyhteystarve -linjaus Porvoosta suoraan pääradalle ensisijaisesti Tikkurilaan siten, että siinä voidaan hyödyntää jo olemassa olevaa Kehäradan liityntää lentoasemalle.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on kuitenkin perusteltua esittää se liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellinen ratalinjaus Porvoosta kohti Kotkaa, koska tämä nähdään potentiaalisena pitkän aikavälin nopeana yhteytenä Helsingin ja Pietarin välillä. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p> <p>Itäradan liittäminen päärataan ei ole teknisesti mahdollista. Tästä syystä Lentoradan jatkaminen on ainoa tapa toteuttaa Itärata</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Pohjois-Savon liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Pohjois-Savon maakunnan kannalta Uusimaa-kaavan ehdotuksessa on keskeistä kaavaratkaisun vaikutukset saavutettavuutemme kehittämiseen. Kaavassa käsitellään sellaisia valtakunnallisia väyläkysymyksiä, joiden suuntaviivoja ratkotaan parhaillaan vireillä olevassa uuden maantielain mukaisessa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.</p> <p>Pohjois-Savon näkökulmasta yksi tällainen valtakunnallinen väyläkysymys on raideyhteyksien kehittäminen Helsingistä idän suuntaan. Pohjois-Savon ja myös laajemmin itäisen Suomen tärkein tavoite on matka-ajan lyhentäminen Helsinkiin itäratioja nopeuttamalla. Lisäksi tavoitteena on, että idän suunnan raideyhteydet huomioidaan ja toteutettavasta Helsinki-Pietari raideyhteydestä tehdään valinta ensimmäisessä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keväällä 2020. Pohjois-Savo kannattaa Porvoo-Kouvola vaihtoehtoa uudeksi nopeaksi Helsinki-Pietari ratayhteydeksi.</p> <p>Osana valtakunnallista rataverkkoa itäratayhteyksien nopeuttamisen edistäminen on turvattava Uusimaa-kaavalla. Kaavaehdotuksen mukainen Porvoo-Kouvola yhteystarve -merkintä on nykyisessä suunnittelutilanteessa perusteltu mutta yleispiirteinen merkintätapa ja oikaisun aikataulutuksen kaavan toteuttamisohjelmassa (vuoden 2050 jälkeen) eivät edistä parhaalla mahdollisella tavalla itäisen Suomen matka-ajan lyhentämistä Helsinkiin. Sama koskee itäratayhteyden Lentorata -kytköstä. Erilaisella kytketymisellä päärrataan, matka-aika Helsinkiin lyhenisi oleellisesti. Valtioneuvosto päättää ensimmäisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ensi keväänä. Sen linjausten pohjalta on perusteltua tarkastella väylävarauksia uudelleen.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on kuitenkin perusteltua esittää se liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellinen ratalinjaus Porvoosta kohti Kotkaa, koska tämä nähdään potentiaalisena pitkän aikavälin nopeana yhteytenä Helsingin ja Pietarin välillä. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p> <p>Itäradan liittäminen päärrataan ei ole teknisesti mahdollista. Tästä syystä Lentoradan jatkaminen on ainoa tapa toteuttaa Itärata</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Pohjois-Karjalan liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uudenmaan maakuntakaavalla on vaikutuksia valtakunnalliseen aluerakenteeseen mukaan lukien liikenneverkkoihin. Pohjois-Karjalan kannalta Uusimaa-kaava 2050:n ehdotuksessa on keskeistä kaavaratkaisujen vaikutukset Itä-Suomen saavutettavuuteen ja sen kehittämiseen erityisesti rataverkkoa koskevissa kysymyksissä. Rataverkkoa koskevilla kaavaratkaisuilla ja rataverkon kehittämisellä on lisäksi huomattava merkitys tulevaisuudessa myös koko maan ilmastotavoitteiden toteuttamisessa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa on esitetty Itäradan ohjeellinen linjaus päätätänä Lentoradan päästä Porvooseen ja siitä Kouvolaan liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena. Kyseessä oleva uusi ratayhteys Helsinki-Porvoo-Kouvola edellyttää valtakunnan tason linjauksia ja ratkaisuja rataverkon kehittämisestä. Ratayhteys tulee huomioida ja ratkaista käynnistyneessä valtakunnallisessa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jonka vuoksi on erittäin tärkeää pitää ratayhteys mukana myös Uudenmaan maakuntakaavassa.</p> <p>Yhteys parantaisi huomattavasti Itä-Suomen liikenteellistä saavutettavuutta nopeuttamalla Savon ja Karjalan ratojen junayhteyksiä yhdessä lentoradan kanssa. Matka-aika Kuopiosta ja Joensuusta Helsinkiin lyhenisi noin kolmeen tuntiin ja Helsinki-Pietari välillä matka-aika lyhenisi lähes tunnin. Itärataan liittyen liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut Itärata-selvityksen 5.4.2019, jota voi hyödyntää kaavatyössä.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on kuitenkin perusteltua esittää liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellinen ratalinjaus Porvoosta kohti Kotkaa, koska tämä nähdään potentiaalisena pitkän aikavälin nopeana yhteytenä Helsingin ja Pietarin välillä. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p> <p>Itäradan liittäminen päärataan ei ole teknisesti mahdollista. Tästä syystä Lentoradan jatkaminen on ainoa tapa toteuttaa Itärata</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kainuun liitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kainuun näkökulmasta Uusimaa-kaava 2050:n ehdotuksessa on keskeistä kaavaratkaisujen vaikutukset maan aluerakenteeseen sekä erityisesti Itä-Suomen saavutettavuuteen ja sen kehittämiseen erityisesti rataverkon osalta.</p> <p>Kaavaehdotuksessa Itäradan länsiosa Lentoradan päästä alkaen on osoitettu pääradan ohjeellisena linjauksena ja jatke Porvoosta itään pitkällä aikavälillä toteutettavan pääradan ohjeellisena linjauksena. Itä-Suomen saavutettavuuden kannalta tärkeä tulevaisuuden Helsinki-Porvoo-Kouvola ratayhteys Koskenkylän tienoolta maakunnan rajalle Kouvolan suuntaan valtatie 6 käytävässä on osoitettu maakuntakaavaehdotuksessa liikenteen pitkän aikavälin yhteystarvenuoli -merkinnällä.</p> <p>Uusi ratayhteys Helsinki-Porvoo-Kouvola edellyttää valtakunnallisia linjauksia ja ratkaisuja maan rataverkon kehittämisestä. Ratayhteys tulee huomioida ja ratkaista valmisteilla olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että ko. rata yhteys osoitetaan Uudenmaan maakuntakaavassa.</p> <p>LVM on julkistanut 5.4.2019 Itärataa selvittäneen ryhmän johtopäätökset. Väylävirasto on laatinut selvityksen ajantasaistamaan idän suunnan raideyhteyksien nopeuttamista käsitteleviä selvityksiä. Itä-Suomen maakunnat ja kaupungit ym. ovat teettäneet selvityksen, jossa on käyty lävitse Nopeiden Itä ratojen aluetaloudellista merkitystä tutkimuskirjallisuuden ja keskeisten aluetaloudellisten tunnuslukujen avulla. Näitä selvityksiä on tarpeen hyödyntää myös Uudenmaan maakuntakaavoituksessa.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on kuitenkin perusteltua esittää se liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on esitetty ohjeellinen ratalinjaus Porvoosta kohti Kotkaa, koska tämä nähdään potentiaalisena pitkän aikavälin nopeana yhteytenä Helsingin ja Pietarin välillä. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p> <p>Itäradan liittäminen päärataan ei ole teknisesti mahdollista. Tästä syystä Lentoradan jatkaminen on ainoa tapa toteuttaa Itärata</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Helsingin seudun liikenne (HSL)

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavaa 2050 on laadittu tiiviissä yhteistyössä MAL 2019 -suunnitelman valmistelun kanssa. Kaavaratkaisut Helsingin seudulla ovat pitkälti yhtenevät MAL-suunnitelman ratkaisujen kanssa maakuntakaavan yleispiirteisyys huomioon ottaen. Uusimaa-kaavan kaavakartta kuvaa Helsingin seudun kokonaisuutta hyvin ja se on aiempia maakuntakaavoja selkeämpi ja strategisempi.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>HSL otti kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossaan kantaa mm. joukkoliikenneyhteyksien, Tallinna-tunnelin linjauksen sekä liityntäpysäköintialueiden ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen osoittamiseen Uusimaa-kaavassa. Nämä on otettu huomioon lausunnoilla olleessa kaavaehdotuksessa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavan päätavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia sekä MAL-suunnitelman kanssa yhteen toimivia.</p> <p>HSL pitää hyvänä ja tärkeänä, että kaavalle on määritelty suunnitteluperiaatteet. Kohdassa 4. Hyvin saavutettava Uusimaa on ESA-radan edellytyksenä mainittu Espoon kaupunkirata, joka on nostettu MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 aloitettavaksi liikennehankkeeksi, kun taas ESA-rataa (Länsirata) esitetään toteutettavaksi vuoden 2030 jälkeen. HSL haluaa muistuttaa, että Espoon kaupunkirata on hyödyllinen jo nykytilanteessa, eikä sen rakentamista saa ajoitukseltaan sitoa todennäköisesti pidemmällä tähtäimellä toteutettavaan ESA-rataan.</p>	<p>Espoon kaupunkirata on esitetty kaava-aineistoon liittyvässä toteuttamisohjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeena, mikä tarkoittaa hankkeen olevan tarpeellinen jo nyt tai hanke on edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle. Espoon kaupunkirataa ei ole sidottu ESA-radan toteutukseen.</p>
<p>Uusimaa-kaavan keskusverkko on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman kanssa, kun otetaan huomioon Uusimaa-kaavan pidempi aikatahtain.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet ovat jonkin verran suppeammat kuin MAL 2019 -suunnitelman maankäyttöosassa esitetyt ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet. Uusimaa-kaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke ei ole voimassa olevan maakuntakaavan tapaan aluevarausmerkintä vaan kehittämisperiaatemarkintä. Tämä ratkaisu jättää kunnissa tehtävälle yksityiskohtaisemmalle kaavoitukselle joustavuutta tarkentaa maankäyttöä. Koska merkintätapa on uusi ja sen tulkinnasta ei vielä ole kokemuksia, olisi hyödyllistä täydentää kaavaa tulkintaohjeella kehittämisvyöhykkeen ja ns. valkoisen alueen suhteesta sekä siitä, mikä ero on paikallisesti tai seudullisesti merkittävän asunto- ja</p>	<p>MAL2019 –suunnitelmaa on laadittu tiiviissä yhteistyössä maakuntakaavatyön valmistelun kanssa. MAL 2019 -suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet ja Uusimaa-kaavan kasvun kestävä ohjaamisen merkinnät ovat pääosin linjassa keskenään. Maankäytön sijoittamisen periaate kasvun ohjaamisesta nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille on molemmissa suunnitelmissa samansuuntainen.</p> <p>MAL 2019 -suunnitelma on maakuntakaavaa konkreettisempi, sen ajallinen painopiste on lähitulevaisuudessa ja sisältö painottuu erityisesti asumisen ja liikenteen teemoihin. Uusimaa-kaava 2050 suunnittelun painopiste on</p>

<p>työpaikkarakentamisen välillä. Tärkeää on, että maakuntakaava mahdollistaa kunnille riittävän maankäytön kehittämisen MAL 2019 -suunnitelman mukaisilla ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä, jotta MAL 2019 -suunnitelman mukainen asuntotuotantotavoite voidaan saavuttaa sekä määrällisesti että ensisijaisille vyöhykkeille sijoittumisen suhteen. Näiden tavoitteiden toteutumisen varmistamiseksi tulee maakuntakaavaehdotusta tältä osin edelleen kehittää ottaen mahdollisuuksien mukaan huomioon kuntien lausunnoissaan esittämät näkökohdat.</p>	<p>kauempina tulevaisuudessa ja se on aiheiltaan laaja-alaisempi, mahdollistavampi ja yleispiirteisempi suunnitelma. Pidemmän aikatahtaisen johdosta maakuntakaava sisältää MAL 2019 -suunnitelmaa enemmän väljyyttä ja mahdollistaa enemmän vaihtoehtoisia toteutustapoja maankäytön, asumisen ja liikenteen hankkeiden toteutukseen. Maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet ovat pääosin laajempia kuin MAL-suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden rajauksissa on huomioitu olemassa oleva yhdyskuntarakenne, kestävä liikunnan edellytykset mukaan lukien SAVU-vyöhykkeet sekä muun muassa IPM-analyysin tuloksia.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkintaa lisätään selostukseen.</p>
<p>Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinällä on osoitettu alueita, joita tulee kehittää vielä ympäröivää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaampina. HSL pitää erittäin hyvänä, että myös maakuntakaavoituksella tuetaan pääkaupunkiseudun parhaiten saavutettavien alueiden täydentämistä ja tiivistämistä joukkoliikenteeseen tukeutuen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>HSL pitää tärkeänä, että Histan ja Östersundomin toteuttaminen kytketään uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen kaavan suunnittelumääräysten mukaisesti. Suunnittelumääräystä voisi täsmentää siten, että vyöhykkeen tarkemmassa kaavoituksessa luodaan edellytykset riittävälle joukkoliikenteen palvelutasolle ennen mahdollisten asemien rakentamista.</p>	<p>Uusia asemanseutuja koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan, että Vyöhykkeen toteuttamisen aikana ennen aseman rakentamista on huolehdittava riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisestä alueelle. Asemanseutuja koskevaa tulkintaa on perusteltua täydentää kaavaselostuksessa.</p> <p>Östersundomin alue esitetään jätettäväksi pois Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan suunnittelualueesta.</p>
<p>Liikenneverkon merkinnät ovat Uusimaa-kaavassa yhdenmukaiset MAL 2019 -suunnitelman kanssa. HSL:n näkemyksen mukaan tieverkko on esitetty Helsingin seudun kaavakartassa oikein ja sopivan strategisella tasolla.</p> <p>Kehä I:n sisäpuolinen tieverkko on esitetty omalla kaavamerkinällään. HSL pitää yhteystarpeiden osoittamista maakuntakaavassa perusteltuna myös Kehä I:n sisällä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Raskaan liikenteen taukopaikkojen uudet kohteet sijoittuvat pääkaupunkiseudulle, jossa niiden tarve on suuri. Kunnat eivät välttämättä ole pitäneet palvelualueita alueellaan houkuttelevina, joten niiden tarve ja optimaalinen sijainti tulee määritellä ylikunnallisessa maakuntakaavassa.</p>	<p>Raskaan liikenteen taukopaikkoja ei ole katsottu tarpeelliseksi osoittaa maakuntakaavassa. Raskaan liikenteen palvelualueet osoitetaan kaavaehdotuksen liitekartalla L1.</p>

<p>HSL ehdottaa, että pysyväksi tarkoitetut raskaan liikenteen taukopaikkavaraukset esitettäisiin kohdemerkinnällä myös oikeusvaikutteisella kaavakartalla, jolloin niiden toteutus ja hyödyntäminen tähän käyttöön varmistuisi paremmin. HSL viittaa tältä osin Uudenmaan ELY- keskuksen ehdottamiin kohteisiin Espoon Kulmakorvessa, Vantaan Keimolassa, Tuusulan Focus-alueella, Nurmijärven ja Vantaan rajalla vt 3:n ja MT 152:n (Kehä IV) risteuksen tuntumassa sekä Sipoonlahdessa Vt 7 varrella.</p>	<p>Liitekarttaan L1 on perusteltua lisätä maantie 152 ja valtatie 3 liittymän nykyiset palvelualueet sekä Sipoonlahden eritasoliittymään suunniteltu uusi palvelualue. Lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan liitekartalta.</p>
<p>HSL:n näkemyksen mukaan Uusimaa-kaava on hyvin linjassa MAL 2019 -suunnitelman joukkoliikennetarkistusten kanssa. Joukkoliikenteen vaihtopaikkojen verkosto kuvaa hyvin tarvetta liittyä pitkämatkaisesta joukkoliikenteestä HSL-liikenteeseen. HSL esittää kuitenkin, että Hämeenlinnanväylän pysäkin lisäksi myös Myyrmäen asema merkitään kaavassa joukkoliikenteen vaihtopaikaksi. Ratkaisu olisi tällöin yhdenmukainen Leppävaaran aseman ja Turunväylän vaihtopaikan kanssa.</p>	<p>Myyrmäen asemaa ei ole perusteltua osoittaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa joukkoliikenteen vaihtopaikkana, koska sen kautta ei kulje säteittäistä pitkän matkan yhteyttä, mikä on ollut joukkoliikenteen vaihtopaikkoja koskeva maakunnallisuuden kriteeri.</p>
<p>Kaavassa esitetyt liityntäpysäköintialueet ovat pääosin hyvin linjassa seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman kanssa. HSL kuitenkin toteaa, että Nikkilää ei voida pitää maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueena eikä siten tule merkitä kaavassa. Vaikka Kerava-Nikkilä -rata on suunniteltu avattavaksi henkilöliikenteelle, alue ei ole Keravan vaihdollisen yhteyden vuoksi liityntäpysäköinnin kannalta niin houkutteleva, että alueelle tulisi velvoittaa liityntäpysäköintiä maakunnallisesti merkittävänä kohteena.</p>	<p>Nikkilään osoitettu liityntäpysäköintialue on perusteltua esittää kaavaehdotuksessa, koska sen kautta kulkee junan lisäksi myös seudullisia bussilinjoja mm. Tikkurilaan ja Porvooseen.</p>
<p>Uusimaa-kaavassa esitettyjen Rantaradan ja Pääradan varikoiden lisäksi on tarpeen varautua kolmanteen varikkoon, jotta lähijunaliikenteen kalustolla olisi riittävästi varikkokapasiteettia toimivissa sijainneissa liikennemäärien kasvaessa ja myös pidemmällä tulevaisuudessa. HSL esittää, että Kehäradan varikon varaus Lapinkylään lisätään Uusimaa-kaavaan ja että kaikki juna- ja metrovarikot esitetään vähintään ohjeellisina merkintöinä oikeusvaikutteisella kaavakartalla. Rantaradan varikon osalta HSL esittää, että sijainti kaavassa määritellään valmistuvan selvityksen suositusten perusteella.</p>	<p>Raskaan raideliikenteen varikoiden sijaintia on selvitetty. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on perusteltua osoittaa raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle. Koska rantaradan varikon vaihtoehtoisin sijainteihin liittyy toistaiseksi epävarmuutta, on perusteltua käyttää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkintää, joka mahdollistaa varikon toteuttamisen sekä Espoon että Kirkkonummen alueelle.</p>
<p>Toteuttamisohjelma on Helsingin seudun osalta samansuuntainen MAL 2019 -suunnitelman kanssa lukuun ottamatta Kerava-Nikkilä -rataa. MAL 2019 -suunnitelmassa yhteys on esitetty ensimmäisellä kaudella ennen vuotta 2030 aloitettavana hankkeena, mikäli sen edellytykset täyttyvät.</p>	<p>Kerava-Nikkilä -rata on perusteltua siirtää toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen.</p>
<p>Hankkeiden esittäminen eri taulukoissa suunnittain vaikeuttaa kokonaisuuden hahmottamista. Esimerkiksi samaan kokonaisuuteen liittyvät</p>	<p>Toteuttamisohjelman rakennetta ja esittämistapaa on tarpeen tarkistaa.</p>

logistiikan poikittaisyhteydet Keski-Uudellamaalla (Järvenpää-kantatie 45 ja Kehä IV) on esitetty eri taulukossa.	
---	--

Toimenpiteet: Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkintaa lisätään selostukseen, Liitekarttaan L1 lisätään maantie 152 ja valtatie 3 liittymän nykyiset palvelualueet sekä Sipoonlahden eritasoliittymään suunniteltu uusi palvelualue, lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan liitekartalta, Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitetaan raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle, Kerava-Nikkilä -rata siirretään toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen, toteuttamisohjelman rakennetta ja esittämistapaa tarkistetaan

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Helsingin seudun ympäristö (HSY)

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kannalta on erittäin tärkeää, että Uusimaa-kaavassa 2050 ohjataan maakunnan väestömäärän kasvua jo rakennetuille alueille niin, että liikkuminen perustuu yhä enenevässä määrin joukkoliikenteeseen ja etäisyyksien lyhentyessä asuntojen, työpaikkojen ja palveluiden välillä myös pyöräilyyn ja kävelyyn.</p> <p>Myös raideliikenteeseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen vahvistaminen ja asemanseutujen kehittäminen sujuvina ja viihtyisinä liikenteen solmukohtina sekä palveluiden keskittyminen edistää asukkaiden tehokasta ajankäyttöä arjessa hiilipäästöjä vähentäen. Liikkumisen jakamistalouden, kuten yhteiskäyttöautojen ja kaupunkipyörien, merkitys tulee voimistumaan ja tulee huomioida aluesuunnittelussa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään, että kaikessa alueidenkäytön suunnittelussa tulee edistää ilmaston kannalta kestäviä ratkaisuja. Väestönkasvun edellyttämässä lisärakentamisessa tulisi huomioida rakennusmateriaalien kasvihuonekaasupäästöjen erot: perinteisen betonirakentamisen päästöt ovat moninkertaiset puurakentamiseen verrattuna. Kaavamääräysten maininta luonnonvarojen kestävästä käytöstä, kierto- ja biotalouden edistämisestä, uusiutuvan energian tuotannosta ja hukkalämmön hyödyntämisestä on yleispiirteinen ja jää epäselväksi, miten se ohjaa yksityiskohtaisemman tason suunnittelua.</p>	<p>Rakennusmateriaaleihin liittyvät kysymykset on mahdollista ratkaista vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p> <p>Kaava on laadittu aiempia kaavoja strategisemmalla suunnitteluotteella ja se heijastuu myös yleisiin suunnittelumääräyksiin. Monet luonnonvarojen kestävästä käyttöä, kierto- ja biotalouden edistämisestä, uusiutuvan energian tuotantoa ja hukkalämmön hyödyntämistä koskevat asiat on tarkoituksenmukaista ratkaista vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, kun kunkin alueen ominaispiirteet ja mahdollisuudet on selvitetty tarkemmin. Kaavamerkintöihin ja -määräyksiin liittyvää tulkintaa on avattu kaavaselostuksessa.</p>
<p>Maakuntakaavatasolla edistettäväksi energiantuotantomuodoiksi Uusimaa-kaavaan 2050 on osoitettu aurinkoenergia, tuulivoima ja metsäbioenergia.</p> <p>Aurinkoenergian ja tuulivoiman tuotannon lisäämiselle on Uudellamaalla hyvät mahdollisuudet. Maakuntakaavalla tulee aktiivisesti edistää uusien tuulivoimaloiden rakentamista.</p>	<p>Voimassa olevissa maakuntakaavoissa on osoitettu ne maakunnalliseen tuulivoimatuotantoon soveltuvat alueet, jotka selvitysten perusteella ovat siihen soveltuvia. Aurinkoenergian suunnittelua ja rakentamista ohjataan kaavan yleismääräyksellä.</p>
<p>Uusimaa-kaavan selostusosassa mainitaan, että metsäbioenergian käyttö on ollut metsätalouden näkökulmasta 46.04vajaakäytössä, ja että pitkällä aikavälillä on tarvetta turvata metsien kyky toimia hiilinieluinä. Koska ilmastonmuutoksen hillitseminen edellyttää tehokkaita ratkaisuja jo lähivuosina, hiilinielujen kasvu on tarpeellista.</p>	<p>Ilmastonmuutoksen hillintä on yksi Uusimaa-kaavan päätavoitteista ja siihen liittyviä näkökulmia on korostettu myös kaavan suunnitteluperiaatteissa. Kaavassa pyritään säilyttämään kasvullinen maa-ala mahdollisimman suurena ohjaamalla kasvua pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Tämä edistää metsien säilymistä ja kasvua mm. hiilinieluinä ja puuraaka-aineen lähteenä. Metsien määrällinen ja laadullinen merkitys ilmastonmuutoksen</p>

	torjunnassa ja sopeutumisessa tuodaan esille kaavaselostuksen eri yhteyksissä.
Lämpenevässä ilmastossa ruokaturvan ja logistiikan kannalta lähiruuan tuotannon edellytysten turvaamiseksi viljelyalueet tulisi turvata maatalouden tarpeisiin ja kannustaa ilmaston lämpenemisen hillintää tukevien tuotantomenetelmien käyttöä.	Kaavaehdotus edistää viljelyedellytysten ja yhtenäisten viljelyalueiden turvaamista kaavan yleismääräyksellä. Yleismääräyksessä todetaan, että "Laajat yhtenäiset luonnon- ja kulttuurimaisema-alueet tulee ottaa huomioon ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen, maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien elinkeinojen kehittämisen sekä luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön kannalta. Laajojen, yhtenäisten rakentamattomien alueiden pirstomista ja pinta-alan pienentämistä on vältettävä erityisesti taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla.
On myös perusteltua, että Uudenmaan hiilinielujen ja -varastojen laajuutta sekä niiden suhdetta maakunnan hiilidioksidipäästöjen kehitykseen seurataan säännöllisesti ja maankäytön muutosten vaikutusta hiilinieluihin arvioidaan seudullisten hankkeiden tai tarkemman aluesuunnittelun yhteydessä.	Kaavaehdotuksen vaikutuksia hiilinieluihin ja -varastoihin on arvioitu osana kaavan ilmastovaikutusten arviointia.
Uusimaa-kaava tulee ulottumaan kolmenkymmenen vuoden päähän. On tärkeää, ettei kaava estä uusien energiantuotanto-, energiatehokkuus- ja hiilidioksidin talteenottoinnovaatioiden ja jakeluverkostojen kehittämistä ja käyttöönottoa.	Merkitään tiedoksi.
HSY pitää hyvänä, että Uusimaa-kaavassa tunnustetaan viheralueiden merkitys ilmastonmuutokseen sopeutumisessa, erityisesti tulvasuojelussa. Kun kasvavan väestön edellyttämät asunnot, työpaikat ja palvelut rakennetaan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen osaksi, säilyvät viheralueet ja virkistysalueet yhtenäisempinä ja ekologisesti toimivampina. Kuntakaavoituksessa on huomioitava viherrakenteen merkitys täydentyvässä kaupungissa hulevesien hallinnan lisäksi myös mikroilmaston säätelyssä.	Merkitään tiedoksi.
Ilmastotavoitteiden lisäksi Uusimaa-kaava 2050 –ehdotus tukee osaltaan myös ilmanlaadun paranemista Uudellamaalla. Merkittävin ilmanlaatua heikentävä päästölähde Uudenmaan ELY-keskuksen seuranta-alueella on tieliikenne. Ihmisten altistumista mm. liikenteen päästöille voidaan vähentää hyvällä suunnittelulla, jossa liikennesuunnittelu on vahvasti nivottu yhteen kaavoituksen kanssa. HSY suosittaa Uudenmaan ELY-keskuksen "Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa" – oppaassa esitettyjen suojaetäisyyksien ja muiden altistumisen vähentämiskeinojen käyttämistä.	Maakuntakaava on yleispiirteinen, pitkän aikavälin maankäytön suunnitelma, jossa esitetään maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Maakuntakaavassa ei voida esittää lausunnossa esitettyjä suojaetäisyyksiä. Kaavaehdotuksen yleiset suunnittelumääräykset edellyttävät liikenteestä aiheutuvien haittojen minimoimista, mikä voidaan ottaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon esimerkiksi tarvittavilla suojaetäisyyksillä.
Kaavaehdotuksen mukaan Uudellamaalla edistetään ilmaston kannalta kestävään energiajärjestelmään siirtymistä, mihin sisältyy lisääntyvää	Merkitään tiedoksi.

<p>metsäbioenergian käyttöä. Biomassan polttaminen ja kuljetus voi aiheuttaa ilmanlaatuhaittoja lähiseudun asukkaille, mikä on huomioitava laitosten suunnittelussa ja luvituksessa.</p>	
<p>Uusimaa-kaavan 2050 ehdotus tukee pääkaupunkiseudun vesihuollon tehokasta järjestämistä. Uuden maankäytön ohjaaminen olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta täydentäväksi ja eheyttäväksi edistää tiivistä yhdyskuntarakennetta, joka on vesihuollon taloudellisen ja teknisen toteutettavuuden kannalta oikea ratkaisu.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Pääkaupunkiseudun kasvavan väestön vesihuoltopalvelujen turvaaminen pitkällä aikavälillä edellyttää muissa kaavoissa jo tehtyjen vesihuollon kaavavarausten säilyttämistä. Tämä on alueen kasvun edellytysten kannalta ensiarvoisen tärkeää. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa sekä olemassa olevien vedenpuhdistamoiden sekä jätevedenpuhdistamoiden kehittäminen että uusien tarpeellisten vedenpuhdistamoiden ja jätevedenpuhdistamoiden rakentaminen.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitetaan olemassa olevat ja suunnitellut seudullisesti merkittävät jätevedenpuhdistamot. Myös seudullisesti merkittävät vedenpuhdistamot on perusteltua lisätä kaavaehdotukseen.</p> <p>Maakuntakaava ei aseta esteitä olemassa olevien vedenpuhdistamoiden ja jätevedenpuhdistamoiden kehittämiselle. Uudet seudullisesti merkittävät vedenpuhdistamot ja jätevedenpuhdistamot tulee osoittaa maakuntakaavassa.</p>
<p>On hyvä, että Östersundomin jätevedenpuhdistamon lisäksi olemassa olevat jätevedenpuhdistamot on nyt esitetty varsinaisella kaavakartalla, eikä ainoastaan kaavaselostuksen liitekartoilla. Kaavakartalta kuitenkin puuttuvat edelleen HSY:n vedenpuhdistamot, joissa tuotetaan talousvettä laajalle alueelle Uudellamaalla. Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistamot tulee HSY:n mielestä esittää kaavakartalla. Samoin kaavakartalla tulee esittää suunniteltu Haltiavuoren vedenpuhdistamo, jolla on olemassa varaus Helsingin maanlaisessa kaavassa.</p>	<p>Seudullisesti merkittävät Pitkäkosken ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitokset on perusteltua lisätä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen osana seudullisen vesihuollon kokonaisuutta. Haltiavuoren suunniteltu vedenpuhdistamo ei ole vastaavan kokoluokan seudullisesti merkittävä vedenpuhdistuslaitos, eikä siten ole tarpeen lisätä kaavaehdotukseen.</p>
<p>On hyvä, että laajempi vesihuoltoverkoston kytkeytyminen toisiinsa maakuntatasolla on esitetty kaavaselostuksen liitekartoilla E2 ja E3. Kartalla käytetty käsite ”toiminta-alueen ulkopuolinen vesijohto/jätevesiviemäri” voi olla harhaanjohtava. Tosiasiallisesti nämä ovat siirtoyhteyksiä erillisten jakelu- ja viemärintialueiden välillä. Parempi käsite olisi veden/jäteveden siirtoyhteys.</p>	<p>Termit toiminta-alueen ulkopuolinen vesijohto/jätevesiviemäri on perusteltua muuttaa liitekartoilla E2 ja E3.</p>
<p>Kaavaselostuksessa kerrotaan virheellisesti, että Suomenojan puhdistamoä käytettäisiin jätevesien välivarastointiin jätevesien käsittelyn siirryttyä Blominmäen puhdistamolle. Tämä tieto on korjattava seuraavasti: ”Blominmäen valmistuttua Suomenojan puhdistamon alueelle sijoittuu maanlaisia rakenteita ja tunneleita puhdistettujen jätevesien johtamiseksi meriviemäriin ja lämmöntalteenottolaitokselle sekä häiriötilanteen</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua korjata Suomenojan puhdistamoon sijoittuvien toimintojen osalta.</p>

<p>purkuyhteys. Näiden käyttöön tarvittavat kuljetus- ja ajotunnelit sekä maanpäälliset tekniset rakenteet sijaitsevat niin ikään Suomenojan alueella”.</p> <p>Tämän hetkisten aikataulujen mukaan Blominmäen jätevedenpuhdistamo otetaan käyttöön vuoden 2022 aikana. Blominmäen toiminta-alueella varaudutaan laajentamaan myöhemmin itään ja siirtämään osa Länsi-Helsingin jätevesistä käsiteltäväksi Blominmäen puhdistamolle.</p>	
<p>HSY pitää tärkeänä, että Päijänne-tunneli esitetään kaavakartalla ja että Päijännetunnelia koskevassa kaavamääräyksessä veloitetaan maankäyttöä suunniteltaessa ottamaan huomioon maankäytön mahdolliset vaikutukset tunneliin ja raakaveden laatuun. HSY:n näkemyksen mukaan lisärakentamista Päijänne-tunnelin läheisyydessä tulisi välttää.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>On erittäin hyvä, että velvoite varautua hulevesien hallinnan tarkempaan suunnitteluun ja sään ääri-ilmiöihin varautumiseen on kirjattu sekä keskustatoimintojen kaavamerkintöihin että taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke -merkintään.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavassa on tunnistettu kiertotaloustoimintojen edellyttämiä tilavarauksia ja jätehuoltotoiminnan kehittyminen on huomioitu hyvin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>HSY:llä ei ole huomautettavaa Uusimaa-kaavan kaavamerkintöihin ja suunnittelumääräyksiin Ämmässuon ja Seutulan alueiden osalta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Seudullisesti merkittävät Pitkälän ja Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitokset lisätään Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen, termit toiminta-alueen ulkopuolinen vesijohto/jätevesiviemäri muutetaan liitekartoilla E2 ja E3, kaavaselostusta korjataan Suomenojan puhdistamoon sijoittuvien toimintojen kuvauksen osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

KUUMA-seutu

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>KUUMA-kuntien yhteinen väestömäärä on noin 300 000 asukasta. Aluetta ja sen kaikkia nykyisiä keskuksia tulee voida kehittää sekä kasvavina että elinvoimaisina. Alueen ja sen keskuksien väestömäärän kasvun myötä voidaan luoda edellytyksiä kestävästi liikkumisen kehittämiseksi. Maakuntakaavan rooli tulee olla kestävästi kasvua ja kehitystä mahdollistava myös KUUMA-kuntien alueella.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>KUUMA-kunnat painottavat voimakkaasti, että maakuntakaavan täytyy tukea MAL 2019 suunnitelman toteuttamisedellytyksiä mukaan lukien suunnitelman ensisijaiset kehittämissuunnitelmat, joiden muodostamisperiaatteena on ollut hyvin saavutettavat alueet eli ns. SAVU-vyöhykkeet. Taajamatoimintojen kehittämissuunnitelman -merkinnän tulkinnasta ei ole vielä kokemusta oikeuskäytännössä eikä viranomaisyhteistyössä. Merkintä voi olla toimiva ja hyväksyttävissä ehdotuksessa esitetyin rajoituksin, mikäli kehittämissuunnitelma ohjaa rakenteen tiivistämistä merkinnän alueella ja pientaloalueiden asemakaavojen laatiminen on mahdollista kehittämissuunnitelman ulkopuolella mutta niihin tukeutuen. Tässä tilanteessa kehityksen esteeksi eivät saa tulla yleiset suunnittelumääräykset ns. valkoisella alueella.</p> <p>KUUMA pitääkin erittäin tärkeänä, että selostusta tulee täydentää nyt esitettyä tarkemmalla tulkintaohjeella taajamatoimintojen kehittämissuunnitelman ja ns. valkoisen alueen yleisten määräysten osalta. KUUMA-kunnissa valkoisella alueella on useita taajamia, joiden paikallista kehittämistä maakuntakaava ei saa estää. Lisäksi tulee esittää suuntaviivoja, missä kulkee ero paikallisesti ja seudullisesti merkittävän asuin- ja työpaikkarakentamisen välillä esim. suhteessa kunnan kokoon ja väestökasvuun.</p> <p>Mikäli taajamatoimintojen kehittämissuunnitelma -merkintä ja yleiset suunnittelumääräykset rajoittavat pientaloalueiden kaavoittamista vyöhykkeeseen tukeutuville alueille, tulee vyöhykkeen rajausta laajentaa vastaamaan MAL 2019 –suunnitelman mukaisia ensisijaisia kehittämissuunnitelmat. Kehittämissuunnitelman tulee olla tässä tapauksessa suurempia ja yleispiirteisempiä, eivätkä merkintään liittyvät määräykset saa estää taajamien kehittämistä.</p>	<p>MAL2019 –suunnitelmaa on laadittu tiiviissä yhteistyössä maakuntakaavatyön valmistelun kanssa. MAL 2019 -suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet ja Uusimaa-kaavan kasvun kestävästi ohjaamisen merkinnät ovat pääosin linjassa keskenään. Maankäytön sijoittumisen periaate kasvun ohjaamisesta nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille on molemmissa suunnitelmissa samansuuntainen.</p> <p>MAL 2019 -suunnitelma on maakuntakaavaa konkreettisempi, sen ajallinen painopiste on lähitulevaisuudessa ja sisältö painottuu erityisesti asumisen ja liikenteen teemoihin. Uusimaa-kaava 2050 suunnittelun painopiste on kauempana tulevaisuudessa ja se on aiheiltaan laaja-alaisempi, mahdollistavampi ja yleispiirteisempi suunnitelma. Pidemmän aikatahtaimen johdosta maakuntakaava sisältää MAL 2019 -suunnitelmaa enemmän väljyyttä ja mahdollistaa enemmän vaihtoehtoisia toteutustapoja maankäytön, asumisen ja liikenteen hankkeiden toteutukseen.</p> <p>Maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämissuunnitelmat ovat pääosin laajempia kuin MAL-suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet. Maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämissuunnitelman rajoituksissa on huomioitu olemassa oleva yhdyskuntarakenteen, kestävästi liikkumisen edellytykset mukaan lukien SAVU-vyöhykkeet sekä muun muassa IPM-analyysin tuloksia.</p> <p>Maakuntakaavassa osoitettujen keskusten, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämissuunnitelman ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävästi liikkumisen edellytykset. Taajamatoimintojen kehittämissuunnitelman rajoitukset osoittavat keskusta ympäröivän keskeisen tiivistettävän alueen</p>

	<p>periaatetasoisesti. Väljempää pientaloasutusta voi sijoittua keskeisten tiivistettävien alueiden ulkopuolelle kaavan yleisissä määräyksissä todettuja periaatteita noudattaen. Kunta tekee tarkemmat alueidenkäyttöratkaisut omassa suunnittelussaan</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkintaa on perusteltua lisätä selostukseen.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja ns. valkoisen alueen rajapinnan ohjausvaikutuksen välinen tulkinta saattaa tulla eteen myös rantaradan varikon (tai kuten kaava-aineistossa on se nimetty Kirkkonummen varikoksi) kohdalla. Maakuntakaavaehdotuksen pääkartalla ei oteta kantaa varikon sijoittumismahdollisuuteen. Selvitetyt vaihtoehdot alueet eivät tukeudu keskusmerkintöjen vaikutuspiiriin eikä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle. Seudullisesti merkittävänä hankkeena varikon toteuttamismahdollisuus maakuntakaavassa ns. valkoiseksi alueeksi osoitetulle alueelle jää erittäin tulkinnanvaraiseksi maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten nojalla. Tämä aiheuttaa huomattavaa epävarmuutta hankkeen toteuttamiselle, etenkin kun rantaradan varressa on varikon selvitettyillä vaihtoehdoilla sijaintipaikoilla voimassa vain kuntien yleiskaavat, joissa ei ole yhtä sijaintivaihtoehtoa lukuun ottamatta toimintaan millään tavoin edes varauduttu.</p>	<p>Raskaan raideliikenteen varikoiden sijaintia on selvitetty. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on perusteltua osoittaa raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle. Koska rantaradan varikon vaihtoehtoihin sijainteihin liittyy toistaiseksi epävarmuutta, on perusteltua käyttää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkintää, joka mahdollistaa varikon toteuttamisen sekä Espoon että Kirkkonummen alueelle.</p>
<p>Keskustamerkintöjä ja –määräyksiä pidetään pääsääntöisesti hyväksyttävänä. Keskustamerkintöjen muodostamisperiaatteet eivät ota kuitenkaan riittävässä määrin huomioon alueiden kehittymismahdollisuuksia ja -linjauksia, joita kunnissa on yleensä pitkäjänteisesti valmisteltu, vaan ne nojaavat liikaa nykytilanteeseen ja sen analyysiin. Esimerkkinä tällaisesta alueesta on Kirkkonummen Kantvik. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa jo nykyisellään lähes 3000 asukkaan alueen kehittyminen ja joukkoliikennetarjonnan kehittäminen osoittamalla Kantvik pieneksi keskuksiksi.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksesta sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Myös keskuksen rooli kunnan hallinnollisena keskuksena on tärkeä kriteeri. Uudenmaan liiton keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusperiaatteet täyttävät keskuksia. Lisäksi on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta. Keskustatoimintojen alueina, keskuksina, on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toiminnoiltaan monipuolisimmat pääkaupunkiseudun alakeskukset sekä kaupunki- ja kuntakeskukset, joiden väestöpohja tai alueellinen sijainti mahdollistaa monipuolisten palvelujen järjestämisen. Keskuksia ovat myös hyvin joukkoliikenteellä saavutettavia.</p> <p>Kirkkonummen Kantvikiin ei kaavaehdotuksessa osoiteta palvelukeskittymän merkintää. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei käytetä kyseistä merkintää, koska keskuksia ja pienet keskuksia ovat muuta Uttamaata suurempia ja monipuolisempia ja kattavat seudun palvelutarpeen. Merkintää käytetään vain Itä-Uudenmaan ja Länsi-</p>

	Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa. Maakuntakaava ei estä Kantvikin kehittämistä. Kantvik tukeutuu palveluiltaan Kirkkonummen keskusta, joka on osoitettu maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueena, keskuksena.
Kaavassa tulisi osoittaa seudulliset keskuksset. KUUMA-alueella Hyvinkää on seutukeskus.	Vaihemaakuntakaavoissa esitettävä keskusverkko muodostuu valtakunnankeskuksista sekä väestöltään ja työpaikoiltaan suurimmista keskuksista, jotka ovat kestävästi saavutettavia. Myös keskuksen rooli kunnan hallinnollisena keskuksena on tärkeä kriteeri. Uudenmaan liiton keskusanalyysi sekä saavutettavuusselvitykset nostivat esille nykytilanteen keskusperiaatteita täyttävät keskuksset. Lisäksi on osoitettu joitakin muita keskuksia, joilla on todettu olevan tulevaisuudessa merkitystä kehitettäessä tasapainoista alue- ja palvelurakennetta. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei osoiteta erikseen seutukeskuksia. Keskustatoimintojen alueina, keskuksina, on osoitettu nykyiset ja tulevaisuuden suurimmat ja toimintoiltaan monipuolisimmat pääkaupunkiseudun alakeskuksset sekä kaupunki- ja kuntakeskuksset, joiden väestöpohja tai alueellinen sijainti mahdollistaa monipuolisten palvelujen järjestämisen. Keskuksset ovat myös hyvin joukkoliikenteellä saavutettavia. Hyvinkää täyttää kaupunkikeskuksena edellä mainitut kriteerit. Seutukeskuksiin ei liity muista keskuksista poikkeavaa ohjaustarvetta, joten niitä koskevalle erilliselle merkinnälle ei ole tarvetta.
Pasila – Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisäämisen toinen vaihe on esitetty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksen kaavakartassa ja luokiteltu toteuttamishjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa hanke on sisällytetty ensimmäiseen koriin vuosille 2020-2023. KUUMA-seutu pitää hanketta erittäin tärkeänä seudun kilpailukyvyyn ja kestäväen liikkumisen edistämisen kannalta.	Merkitään tiedoksi.
Kerava-Nikkilä -radan (KeNi-rata) henkilöliikenteen käynnistäminen -hanke on kaavan toteuttamishjelmassa luokiteltu nykyistä rakennetta täydentäväksi, toisen vaiheen hankkeeksi. Toteuttamishjelman mukaan liikennöinti voidaan aloittaa radalla jo aikaisemmin kuntien ylimääräisillä rahoitusosuuksilla, jos halutaan tukea radan varren maankäytön nopeampaa kehitystä. MAL 2019 -suunnitelmassa hanke on kuitenkin sisällytetty jo ennen vuotta 2030 toteutettavien hankkeiden joukkoon. KeNi-radän henkilöliikenteen käynnistäminen tukee sekä maakuntakaavan että MAL 2019 -suunnitelman tavoitteita, erityisesti joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämistä sekä päästövähennystavoitteita. KUUMA-seutu	Kerava-Nikkilä -rata on perusteltua siirtää toteuttamishjelman ensimmäiseen vaiheeseen.

edellyttää, että KeNi-rata luokitellaan nykyistä rakennetta tukevaksi ensimmäisen vaiheen hankkeeksi.	
Helsinki-Vantaan lentoaseman valtakunnallinen ja kansainvälinen merkitys on suuri. Lentoaseman toiminta- ja kehittymisedellytykset tulee turvata maakuntakaavoituksessa.	Merkitään tiedoksi.
KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että Tallinna-tunnelin henkilöliikenne nivoutuu osaltaan Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmään ja tavaraliikenne integroidaan osaksi logistiikkaverkkoa. Tunneliyhteys tarjoaa hyvät edellytykset kehittää lentoaseman lähialuetta vahvana logistiikkatoimintojen keskittymänä. Lentoaseman pohjoispuolelle sijoittuva Kehä IV -yhteys on olennainen osa tätä kokonaisuutta ja luo vahvan poikittaisyhteyden valtatie 3 suuntaan.	Merkitään tiedoksi.
Helsinki-Tallinna -tunnelin jatke lentoasemalta Hanko-Hyvinkää -radalle tulisi saada linjattua. Maakuntakaavassa tulee varautua siihen, että Helsinki-Tallinna -tunnelin jatketta voidaan käyttää henkilöliikenteen raideyhteytenä. Tämä tarjoaisi mahdollisuuden Nurmijärven ja Rajamäen taajamien saamiseen henkilöjunayhteyden piiriin sekä yhteyden kehärataan.	Klaukkalan rata on Uusimaa-kaavan 2050 liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelmassa ajoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan suunnittelukauden loppupuolelle. Lisäksi Tallinna-tunnelin rahtiradasta ja sitä käyttävästä tavaraliikenteestä ei ole olemassa suunnitelmia. Klaukkalan radan jatkeen osoittamiselle Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ei tässä suunnittelutilanteessa ole edellytyksiä.
Logistiikan kannalta tärkeä Hanko - Hyvinkää -radan sähköistys on esitetty kaavakartassa ja luokiteltu toteuttamisohjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi. KUUMA-seutu pitää hanketta tärkeänä, sillä hankkeella on merkittäviä maakunnallisia ja valtakunnallisia etuja.	Merkitään tiedoksi.
KUUMA-seutu katsoo, että Lentoradan lähiliikennepotentiaali tulee selvittää perusteellisesti ennen radan sijainnin ja käyttötarkoituksen merkitsemistä sitovasti kartalle. Toteutuessaan lähi- ja kaukoliikenneyhteytenä Lentorata tarjoaisi merkittäviä kehittämis- ja tiivistämismahdollisuuksia raidekäytävän asemansuonuille. Hyrylä voitaisiin kytkeä lähijunaliikenteen piiriin ja Keravasta voitaisiin muodostaa kauko- ja lähiliikenteen solmupiste.	Lentorata on ensisijaisesti nopean kaukoliikenteen rata, joka yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman valtakunnan raideverkkoon. Sitä ei suunnitella taajamajuna- ja paikallisliikennettä palvelevaksi. Kaukoliikenteen toimintavarmuuden vuoksi radalle ei tule liikennettä, joka pysähtyisi muilla kuin kaukoliikenteen asemilla eli lentoasemalla ja Pasilassa. Rata on linjattu tämän mukaisesti mahdollisimman lyhyenä. Vaihemaakuntakaavoissa ei esitetä asemia.
KUUMA-kunnat toteavat, että Espoo-Salo -oikoradan toteuttaminen ja erityisesti sen edellytyksenä olevan Espoon kaupunkiradan rakentamisen kiirehtiminen on KUUMA-seudun läntisten kuntien maankäyttöä ja raideliikennöintiä tukeva ensisijainen ratahanke. Espoon kaupunkiradan rakentamispäätös tulee tehdä välittömästi, jotta maakuntakaavaluonnoksen toteuttamisohjelmassa Espoo-Salo -oikorata voidaan toteuttaa toisen vaiheen hankkeena. Oikoradan osalta nimenomaan lähiliikenteen roolia tulee pitää vahvasti esillä, sillä rata mahdollistaisi toteutuessaan esimerkiksi	Maakuntakaavalla ei voi ohjata liikennehankkeita koskevaa päätöksentekoa. Espoon kaupunkirata on esitetty kaava-aineistoon liittyvässä toteuttamisohjelmassa 1. vaiheen hankkeena, mikä tarkoittaa hankkeen olevan tarpeellinen jo nyt tai hanke on edellytyksenä toisen vaiheen hankkeelle.

<p>Vihdin Nummelan ja Kirkkonummen Veikkolan kytkemisen junaliikenteeseen. Toteutuessaan molemmat hankkeet edesauttaisivat vapauttamaan kapasiteettia rantaradalla ja mahdollistaa nykyistä huomattavasti laajemman työssäkäyntialueen.</p>	
<p>Espoo-Salo –oikoradan lisäksi rantarataa tulee kehittää Espoosta Kirkkonummelle ja edelleen Kirkkonummelta länteen. Tämä mahdollistaa Kirkkonummen maankäytön kehittämisen entistä vahvemmin asemiin tukeutuvaksi ja pitkän aikavälin tavoitteena tulee olla kaupunkiratamainen junaliikenne Kirkkonummelle asti. Rantarata on tärkeä henkilöliikennekäytävä läntisen Uudenmaan asemapaikkakunnille ja kytkee Siuntion ja Raaseporin Helsingin seutuun.</p>	<p>Rantaradan kehittäminen on esitetty toteuttamisohjelmassa.</p>
<p>Kantatiet 50 (Kehä III) välillä Muurala – Länsiväylä ja 51 (Länsiväylä) välillä Kirkkonummi – Siuntio tulee kehittää aluevaraussuunnitelmien mukaisesti. Kantateiden liikenneturvallisuus- ja toiminnallisuuspuutteet estävät maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistä Kirkkonummella. Aluevaraussuunnitelmissa esitettyjen eritasoliittymien etupainotteisella toteutuksella turvataan kytkennät kehittyvään maankäyttöön ja poistetaan liikenteelliset puutteet, mutta lopputilanteen nelikaistaistaminen tulee olla tavoitetilanne.</p>	<p>Lausunnossa mainitut tiet on esitetty vaihemaakuntakaavaehdotuksissa maakunnallisesti merkittävänä. Kaavaehdotuksissa ei oteta kantaa maakunnallisesti merkittävien teiden ajoratojen määriin. Toteuttamisohjelmaan tehdään tarvittaessa korjauksia. Uusimaa-kaavassa ei esitetä eritasoliittymiä. Toteuttamisohjelmassa esitetty Kehä III:n länsipään parantaminen ulotetaan Muuralaan asti.</p>
<p>Kaavakartassa esitetty Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien kokonaisuus (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV, Itäinen radanvarsitie + Hyvinkään itäinen ohikulkutie) on linjassa MAL 2019 -suunnitelmassa esitetyn kanssa. Myös Uusimaa-kaavan toteuttamisohjelmassa esitetty hankkeiden toteuttamisjärjestys on oikeansuuntainen. Kehä IV:n osalta KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että väylän suunnittelu etenee ja väylän toteutus on osuuskittain käynnissä jo ennen vuotta 2030.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Valtatiehen 25 (Kehä V) liittyy jo nykyisin huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia sekä ajoittaisia kapasiteettipuutteita. Väylällä on suuri merkitys sekä valtakunnallisen että seudullisen tavaraliikenteen näkökulmasta, minkä lisäksi väylän varrella sijaitsee useita yritysalueita. KUUMA-seutu esittää, että väylän kehittäminen luokiteltaisiin toteuttamisohjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi. Myös Kehä III:n länsipään kehittäminen tulee nostaa esiin muun muassa liikenneturvallisuuden ja tavaraliikenteen toimivuuden kannalta.</p>	<p>Valtatien 25 kehittäminen on osoitettu toteuttamisohjelmassa osittain 1. vaiheen, osittain 2. vaiheen hankkeina. Kehä III:n länsipään kehittäminen on esitetty toteuttamisohjelmassa. Kehitettävää osuutta jatketaan Muuralaan asti.</p>
<p>Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke puuttuu kaavakartasta. Väylä on kuitenkin seudullisesti tärkeä ja se on merkittävä maakuntakaavaan. Väylän merkitys tulee vielä korostumaan Rykmentinpuiston keskustan ja Hyrylän keskustan</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa väylät on osoitettu MAL2019-suunnitelman ja Liikenneviraston laatiman Helsingin seudun tieverkon luokitus- ja palvelutasotavoitteet -selvityksen 2018 mukaisesti. Selvityksessä</p>

<p>yhdistymisen ja rakentumisen sekä yleisemmin Tuusulanjärven itäpuolisten taajama-alueiden kehittymisen myötä.</p>	<p>on Hyrylän itäinen ohikulkutie huomioitu kaupunkimaisena kehitettävänä tietä katujaksona. Kyseistä tietä ei ole perusteltu osoittaa kaavakartalla.</p>
<p>Maakuntakaavassa tulee osoittaa seudullisesti ja elinkeinoelämän kannalta merkittävä tieyhteys Keravantieltä (mt 148) Jokivarrentielle (mt 1521). Tämä yhteys on seudullisesti merkittävä Bastukärin alueelta suuntautuvan raskaan liikenteen näkökulmasta.</p>	<p>Yhteys maanteiden 148 ja 1521 välillä on ensisijaisesti Bastukärin logistiikka-alueen sisäinen liikennetarkaisu. Logistiikka-alueen laajuus ja sinne sijoittuvat toiminnot tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös alueelle sijoittuvien toimintojen vaatimat tieyhteydet myös raskaan liikenteen näkökulmasta. Lausunnossa mainittua tieyhteyttä ei ole perusteltu osoittaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.</p>
<p>Porkkalantie on voimassa olevassa kaavassa seututie -merkinnällä. Uusimaa-kaavassa 2050-kaavaehdotuksessa näin ei ole. Seututie tarkoittaa seudullisesti merkittävää tieyhteyttä. Porkkalantie vie luonnonsuojelu- ja virkistysalueille, jotka ovat useiden eri kuntien omistuksessa sekä myös muiden kuin paikallisten käytössä. Näin ollen Seututie -merkintä on paikallaan.</p>	<p>Lausunnossa mainittu Porkkalantie ei ole ELY-keskuksen laatiman selvityksen mukaan seudullisesti merkittävä, joten sen osoittamiselle maakuntakaavassa ei ole tarvetta.</p>
<p>Valtakunnallisesti merkittävät valtatie 1, 3, 4 ja 7 muuttuvat kaavakartassa maakunnallisesti merkittäviksi maanteiksi Kehä III:n sisäpuolella. KUUMA-seutu kuitenkin korostaa väylien valtakunnallista merkittävyyttä myös Kehä III:n sisäpuolisella alueella. Seudun ytimessä sijaitsevien joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kannalta tärkeiden valtakunnallisten solmupisteiden saavutettavuus tulee turvata.</p>	<p>Säteittäiset Helsingin kantakaupunkiin johtavat valtatie on esitetty kehä III ulkopuolella valtakunnallisesti merkittävänä teinä ja kantatiet maakunnallisesti merkittävänä teinä. Kehä III sisäpuolella seudullisen liikenteen merkitys nousee enemmän esille. Kehä I:n sisäpuolella yhteydet joukko- ja tavaraliikenteen terminaaleihin on esitetty merkinnällä, joka toisaalta turvaa näiden kohteiden saavutettavuuden, mutta mahdollistaa myös kaupunkikehityksen.</p>
<p>KUUMA-seutu pitää liityntäpysäköintialueiden merkitsemistä oikeusvaikutteiseen kaavakarttaan hyvänä ratkaisuna, sillä tämä osaltaan turvaa liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuuksia pitkällä aikavälillä. Liityntäpysäköintialueen merkinnällä tulee osoittaa kaikki jo luonnosvaiheessa tunnistetut maakunnallisesti merkittävät kohteet ja siten myös Järvenpään keskustaan liityntäpysäköinti tulee osoittaa kartalla. Myös uusille asemille tulisi osoittaa liityntäpysäköintiä. Tämä on tärkeää etenkin Palopurolla, jonka sijainti pääradan ja valtatie risteyksen tuntumassa tukee seudullisen liityntäpysäköinnin toteuttamista.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitetaan maakunnallisesti merkittävänä liityntäpysäköintialueina ne kohteet, jotka ovat merkittäviä liityttäessä säteittäisiin joukkoliikennekäytäviin. Merkittäväksi alueen tekee sen riittävä koko, hyvä joukkoliikennetarjonta ja hyvä saavutettavuus sisään tuloväyliltä.</p> <p>Järvenpään keskustan sekä Palopuron tulevan aseman liityntäpysäköintialueet palvelevat ensisijaisesti läheltä tulevaa liityntäpysäköintiä. Näille alueille ei ole tarvetta osoittaa liityntäpysäköintiä maakuntakaavassa. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava ei kuitenkaan estä liityntäpysäköinnin kehittämistä kyseisillä alueilla.</p>
<p>Maakuntakaavaluonnoksessa esitetty lentoliikenteen laskeutumisyöhyke on poistettu maakuntakaavaehdotuksesta, mitä KUUMA-kunnat pitävät oikeana ratkaisuna.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Kaavaselostuksen mukaan maakuntakaavan viheryhteyksillä on aina sekä virkistysellinen että ekologinen tehtävä. Se, onko yhteyden painopiste virkistyksessä vai ekologiassa, vaihtelee. Tämä tarkoittaa, että viheryhteyttä toteutettaessa on yhteyskohtaisesti arvioitava, onko painopiste virkistyksessä vai ekologiassa. Tämä tulee aiheuttamaan eri tahojen erilaisia tulkintoja ja epäselvyyttä yhteyksien tehtävästä. Viheryhteyksien esittämistä on yleispiirteistetty, mikä lisää viheryhteyksien toteuttamiseen liittyviä selvittämisen- ja suunnitteluvaiheita yksityiskohtaisemmalle kaavoitukselle.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoissa viheryhteyksien määrää on vähennetty ja linjauksia yleispiirteistetty voimassa olevaan maakuntakaavaan nähden. Viheryhteyksien suunnitteluperiaatteen ja esitystavan muutos on linjassa vaihemaakuntakaavojen yleispiirteisemmän ja strategisemman ohjaustavan kanssa.</p> <p>Vaihemaakuntakaavojen viheryhteyksien suunnittelun tulkinna ei kuitenkaan olennaisesti eroa voimassa olevista maakuntakaavoista. Periaatteena on edelleen, että viheryhteyksien sijainti tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja että maakuntakaavojen viheryhteyksillä on aina sekä virkistysellinen että ekologinen tehtävä. Voimassa olevien maakuntakaavojen tapaan myös vaihemaakuntakaavoissa edellytetään viheryhteyksien merkityksen ja linjauksen arvioimista osana laajempaa maakunnallisista ekologista ja virkistysverkostoa. Ekologisen verkoston nykytilasta on saatu aiempaa kattavampaa tietoa selvityksestä Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella (2018).</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa viheryhteyksien toteuttamista ekologiset kriteerit huomioiden voidaan pitää ensisijaisena, jotta lajiston liikkuminen voidaan turvata mahdollisimman hyvin. Yhteyksien virkistysellinen merkitys on kuitenkin yleensä sitä suurempi mitä tiiviimmässä yhdyskuntarakenteessa ollaan. Ekologinen merkitys korostuu niissä paikoissa, joissa viheryhteydet risteävät maanteiden tai rautateiden kanssa.</p>
<p>Yleisten suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen. Viheryhteydet ovat yli kuntarajojen jatkuvia eli seudullisia. Näin ollen niiden suunnittelu ei voi jäädä kunnan yksityiskohtaisemman suunnittelun varaan, vaan maakuntakaavan viheryhteyksien suunnittelu ja sen sijainnin tulee perustua yhteisesti hyväksytyyn useiden kuntien suunnitelmaan. Kun tällaista suunnitelmaa ei ole, Helsingin seudun viherkehän merkinnät tulee poistaa.</p> <p>KUUMA-kunnat eivät halua profiloitua pääosin pääkaupunkiseutua palvelevana Helsingin seudun viherkehänä. KUUMA-kunnat eivät halua yksityiskohtaisempaan kaavoitukseensa selvittämisen- ja suunnitteluvaiheita Helsingin seudun viherkehän takia.</p>	<p>Maakuntakaavassa osoitetuilla viheryhteyksillä on aina vähintään seudullinen merkitys, joten niiden osoittaminen on perusteltua. Maakuntakaavarakaisu ei edellytä viheryhteyksien kuntien hyväksymää suunnitelmaa, vaan asia voidaan ja tulee ratkaista maakuntakaavoituksen yhteydessä ylikunnallisina ja seudullisina maankäyttökäytöksinä maakuntakaavalle annetun tehtävän mukaisesti.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa viherkehää ei osoiteta yhtenäisenä alueena tai merkintänä. Viherkehän kokonaisuus muodostuu useista eri merkintöiden muodostamasta kokonaisuudesta: suojelu- ja virkistysalueista, virkistyskäytön kohdealueista, viheryhteyksistä sekä kulttuuriympäristöistä. Maankäyttö- ja rakennuslaki velvoittaa kuntia ottamaan kaavoituksessaan kyseiset ja muut maakuntakaavan merkinnät huomioon. Yleisessä suunnittelumääräyksessä todettu viherkehän kokonaisuuden kehittäminen ei tuo olennaisesti uutta suunnitteluvaihetta kunnalle. Viherkehän osoittaminen maakuntakaavassa antaa edellytyksiä kuntien väliselle yhteistyölle ja yksittäisen kunnan sisäisen viherrakenteen kehittämiselle. Viherkehän kokonaisuus on osoitettu liitekartalla V7, joka on</p>

	informatiivinen, ei oikeusvaikutteinen. Liitekartan esittäminen osana kaava-aineistoa on perusteltua kaavakokonaisuuden tulkinnan kannalta.
KUUMA-kunnat näkevät, että suojelualueiden osoittaminen tulee perustua yhtenäisiin kriteereihin koko kaavan alueella ja lisäksi tulee varmistua, että kaavassa osoitetut suojelukohteet ovat todella maakunnallisia ja että niiden rajaukset koskevat vain maakunnallisesti arvokkaita kohteita. Tämä korostuu etenkin suojelualueen sijaitessa hyvin saavutettavalla alueella, jonka maankäyttöä maakuntakaavan tavoitteiden mukaan tulee tiivistää. Esimerkki tällaisesta kohteesta on Tuusulassa aseman läheisyydessä Jokelan suojelualue rataan rajautuen.	Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä koko Uudenmaan kattavia kriteerejä suojelualueiden osoittamiseen. Merkintää käytetään luontokohteille, jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita ja soveltuvat toteutettavaksi luonnonsuojelulain mukaisella menettelyllä. Maakunnallisten luontoarvojen selvittämisessä on painotettu maankäytön muutospainalueita. Jokelan Palojoen metsän suojelualuemerkinnän rajauksesta on neuvoteltu Tuusulan kunnan ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa. Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettua aluetta on tarkennettu pienemmäksi toteuttamisedellytyksiin liittyen.
Sääksjärven rannalla on RKY-kohde, joka käsittää Röykän ja Kiljavan sairaalat sekä Kiljavan opiston rakennukset. Maakuntakaavaehdotuksessa ko. kohteiden alueet ovat ns. valkoisella alueella irrallaan olevasta yhdyskuntarakenteesta. Etenkin näiden valtakunnallisesti arvokkaiden sairaalarakennuksien ja siihen liittyvä muun rakennuskannan kunnossa pitäminen edellyttää, että alueella on mahdollista taloudellisesti kannattava toimintaa mikä saattaa edellyttää alueen lisärakentamista. Rakennusperinnön säilymistä turvaamiseksi tulee varmistua siitä, että maakuntakaavaehdotus ei estä suunniteltua kehittämistä.	Lausunnossa mainitut kohteet on osoitettu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä (nähtäville menevässä ehdotuksessa kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue). Lausunnossa mainittujen kohteiden osoittaminen perustuu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaiseen Museoviraston inventointiin vuodelta 2009. Suunnittelumääräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot. Ominaisuusmerkintä ei estä kohteiden kehittämistä tai rakentamista, mutta alueiden suunnittelussa on sovittava yhteen alueen maankäyttö ja kulttuuriympäristön arvot.
Kaavan esitystavassa on vielä merkittäviä haasteita, jotta kaikki kaavassa osoitetut merkinnät erottuvat kaavakartalta ilman, että lukija osaa etsiä niitä. Tämä on tärkeää maakuntakaavan ohjausvaikutuksen takia sekä maanomistajien oikeusturvan kannalta. Esimerkiksi RKY-kohteiden kohdemerkinnällä esitettävien alueiden pinta-alan ylärajaa tulee nostaa. Tämä voi auttaa parantamaan kaavan luettavuutta. Merkinnät eivät saa jäädä toisten merkintöjen alle.	Kulttuuriympäristömerkintöjä koskevaa esittämistapaa muokataan siten, että kaikki seutujen vaihemaakuntakaavoissa alle 100 ha kulttuuriympäristöalueet, jotka ovat laajemman ja yhtenäisen kulttuuriympäristöjä osoittavan ominaisuusrasterimerkinnän ulkopuolella, osoitetaan kohdemerkinnällä.
Uusimaa 2050 toteutusohjelman aikataulu tulee sovittaa MAL2019 toteutuskorien aikatauluun.	Toteuttamisohjelma ei aikatauluta hankkeita, vaan esittää niiden keskinäisen järjestyksen ja kytkennät. MAL 2019-suunnitelmassa vuoteen 2031 mennessä aloitettaviksi esitetyt hankkeet ovat toteutusohjelman ensimmäisessä vaiheessa.

Toimenpiteet: Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa lisätään raidevarikkoaluetta koskeva kaavamerkintä rantaradalle ja Keravalle. Kerava-Nikkilä -rata siirretään toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen. Kehä III:n kehitettävää osuutta jatketaan toteuttamisohjelmassa Muuralaan asti.

Kulttuuriympäristömerkintöjä koskevaa esittämistapaa muutetaan siten, että kaikki seutujen vaihemaakuntakaavoissa osoitettavat alle 100 ha kulttuuriympäristöalueet, jotka ovat laajemman ja yhtenäisen kulttuuriympäristöjä osoittavan ominaisuusrasterimerkinnän ulkopuolella, osoitetaan kohdemerkinnällä. Muutetaan Jokelan Palojoen metsän suojelualuumerkinnän rajausta pienemmäksi.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kiertokapula Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Puolmatkan jätteenkäsittelykeskus Järvenpäässä tulee merkitä EJ-alueeksi kuten Nurmijärven Metsä-Tuomelan ja Hyvinkään Kapulan jätteenkäsittelykeskukset on merkitty. Kaikki kolme jätteenkäsittelykeskusta ovat luonteeltaan samanlaisia kiertotalousalueita ja niitä kehitetään voimaperäisesti palvelemaan entistä paremmin kiertotaloutta.	On perusteltua lisätä Puolmatkan jätteenkäsittelykeskus kohdemerkintänä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartalle.

Toimenpiteet: Puolmatkan jätteenkäsittelykeskus lisätään Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan kaavakartalle.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Östersundom toimikunta

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>On erittäin tärkeää, että maakuntakaavan merkinnät eivät ole ristiriidassa hyväksytyin Östersundomin yhteisen yleiskaavan merkintöjen kanssa. Merkintöjen ja määräysten yleispiirteisen tulkinnan periaate on erityisen tärkeää, koska maakuntakaavan esitystapa on joissakin kohdissa hyvinkin tarkka. Kaavan yleispiirteisyyden tavoitteesta poiketen aluevarausmerkinnät ovat usein tarkkarajaisia. Kaavakartan ja merkintöjen esitystavasta ei käy riittävän selvästi ilmi kaavan tavoite, että kaavamerkintöjä tulee tulkita yleispiirteisesti ja että kaavaan sisältyy oikeusvaikutteisia kaavamääräyksiä.</p> <p>Helsingin seudun kartan merkinnät-osion alle tulee lisätä maakuntakaavaa koskeva yleinen suunnittelumääräys: "Maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueiden käytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai viranomaispäätösten yhteydessä."</p>	<p>Maakuntakaavan tehtävää yleispiirteisenä suunnitelmana on tarpeen edelleen korostaa. Kaavakarttoihin lisätään seuraava lause: Maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai viranomaispäätösten yhteydessä.</p>
<p>Merkinnät ja määräykset -asiakirjassa oleviin virkistysalueita koskeviin kaavamääräyksiin tulee liittää kaavaselostuksen tulkintaohjeissa oleva lause: "Rakentamisrajoituksesta huolimatta virkistysalueet ovat yleispiirteisiä aluevarauksia, jotka tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa."</p>	<p>Virkistysalueita koskevan suunnittelumääräyksen täydentäminen lausunnossa esitetyllä tavalla ei ole tarpeen. Koko kaavaa koskevissa yleismääräyksissä todetaan, että maakuntakaavan merkinnät ovat yleispiirteisiä. Maakuntakaavan yleispiirteisyys koskee sekä kaavan sisältöä, esitystapaa että tulkintaa. Alueidenkäytön ratkaisujen tulee tarkentua yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tai viranomaispäätösten yhteydessä.</p>
<p>Östersundomin alueelle on osoitettu uusi keltainen aluevarausmerkintä, joka on vaikeatulkintainen ja jolle ei ole määritelty käyttötarkoitusta. Keltaisen merkinnän kuvausta tulee korjata siten, että se sijoittuu myös Vantaan ja Sipoon alueille. Myös merkinnän alueellinen ulottuminen etäällä Natura-alueista on merkillepantavaa.</p>	<p>Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018. Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksellä ei ole voitu valtuuston päätöstä saattaa voimaan. Hallinto-oikeus ei ole vielä käsitellyt valtuuston päätöstä koskevia valituksia.</p>
<p>Östersundomin elinkeinoalueiden osalta merkintä voi olla ongelmallinen, sillä käyttötarkoitusta ei ole mainittu. Muilla rakentamisalueilla Östersundomissa on keltaisen merkinnän päällä taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkintä-rasteri, joka osoittaa alueiden tavoitellun käytön. Kyseinen rasterimerkintä ei kuitenkaan sovi elinkeinoalueille, sillä niiden toteuttaminen ei ole kytkennässä metron ja asemien toteuttamispäätökseen. Norrbergetin alueelle Porvoonväylän pohjoispuolelle suunnitellaan kiertotalouteen perustuvaa biotalousintegraattia. Alueen asemakaavoitus on vireillä. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa alue on osoitettu</p>	<p>Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Myös vaihemaakuntakaavaan liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointiin ja arviointitulosten tulkintaan liittyviä merkittäviä erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja. Asiassa ei ole näköpiirissä valtuuston päätöstä koskevaa oikeudellista ratkaisua vaihemaakuntakaavalle suunnitellun aikataulun puitteissa. Aikaisemman Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksen perusteella on oletettavissa, että</p>

<p>elinkeinotoiminnan alueena / teollisuusalueena ja Östersundomin maakuntakaavassa työpaikka-alueena. Sama koskee Mt 170/ Kehä 111 liittymän eteläpuoleista työpaikka-aluetta. Elinkeinotoiminta-alueiden tarkempi suunnittelu ja toteuttaminen yleiskaavan tavoitteiden mukaisena tulee varmistaa maakuntakaavassa. Eteläisempi elinkeinotoiminnan alue tulisi lisäksi ulottaa Kehä 111 länsipuolelle. Kaavamerkintöjä tai -määräyksiä tulee muuttaa niin, että Östersundomin yleiskaavassa ja Östersundomin alueen maakuntakaavassa osoitettujen työpaikka-alueiden tarkempi suunnittelu ja toteuttaminen yleiskaavan tavoitteiden mukaisena varmistetaan</p>	<p>myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan toimeenpano saattaa vaarantua tai viivästyä Östersundomin aluetta koskevan ratkaisun ja siitä mahdollisesti tehtävien valitusten johdosta. Tämä vaarantaa koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan voimaantumisen ja siihen liittyvän maankäytön edistämisen. Tällaisen tilanteen estämiseksi on perusteltua olla esittämättä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston hyväksymän kaava-alueen osalta.</p>
<p>Uusimaa-kaava on perustelujen mukaan ratkaistu hyväksytyn Östersundomin maakuntakaavan mukaisena. Viheraluemerkintöjen siirtäminen sellaisinaan selvästi tarkemman mittakaavan Östersundomin 2. vaihemaakuntakaavasta ei ole linjassa kaavan strategisuudelle asetettujen tavoitteiden kanssa. Kaavojen eri aikajänne tulisi myös ottaa huomioon. Östersundomin maakuntakaavan tavoitevuosi on 2035.</p>	
<p>Maakuntakaavan tavoitteet on otettu huomioon jo hyväksytyn Östersundomin yhteisen yleiskaavan viherrakenteessa. Uusimaakaavan ehdotuksen ja Östersundomin yleiskaavan välillä on kuitenkin merkittävä ristiriita Länsisalmen alueella. Uusimaakaavan ratkaisu ja V1-merkintään liittyvä MRL 33 § mukainen rakentamisrajoitus voisi olla vahingollinen sekä Östersundomin jo hyväksytyn yhteisen yleiskaavan, että Vantaan vireillä olevan yleiskaavan toteuttamiselle. Toimikunta vaatii, että virkistysaluekysymys Länsisalmessa ratkaistaan maakuntakaavassa siten, että se ei estä Östersundomin yhteisen yleiskaavan toteuttamista eikä ratkaisujen täsmentämismahdollisuuksia jatkosuunnittelussa.</p>	
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty Östersundomiin yksi uusi, pienialainen virkistysalue, Immersbackan läntinen metsä. Virkistysaluetta ei ole Östersundomin maakuntakaavassa ja se sijoittuu pääosin yleiskaavan virkistysalueelle, mutta osin myös rakentamisalueelle Helsingin ja Sipoon rajalla. Östersundom-toimikunta esittää sen poistamista maakuntakaavakartalta.</p>	
<p>Östersundom-toimikunta esittää, että Länsisalmen taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke sijoitetaan Östersundomin yleiskaavan mukaisesti. Uusimaa-kaavan ehdotuksessa taajama-alueiden rajaukset poikkeavat paikoin muuallakin Östersundomin maakuntakaavasta ja Östersundomin yleiskaavasta. Östersundomin maakuntakaavan ja yleiskaavan rakentamisalueita on esitetty osin keltaisena ilman taajamatoimintojen</p>	

<p>kehittämisyöhyke-rasteria Östersundomiin suunnitellun metroaseman eteläpuolella, Puroniityn pohjoisosissa ja Karhusaaren länsiosassa. Näiltä osin Östersundom-toimikunta katsoo, että taajamatoimintojen kehittämisyöhyke tulisi osoittaa Östersundomin maakuntakaavan mukaisesti.</p>	
<p>Uusimaa-kaavan ehdotuksessa on osoitettu Uuden Porvoontien suuntainen Länsisalmi-Majvik viheryhteystarve taajamarakenteen läpi. Östersundomin yleiskaavassa alueelle ei ole esitetty ekologista yhteyttä, koska tiiviisti rakennettavassa kaupunkiympäristössä lajiston liikkumismahdollisuudet ja yhteyden toimivuus osana ekologista verkosta ovat rajalliset. Yleiskaavassa on esitetty ekologisen verkoston toimivuuden kannalta keskeiset ekologiset yhteydet. Östersundom-toimikunta katsoo, että maakuntakaavan viheryhteystarvemerkinän mahdollisesta tulkinnanvapaudesta huolimatta tulisi Länsisalmi- Majvik viheryhteystarve-merkintä jättää pois.</p>	
<p>Uusimaa-kaavan ehdotuksessa Östersundomin jätevedenpuhdistamo on osoitettu ET-kohdemerkinnällä Porvoonväylän pohjoispuolelle. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa jätevedenpuhdistamo on osoitettu aluevarauksena Porvoonväylän pohjois- ja eteläpuolelle. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa toteuttaminen myös väylän eteläpuolelle.</p>	
<p>Puhdistamolta mereen johtavalle jätevesitunnelille on olemassa kaksi vaihtoehtoista linjausta. Ohjeellisen linjauksen sijainti tulee varmistaa HSY:ltä. Lisäksi on olemassa yhteystarve vähintään kahdelle jätevedenpuhdistamolle johtavalle tulotunnelille.</p>	
<p>On hyvä, että Helsinki-Porvoo runkovesijohto on muutettu ohjeelliseksi.</p>	
<p>On hyvä, että nykyinen Uusi Porvoontie ei ole enää osoitettu maakunnallisen tien merkinnällä ja että sen sijaan tie on merkitty seututieksi, sen sijainti on pohjoisempaa ja se on sijainniltaan ohjeellinen.</p>	
<p>Liitekartalla L2 on Östersundomiin esitetty Mellunmäki-Sakarimäkirunkoyhteyden lisäksi kolme itä-länsisuuntaista säteittäistä joukkoliikennekäytävää, jolle pitkämatkaisen seudullisen ja valtakunnallisen joukkoliikenteen sujuvuus on turvattava. Näistä Porvoonväylän käytävä on tärkein. Liitekartalla olisi syytä huomioida Kehä III:n suuntaisen runkobussiliikenteen tarve Länsisalimesta Tikkurilan ja Aviapoliksen suuntaan.</p>	

<p>On hyvä, että Hälingbergetin maa-aineksen otto- ja käsittelyalue on osoitettu Uusimaa-kaavan ehdotuksessa.</p>	
<p>On hyvä, että Vt 7 uusi eritasoliittymä Östersundomin kohdalla on mukana Uusimaa-kaavan toteuttamishjelmassa. Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa on liittymän yhteydessä varauduttu myös raskaan liikenteen taukopaikkaan. Taukopaikka on tunnistettu Uudenmaan EL Y-keskuksen raportissa "Raskaan liikenteen taukopaikat MAL-prosessissa".</p>	
<p>Yleisenä huomiona Östersundom-toimikunta toteaa, että maakuntakaavoituksen tavoitteena tulee olla Helsingin seudun kaupunkirakenteen tasapainoinen kehitys nykyistä selkeämmin myös idän suuntaan. Maakuntakaavassa esitettävien aluevarausmerkintöjen rajaukset on hyvä osoittaa periaatetasolla. Alueiden yksityiskohtaisempi maankäyttö tulee jättää ratkaistavaksi tarkemman tason kaavoissa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Kaavakarttoihin lisätään maininta maakuntakaavan yleispiirteisyydestä, ei esitetä Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston vuonna 2018 hyväksymän kaava-alueen osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Keväällä 2019 on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön, HSL:n Helsingin ja Vantaan ohjauksessa Pisara + -selvitys, jossa vanhaa ratasuunnitelmaa ja radan liikennöinnin vaihtoehtoja on tarkasteltu muuttunutta tilannetta vasten. Selvityksessä tunnistettiin Pisara + -toimenpidepaketti, joka mahdollistaisi lisäkapasiteetin Helsingin ratapihalle tilanteessa, jossa Pasilan pohjoispuolelle toteutetaan uutta kaukoliikenteen kapasiteettia (Lentorata).</p> <p>Pisara + -selvityksen mukaan Pissararata ei täytä sille asetettuja tavoitteita ilman toimenpidepaketissa tunnistettujen toimenpiteiden toteuttamista. Toimenpidepakettiin sisältyisi Pissararadan lisäksi uusien kaupunkijunaliikenteen varikkojen perustaminen pääradan ja Espoon kaupunkiradan varrelle, ajantasausaseman rakentaminen Lapinkylään, sivuraiteiden rakentaminen sekä pieniä korjauksia nykyisellä rataverkolla. Näistä toimenpiteistä ei ole tehty toteutuspäätöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että maakuntakaavan jatkovalmistelussa huomioitaisiin Pisara + selvityksen tulokset ja varauduttaisiin selvityksessä tunnistettujen lisätoimenpiteiden edellyttämiin maankäytön ratkaisuihin.</p>	<p>Toteuttamisohjelmaa on perusteltua täydentää Pissararadan esittelyn osalta siten, että se vastaa Pisara+ -selvitystä.</p> <p>Raskaan raideliikenteen varikoiden sijaintia on selvitetty. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on perusteltua osoittaa raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle. Koska rantaradan varikon vaihtoehtoisiin sijainteihin liittyy toistaiseksi epävarmuutta, on perusteltua käyttää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkintää, joka mahdollistaa varikon toteuttamisen sekä Espoon että Kirkkonummen alueelle.</p>
<p>Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu on käynnistynyt ja siinä tullaan määrittämään valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiselle sekä valtion ja kuntien toimenpiteitä seuraavalle 12 vuodelle. Suunnitelmassa tehtävät linjaukset tulevatkin merkittäväällä tavalla vaikuttamaan kaavaehdotukseen liittyvässä toimenpideohjelmassa tunnistettuihin kehittämistoimiin.</p> <p>Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa tehdään yhteistyötä sidosryhmien kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää, että lausuttavana olevan kaavan toteutusohjelmassa todettaisiin sen riippuvuus valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjattavista tavoitteista ja toimenpiteistä.</p>	<p>Toteuttamisohjelmaan on perusteltua lisätä maininta ohjelman riippuvuudesta valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteista ja toimenpiteistä.</p>
<p>Kehittyvät liikenteen palvelut, automatiikka ja robotiikka sekä ajoneuvojen uudet käyttövoimat uudistavat jo lähivuosina sekä henkilöliikenteen että tavaralogistiikan ratkaisuja. Liikenne- ja viestintäministeriön suunnittelussa ja niitä tukevien maankäytön järjestämisessä tulisi jatkuvasti pyrkiä tunnistamaan näitä muutoksia. Tällaisia voivat olla esim. matka- ja kuljetusketjuissa vaihtoihin liittyvät tarpeet ja niihin varautuminen maankäytössä. Tulevaisuuden liikenne nähdään palveluna, joka rakentuu digitaalisuuden ja</p>	<p>Selvitys eurooppalaisen rautatieliikenteen ohjausjärjestelmän kansallisesta toteutusratkaisusta voidaan ottaa huomioon toteuttamisohjelman jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa.</p>

tiedon varaan. Liikenneverkkojen lisäksi on siksi tärkeää huomioida myös viestintäyhteyksien kattavuus ja toimivuus uusien liikenteen palvelujen mahdollistajana.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa on tärkeä hyödyntää ja mahdollistaa liikenneväylien kehittämisen myös muita keinoja liikkumisen sujuvoittamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö on esimerkiksi käynnistänyt selvityshankkeen, jonka tuottaman tiedon pohjalta on tarkoitus muodostaa yhteinen näkemys eurooppalaisen rautatieliikenteen ohjausjärjestelmän (European Rail Traffic Management System, ERTMS) kansallisesta toteutusratkaisusta. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että selvityksen tuloksia tulisi soveltuvin osin hyödyntää lausuttavana olevaan kaavaan liittyvän toteutusohjelman jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa.

Toimenpiteet: Toteuttamisohjelmaa täydennetään Pisararadan esittelyn osalta siten, että se vastaa Pisara+ -selvitystä, Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan lisätään raidevarikkoalueen kaavamerkintä rantaradan varrelle ja Keravalle, toteuttamisohjelmaan lisätään maininta ohjelman riippuvuudesta valtakunnallisen liikennejärjestelmän tavoitteista ja toimenpiteistä, selvitys eurooppalaisen rautatieliikenteen ohjausjärjestelmän kansallisesta toteutusratkaisusta voidaan ottaa huomioon toteuttamisohjelman jatkovalmistelussa ja toimeenpanossa.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Puolustusministeriö

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Santahaminan alueelle on esitetty EP-alue merkinnän lisäksi EP-sl merkintä (suojelualue). Puolustusministeriö esittää merkintää poistettavaksi. Santahaminassa on Puolustusvoimien toiminnasta johtuvaa luonnon monimuotoisuutta, jonka säilyminen turvataan nykyisellä toiminnalla. Suojeltavat luonnon arvokohteet on tunnistettu ja listattu saaren maankäyttösuunnitelmassa, lisäksi alueella noudatetaan polttoaineenjakelupisteen, ampumaratojen sekä raskasaseamuntojen ja räjäytysten ympäristölupamääräyksiä. Vastaavista luonnonsuojelualueista on lausuttu kertaalleen Helsingin luonnonsuojeluohjelma 2015-2024 -ehdotuksen yhteydessä asiakirjalla ML15559, jonka perusteella viranomainen päätyi jättämään luonnonsuojelualue-esitykset pois Santahaminan alueelta ja sen välittömästä läheisyydestä.</p>	<p>Helsingin vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Santahaminan alueelle osoitettu EP-sl merkintä perustuu suojelutavoitteen osalta Helsingin luonnonsuojeluohjelman kohteen rajaukseen. Alueelle osoitettu merkintä EP-sl muutetaan merkinnäksi EP/sl. Tämä tarkoittaa kaavassa luonnonsuojelualueeksi osoitetun alueen perustamista vasta siinä tapauksessa, että Puolustusvoimat luopuu alueen muusta käyttötarkoituksesta.</p>
<p>Hangossa sijaitsevan puolustusvoimien käytössä olevalle Syndalenin ampuma- ja harjoitusalueelle suunniteltuja suojelualueita on käsitelty Uudellemaalle perustettavia valtion luonnonsuojelualueita koskevan asetuksen valmistelussa. Edellä mainitun valmistelun yhteydessä Syndalenin alueelle on perustettu vain liitteenä olevassa kartassa merkityt suojelualueet (kts. liite 1). Puolustusministeriö esittää, että Uusimaa-kaava 2050 :een merkitään Syndalenin alueella EP-sl merkinnällä vain liitekartassa esitetyt alueet. Lisäksi tähän asiaan liittyen tulee huomioida muun muassa kaavaselostuksen teksteissä, että Syndalenin alue on hankittu aikoinaan puolustusvoimien tarpeita varten eli ampuma- ja harjoitusaluekäyttöön</p>	<p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Hangon Syndalenin alueelle osoitettu EP-sl rajausta perustuu alueella todettuihin maakunnallisiin ja valtakunnallisiin luontoarvoihin. Alueelle osoitettu merkintä EP-sl muutetaan kuitenkin merkinnäksi EP/sl. Tämä tarkoittaa kaavassa luonnonsuojelualueeksi osoitetun alueen perustamista vasta siinä tapauksessa, että Puolustusvoimat luopuu alueen muusta käyttötarkoituksesta. Näin muutettuna maakuntakaavaehdotus turvaa alueen käytön ampuma- ja harjoitusalueena.</p>
<p>Puolustusvoimien toiminnan suojavyöhykkeen sv-p laajuus Sipoossa ja Upinniemiessä vastaa luonnosvaiheessa annetussa lausunnossa (2. viite) esitettyä suojavyöhykettä A. Suojavyöhykettä B ei ole esitetty kaavaehdotuksessa. Edellä mainitusta johtuen puolustusministeriö esittää, että suojavyöhykemerikinnän (sv-p) suunnittelumääräys muutetaan seuraavanlaiseksi: Alueella on ensisijaisesti sallittua maa- ja metsätalouksrakentaminen sekä puolustushallintoa palveleva rakentaminen. Suojavyöhykkeen alueelle ei tule sijoittaa koulua (osa aluetta), asutustaajamaa (osa aluetta), sairaalaa, vanhainkotiä, päiväkotia tai muuta vastaavaa laitosta. Merkintä ei estä olemassa olevan rakennuskannan peruskorjaamista. Suunniteltaessa alueen käyttöä on Puolustusvoimille varattava mahdollisuus lausunnon antamiseen.</p>	<p>Uusimaa-kaava on strategisempi kuin aikaisemmat maakuntakaavat ja ohjauvuutta on siirretty enemmän suunnittelumääräyksiä kautta tapahtuvaksi. Kaavakartalla esitetään lausunnossa esitetyistä suojavyöhykkeistä vain kaikkein uloimmalle kohteesta ulottuva suojavyöhyke (A) ja suunnittelumääräyksessä tuodaan esille aluetta koskeva erityinen rakentamisen ohjaustarve. Jotta sisempien vyöhykkeiden tiukemmat rajoitukset tulevat riittävällä tavalla huomioiduiksi, on kaavamääräystä perusteltua muuttaa seuraavasti: "Alueella on ensisijaisesti sallittua maa- ja metsätalouksrakentaminen sekä puolustushallintoa palveleva rakentaminen. Suojavyöhykkeen alueelle ei tule sijoittaa sairaalaa, vanhainkotiä, päiväkotia tai muuta vastaavaa laitosta. Osalla aluetta ei myöskään sallita koulua tai asutustaajamaa. Merkintä ei estä olemassa olevan rakennuskannan peruskorjaamista. Suunniteltaessa</p>

	alueen käyttöä on Puolustusvoimille varattava mahdollisuus lausunnon antamiseen."
<p>Tuulivoimaa koskeva linjaus jättää kaavakartasta pois tuulivoiman tuotantoon soveltuvat alueet ja jättää voimaan 4. vaihemaakunta kaavan tuulivoimaratkaisun, ei kaikilta osin ole riittäviä, joten se tulee vielä tarkistaa. Puolustusministeriö pitää tärkeänä, että edellä mainitun asian osalta Uudenmaan liitto ja Puolustushallinto pitävät erillisen neuvottelun kaavaehdotuksen tarkistamiseksi ennen maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 11§ mukaista viranomaisneuvottelua, jotta kaava turvaisi maanpuolustuksen toimintaedellytykset.</p> <p>Puolustusministeriö esittää koko maakunta kaava-alueita koskevaan kohtaan Yleiset suunnittelumääräykset kirjattavaksi tuulivoiman osalta seuraava määräys: "Tuulivoimatuotantoaluetta suunniteltaessa on turvattava Puolustusvoimien toimintaedellytykset, ottamalla huomioon puolustusvoimien toiminnasta, kuten tutkajärjestelmistä ja radioyhteyksien turvaamisesta aiheutuvat rajoitteet. Yli 50 metriä (kokonaiskorkeus maanpinnasta) korkeista tuulivoimaloista koko maakuntakaava- alueella, tulee aina pyytää erillinen lausunto Puolustusvoimien Pääesikunnalta".</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei osoiteta tuulivoiman tuotantoon soveltuvia alueita. Voimaan jää Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavasta neljä tuulivoiman tuotantoon soveltuvaa aluetta. On perusteltua lisätä tuulivoimaa koskevaa yleinen suunnittelumääräys. Vastaava kohta poistetaan Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaa koskevasta suunnitteluosuudesta päällekkäisyyksien välttämiseksi. Täydennetään kaavaselostusta liittyen yli 50 m korkeiden tuulivoimaloiden lausuntomenettelyyn.</p> <p>Puolustusministeriö on osallistunut kaavaa koskevaan viranomaisneuvotteluun ja helmikuussa 2019 on käyty neuvottelu tuulivoimaa koskien Puolustusvoimien sekä ympäristöministeriön kanssa.</p>

Toimenpiteet: Helsingin Santahaminan ja Hangon Syndalenin EP-sl merkintöjen alueet muutetaan merkinnöiksi EP/sl. Muutetaan Puolustusvoimien toiminnan suojavyöhykettä sv-p koskevaa suunnittelumääräystä. Lisätään tuulivoimaa koskevaa yleinen suunnittelumääräys sekä täydennetään kaavaselostusta yli 50 m korkeiden tuulivoimaloiden lausuntomenettelyn osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Ympäristöministeriö

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kaavaehdotuksessa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnän esittämistapa on erittäin yleispiirteinen. Merkintään liittyvät suunnittelumääräykset tarkoittavat sitä, että vyöhykkeeseen kuuluvia alueita on tarkoitus kehittää erittäin tehokkaan rakentamisen alueiksi. Ympäristöministeriö kiinnittää huomiota siihen, että merkinnän kuvauksen ja merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen välillä on epä johdonmukaisuutta siltä osin kuin merkintä sisältää esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Näiden alueiden maankäytön tehostamisen mahdollisuudet suunnittelumääräyksen mukaisesti ja tehostamisesta aiheutuvat vaikutukset jäävät kaavaehdotuksessa epäselväksi. Ympäristöministeriö pitää tämän vuoksi tärkeänä, että kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa kiinnitetään huomiota merkinnän esitystapaan ja rajaukseen, koska ympäristöministeriön käsityksen mukaan kaikkia vyöhykkeeseen kaavaehdotuksessa kuuluvia alueita ei voida kehittää suunnittelumääräyksen mukaisesti tehokkaan rakentamisen alueina. Tämä koskee erityisesti alueita, joihin liittyy muita, esimerkiksi suojelu- tai virkistysintressejä. Seuraavassa on esimerkkinä huomioita kahdesta tällaisesta alueesta.</p>	<p>Kehittämisperiaatemarkintä siihen liittyvine määräyksineen osoittaa alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet (MRL 25 §). Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemarkinnalla osoitetuille alueille sijoittuu myös aluevaraus-, kohde-, viiva- ja ominaisuusmerkintöjä, jotka ottavat tarkemmin kantaa kyseisen alueen maankäytön kehittämiseen tai esimerkiksi siihen liittyviin reunaehtoihin. Lisäksi kaavan yleiset määräykset koskevat myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä sijaitsevat tiivistämiseen ja rakenteen kehittämiseen liittyvät reunaehdot on tunnustettu. Merkinnän kuvauksessa todetaan, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä voi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi sijaita esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita, ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Kehittämisvyöhykkeelle sijoittuvat maakunnallisesti merkittävät suojelu- ja virkistysalueet ja -kohteet sekä liikenteen ja teknisen huollon alueet, verkostot ja kohteet on osoitettu omilla merkinnöillään. Suunnittelumääräyksessä todetaan muun muassa, että vyöhykkeen maankäyttöä tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuuihin tukeutuen, vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen sekä riittävät virkistysmahdollisuudet, ja että tiivistettäessä yhdyskuntarakennetta on kiinnitettävä huomiota vyöhykkeen arvokkaisiin ominaispiirteisiin ja elinympäristön laatuun. Lisäksi todetaan, että vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraustarpeet ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kehittämisperiaatemarkintä ja siihen liittyvät määräykset eivät siis edellytä, että vyöhykkeeseen kuuluvat alueet tulisi kauttaaltaan kehittää erittäin tehokkaan rakentamisen alueeksi, kuten lausunnossa on tuotu esiin. Uuden maankäytön sijoittamisen ja tehokkuuden tarkempi harkinta tulee tehdä kuntakaavoituksen yhteydessä.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnällä on osoitettu Helsingin Vartiosaari. Viitaten myös korkeimman hallinto-oikeuden Helsingin yleiskaavasta antamaan päätökseen (KHO:2018:151) ympäristöministeriö katsoo, että Vartiosaaren ei voida osoittaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä kaavaehdotuksen mukaisesti. Ympäristöministeriö</p>	<p>Vartiosaari sisältyy Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuun laajaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Vartiosaarta koskee kehittämisperiaatemarkinnän suunnittelumääräysten lisäksi valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ominaisuusmerkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys.</p>

<p>pitää tärkeänä, että kaavaehdotukseen sisältyvän taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta tarkistetaan siten, että Vartiosaari ei sisälly kehittämisvyöhykkeen alueeseen.</p>	<p>Määräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen arvot. Alueelle on osoitettu myös virkistyskäytön kohdealueen kehittämisperiaatemerkinä, jonka määräyksessä todetaan muun muassa, että alueelta on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava riittävän laajat ja vetoimaiset yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun soveltuvat alueet ja kehitettävä aluetta osana maakunnallista virkistysalueverkostoa.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun. Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. arvokas kulttuuriympäristö), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p> <p>Laajojen ja maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella rajattujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueilla on lukuisia kohteita, jotka vastaavasti kuin Vartiosaari sisältävät erityisiä arvoja tai ovat osa maakunnallista virkistysverkostoa. Kunnan tulee ottaa huomioon näiden kohteiden ominaisuuksiin ja arvoihin liittyvät reunaehdot tarkemmassa alueidenkäytön suunnittelussa ja ratkaista MRL:n edellyttämällä tavalla, minkälainen maankäytön kehittäminen kohteiden alueella on mahdollista. Tilannekohtaisesti on tutkittava, miten yhdyskuntarakennetta milläkin alueella on mahdollista kehittää arvoja tai arvokkaita ominaisuuksia vaarantamatta. Kaavaehdotus ottaa asianmukaisesti huomioon Vartiosaaren merkittävät kulttuuriympäristö- ja virkistysarvot. Ei ole perusteltua muuttaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta niin, että Vartiosaari ei sisältyisi vyöhykkeeseen.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnällä on osoitettu Helsingin Etu-Viikin peltoalueet, jotka rajautuvat Natura 2000 -verkostoon kuuluvaan Vanhankaupunginlahden lintuvesi (FI0100062) -alueeseen.</p>	<p>Helsingin Etu-Viikin peltoalueita koskeva korkeimman hallinto-oikeuden Helsingin yleiskaavasta antama päätös on otettu huomioon Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa virkistysalueen rajauksessa.</p>

<p>Viitaten myös korkeimman hallinto-oikeuden Helsingin yleiskaavasta antamaan päätökseen (KHO:2018:151) ympäristöministeriö katsoo, että Etu-Viikin peltoalueelle ei voida osoittaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä kaavaehdotuksen mukaisesti. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa alueelle osoitettua taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä supistetaan siten, että alueen luonnonarvot turvataan.</p>	<p>Kaavaehdotukseen ei ole perusteltua tehdä enää muutosta koskien Etu-Viikin peltoaluetta.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa on osoitettu osa pääkaupunkiseudun merkitykseltään seudullisista vähittäiskaupan suuryksiköistä laaturajoittamattomiksi kaupan alueiksi. Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2017 -herkkysselvityksen jatkoselvityksessä on arvioitu näiden kaupan alueiden vaikutuksia keskustatoimintojen alueille. Selvityksessä arvioidaan vaikutuksia uuden liiketilan osalta. Selvitys osoittaa, että kaupan alueiden päivittäistavara-kaupoilla ja kauppakeskuksilla on suurimmat haitalliset vaikutukset keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen.</p> <p>Ympäristöministeriö katsoo, että laaturajoittamattomien kaupan alueiden vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon se, että alueilla jo toteutettu paljon tilaa vaativan erikoistavaran liiketila voidaan kaavaehdotuksen mukaan kehittää myös keskusta-alueille tyyppillisesti sijoittuvaksi vähittäiskaupan liiketilaksi.</p> <p>Ympäristöministeriö toteaa, että kaavaehdotusta on jatkovalmistelussa tarpeen kehittää siten, että edellä mainituilla keskusta-alueiden ulkopuolelle osoitetuilla kaupan alueilla ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen. Kaavaehdotuksen jatkotyöstämisessä on varmistettava, että kaava täyttää vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset sisältövaatimukset. Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevien maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten sisältövaatimusten täyttymiseksi on ympäristöministeriön käsityksen mukaan syytä harkita käytettäväksi kaupan laatua koskevia määräyksiä.</p>	<p>Laaturajoittamattoman kaupan alueita on osoitettu ainoastaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.</p> <p>Laaturajoittamattoman kaupan alueiden voidaan katsoa aiheuttavan merkittävästi haitallisia vaikutuksia Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuihin keskustatoimintojen alueisiin, jos laaturajoittamattoman kaupan alueen enimmäismitoitus muuttuu keskustahakuiseksi kaupaksi. Tällöin kaavaratkaisun voidaan katsoa olevan maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten vastainen.</p> <p>Laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä on perusteltua poistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta. Kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet muutetaan tilaa vaativan kaupan alueiksi.</p>
<p>Kaavaehdotukseen sisältyvän kehittämisperiaatemerkinän 'Uuden raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke' viimeinen suunnittelumääräys kuuluu seuraavasti: 'Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön toteuttaminen tulee kytkeä ajallisesti ympäröivien taajamatoimintojen toteuttamiseen.' Suunnittelumääräys on sisällöltään perusteltu ja kannatettava. Ympäristöministeriö kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että määräys tulee</p>	<p>Uuteen raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksestä on perusteltua poistaa kaupan alueen toteuttamiseen liittyvä määräys. Kaupan alueen merkintää koskevaa suunnittelumääräystä on perusteltua täydentää ajoittamiseen liittyvän ohjauksen osalta.</p>

<p>liittää siihen merkintään, jonka yksityiskohtaisempaa suunnittelua määräyksellä on tarkoitus ohjata. Edellä mainittu suunnittelumääräys tulisi siirtää koskemaan kaavaehdotukseen sisältyvää merkintää 'Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö'.</p>	
<p>Kaavaehdotuksessa kehittämisperiaatemerkinnällä 'Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke' osoitettuun merkintään liittyy seuraava suunnittelumääräys: 'Päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen muun erikoistavaran kaupan seudullisesti merkittävät suuryksiköt tulee sijoittaa ensisijaisesti keskuksiin.' Ympäristöministeriö toteaa, että maankäyttö- ja rakennuslain mukaan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön sijoittaminen maakuntakaavan keskustatoiminnoille tarkoitetun alueen ulkopuolelle edellyttää, että vähittäiskaupan suuryksikön sijoituspaikaksi tarkoitettu alue on maakuntakaavassa erityisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksillä ohjataan yksityiskohtaisempaa suunnittelua, jossa ei voida osoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä, vaan ne tulee osoittaa maakuntakaavassa. Ympäristöministeriö katsoo, että edellä mainittu suunnittelumääräys on epäjohdonmukainen ja se on syytä korjata kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa.</p>	<p>On perusteltua poistaa lausunnossa esitetty kohta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksestä.</p>
<p>Ympäristöministeriö katsoo, että Uusimaakaavan 2050 tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet sisältävät liikennejärjestelmän näkökulmasta olennaiset asiat liittyen erityisesti ilmastonmuutoksen torjuntaan sekä kestävästi liikkumisen edellytyksien vahvistamiseen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Maankäyttö- ja rakennuslain suunnittelujärjestelmässä maakuntakaavan tehtävänä on linjata ja ratkaista asiat, jotka ovat merkitykseltään valtakunnallisia tai maakunnallisia. Kaavaehdotuksessa osoitetaan ohjeellinen linjaus Suomen ja Viron väliselle liikennetunnelille, ns. Tallinna-tunnelille. Ympäristöministeriö pitää perusteltuna, että kaavaehdotuksessa esitetään Tallinna-tunnelille vain yksi ohjeellinen linjaus. Tallinna-tunnelin liittymäkohdat valtakunnalliseen ja seudulliseen liikenneverkkoon vaikuttavat sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmään että yhdyskuntarakenteeseen. Tästä syystä linjauksen valinta eri vaihtoehtojen välillä tulee tehdä maakuntakaavassa. Valinnan perustelujen tulee kuitenkin täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 28 § mukaiset sisältövaatimukset myös 5 momentin mukaisten selvitysten riittävyyden osalta. Ympäristöministeriö katsoo, että kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa tulee huolehtia siitä, että kaava-aineistoon sisältyy tai siihen liitetään sellaiset suunnitelma- ja</p>	<p>Tallinna-tunnelin osalta on perusteltua lisätä kaava-aineistoon FinEst Link -hankkeen suunnitelmista tehdyt suomennokset sekä hankkeen vaikutusten arviointi, jota on täydennetty alue- ja yhdyskuntarakenteeseen kohdistuvien vaikutusten osalta. Tallinna-tunnelin linjauksen valinnan perustelut täyttävät maankäyttö- ja rakennuslain 28 § mukaiset sisältövaatimukset 5 momentin mukaisten selvitysten riittävyyden osalta.</p>

<p>selvitysasiakirjat Tallinna-tunnelin osalta, että kaava täyttää lainsäädännön vaatimukset.</p>	
<p>Espoo-Salo -oikoradan ratavaraus on osoitettu kaavassa maakuntakaavaan sopivalla yleispiirteisyyden tasolla. Maakuntakaavassa ei ole osoitettu mahdollisia uusien lähiliikenteen asemien sijaintia. Mahdolliset uudet lähiliikenteen asemat kytkeytyvät kaavaehdotuksessa merkinnällä 'Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke' osoitettuihin alueisiin. Merkinnän kuvauksen mukaan 'Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetaan tuleviin asemanseutuihin tukeutuvat, maakunnan kehittämisen kannalta merkittävät uudet taajamatoimintojen vyöhykkeet.' Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan Histan, Lempolan ja Östersundomin osalta alueen toteuttaminen tulee kytkeä uutta raideliikenneyhteyttä ja asemaa koskevaan toteuttamispäätökseen. Ympäristöministeriö pitää ratkaisua perusteltuna tilanteessa, jossa uuden radan toteuttamiseen ja liikennöintiin liittyvät seikat eivät ole vielä täsmentyneet siten, että lähiliikenteen uusien asemapaikkojen toteutumisesta olisi riittävä tietoa.</p> <p>Kaavaehdotukseen liittyy tältä osin kuitenkin myös ongelmia. Ensinnäkin ratalain mukaan radan yleissuunnitelman ja ratasuunnitelman tulee perustua kaavaan, jossa rautatiealueen sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Lähiliikenteen mahdollisilla asemilla on merkittäviä vaikutuksia alueidenkäyttöön, joka tulisi ratkaista kaavoituksessa. Toiseksi ympäristöministeriö kiinnittää huomiota kaavaehdotuksen epäjohtonmukaisuuteen siltä osin kuin siinä on osoitettu em. vyöhykkeille sijoittuvat maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet. Ne kytkeytyvät tiiviisti lähiliikenteen asemiin, joiden sijaintia ei ole kuitenkaan osoitettu kaavaehdotuksessa. Kolmanneksi kaavaehdotus ei sisällä selkeää kuntakaavoitusta ohjaavaa ratkaisua siinä tapauksessa, että radan yleissuunnitelma ei mahdollistaisi lähiliikenteen asemaa kaikkiin em. merkinnällä osoitettuihin kohteisiin. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa kiinnitetään huomiota edellä todettuihin näkökohtiin.</p>	<p>Lähiliikenteen tulevia asemia ei osoiteta vaihemaakuntakaavoissa, koska niiden sijaintia ei ole riittävällä tarkkuudella ratkaistu. Kaikkien olemassa olevien asemien osalta ei ole varmuutta liikennöinnin jatkumisesta maakuntakaavan tavoitevuoteen saakka, joten ei ole perusteltua sitoa maakuntakaavassa osoitettua maankäyttöä niiden varaan. Tästä syystä ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa raideliikenteen asemia.</p> <p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikat säteittäisten joukkoliikennekäytävien ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoyhteyksien risteyskohtiin turvaamaan pääkaupunkiseudun ulkopuolelta tulevan joukkoliikenteen käyttäjien vaihtomahdollisuudet HSL-liikenteeseen. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella maakunnallisesti merkittäviksi vaihtopaikoiksi on merkitty ne kohteet, joissa on ennustettavissa merkittävä määrä vaihtoja seudullisen joukkoliikenteen ja säteittäisen joukkoliikennekäytävän välillä. Liityntäpysäköintialueina on osoitettu ne kohteet, jotka ovat merkittäviä liityttäessä säteittäisiin joukkoliikennekäytäviin. Merkittäväksi alueen tekee sen riittävä koko, hyvä joukkoliikennetarjonta ja hyvä saavutettavuus sisääntuloväyliltä. Joukkoliikennekäytävien määrittelyn pohjana on ollut Uudenmaan ELY-keskuksen vuonna 2017 tekemä joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ja palvelutasopäätös sekä HSL:n MAL2019-suunnitelma ja sen yhteydessä tehdyt selvitykset. Merkintöjä on käytetty myös niiden tulevien asemien kohdalla, joiden on arvioitu täyttävän nämä kriteerit. Selostusta on perusteltua täydentää uusille raideliikenteeseen tukeutuvien taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeillä sijaitsevien liityntäpysäköintialueiden ja vaihtopaikkojen osalta.</p> <p>On perusteltua täydentää asemanseutujen tulkintaa selostuksessa tilanteessa, jossa rataa tai asemaa ei toteuteta.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa on osoitettu merkinnällä 'Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu' Kehä I sisäpuolella väylät, joilla on valtakunnallista merkitystä. Ympäristöministeriö katsoo, että maakuntakaavan liikenneverkon osoittaminen edellä mainitulla merkinnällä Kehä I:n sisäpuolella turvaa valtakunnallisesti merkittävien kohteiden tarvitsemat yhteydet. Kehä I ja Kehä III välisen liikenneverkon osalta ympäristöministeriö katsoo, että runkoverkkoon asetuksen mukaan kuuluvat</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan liikenne- ja tavaraliikenteen ratkaisu noudattaa MAL2019-suunnitelmaa ja Helsingin seudun tieverkon luokituspalvelusta. Luokituspalveluksessa Kehä III:n ja Kehä I:n väliset valtatiet on esitetty maakunnallisesti merkittävänä.</p>

<p>väylät tulevat pitkälläkin aikavälillä olemaan valtakunnallisesti merkittäviä osana valtakunnankeskuksen liikennejärjestelmää riippumatta siitä kuuluvatko ne runkoverkkoon.</p>	
<p>Kaavaehdotuksessa on osoitettu Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomeluvyöhykkeet merkinnöillä 'Lentomelualue (Lden 55-60 dBA)' ja 'Lentomelualue (Lden yli 60 dBA)' ajantasaisen tiedon mukaisesti. Lentoasema on myös huomioitu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksessä, jonka mukaan 'Satamien ja Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminta- ja kehittämisedellytykset on turvattava'. Suunnittelumääräys edistää osaltaan Lentoaseman toimintaedellytyksien turvaamista tulevaisuudessa. Ympäristöministeriö pitää näitä tärkeinä ratkaisuin. Ympäristöministeriö kiinnittää kuitenkin huomioita siihen, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen kuuluvia alueiden maankäyttöä tulee merkittävästi liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan tehostaa. Tämän vuoksi on tärkeää, että kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajauksessa kiinnitetään erityistä huomiota sen yhteensovittamiseen lentomeluvyöhykkeiden kanssa siten, että lentoaseman nykyinen toiminta ja tuleva kehittäminen Suomen kansainvälisesti tärkeimpänä lentoaseman voidaan turvata ja samalla huolehtia asianmukaisesta lentomelun haitallisten vaikutusten ehkäisemisestä.</p>	<p>Lentomelualueiden suunnittelumääräyksissä ohjataan yksityiskohtaisempaa suunnittelua myös rakentamisen osalta. Lisäksi kaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia meluhaittoja. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen yhdyskuntarakenteen tehostaminen tapahtuu kuntakaavoituksen kautta ja toteutuu eri alueidenkäyttömuotojen muodostamana kokonaisuutena. Kuntien tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussaan määrittellä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueidenkäytön kehittämisen tarkemmat ratkaisut siten, että ne tukevat kestävästä yhdyskuntarakenteen muodostumista vyöhykkeelle ja ottavat samalla lentomelun aiheuttamat reunaehdot huomioon.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa osoitetaan merkinnällä 'Valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö' valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VN 1995), valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009), Skarlandetin valtakunnallinen maisemanhoitoalue ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt. Kaavaehdotuksen liitekartoilla on esitetty tarkentavia tietoja muun muassa alueiden statuksista.</p> <p>Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperintöarvojen turvaamisesta. Tavoitteita koskevan valtioneuvoston päätöksen mukaan alueidenkäytössä on tarpeen tunnistaa valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt ja valtakunnallisesti merkittävät arkeologiset kohteet ja ottaa ne huomioon siten, että niiden arvot turvataan.</p> <p>Ympäristöministeriö kiinnittää huomioita siihen, että kaavaehdotuksessa edellä mainittujen alueiden ja kohteiden valtakunnallisten arvojen huomioonottamisen velvoite ja vaikutusten arviointi on siirretty ratkaistavaksi</p>	<p>Vaihe- ja maakuntakaavaehdotuksissa on otettu valtakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt ja luonnonperintöarvot asianmukaisesti huomioon maakuntakaavalta vaadittavien sisältövaatimusten ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämällä tavalla. Maakuntakaavan tehtävä on ohjata yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja kuntien kaavoitusta ja siten maakuntakaavan ohjaavuus kohdistetaan nimenomaan kuntakaavoitukseen.</p>

<p>yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tämä saattaa johtaa tilanteeseen, jossa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittautuu, että maakuntakaavan alueidenkäyttötarkistusta ei ole mahdollista toteuttaa. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa huolehditaan siitä, että kaavaehdotus ei sisällä valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen arvojen kannalta ristiriitaisia merkintöjä ja että kaavaehdotus täyttää maakuntakaavan sisältövaatimukset myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisen osalta.</p>	
<p>Kaavaehdotuksessa osoitetaan maa-aineshuollon kehittämisalueiden kehittämisperiaatemerkinällä alueita maa-ainestenottoon. Merkintään liittyvän suunnittelumääräyksen mukaan 'Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa merkitykseltään seudullisia maa-aineshuollon toimintoja. Alueelle voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa osoittaa myös alueelle soveltuvia kiertotaloustoimintoja. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa alueelle ei tule osoittaa asumista tai muuta alueelle soveltumatonta toimintaa. Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisillä ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet.' Ympäristöministeriö pitää tärkeänä ja kannatettavana, että maa-aineshuollon kehittämisalueiden kehittämisperiaatemerkinällä on huomioitu myös mahdollisuus maa-aineshuoltoa tukeville kiertotaloustoiminnoille. Ympäristöministeriö esittää, että merkintään liittyvässä suunnittelumääräyksessä olisi hyvä viitata maa-aineslakiin vastaavalla tavalla kuin 'Arvokas geologinen muodostuma' merkinnän suunnittelumääräyksessä on tehty.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa osoitetaan maa-aineshuollon kohdemerkinnällä laajat seudulliseen maa-aineshuoltoon soveltuvat alueet. Aluevalinnat perustuvat siihen, että ne täyttävät ympäristövaikutusten arviointia koskevan lain (YVA-laki) kriteerit kiven, hiekan tai soran oton ja/tai ylijäämämaiden käsittelyn ja loppusijoituksen osalta. Lisäksi aluevalintojen perusteena ovat alueille jo suunnitellut maa-aineshuoltoon kuuluvat toiminnot tai alueiden potentiaali maa-aineshuoltoa ja seudullista massahallintaa palveleviksi alueiksi mm. saavutettavuuden ja keskeisen sijainnin vuoksi. Lähtökohtaisesti maa-aineshuollon alueet tarvitsevat toteutuakseen maa-aineslain mukaiset luvat, joissa arvioidaan hankkeiden suhde maa-aineslaissa esitettyihin toteuttamisedellytyksiin. Lausunnossa esitettyä kaavamääräyksen täydentämistä maa-aineslain huomioimisesta ei ole perusteltua tehdä, koska maa-aineslaki on otettava huomioon maakuntakaavassa osoitettavilla maa-aineshuollon alueilla, eikä maakuntakaava toisi asiaan uutta veloitetta.</p> <p>Geologisina muodostumina osoitetaan vähintään maakunnallisesti arvokkaat harjualueet tai muut geologiset muodostumat, jotka sisältävät merkittäviä maisemallisia ja luonnontieteellisiä arvoja. Geologiset muodostumat sijaitsevat pääasiassa alueilla, joille ei ole osoitettu maakuntakaavassa maakuntakaavamerkintöjä, ns. valkoisilla alueilla, jonne voi sijoittua paikallista maankäyttöä. Geologisten muodostumien arvojen turvaamiseksi on merkintää koskevassa kaavamääräyksessä tarpeellista viitata maa-aineslakiin.</p>

Kaavaehdotukseen sisältyy aluevarausmerkintä 'Alue, jolla maankäytön ja luonnonarvojen yhteensovittamisella on erityinen tarve, Östersundom'. Ympäristöministeriö toteaa, että maankäyttö- ja rakennuslain nojalla annetun kaavamerkintäasetuksen ja kaavamerkintöjen käyttöä koskevan ympäristöministeriön oppaan mukaan aluevarausmerkinnöillä osoitetaan kyseessä olevan alueen päämaankäyttömuoto. Kaavaehdotuksen 'Merkinnät ja määräykset' -asiakirjan mukaan aluevarausmerkinnöillä osoitetaan alueen pääasiallinen käyttötarkoitus. Kaavaehdotukseen sisältyvä edellä mainittu alue ei kuitenkaan merkinnän kuvauksen mukaan sisällä aluetta koskevaa käyttötarkoitusta. Ympäristöministeriö katsoo, että aluevarausmerkinnän käyttäminen edellä kuvatussa tarkoituksessa ei täytä kaavan selkeydelle asetettavia vaatimuksia.

Lisäksi ympäristöministeriö kiinnittää huomiota siihen, että edellä mainitulle aluevarauksella osoitetulle alueelle kohdistuu valtakunnallisia ja maakunnallisia tavoitteita ja tarpeita, joita ei ole otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Tältä osin ympäristöministeriö viittaa 12.5.2017 antamaansa lausuntoon Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, Östersundomin alueen kaavaehdotuksesta. Ympäristöministeriö toteaa lausunnossaan muun muassa seuraavaa: "Kaavaehdotuksessa on koko Salmenkallion-Talosaaren alue jätetty valkoiseksi alueeksi, johon ei kohdistu maakunnallisia tai seudullisia maankäyttötarpeita. Valkoista aluetta koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alue on tarkoitettu ensisijaisesti maa- ja metsätalouden ja niitä tukevien sivuelinkeinojen käyttöön. Ratkaisua perustellaan kaavaehdotuksessa lähinnä Natura-alueiden luonnonarvoja heikentävien vaikutusten lieventämisellä. Kun otetaan huomioon Östersundomin alueen merkitys Helsingin seudun keskeisenä kasvuvyöhykkeenä ja kaava-alueeseen kohdistuvat erittäin merkittävät, osin valtakunnalliset intressit, muun muassa luonnonarvot, ei Salmenkallion-Talosaaren alueen jättämistä kokonaisuudessaan valkoiseksi, lähtökohtaisesti maa- ja metsätaloukseen käyttöön tarkoitetuksi alueeksi voida pitää perusteltuna. Ympäristöministeriö katsoo, että maakuntakaavassa tulisi ratkaista tämän alueen käyttöön kohdistuvat valtakunnalliset ja maakunnalliset kysymykset. Yksi keskeisimpiä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti turvata väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuus, mikä on alueen tulevan merkittävän rakentamisen oloissa erittäin tärkeää."

Valtioneuvoston 14.12.2017 hyväksymien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan 'Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.'

Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018. Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksellä ei ole voitu valtuuston päätöstä saattaa voimaan. Hallinto-oikeus ei ole vielä käsitellyt valtuuston päätöstä koskevia valituksia.

Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Myös vaihemaakuntakaavaan liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointiin ja arviointitulosten tulkintaan liittyviä merkittäviä erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja. Asiassa ei ole näköpiirissä valtuuston päätöstä koskevaa oikeudellista ratkaisua vaihemaakuntakaavalle suunnitellun aikataulun puitteissa. Aikaisemman Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksen perusteella on oletettavissa, että myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan toimeenpano saattaa vaarantua tai viivästyä Östersundomin aluetta koskevan ratkaisun ja siitä mahdollisesti tehtävien valitusten johdosta. Tämä vaarantaa koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan voimaantulon ja siihen liittyvän maankäytön edistämisen. Tällaisen tilanteen estämiseksi on perusteltua olla esittämättä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston hyväksymän kaava-alueen osalta.

Ympäristöministeriö toteaa näkemyksensä, että nyt käsiteltävässä kaavaehdotuksessa edellä kuvatulla aluevarausmerkinnällä osoitetulle, Östersundomin aluetta koskevaan 2. vaihemaakuntakaavaan sisältyvää valkoista aluetta vastaavalle alueelle kohdistuu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamia intressejä, joita ei ole otettu huomioon kaavaehdotuksessa. Nämä koskevat erityisesti virkistyskäyttöön soveltuvien, riittävän laajojen alueiden riittävyttä sekä niitä yhdistävän viheralueverkoston jatkuvuutta. Ympäristöministeriö katsoo, että edellä mainitut näkökohdat tulee ottaa huomioon kaavaehdotuksen jatkovalmistelussa.

<p>Kaavaehdotuksessa on osoitettu vain osa soidensuojelun täydennys ehdotuksen (SSTE 2015) valtakunnallisesti arvokkaista suokohteista. Erityisesti Itä-Uudenmaan alueelta ne näyttävät puuttuvan. Ympäristöministeriö toteaa, että kaavaehdotusta tulee jatkovalmistelussa täydentää siten, että soidensuojelun täydennys ehdotuksen valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet osoitetaan yhtenäisesti koko maakunnan alueella.</p>	<p>On perusteltua osoittaa vaihemaakuntakaavoissa soidensuojelun täydennys ehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta pois lukien pienialaiset kohteet.</p>
<p>Uudellamaalla on monia hyvin arvokkaita suojeltuja luontokohteita, jotka ovat pienialaisia. Kaavaehdotukseen ei ole merkitty lainkaan alle 5 hehtaarin kokoisia luonnonsuojelualueita. MRL 28 § 2 momentin mukaan luonnonsuojelulain 7 ja 77 §:ssä tarkoitettujen luonnonsuojeluohjelmien ja -päätösten sekä 32 §:ssä tarkoitettua maisema- aluetta koskevien perustamispäätösten tulee olla ohjeena kaavaa laadittaessa. Ympäristöministeriö katsoo, että kaavaehdotusta tulee jatkovalmistelussa täydentää siten, että kaikki luonnonsuojelulain nojalla suojellut alueet ja kohteet osoitetaan maakuntakaavassa.</p>	<p>Kaavaratkaisussa ei osoiteta pienialaisia suojelualueita. Ratkaisun keskeiset perusteet ovat maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä suunnitelmana ja tavoite kaavakartan selkeydestä. Myös pienialaiset luonnonsuojeluohjelmien ja -päätösten mukaiset alueet ovat olleet riittävästi ohjeena kaavaehdotuksia laadittaessa. Yleisiin suunnittelumääräyksiin sisältyy velvoite "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja alueidenkäytössä on otettava huomioon alueiden arvokkaat ominaispiirteet ja turvattava luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot", minkä kautta pienialaisetkin kohteet tulee maakunnallisten arvojen osalta selvittää ja ottaa huomioon.</p> <p>Pienialaisten kohteiden luontoarvoja suojaavat lisäksi myös MRL:n yksityiskohtaisempaa suunnittelua koskevat velvoitteet ja toteutuneiden suojelupäätösten osalta suoraan luonnonsuojelulaki. Yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä kaikki, myös pienialaiset maakunnallisesti arvokkaat kohteet on otettava huomioon. Selostusta on perusteltua täsmentää tulkinnan osalta sekä lisätä osaksi kaava-aineistoa liiteaineisto kaavan laadinnan aikana tunnistetuista, toteutumattomista pienialaisista maakunnallisesti arvokkaista kohteista.</p>
<p>Ympäristöministeriö katsoo, että edellä esitetyt näkökohdat tulee ottaa huomioon Uusimaa-kaava 2050 kaavaehdotuksen viimeistelyssä siten, että kaavaratkaisu täyttää maakuntakaavalle maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetyt sisältövaatimukset valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja muiden ympäristöministeriön toimialaan liittyvien merkitykseltään valtakunnallisten asioiden näkökulmasta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Poistetaan laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä ja muutetaan kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet tilaa vaativan kaupan alueiksi, uuden radeliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksestä poistetaan kaupan alueen toteuttamiseen liittyvä määräys, kaupan alueen merkintää koskevaa suunnittelumääräystä täydennetään ajoittamiseen liittyvän ohjauksen osalta, taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksestä poistetaan kohta: "Päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen muun erikoistavaran kaupan seudullisesti merkittävät suuryksiköt tulee sijoittaa ensisijaisesti keskuksiin", kaava-aineistoa täydennetään FinEst Link -hankkeen suunnitelmista tehtyjen suomennosten ja vaikutusten arviointien osalta, asemanseutuja koskevaa tulkintaa täydennetään selostuksessa niiden tilanteiden osalta, jossa rataa tai asemaa ei toteuteta, ei esitetä Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston vuonna 2018 hyväksymän kaava-alueen osalta, osoitetaan soidensuojelun täydennys ehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta pois lukien pienialaiset kohteet, täydennetään kaava-aineistoa suojelualueiden perustelujen ja tulkinnan osalta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Museovirasto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavan myötä koko maakunnan alueelle saadaan yhdenmukaisesti laadittu kokonaismaakuntakaava. Kaavan teemat on hyvin valittu vastaamaan maakunnan tulevia kehitystarpeita. Tärkeää on myös se, että kaavaratkaisussa on pyritty ottamaan vastuuta maailmanlaajuisesta tavoitteesta ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.</p> <p>Kaavan strategisuus ilmenee mm. oikeusvaikutuksettomassa, suuret kehityslinjat esittävässä rakennesuunnitelmassa. Kaavakartassa käytetään aluevarausten sijaan entistä enemmän alueiden ja yhteyksien kehittämisperiaatemerkinä. Yleispiirteisyyden todetaan koskevan niin sisältöä, esitystapaa kuin tulkintaakin. Kysymykseksi jää, ohjaako ratkaisu riittävästi tarkempaa kaavoitusta ja mikä on sen oikeudellinen sitovuus.</p> <p>Teemoiltaan kattava kaavatyo on ollut vaativa ja mm. ilmastonmuutokseen vastaavilta päämääriltään kunnianhimoinen. Keskeisten kasvualueiden määrittelyyn voimakkaasti painottuvan kaavaratkaisun olisi suonut kehittyvän ehdotusvaiheessa vastaamaan tasapainoisemmin maakunnan eri alueiden tarpeisiin. Ympäristön vetovoima- ja voimavarateema olisi ollut aiheellista käsitellä maakunnallisena verkostona. Ilmastonmuutokseen vastaaminen olisi vaatinut monipuolisempaa keinovalikoimaa, jotta se olisi voitu ottaa huomioon mm. kasvukeskusten ulkopuolisten alueiden kehityksessä. Kaavan vaikutuksia on arvioitu varsin monipuolisesti. Ulkopuolisia asiantuntijoita olisi voitu käyttää laajemminkin erityisesti ilmastonmuutosta koskevan tutkimustiedon hyödyntämiseksi. Merkittävimmät vaikutukset syntyvät kasvusta ja yhdyskuntarakenteen tiivistämisestä. Vaikutusten arvioinnin olisi vaikutettava kaavaratkaisuun ja ehkäistä merkittävämpiä ristiriitoja, kuten tehokkaan maankäytön osoittamista valtakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Potentiaalisten keskusta- ja taajama-alueiden tunnistamiseksi on käytetty paikkatietopohjaisia analyysejä. Menettelystä sekä analyysointimenetelmien tuottamasta ominaisuustiedosta olisi varmasti mahdollista luoda kaavamääräyksiin kriteeristöä, jonka täyttäminen vastaisi joustavasti maakunnan erilaisiin muutostarpeisiin pitkällä aikavälillä, mutta loisi samalla riittävän selkeät puitteet tarkemman suunnittelun ohjaamiseksi.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavamääräyksissä ei ole perusteltua käyttää lausunnossa esitettyä kriteeristöä.</p>
<p>Etenkin kehittämisperiaatteita koskevissa kaavamääräyksissä on tarpeen tuoda selvemmin ilmi, millä edellytyksillä esim. taajama voi toteutua ja mitkä</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Aluekohtaiset reunaehdot tarkentuvat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>

<p>tekijät taas estävät tiivistämisen. Taajamatoimintojen sijoittamista on täsmennettävä olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja arvoympäristöjä välttämällä. Määräyksessä on tuotava painokkaammin esille kulttuuriympäristöiksi osoitettujen alueiden ominaisuutensa säilyminen tiivistettävillä alueilla. Kehittämisyöhykkeiden karttamerkintöjä on myös tarpeen kehittää selvästi erilaisiksi kuin aluevarausmerkinnät.</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua täydentää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkinnan osalta.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä siihen liittyvine määräyksineen osoittaa alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet (MRL 25 §). Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinä osoitetuille alueille sijoittuu myös aluevaraus-, kohde-, viiva- ja ominaisuusmerkintöjä, jotka ottavat tarkemmin kantaa kyseisen alueen maankäytön kehittämiseen tai esimerkiksi siihen liittyviin reunaehtoihin. Lisäksi kaavan yleiset määräykset koskevat myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä sijaitsevat tiivistämiseen ja rakenteen kehittämiseen liittyvät reunaehdot on tunnistettu. Merkinnän kuvauksessa todetaan, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä voi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi sijaita esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita, ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Kehittämisvyöhykkeelle sijoittuvat maakunnallisesti merkittävät suojelu- ja virkistysalueet ja -kohteet sekä liikenteen ja teknisen huollon alueet, verkostot ja kohteet on osoitettu omilla merkinnöillään.</p> <p>Suunnittelumääräyksessä todetaan muun muassa, että vyöhykkeen maankäyttöä tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemansuhteisiin tukeutuen, vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen sekä riittävät virkistysmahdollisuudet, ja että tiivistettäessä yhdyskuntarakennetta on kiinnitettävä huomiota vyöhykkeen arvokkaisuuteen ominaispiirteisiin ja elinympäristön laatuun. Lisäksi todetaan, että vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraus- ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kehittämisperiaatemerkinä ja siihen liittyvät määräykset eivät siis edellytä, että vyöhykkeeseen kuuluvat alueet tulisi kauttaaltaan kehittää erittäin tehokkaan rakentamisen alueeksi. Uuden maankäytön sijoittamisen ja tehokkuuden tarkempi harkinta tulee tehdä kuntakaavoituksen yhteydessä.</p>
<p>Kasvun keskittämisen lisäksi kaavaratkaisua on tarpeen hienosäätää monipuolisemmilla keinoilla, jotta myös poikkeaviin kehityskulkuihin ja erilaisiin tilanteisiin voidaan vastata ilmastomyönteistä ratkaisutapaa edistämällä. Vaihtoehdottomuus ei ole todennäköisesti kovin pitkälle kantava</p>	<p>Maakuntakaava ei ole toteuttava kaava, vaan mahdollistaa useita erilaisia toteutumistapoja ja kehityskulkuja.</p> <p>Maankäyttö- ja rakennuslaki määrittelee alueidenkäytön suunnittelujärjestelmän, jossa maakuntakaavalla on oma tehtävänsä. Laki määrittelee myös maakuntakaavan sisällön. Kaavaprosessin aikana on</p>

<p>ratkaisu muuttuvassa maailmassa. Kovin teoreettiset, ylhäältä johdetut yhdyskuntamallit eivät istu sellaisenaan monitahoiseen reaali maailmaan.</p>	<p>laajassa vuorovaikutuksessa tehty erilaisia vaihtoehtotarkasteluja. Kaavatyöhön on sisällytetty muun muassa laaja tulevaisuustarkastelu ja ulkoisia arvioita, joissa on noussut esiin erilaisia mahdollisia muutostekijöitä ja tulevaisuusskenaarioita. Kaava on laadittu aiempia kaavoja strategisemmalla suunnitteluotteella ja se mahdollistaa erilaisten tulevaisuuspolkujen toteutumisen. Kaava jättää aiempaa enemmän väljyyttä kuntien omalle suunnittelulle.</p>
<p>Luonnon monimuotoisuutta, luonnonvarojen, virkistystä ja kulttuuriympäristöjä tarkastellaan saman teeman alla. Kaavaratkaisussa ne näyttäytyvät perinteiseen tapaan erillisinä, elleivät satu sijainniltaan leikkaamaan toisiaan. Ympäristöjen vetovoimaisuuden korostamiseksi ja vaalimisedellytysten parantamiseksi olisi ollut toivottavaa tunnistaa toisiaan tukevia kokonaisuuksia ja erilaisista ominaisluonteista koostuvia huippukohteita. Aiheellista olisi myös tarkastella alueiden identiteettejä maisemarakenteen, maiseman, rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen kulttuuriperinnön muodostamina kokonaisuuksina, jotka selittävät mm. paikkojen asutushistoriaa, antaen suuntaviivoja myös tulevalle kehitykselle.</p> <p>Ympäristöteema olisi tarjonnut erinomaisen lähtökohdan luoda keskusverkon tapaan luonnon-, virkistys- ja kulttuuriympäristöihin pohjautuva verkosto, jossa olisi selvitetty niiden lomittumista, jatkuvuuksia ja saavutettavuutta. Maakunnan vetovoimaisuuden, kilpailukykyyn ja monipuolisen elinkeinorakenteen kannalta verkoston painopisteet olisi kytkettävä joukkoliikenneyhteyksiin. Kaavaehdotuksessa hämmäntävää on nimittäin se, että keskusverkon ulkopuolelle sijoitettuihin laajoihin virkistys- ja luonnonympäristöihin olisi vaikea päästä joukkoliikenteellä, mikä lisää yksityisautoilua.</p> <p>Tämän tyyppinen kokoava työ olisi erittäin aiheellinen maakuntatasolla, on sääli, että tällainen tarkastelu on jäänyt tekemättä. Kaavan yleismääräyksissä asioita on toki kytketty yhteen edellyttämällä, että laajat yhtenäiset luonnon- ja kulttuuriympäristöt otetaan huomioon mm. ilmastonmuutoksen hillinnän, maa- ja metsätalouteen liittyvien elinkeinojen sekä luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön kannalta. Asia vaatisi kuitenkin ratkaisua myös kaavakartalla tai vähintään liitekartoilla.</p>	<p>Kaavaa valmisteltaessa on tunnistettu lausunnossa mainitut teemakokonaisuudet. Kaavakartta esittää kokonaisuuden, joka muodostuu erillisistä merkinnöistä ja niitä koskevista määräyksistä. Kaavamerkinnot tuovat esille yksittäisen alueen maisemaan, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen kulttuuriperintöön liittyvät erityisominaisuudet.</p> <p>Osa kaavaehdotuksissa esitettävistä vetovoimaisista luontokohteista sijaitsee rakennettujen alueiden ulkopuolella, jolloin niiden saavutettavuus perustuu ensisijaisesti yksityisautoiluun. Maakuntakaava ei ota kantaa joukkoliikenteen toiminnalliseen järjestämiseen.</p>
<p>Helsingin seudun viherkehä on yksi kaavan pääideoista, joka esiintyy rakennesuunnitelmassa. Sen kehittämiseen kiinnitetään huomiota kaavan yleismääräyksissä sekä taajamatoimintojen vyöhykkeellä. Käytännössä toteutuminen on kuitenkin kaavassa perinteiseen tapaan osoitettujen virkistys- ja viherympäristöjen sekä suojelualueiden aluevarausten,</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa viherkehä on haluttu tuoda esille omana kokonaisuutena ja mainita termi myös kaavamääräyksissä, jotta sen merkitys asukkaiden hyvinvoinnille ja seudun imagolle tunnistettaisiin entistä paremmin ja siihen liittyvää potentiaalia osattaisiin hyödyntää nimenomaan</p>

<p>kohteiden ja yhteystarpeiden sekä pääkaupunkiseutua ympäröivien valkoisten alueiden varassa. Onko ideaa tarpeen mainita kaavamääräyksissä, mikäli sen toteuttamisen kriteereitä ja riittävän konkreettisia edellytyksiä ei ole luonnehdittu.</p>	<p>kokonaisuutena eikä vain yksittäisten kuntien, yrittäjien tai aluekehittäjien näkökulmasta.</p> <p>Olennaista maakuntakaavan näkökulmasta on se, mitä viherkehällä on tarpeen maakunnallisella tasolla ohjata. Viherkehä on muuttuva ja kehittyvä toiminnallinen kokonaisuus, jonka merkitys kasvavan alueen hyvinvoinnille on tunnistettu tärkeäksi. Kehittämisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että viherkehä tunnistetaan osaksi Helsingin seudun toiminnallista rakennetta ja vihreää infrastruktuuria. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ratkaistaan tarkemmin alueiden käyttötarkoitus ja luonne sekä kohteiden saavutettavuus joukkoliikenteellä. Reitti- ja palveluverkoston toteuttamisessa kuntien, järjestöjen, maanomistajien ja yrittäjien rooli on keskeinen.</p>
<p>Viherrakennetta koskevien merkintöjen esittäminen selventävällä liitekartalla on hyvä, koska moni aluevaraus esim. Helsingin Keskuspuisto jää kaavakartalla osittain keskus- ja ydinvyöhykemerkintöjen alle.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Maakunnalliset virkistysalueet tulee osoittaa loogisin periaattein.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavojen tietopohja virkistysalueilta perustuu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana tehtyihin selvityksiin (2014-2016), joita on täydennetty kunnista saatujen tietojen perusteella. Aluevarauksina osoitettujen virkistysalueiden rajauksiin ei ole pääsääntöisesti tehty muutoksia, koska aluevaraukset pohjautuvat maanomistustietoihin ja koska merkintään liittyy rakentamisrajoitus. Vaihemaakuntakaavojen voimassa olevia maakuntakaavoja yleispiirteisempi esitystapa on huomioitu osoittamalla pienempialaiset virkistysalueet (alle 50 hehtaaria) virkistyskäytön kohdealue -kehittämisperiaatemerkinnällä. Maakuntakaavassa osoitetut virkistysalueet ovat pääsääntöisesti kunnan, valtion tai Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen omistamilla alueilla, mikä tukee pitkällä aikavälillä niiden toteuttamis- ja kehittämisedellytyksiä.</p>
<p>Saaristovyöhykkeitä ei enää osoiteta kaavakartalla, vaan saariston kehitystä mm. maisema ja kulttuuriympäristö huomioon ottaen ohjataan yleisellä suunnittelumääräyksellä. Saariston esille nostaminen Uudenmaan merkittävänä erityispiirteenä on tarpeen. Kaavassa, vähintään yleismääräyksissä olisi aiheellista nostaa esille myös muita maakunnan identiteetille ominaisia ympäristöjä. Saariston ohella tällaisia ovat mm. rannikko, jokilaaksot, kylämiljööt sekä rikkaaseen kartanokulttuuriin ja vauraaseen maatalouteen liittyvät viljelysmaisemat.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa saariston kehitystä ohjataan saariston aluetta koskevalla yleisellä suunnittelumääräyksellä, kuten lausunnossa todetaan. Määräyksessä on huomioitu maisema ja kulttuuriympäristö. Tämän lisäksi vähintään maakunnallisesti merkittävät rannikko-, jokilaakso- ja kylämiljööt sekä rikkaaseen kartanokulttuuriin ja vauraaseen maatalouteen liittyvät viljelysmaisemat on tunnistettu vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ja ne on osoitettu kulttuuriympäristöjä koskevalla ominaisuusmerkinnällä. Näitä alueita sijoittuu myös Uudenmaan saaristoon. Alueita on tunnistettu ja kuvattu tarkemmin Uudenmaan liiton selvityksissä Missä maan mainioimmat - Uudenmaan kulttuuriympäristöt (2016), Uudenmaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat tiet ja reitit (2014) sekä</p>

	Vetreämmät veet - Selvitys Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöistä (2016).
<p>Kulttuuriympäristöjen yhdistetty merkintätapa on varmasti maakuntakaavan mittakaavassa selkeä ja mahdollisesti se edistää toisiinsa liittyvien alueiden käsittelyä yhtenäisinä kokonaisuuksina. Kulttuuriympäristöjä koskevan määräyksen tulkintaohjeessa on aiheellisesti tuotu esille ajantasaisen selvitysten tarve sekä suunnittelu yhteistyössä museo- ja ympäristöviranomaisten kanssa. Kulttuuriympäristöjen aluerajaukset todetaan sen sijaan virheellisesti yleispiirteisiksi. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden, maisemanhoitoalueiden, rakennettujen kulttuuriympäristöjen ja maailmanperintökohteiden aluerajaukset on vahvistettu niitä koskevissa päätöksissä. Maakunnalliset kohteet perustuvat nekin hyväksytyyn inventointiin aluerajauksineen. Tulkintaohjeessa onkin ilmaistava, että aluerajaukset on huomioitava tarkemman maankäytön suunnittelun lähtökohtina. Alueita on kehitettävä niiden ominaisuutensa ja erityispiirteitä vahvistaen ja muutoksia sopeuttaen siten, etteivät ne ole olennaisessa ristiriidassa kulttuuriympäristöarvojen kanssa.</p> <p>Yleismääräyksissä kulttuuriympäristöjä ja maisemaa koskien edellytetään, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkistetaan viranomaispäätösten ajantasainen tieto arvokkaista alueista, kohteista ja yhteyksistä mukaan lukien tarkemmat rajaukset. Sen lisäksi olisi hyvä mainita tietolähteenä myös inventoinnit ja rekisterit, kuten esim. muinaisjäännösrekisteri arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.</p>	<p>Kulttuuriympäristöjen aluerajauksia koskevaa selostuksen tulkintaohjetta on perusteltua päivittää. Kulttuuriympäristöjä koskevan ominaisuusmerkinnän aluerajaukset perustuvat valtakunnallisiin ja maakunnallisiin inventointeihin.</p> <p>Yleismääräys on perusteltua täydentää inventointien ja rekistereiden huomioimisen osalta.</p>
<p>Kulttuuriympäristöjen huomioon ottamista edellytetään myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä, mikä on parannus luonnosvaiheeseen, sekä mm. väyliin ja tuotantoalueisiin liittyvissä määräyksissä. Taajamatoimintojen suunnittelumääräyksessä olisi edellytettävä, että tiivistämisessä noudatetaan kulttuuriympäristöiksi osoitettujen alueiden luonteenomaista kaupunkirakennetta, jolloin niiden täydennysrakentaminen olisi harkittava huolella.</p> <p>Arkeologinen kulttuuriperintö on selkeyden vuoksi tuotava omana osa-alueenaan esille kaavan yleisissä määräyksissä samaan tapaan kuin 4. vaihemaakuntakaavassa. Näin siksi, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkistettaisiin ajantasainen tieto tunnetuista kiinteistä muinaisjäännöksistä Museoviraston muinaisjäännösrekisteristä sekä arvioitaisiin arkeologisten selvitysten tarve. Vastaavasti on todettava vedenalaisen kulttuuriperinnön selvitystarve liittyen vesialueiden muuttuvaan käyttöön.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen. Määräys turvaa asianmukaisella tavalla maakunnalliset ja valtakunnalliset arvot. Määräystä ei ole perusteltua täydentää lausunnossa esitetyllä tavalla. Lisäksi kulttuuriympäristöjä turvaavat kaavaehdotusten kulttuuriympäristömerkinnät.</p> <p>Muinaisjäännöksiä koskevan ajantasaisen tiedon huomioimiseksi on perusteltua täydentää yleismääräystä maininnalla inventoinneista ja rekistereistä.</p> <p>Kaavaselostuksessa on todettu kulttuuriympäristöjä koskevien selvitysten tarve. Kaavamääräyksiä ei ole perusteltua täydentää kulttuuriympäristöjä koskevien selvitystarpeiden osalta.</p>

<p>Lisäksi on mainittava, että muinaisjäännökset ovat muinaismuistolain (295/63) suojaamia. Mikäli nämä seikat esitetään vain liitekartalla, on yleismääräyksestä kuitenkin käytävä ilmi myös muinaisjäännöksiä koskevan tiedon tarkistamistarve. Muinaisjäännösten inventointilannetta koskeva liite on päivitetty Museoviraston esittämien täydennysten mukaisesti koskien mm. Inkoon manneralueen 2017 valmistunutta inventointia.</p>	
<p>Vartiosaaren kohdalla kaavaratkaisun on ensisijaisesti varmistettava valtakunnallisten kulttuuriympäristöarvojen säilyminen. Saarelle osoitettava muu maankäyttö ei saa olla tämän kanssa ristiriidassa. Museovirasto edellyttää, että Vartiosaaren valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön turvaamiseksi saaresta poistetaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.</p> <p>Tehokas maankäyttö ei täytä valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita luonnon- ja kulttuuriympäristön huolehtimisesta kestäväällä tavalla eikä vaatimusta alueen historialliseen kehitykseen soveltuvasta alueidenkäytöstä siten, kuin maakuntakaavalle asetetut sisältövaatimukset edellyttävät maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimisesta.</p>	<p>Vartiosaari sisältyy Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuun laajaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Vartiosaarta koskee kehittämisperiaatemerkinän suunnittelumääräysten lisäksi valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ominaisuusmerkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys. Määräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen arvot. Alueelle on osoitettu myös virkistyskäytön kohdealueen kehittämisperiaatemerkinä, jonka määräyksessä todetaan muun muassa, että alueelta on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava riittävän laajat ja vetovoimaiset yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun soveltuvat alueet ja kehitettävä aluetta osana maakunnallista virkistysalueverkostoa.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun. Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. arvokas kulttuuriympäristö), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p> <p>Laajojen ja maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella rajattujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueilla on lukuisia kohteita, jotka vastaavasti kuin Vartiosaari sisältävät erityisiä arvoja tai ovat osa maakunnallista virkistysverkostoa. Kunnan tulee ottaa huomioon näiden</p>

	<p>kohteiden ominaisuuksiin ja arvoihin liittyvät reunaehdot tarkemmassa alueidenkäytön suunnittelussaan ja ratkaista MRL:n edellyttämällä tavalla, minkälainen maankäytön kehittäminen kohteiden alueella on mahdollista. Tilannekohtaisesti on tutkittava, miten yhdyskuntarakennetta milläkin alueella on mahdollista kehittää arvoja tai arvokkaita ominaisuuksia vaarantamatta. Kaavaehdotus ottaa asianmukaisesti huomioon Vartiosaaren merkittävät kulttuuriympäristö- ja virkistysarvot. Ei ole perusteltua muuttaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta niin, että Vartiosaari ei sisältyisi vyöhykkeeseen.</p>
<p>Vartiosaarta on syytä vahvistaa kulttuuriympäristönä ja maakunnallisena virkistysalueena. Lisäksi voidaan osoittaa viheryhteystarve Ramsinniemeen ja Laajasalon Yliskylään, jolloin myös nämä alueet saisivat lisää painoarvoa Vartiosaaren myötä. Eheänä ja hyvin säilyneenä kokonaisuutena Vartiosaarella on arvoa maakunnallisena virkistysalueena.</p>	<p>Vartiosaaren osoitetut kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeän alueen sekä virkistyksen kohdealueen merkinnät turvaavat alueen kulttuuriympäristön ja virkistyksen arvot. Ramsinniemi-Mustavuori viheryhteystarve yhdistää Ramsinniemen Vuosaaren virkistys- ja suojelualueisiin. Laajasalon Yliskylään ei ole tarvetta osoittaa viheryhteystarvetta, koska saarelta ei ole maayhteyttä mantereella. Vartiosaaren osoitetut merkinnät turvaavat alueen arvot ja mahdollistavat Vartiosaaren kehittymisen maakunnallisena virkistysalueena.</p>

Toimenpiteet: Kaavaselostusta täydennetään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen tulkinnan osalta, kulttuuriympäristöjen aluerajauksia koskevaa selostuksen tulkintaohjetta päivitetään, yleiseen suunnittelumääräykseen lisätään mainita muinaisjäänöksiä koskevista inventoinneista ja rekistereistä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Maakuntamuseo, Porvoon museo/Itä-uudenmaan maakuntamuseo

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Luonnoslausunnossaan Porvoon museo kiinnitti huomiota kulttuuriympäristön huomioimisen niukkuuteen kaava-aineistossa ja taustaselvityksissä, sitä ettei kulttuuriympäristöselvityksissä ole hyväksikäytetty kaavan strategisemman ja yleispiirteisemmän luonteen mahdollisuuksia sekä maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön kaavamääräyksen semanttista tiukentamista. Koska kaavaehdotuksessa ei ole huomioitu näitä havaintoja, toistaa Porvoon museo luonnoslausunnossaan esiintuomansa asiat.</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua täydentää liittyen kulttuuriympäristöihin.</p>
<p>Porvoon museo kiinnitti huomioita kaavan valmistelu- ja luonnosvaiheen lausunnossaan siihen, että kulttuuriympäristön huomioiminen kaava-aineistossa ja taustaselvityksissä on hyvin niukkaa, ja kulttuuriympäristöarvoilla on ainoastaan välillinen luonne, kuten esim. selvityksessä Matkailun edistämiskeinot maakuntakaavoissa.</p> <p>Kehityskuvissa kulttuuriympäristöjä käsitellään ainoastaan ympäristön voimavarojen ja vetovoimatekijöiden kehityskuvassa, jossa lähinnä keskitytään tarkastelemaan luonnonympäristön, maiseman ja kulttuuriympäristön monipuolisia mahdollisuuksia Uudellamaalla.</p> <p>Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan erityiskysymyksissä ei kulttuuriympäristöä käsitellä lainkaan, vaikka Itä-Uudenmaan vetovoimasta todetaan, että juuri ”vaihteleva ja rikas ympäristö tekee Itä-Uusimaasta vetovoimaisen niin asukkaiden, vierailijoiden kuin erilaisten elinkeinojenkin näkökulmasta”.</p> <p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan eräänä erityiskysymyksenä todetaan; ”Arvokkaita kulttuuriympäristöjä sekä alueen vesistöjä ja merellisyyttä hyödyntävien matkailu- ja vapaa-ajan toimintojen kehittäminen kestäväällä tavalla.” Tämän kaltaista kulttuuriympäristön erityiskysymyksen nostoa Porvoon museo kaipaa myös Itä-Uudenmaan osioon.</p>	<p>Kulttuuriympäristöt on käsitelty vuonna 2017 voimaan tulleessa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa kokonaisuutena. Kulttuuriympäristöjä koskeva kaavaratkaisu perustuu 4. vaihemaakuntakaavaan myös Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan osalta.</p> <p>Seutujen erityiskysymykset on laadittu ja käsitelty alueellisissa asiantuntijaryhmässä ja poliittisessa ohjaustoimikunnassa ja hyväksytty maakuntahallituksessa kaavan laadinnan alkuvaiheessa. Seutujen erityiskysymyksiä ei ole edellytyksiä muuttaa kaavaehdotusvaiheessa.</p>
<p>Kaavan entistä strategisempi ja yleispiirteisempi luonne tuo samalla uusia haasteita, mutta toisaalta myös mahdollisuuksia uuden kaltaisten kulttuurihistoriallisten selvitysten laadinnalle. Ottaen huomioon kaavan aikatahtäimen vuoteen 2050, Porvoon museo toivoo tehtävien kulttuuriympäristöselvitysten suhteen uusia avauksia. Kaavan pitkän aikatahtäimen huomioiden, selvityksissä tulisi ottaa vakavasti ns.</p>	<p>Nuorempaan kulttuuriympäristöön kohdistuvia inventointeja on mahdollista toteuttaa tulevaisuudessa esimerkiksi maakuntakaavan toteuttamiseen liittyen yhteistyössä maakuntamuseoiden ja kuntien kanssa.</p>

<p>nuorempien kulttuuriympäristöjen maakuntakaavatasoinen inventointi. Kaavassa painottuvien prosessien ja varsinkin "kehityskäytävistä" johtuvien muutosten vuoksi, tämä pitkälle vielä arvottomaton kulttuuriympäristö on samalla sekä uhanalaisinta että tunnistamattominta. Porvoon museo pitää ensiarvoisen tärkeänä nuorempaan kulttuuriympäristöön kohdistuvan inventoinnin käynnistämistä.</p>	
<p>Kaavaehdotuksessa kaavamerkinnän "maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö" määräyksenä on, että; "Maakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot on otettava huomioon alueita kehitettäessä".</p> <p>Voimassa olevassa maakuntakaavassa vastaava määräys kuuluu; "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on otettava huomioon maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön vaaliminen". Vaalimis-termin puutteen vuoksi määräyksen voi tulkita semanttisesti löystyneen, ja Porvoon museo esittääkin termin palauttamista kaavamääräykseen.</p>	<p>Kulttuuriympäristöjä koskevan merkinnän nimi on perusteltua muuttaa muotoon "Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue". Merkinnän nimen muutos korostaa vahvemmin kulttuuriympäristöihin kohdistuvien toimenpiteiden luonnetta.</p>

Toimenpiteet: Täydennetään kaavaselostusta liittyen kulttuuriympäristöihin, muutetaan kulttuuriympäristöjä koskevan merkinnän nimi muotoon "Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue".

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Maakuntamuseo, Helsingin kaupunginmuseo/Keski-Uudenmaan maakuntamuseo

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Museo ehdottaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnän poistamista Vartiosaaren osalta kokonaisuudessaan. Merkintä ei edistä alueen kulttuuri- ja luonnonympäristön arvojen säilymistä.</p>	<p>Vartiosaari sisältyy Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuun laajaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Vartiosaarta koskee kehittämisperiaatemerkinän suunnittelumääräysten lisäksi valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ominaisuusmerkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys. Määräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen arvot. Alueelle on osoitettu myös virkistyskäytön kohdealueen kehittämisperiaatemerkinä, jonka määräyksessä todetaan muun muassa, että alueelta on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava riittävän laajat ja vetovoimaiset yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun soveltuvat alueet ja kehitettävä aluetta osana maakunnallista virkistysalueverkostoa.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun. Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. arvokas kulttuuriympäristö), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p> <p>Laajojen ja maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella rajattujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueilla on lukuisia kohteita, jotka vastaavasti kuin Vartiosaari sisältävät erityisiä arvoja tai ovat osa maakunnallista virkistysverkostoa. Kunnan tulee ottaa huomioon näiden kohteiden ominaisuuksiin ja arvoihin liittyvät reunaehdot tarkemmassa alueidenkäytön suunnittelussa ja ratkaista MRL:n edellyttämällä tavalla, minkälainen maankäytön kehittäminen kohteiden alueella on mahdollista. Tilannekohtaisesti on tutkittava, miten yhdyskuntarakennetta milläkin</p>

	<p>alueella on mahdollista kehittää arvoja tai arvokkaita ominaisuuksia vaarantamatta. Kaavaehdotus ottaa asianmukaisesti huomioon Vartiosaaren merkittävät kulttuuriympäristö- ja virkistysarvot. Ei ole perusteltua muuttaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta niin, että Vartiosaari ei sisältyisi vyöhykkeeseen.</p>
<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräykseen on kaavaehdotuksessa lisätty maininta kulttuuriympäristöjen erityisten arvojen säilyttämisestä. Lisäys on tärkeä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Museo on Uusimaa-kaavan 2050 liiteaineistoa koskevassa lausunnossaan korostanut yleisellä tasolla, ettei kulttuuriympäristö ole erityiskysymys, vaan kaikkia Uudenmaan seutuja koskeva läpileikkaava teema. Tämä on kaavaselostuksen kulttuuriympäristöjä koskevassa vaikutusten arviointi - osiossa tuotu seikkaperäisesti esiin.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kulttuuriympäristö muuttuu Keski-Uudellamaalla muita maakuntia enemmän johtuen pääkaupunkiseudun vetovoimaisuuden aiheuttamasta rakentamisen merkittävästä kasvusta. On tärkeää, että maakuntakaava korostaa kestävästä ohjaamista myös kulttuuriympäristöjen osalta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Maakuntamuseo, Tammisaaren museo/Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Luonnosvaiheessa valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sekä valtakunnalliset maisemanhoitoalueet oli tuotu kaavakartoille Uudenmaan 4.vaihemaakuntakaavan ratkaisun mukaisesti. Sama ratkaisu on välittynyt kaavaehdotukseen. Aluerajaukset ovat aiempien päätösten mukaiset, ja tarkemmat kartat kohdeluetteloineen ja numerointeineen on esitetty liitekartoilla. Ehdotusvaiheessa taustoittavilla liitekartoilla on esitetty myös kaupunkipuistot (Länsi-Uudellamaalla Hanko) sekä valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventoinnissa (2014) ehdotetut uudet alueet ja aluerajaukset. Maakuntamuseo pitää kaikkien mainittujen arvoalueiden osoittamista kaavakartoilla ensiarvoisen tärkeänä. Maakuntamuseolla ei ole siltä osin huomautettavaa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kulttuuriympäristöjä koskeva suunnittelumääräys tulkintaohjeineen vaati maakuntamuseon mukaan vielä tarkentamista. Maakuntamuseo katsoi, että määräyksissä tulisi korostaa painokkaammin sitä seikkaa, että mainituilla arvoalueilla kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen säilymistä tulee pyrkiä nimenomaan edistämään. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi tulee määrätä, että alueen arvojen tulee olla lähtökohtina alueita kehitettäessä ja suunnittelun tulee sopeutua arvoihin, minkä lisäksi tietoja tulee tarkentaa tarvittaessa ja riittävällä tavalla. Edelleen maakuntamuseo katsoi, että kulttuuriympäristöt tulisi huomioida sanallisesti myös kaavan muissa suunnittelumääräyksissä. Etenkin alueilla, joille kohdistuu samanaikaisesti useita erilaisia kehittämistapamerkintöjä, kaava määräysten tulee riittävällä tavalla turvata kulttuuriympäristö- ja maisemaarvojen säilyminen maankäytön muuttuessa.</p> <p>Kaavaehdotukseen yleisiä suunnittelumääräyksiä ja kulttuuriympäristömerkintää koskevia tulkintaohjeita onkin tarkennettu ja muun muassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä koskevaan määräykseen on lisätty maininta luonnon- ja kulttuuriympäristöistä. Maakuntamuseo pitää lisäyksiä hyvinä, tarpeellisina ja tervetulleina. Kaavan kulttuuriympäristöjä koskevan merkinnän suunnittelumääräystä /sen sanavalintaa tulisi vielä tarkentaa niin, että myös maakunnallisesti merkittävät arvot tulevat turvatuiksi.</p>	<p>Kulttuuriympäristöjä koskevan merkinnän nimi on perusteltua muuttaa muotoon "Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue". Merkinnän nimen muutos korostaa vahvemmin kulttuuriympäristöihin kohdistuvien toimenpiteiden luonnetta.</p>

<p>Kulttuuriympäristö- ja maisema-arvojen huomiointi on ensiarvoisen tärkeää maankäytön kaikissa vaiheissa. Kulttuuriympäristöt säilyvät vetovoimaisina vain, jos niiden arvot säilyvät. Hyvä ja asianmukainen, kunkin kulttuuriympäristön oman luonteen ja erityispiirteiden aito huomioiminen vaatii usein tuekseen yleispiirteisiä aluerajauksia tarkempaa ja syvempää tietoa, mistä syystä myös maakuntakaavan suunnittelumääräysten tulee ohjata tietojen riittävään täydentämiseen ja saadun tiedon huomioimiseen maankäytön yhteydessä. Lisäksi jatkossa olisi tarpeen kehittää myös ohjeistusta arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden hyvään suunnitteluun ja hoitoon eri alueiden ominaisluonteet ja erityispiirteet huomioiden. Ohjeistus on tarpeen etenkin alueilla, joilla ei ole muuta kaavaa sekä suunnittelun tueksi myös alueilla, joilla rakentamis- ja muutospaineet ovat suuret.</p>	<p>Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden suunnitteluun ja hoitoon liittyvä ohjeistus on mahdollista huomioida osana kaavan toteuttamisen edistämistä.</p>
<p>Jatkossa maakuntakaavoja päivitettäessä myös inventointien päivittäminen ja tarkentaminen on erityisen toivottavaa. Esimerkiksi Varsinais-Suomessa teetettiin maakuntakaavatyön yhteydessä jo vuosia sitten kunnittain kattavat, kiinteistö- ja rakennustasolle yltävät rakennetun kulttuuriympäristön inventoinnit, joiden tulokset vietiin myös maakuntakaavaan. Selvitysten kattavuutta tulisi jatkossa kohentaa myös Uudellamaalla. Riittävä tieto tukee myös strategisen kaavan tavoitteiden huomioimisen ja toteuttamisen mahdollisuuksia.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Kulttuuriympäristöjä koskevan merkinnän nimi muutetaan muotoon "Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue".

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Espoon museo

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Espoon kaupunginmuseo viittaa edelliseen lausuntoonsa. Lisäksi Espoon kaupunginmuseo huomauttaa, että edellisessä lausunnossa esitettyjä kulttuuriympäristöä koskeneita huomioita ei ole otettu huomioon ehdotusvaiheen liitekartoissa. Vakavin puute koskee liitekarttaa V9, jossa esitetään muinaisjäännösten inventointien kattavuus. Kaikki alueet, joiden inventoinnit ovat yli 10 vuotta vanhoja pitäisi merkitä punaisella värillä, jolloin olisi selvä, mikä muinaisjäännösten inventointien todellinen ajantasaisuus on eri alueilla.</p>	<p>Kulttuuriympäristöjä koskeva kaavaratkaisu perustuu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaan ja sen yhteydessä laadittuihin selvityksiin. Uusia inventointeja tai selvityksiä ei ole vaihemaakuntakaavojen yhteydessä laadittu, ja tämän vuoksi ei uusia kulttuuriympäristöalueita osoiteta kaavakartalla. Arkeologisten inventointien tilanne -liitekartta on tehty Espoon museon lähettämien tietojen pohjalta sekä Museoviraston antaman ohjeistuksen mukaisesti. Liitekarttaa ei ole tarpeen päivittää.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Uudenmaan ELY-keskus

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaavaratkaisua on kehitetty hyvään suuntaan kehittämällä kaavamääräyksiä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (kestävä kasvu, ilmaston muutokseen vastaaminen, luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö, hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen sekä kestävä kilpailukyky). Osa ELY-keskuksen luonnosvaiheen lausunnossa esiin tuomista seikoista on otettu hyvin huomioon.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Luonnosvaiheeseen verrattuna kaavamääräysratkaisu on muuttunut siten, että yleiset määräykset koskevat koko kaava-aluetta. Näin ollen kuntakaavoitusta ohjaa yhtä aikaa usea eri kaavamääräys samanaikaisesti. Merkintätavasta voi tässä vaiheessa todeta vain sen, että käytäntö aikanaan näyttää, tuleeko tästä kuntakaavoituksen yhteydessä jossain tilanteessa tulkintaongelmia.</p>	<p>Kaavaehdotuksissa käytetty merkintätaparatkaisu ei ole muuttunut periaatteeltaan luonnosvaiheessa esitetystä. Maakuntakaavan ohjaukseen kuuluu olennaisesti useamman kaavamerkinnän samanaikainen ohjauvus. Kaavaselostuksessa sekä merkinnät ja määräykset -asiakirjassa on kuvattu periaatteet merkintöjen ja niitä koskevien määräysten yhteensovittamiselle.</p>
<p>Uudenmaan ELY-keskus toistaa luonnoslausunnossaan 29.11.2018 esiintuomansa:</p> <p>MRL 28 §:n maakuntakaavan sisältövaatimuksissa todetaan, että kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota mm. maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.</p> <p>Hallituksen esityksessä (HE 101/1998) todetaan maakuntakaavan sisältövaatimuksista, että maakuntakaavan tehtävänä on esittää alueidenkäytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoittaa aluevarauksin valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden taikka useamman kuin yhden kunnan alueidenkäytön yhteen sovittamisen kannalta tarpeellisessa laajuudessa ja tarkkuudella. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja erityisesti pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen merkintätavalla ei varsinaisesti ratkaista yhdyskuntarakenteellisia kysymyksiä.</p> <p>Koska kehittämisperiaattemerkintä ei sisällä pääasiallista käyttötarkoitusta eikä ole aluevaraus ja koska kuntakaavoituksen liikkumavara niiden ulottuvuuden suhteen jää tapauskohtaisesti harkittavaksi, on epäselvää, täyttyykö maakuntakaavan MRL:n sisältövaatimus alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta.</p>	<p>Ympäristöministeriön ”Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa” -oppaan mukaan alue- ja yhdyskuntarakennetta koskevan maakuntakaavatasoisen suunnittelun perustehtäviin kuuluvat maakunnan eri yhdyskuntien muodostaman aluerakenteellisen verkoston sekä yhdyskuntarakenteen ja sen osien keskeisten kehittämis-, mitoitus- ja sijoittamisperiaatteiden osoittaminen sillä tarkkuudella, kuin kuntien väliset seudulliset yhteensovittamistarpeet sekä maakunnalliset ja seudulliset periaatteet sitä edellyttävät.</p> <p>Maankäyttö- ja rakennuslaissa tai -asetuksessa ei edellytetä aluevarausten käyttöä maakuntakaavassa, ei myöskään ympäristöministeriön maankäyttö- ja rakennuslain tulkintaan liittyvissä oppaissa tai hallituksen esityksessä, johon lausunnossa viitataan (HE 101/1998). Kyseisessä hallituksen esityksessä todetaan maakuntakaavan sisältövaatimuksista, että maakuntakaavan tehtävä on esittää alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoittaa aluevarauksia valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamisen kannalta tarpeellisessa laajuudessa ja tarkkuudella.</p> <p>MRL 28 § todetaan maakuntakaavan sisältövaatimuksista muun muassa, että kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityisesti huomiota maakunnan tarkoituksenmukaiseen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Maakuntakaavassa osoitetaan yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin</p>

	<p>tavoitetila. Maakuntakaavan esittämä yhdyskuntarakenne tarkentuu kuntakaavoituksessa. Eri suunnittelutasojen rooleista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmässä on todettu muun muassa hallituksen esityksessä (HE 101/1998), että maakuntakaava välittää valtakunnalliset ja maakunnalliset maankäyttöintressit kuntatason kaavoitukseen, jolle se on ohjeena.</p> <p>MRL 25 §:ssa todetaan, että maakuntakaavassa esitetään alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoitetaan maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Aluevarauksia osoitetaan vain siltä osin ja sillä tarkkuudella kuin alueiden käyttöä koskevien valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden kannalta taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamiseksi on tarpeen. Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa -oppaassa todetaan muun muassa, että ”Maakunnan alueiden käyttöä on mahdollista ohjata perinteisellä aluevarauskaavalla tai myös välillisemmin osoittamalla maakuntakaavassa kehittämisperiaatteiden ja alueiden erityisominaisuuksien avulla alueiden käyttöä ja yhdyskuntarakennetta koskevia kehittämistavoitteita, mahdollisuuksia ja reunaehtoja. Nämä esitystapamahdollisuudet eivät ole toisiaan poissulkevia vaihtoehtoja. Maakuntakaavan sisältöön liittyy lähes aina merkitykseltään ja ohjaustavoitteiltaan erilaisia asioita, joiden esittämiseen kohdistuu vastaavasti erilaisia vaatimuksia. Siksi suunnittelujärjestelmän ja erilaisten maakuntakaavamerkintöjen ja -määräysten antamia mahdollisuuksia on yleensä tarpeen käyttää samanaikaisesti, tilanteen edellyttämällä tavalla.”</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnän kuvauksessa on määritelty vyöhykkeen pääasiallinen käyttömuoto. Kaavamääräys määrittelee vyöhykkeen kehittämisen periaatteet ja siihen liittyviä reunaehtoja. Tämä käsittelytapa ei olennaisesti poikkea siitä, mitä aikaisemmissa maakuntakaavoissa on taajamatoimintojen alueen osalta esitetty. Myös aiemmin käytetty taajamatoimintoja koskeva aluevarausmerkintä jättää liikkumavaraa kuntakaavoitukselle, jossa tehdään yhdyskuntarakenteen kehittämisen ratkaisut maakuntakaavan määräysten osoittamissa puitteissa.</p> <p>Vaihemaakuntakaavoissa käytetyt kehittämisperiaatemerkinnot ja niihin liittyvät määräykset esittävät alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet (MRL 25 §) ja välittävät valtakunnalliset ja maakunnalliset maankäyttöintressit kuntatason kaavoitukseen. Uudenmaan liitto katsoo, että vaihemaakuntakaavaehdotukset täyttävät MRL:n sisältövaatimukset alue- ja yhdyskuntarakenteen osalta.</p>
--	--

<p>Selostuksessa avataan Suomen ympäristökeskuksen sekä tilastokeskuksen määritelmä taajamalle. ELY-keskus kiinnittää huomiota, ettei selostuksesta käy ilmi kumpaa taajamakäsitettä maakuntakaavassa on käytetty.</p> <p>Tämä on tärkeää selvittää, koska yleisissä määräyksissä on seuraavanlainen kaavamääräys:</p> <p>"Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen. Taajama-alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Lisäksi on turvattava riittävät virkistysmahdollisuudet sekä yhteydet seudullisille virkistysalueille."</p> <p>Ensimmäistä lausetta on syytä täydentää seuraavasti:</p> <p>"Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä kaavoituksella tehostaen ja toiminnallista rakennetta monipuolistaen laajemman aluekokonaisuuden osana."</p> <p>Tämä siitä syystä, ettei kyse voi olla hajaantuneen rakenteen pistemäisestä tiivistämisestä yksittäisin luvuin vaan laajemman aluerakenteen kannalta kestävästä kaavoituksen kautta tapahtuvasta tiivistämisestä. Muutoin on viesti ristiriitainen.</p>	<p>Maakuntakaavaratkaisu ei perustu mihinkään yksittäiseen taajamamääritelmään, vaan taajamalla tarkoitetaan yleiskielistä ilmaisua, joka tarkoittaa tiheää asutusta tai asutuskeskusta. Kaavaselostusta päivitetään taajamia koskevan tekstin osalta.</p> <p>Yleisiä määräyksiä päivitetään seuraavasti: "Olemassa olevia taajamia tulee kehittää niiden maankäyttöä täydentäen ja tehostaen ja niiden toiminnallista rakennetta monipuolistaen."</p>
<p>Kuva sivulla 30 kertoo yhdyskuntarakenteen hajaantumisen. Kehitys pitäisi saada hillittyä ja kaavoituksella yhdyskuntarakennetta ohjattua suunnitelmallisesti tukemaan ilmastonmuutoksen hillinnän tavoitteita. Tekstistä on luettavissa, että suunnittelematon hajarakentaminen on Uudellamaalla maakunnallinen kysymys.</p>	<p>Maakuntakaavaratkaisun tavoitteena on suunnata kasvu olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Kasvua ohjataan kaavamerkintöjen ja niihin liittyvien kaavamääräysten sekä yleisten kaavamääräysten kautta.</p>
<p>Kaavaselostukseen on syytä lisätä perustelut, miksi raideliikenteen eri kehittämisvyöhykkeillä on erilainen kytkentä aseman sitovaan toteuttamispäätökseen (Höytiönnummi, Keimola-Kongo, Kuninkaanportti, Mynttilä, Palopuro, Ristikytö, Talma ja Hista, Lempola, Östersundom).</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua täydentää uusien asemanseutujen ja niihin liittyvien kaavamääräysten perusteluiden osalta.</p>
<p>Ratavarausten ja asemien osalta ESA -radan yleissuunnittelun yhteydessä esillä ollut Veikkolan aseman erilainen merkintätapa kiinnittää erityisesti huomiota. Herää kysymys, miksei sitä ole osoitettu kaavakartalla kuten Lempolan, Höytiönnummen, Histan ja Mynttilän raideliikenteeseen tukeutuvia taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä. Epäselväksi jää, onko aseman ja sen ympäristön rakentaminen varmistettu maakuntakaavaratkaisulla. Entä,</p>	<p>Veikkolan asemanseutu merkitään Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen keskuksena ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä. Veikkolan asemanseudulla on jo olemassa olevaa taajamarakennetta, joten sitä ei ole tarkoituksenmukaista osoittaa merkinnällä Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke. Asemanseudun kehittämistä ohjaavat merkinnän suunnittelumääräykset, joiden mukaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tulee kehittää tiiviinä asumisen, työpaikkojen ja</p>

<p>voidaanko asemanseutu toteuttaa ennen asemaa ja ilman riittävän palvelutason joukkoliikennettä.</p>	<p>palveluiden alueena. Vyöhykkeen maankäyttöä tulee tehostaa nykyiseen rakenteeseen, erityisesti keskuksiin ja asemanseutuihin tukeutuen sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parantaen. Veikkolan tulevan asemanseudun taajamarakennetta ja joukkoliikennettä voidaan siis kehittää ja täydentää jo ennen radan ja aseman toteuttamista mm. Vt 1 liikennekäytävän joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maakuntakaavaehdotus luo riittävät edellytykset Veikkolan olevan rakenteen tiivistämiselle sekä joukkoliikenteen kehittämiseksi.</p>
<p>Maakuntakaavan suunnittelumääräykset ovat asianmukaiset ja huomioivat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet kulttuuriympäristön osalta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräys saattaa tosin toisinaan olla ristiriidassa kulttuuriympäristön arvojen kanssa. ELY-keskus on luonnosvaiheen lausunnossaan kantanut erityisesti huolta Vartiosaaren arvokkaan kulttuuriympäristön huomioimisesta, koska se oli osoitettu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeksi. Merkintää ei ole muutettu eikä huomioitu ELY-keskuksen ehdotusta sen arvot paremmin huomioivaksi määräykseksi. ELY esittää määräyksen ja merkinnän tarkistamista.</p> <p>Hyvänä voidaan pitää taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräykseen sisällytettyä mainintaa, että vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla yleinen suunnittelumääräys huomioi kulttuuriympäristöt. Valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön määräys tukee myös osaltaan kulttuuriympäristöjen huomioimista.</p>	<p>Vartiosaari sisältyy Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuun laajaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Vartiosaarta koskee kehittämisperiaatemerkinän suunnittelumääräysten lisäksi valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ominaisuusmerkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys. Määräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen arvot. Alueelle on osoitettu myös virkistyskäytön kohdealueen kehittämisperiaatemerkinä, jonka määräyksessä todetaan muun muassa, että alueelta on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava riittävän laajat ja vetovoimaiset yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun soveltuvat alueet ja kehitettävä aluetta osana maakunnallista virkistysalueverkostoa.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun. Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. arvokas kulttuuriympäristö), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p> <p>Laajojen ja maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella rajattujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueilla on lukuisia kohteita, jotka vastaavasti kuin Vartiosaari sisältävät erityisiä arvoja tai ovat osa</p>

	<p>maakunnallista virkistysverkostoa. Kunnan tulee ottaa huomioon näiden kohteiden ominaisuuksiin ja arvoihin liittyvät reunaehdot tarkemmassa alueidenkäytön suunnittelussaan ja ratkaista MRL:n edellyttämällä tavalla, minkälainen maankäytön kehittäminen kohteiden alueella on mahdollista. Tilannekohtaisesti on tutkittava, miten yhdyskuntarakennetta milläkin alueella on mahdollista kehittää arvoja tai arvokkaita ominaisuuksia vaarantamatta. Kaavaehdotus ottaa asianmukaisesti huomioon Vartiosaaren merkittävät kulttuuriympäristö- ja virkistysarvot. Ei ole perusteltua muuttaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajausta niin, että Vartiosaari ei sisältyisi vyöhykkeeseen.</p>
<p>Osa soidensuojelun täydennysehdotuksen valtakunnallisesti arvokkaista suoalueista on merkitty kaavassa suojelualueiksi (SL), mutta ei kaikkia. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaikki valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiksi todetut suoalueet tulee huomioida maakuntakaavassa suojelualueiksi.</p>	<p>On perusteltua osoittaa vaihemaakuntakaavoissa soidensuojelun täydennysehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suoalueet suojelualueina koko maakunnan alueelta pois lukien pienialaiset kohteet.</p>
<p>Maakunnallisesti arvokkaiden luontokohteiden selvitystyö on edelleen kesken, koska vain osalla alueesta on tehty maastoinventointeja ja vain osa arvokkaista kohteista on merkitty kaavaan. Maakunnallisesti arvokkaat luontokohteet tulee merkitä kaavaan koko maakunnan kattavasti.</p>	<p>Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadintaan soveltuvalla tarkkuudella ja painottaen maankäytön muutosalueita. Koko maakuntaa koskien luontoarvoja on selvitetty aiemmin 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä paikkatietopohjaisella Zonation-menetelmällä. Vaihemaakuntakaavojen valmistelun yhteydessä näistä selvitystuloksista on tehty maakunnallisen ekologisen verkoston nykytilanteen määrittely ja ennallistamistarpeiden tarkastelu. Kaavojen laadinnassa käytetään yhtenäisiä koko Uudenmaan kattavia kriteerejä luontoarvojen tunnistamiseen ja suojelualuemerkintöjä osoitetaan luontokohteille, jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita, ja joilla on edellytykset toteutua luonnonsuojelulain mukaisesti. Osalla kohteista luontoarvojen vaalimisen tavoitetta on myös yhteensovitettu muiden maakunnallisten tai valtakunnallisten maankäyttötarpeiden kanssa.</p>
<p>Uudenmaan ELY -keskus antaa erillisen luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen lausunnon Uusimaa 2050 kaavan Natura-arvioinnista.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Virkistyskäytön kohdealue on määräyksen mukaan alue, mutta merkinnän selityksen mukaan kehittämisperiaatemerkintä. Tämä epäjohtamukaisuus tulee korjata. Määräys ei sisällä MRL 33 §:n mukaista rakentamisrajoitusta, joka on merkittävä puute esimerkiksi vapaan rantaviivan turvaamisen kannalta. Kaavassa ei voi määrätä keiden maanomistajien kiinteistöille virkistyskäytön kohdealueet ensisijaisesti osoitetaan. Merkinnän kuvauksessa kerrotaan kyseessä oleva 5-50 ha:n kokoiset alueet. Seuraava kappale merkinnän kuvauksessa on turha. Taajamatoimintojen</p>	<p>Virkistyskäytön kohdealueen merkinnän kuvausta on perusteltua muuttaa seuraavasti: Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetaan alle 50 hehtaarin kokoiset yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun tarkoitetut alueet, jotka ovat sijaintinsa ja muiden ominaisuuksiensa perusteella tärkeitä maakunnallisen virkistysalueverkoston ylläpitämisen ja kehittämisen kannalta. Merkintä ei määrittele toteutettavan virkistysalueen kokoa tai rajoja.</p>

<p>kehittämisperiaatemerkinnän ja virkistysalueiden samoin kuin virkistyskäytön kohdealueiden keskinäiset suhteet tulevat todennäköisesti tuottamaan kuntakaavoituksessa tulkintaongelmia.</p>	
<p>Maankäytön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota keskitettyjen toiminta-alueiden hulevesien käsittelyyn ja johtamiseen. Yleisissä suunnittelumääräyksissä tulisi vesien- ja merenhoidon tavoitteiden edistämiseksi todeta seuraavaa:</p> <p>Kulloinkin voimassa olevat vesien- ja merenhoitosuunnitelmat ja toimenpideohjelmat on otettava huomioon. Erinomaisessa ja hyvässä ekologisessa tilassa olevien vesistöjen tilan säilymiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Myös pienvesien (pienet järvet ja joet, lammet ja purot) hyvän tilan turvaaminen on tärkeää luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön kannalta.</p>	<p>Selostusta on perusteltua täydentää tarvittavilta osin.</p>
<p>Kaavamerkintään "Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä" tulisi vesienhoidon painottamiseksi sisällyttää myös merkittävyys vesistöjen kannalta. Merkinnän kuvaukseen tulisi vastaavasti lisätä, että metsätalousvaltaisilla alueilla sijaitsee erinomaisessa ja hyvässä ekologisessa tilassa olevia vesistöjä, joiden tilan säilyttämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.</p>	<p>Vesiensuojelun edellytykset sisältyvät yleisiin suunnittelumääräyksiin. Lausunnossa esitettyä muutosta ei ole tarvetta tehdä.</p>
<p>On hyvä, että lisäselvitys ""Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2017 -herkkyyselvityksen jatkoselvitys vaikutukset keskustoihin"" on laadittu. Selvitys osoittaa varsinkin päivittäistavaran sallimisella olevan haitallisia vaikutuksia keskustoihin. Sama vaikutus on isoilla kauppakeskuksilla, joiden seurauksena merkitys palveluverkossa muuttuu.</p> <p>Selvitys lähtee siitä, että vaikutusta pienentää mahdollisuus joka tapauksessa toteuttaa paikallisia kohtalaisen suuria päivittäistavara-kauppoja kaupan alue -kohdemerkinnän alueelle. Näin ollen laaturajoittamattomalla kaupalla ei olisi selvityksen mukaan merkittävää vaikutusta keskustoihin. ELY-keskus tuo esiin, ettei em. perustelu ole kestävä. Paikallisten päivittäistavara-kauppojen tulee perustua lähialueen asukasmäärään. Lisäksi seudullisuuden alarajamäärittely sekä aluekäsite vaikuttavat tulkintaan paikallisuudesta. Kunta voi omassa kaavoituksessaan huolehtia haitallisten vaikutusten minimoinnista. Myös liikennevaikutukset ovat erilaiset kuin seudullisen kaupan, koska seudullisuus edellyttää pidemmältä etäisyydeltä tulevia asiakkaita. Kestävä ei ole myöskään peruste, ettei kunnalla ole tavoitteissa muodostaa uutta seudullista keskustaa jollekin alueelle. Koska maakuntakaava ohjaa yleiskaavoitusta, kuntakaavoituksen ajanmukaisuutta</p>	<p>Laaturajoittamattoman kaupan alueita on osoitettu ainoastaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.</p> <p>Laaturajoittamattoman kaupan alueiden voidaan katsoa aiheuttavan merkittävästi haitallisia vaikutuksia Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuihin keskustatoimintojen alueisiin, jos laaturajoittamattoman kaupan alueen enimmäismitoitus muuttuu keskustahakuiseksi kaupaksi. Tällöin kaavaratkaisun voidaan katsoa olevan maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimuksien vastainen.</p> <p>Laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä on perusteltua poistaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksesta. Kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet muutetaan tilaa vaativan kaupan alueiksi.</p>

<p>arvioitaessa maakuntakaavalla on merkitystä. Esimerkiksi Helsingin yleiskaavaratkaisu olisi vanhentunut Konalan, Suutarilan ja Roihupellon osalta. Sama koskee Vantaan ja Espoon yleiskaavoja, joihin maakuntakaavan merkintä kohdistuu.</p> <p>ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, ettei ole tarkasteltu, mitä tarkoittaa keskustoille ja palveluverkolle, mikäli olemassa olevia liiketiloja ryhdytään muuttamaan käyttötarkoitukseltaan keskustahakuiseen kauppaan.</p> <p>Selvitys keskittyy seudulliseen näkökulmaan. Selvityksessä todetaan paikallisesti haitallisia vaikutuksia, mutta kuitataan ne seudullisuuden varjolla merkityksettömiksi. Väestöpohjaksi lasketaan koko kunnan väestö laajoissakin monikeskuksissa kunnissa jakamatta väestömäärää eri keskusten kesken. Lisäksi lähtökohtana ovat olleet nykyiset keskustat eikä kuntien suunnitelmissa olevat tulevat keskuksat (esim. Kera). Lähtökohdaksi ei ole otettu MRL 71b §:n maakuntakaavalle asetettuja vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevia erityisiä sisältövaatimuksia.</p> <p>Selvityksen perusteella laadittu maakuntakaavaehdotus on laaturajoittamattomien kaupan alueiden osalta MRL:n vähittäiskauppaa koskevien säännösten vastainen, koska suunniteltu maankäyttö ei edistä sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset. Selvitys osoittaa laaturajoittamattomuuden haittavaikutukset keskusta-alueille varsinkin päivittäistavarakaupan ja isojen kauppakeskusten mahdollistamisen vuoksi. Laaturajoittamattomien kaupan alueiden vuoksi maakuntakaavaehdotus ei mahdollista kuntien keskustoja tukevaa kaupallista palveluverkkoa.</p>	
<p>Keskustakaupan alaraja PKS:llä ja muualla -selvitys osoittaa seudullisen alarajan 10 000 k-m2 olevan korkean Mäntsälässä ja sitä pienemmissä kunnissa päivittäistavarakaupan osalta. Erikoiskaupan osalta alaraja 10 000 k-m2 on korkea Karkkilassa ja tätä pienemmissä kunnissa. Selvityksen johtopäätöksenä on, ettei pienissä kunnissa riitä ostovoimaa tämän suuruusille kaupan keskittymille. Tämä tulos ei ole kuitenkaan välittynyt maakuntakaavaratkaisuun.</p> <p>ELY-keskus toteaa, ettei saman suuruusille seudullisuuden alarajoille löydy kestäviä perusteita. Selvitys osoittaa myös, että alarajan kerrosneliömetrimäärä on joissain kunnissa liian korkea. ELY-keskus haluaa vielä tuoda esiin MRL 71 b § Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset sisältövaatimukset maakuntakaan osalta:</p>	<p>Vaihemaakuntakaavojen kaupan ratkaisu on osoitettu riittävällä tarkkuudella huomioiden Uusimaa-kaavan tavoitevuosi 2050.</p> <p>Maakuntakaavan kaupan mitoituksen lähtökohtina ovat olleet mm. väestön ja ostovoiman kasvu. Voimassa olevien maakuntakaavojen kaupan ratkaisu on alhainen päivittäistavarakaupan osalta. Tämä on vaikuttanut eri toimijoiden sijoittumismahdollisuuksiin, minkä vuoksi vaihemaakuntakaavojen kaupan ratkaisulla on pyritty huomioimaan uusien kaupan toimijoiden sijoittumisen mahdollisuudet ja sitä kautta edistämään myös kilpailun toimivuutta. Kaavaehdotuksissa keskustahakuisen kaupan alaraja on osoitettu yhtenä lukuna, jolloin kuntakaavoituksessa voidaan määritellä tarkemmin kaupan määrä, laatu, sijoittumisen tarve ja</p>

<p>Osoitettaessa maakuntakaavassa vähittäiskaupan suuryksiköitä on sen lisäksi, mitä maakuntakaavasta muutoin säädetään, katsottava, että:</p> <p>1) suunnitellulla maankäytöllä ei ole merkittäviä haitallisia vaikutuksia keskusta-alueiden kaupallisiin palveluihin ja niiden kehittämiseen;</p> <p>2) alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä; sekä</p> <p>3) suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.</p> <p>Maakuntakaavassa tulee esittää merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja. Vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on osoitettava maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella riittävällä tarkkuudella.</p>	<p>mahdollisuudet yhdyskuntarakenteessa. Vaihemaakuntakaavojen kaupan ratkaisu on joustava ja jättää vaihtoehtoja toteutukseen.</p> <p>Vaihemaakuntakaavojen ehdotuksessa on osoitettu jokaiseen kuntaan ainakin yksi keskustatoimintojen alue. Keskukset ovat mitoittamattomia ja ratkaisu vahvistaa keskuksien asemaa vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikkana. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet on osoitettu vaihemaakuntakaavaehdotuksissa keskuksiin tukeutuvina tiiviimmän asutuksen ja työpaikkojen kehittämisvyöhykkeinä. Seudullisuuden raja voi yksityiskohtaisempien selvitysten perusteella olla maakuntakaavassa esitettyä pienempi tai suurempi, sillä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee tehdä kaupallisten palveluiden vaikutusten arviointi.</p> <p>Kaupan ratkaisua on arvioitu Kaupan palveluverkon vaikuttavuuden arviointi –raportissa (2018) ja todettu, että ”Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajat seudulliselle keskustahakuiselle kaupalle ja paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle ovat riittävät kaupan toimintaedellytysten kannalta vaarantamatta keskustakaupan toimintaedellytyksiä.”</p>
<p>ELY-keskus katsoo, ettei Östersundomin aluemerkinä ole maankäyttöratkaisu vaan sen kaavamääräys on pelkkä toteamus, jonka sisältönä toistetaan luonnonsuojelulain sisältö. Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset eivät täyty aluemerkinän osalta.</p>	<p>Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018. Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksellä ei ole voitu valtuuston päätöstä saattaa voimaan. Hallinto-oikeus ei ole vielä käsitellyt valtuuston päätöstä koskevia valituksia.</p> <p>Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Myös vaihemaakuntakaavaan liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointiin ja arviointitulosten tulkintaan liittyviä merkittäviä erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja. Asiassa ei ole näköpiirissä valtuuston päätöstä koskevaa oikeudellista ratkaisua vaihemaakuntakaavalle suunnitellun aikataulun puitteissa. Aikaisemman Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksen perusteella on oletettavissa, että myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan toimeenpano saattaa vaarantua tai viivästyä Östersundomin aluetta koskevan ratkaisun ja siitä mahdollisesti tehtävien valitusten johdosta. Tämä vaarantaa koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan voimaantulon ja siihen liittyvän maankäytön edistämisen. Tällaisen tilanteen estämiseksi on perusteltua olla esittämättä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston hyväksymän kaava-alueen osalta.</p>

<p>Joukkoliikenteen liitekartalla on esitetty raskaan raideliikenteen varikot. Näistä junaliikenteen varikoilla on maakunnallista ja osin valtakunnallistakin merkitystä raideliikennejärjestelmässä. Junaliikenteen varikoita ovat nykyinen varikko Ilmalassa sekä tulevat varikot Keravan ja Kirkkonummen korkeudella. Junavarikoiden maakunnallisen ja valtakunnallisen merkityksen vuoksi tulisi maakuntakaavassa löytää ratkaisu, joka turvaa junaliikenteen varikoiden toteuttamisen ja kehittämismahdollisuudet.</p> <p>Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että raideliikenteen varikkoalueiden osoittaminen on maakunnallinen ja osin valtakunnallinen kysymys. Näin ollen ne tulee osoittaa maakuntakaavassa.</p>	<p>Raskaan raideliikenteen varikoiden sijaintia on selvitetty. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa on perusteltua osoittaa raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle. Koska rantaradan varikon vaihtoehtoisin sijainteihin liittyy toistaiseksi epävarmuutta, on perusteltua käyttää Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa merkintää, joka mahdollistaa varikon toteuttamisen sekä Espoon että Kirkkonummen alueelle.</p>
<p>Histan, Lempolan ja Östersundomin alueiden toteuttaminen tulee kaavamääräyksen mukaan kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. On hyvä, että muiden kuin edellä mainittujen raideliikenteeseen tukeutuvien alueiden toteuttaminen on kytketty kaavamääräyksellä riittävän palvelutason joukkoliikenteen järjestämiseen ennen kuin aluetta palveleva raideliikenne on toteutettu ja käytössä. Tämä edellyttää joukkoliikenteen kanssa samanaikaisesti toteutuvaa, riittävää ja yhdyskuntarakenteellisesti hyvin sijoittuvaa asukas- ja/tai työpaikkamäärää.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Vähintään maakunnallisesti merkittävät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet on lisätty ehdotusvaiheessa maakuntakaavakartalle. Uudenmaan ELY-keskus pitää tätä hyvänä ratkaisuna, sillä joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet ovat tärkeä liikennejärjestelmän osa. Maakuntakaavakartalle tulisi vielä lisätä joukkoliikenteen vaihtopaikka Höytiönnummelle, sillä Höytiönnummi on vaihtoehtoinen asemapaikka Helsingin ja Turun välisen nopean junayhteyden asemaksi.</p>	<p>Höytiönnummelle on perusteltua lisätä joukkoliikenteen vaihtopaikka.</p>
<p>Ratkaisu esittää tie- ja katuverkko sen valtakunnallisen, maakunnallisen ja seudullisen merkityksen mukaan on toimiva, mutta vaatii vielä muokkaamista.</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden kaavamääräystä "viimeiseksi mainitusta ehdosta voidaan poiketa, jos liittymä edistää maakunnallisesti merkittävän asuin- tai työpaikka-alueen perustamista ja kehittämistä" tulisi ns. Pääväyläasetuksesta (asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta) johtuen täydentää seuraavasti: "Liittymien on kuitenkin oltava sellaisia, että ne eivät merkittävästi haittaa pääsuunnan liikennettä."</p>	<p>Valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden suunnittelumääräystä on perusteltua tarkistaa ja tehdä tarvittavat korjaukset.</p>

<p>Maakuntakaavakartalla esitettyjä valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden osuuksia valtatiellä 25 tulee täsmentää valmistumassa olevan selvityksen Valtatie 25 välillä Hanko–Mäntsälä: hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivitys perusteella. Selvityksessä esitetystä valtatie 25 tavoitetilanteesta kaksiajoratainen osuus ulottuu Nurmijärvellä kaavakartassa esitettyä lännemmäs ja Lohjan kaksiajoratainen osuus alkaa jo valtatie 1 liittymästä. Raaseporiin ei ole esitetty kaksiajorataista osuutta. Edellä esitetyt täsmennykset tulee tehdä maakuntakaavakarttaan.</p>	<p>Valtatien 25 kaksiajorataiset osuudet esitetään ELY-keskuksen 2019 julkaistun Vt25 Hanko-Mäntsälä hankearviointi ja kehittämisselvityksen päivityksen mukaisesti. Poikkeuksena tässä on kt52 ja Lappohjan välinen osuus, jossa kaksiajorataisuutta jatketaan Lappohjaan saakka Hangon satamaliikenteen turvaamiseksi.</p>
<p>Osa Atomitiestä (yhdystie 1583) on esitetty maakuntakaavassa seudullisesti merkittävän tien ohjeellisella linjauksella. Ohjeellisella linjauksella esittäminen ei ole tarpeen. Väylästä on laadittu aluevaraussuunnitelma, jonka perusteella se tulee osoittaa maakuntakaavassa kokonaisuudessaan seudullisesti merkittävänä tienä.</p>	<p>Lausunnossa mainittu Atomitie on perusteltua muuttaa kokonaisuudessaan seudullisesti merkittäväksi tieksi.</p>
<p>Seudullisesti merkittävien teiden kuvausta olisi hyvä vielä täsmentää seuraavanlaisesti: Viivamerkinällä osoitetaan seudullisesti merkittävät maantiet ja kadut. Seudullinen merkitys voi johtua esimerkiksi väylän merkittävydestä tavaraliikenteen tai joukkoliikenteen reittinä.</p>	<p>Seudullisesti merkittävän tien suunnittelumääräystä on perusteltua täydentää.</p>
<p>Raskaan liikenteen palvelualueet ovat osa valtakunnallista tavaraliikenteen logistiikkajärjestelmää ja maankäyttökysymyksenä asia on selvästi ylikunnallinen. Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan raskaan liikenteen palvelualueet tulee ratkaista maakuntakaavassa esittämällä alueet maakuntakaavan pääkartalla. Taukopaikkojen merkitys ja tarve on hyvin kuvattu kaavaselostuksessa.</p> <p>Vantaalla sijaitsevaa Lentoasemantien (Kehä III) paikkaa ei aluetta hallinnoiva Finavia ole hyväksynyt. ELY-keskus esittää edelleen sitä lukuun ottamatta raskaan liikenteen taukopaikkojen osoittamista maakuntakaavan pääkartalla. (Alueet lueteltu lausunnossa)</p> <p>Merkintätapana voidaan tarvittaessa käyttää muuntuvan käytön kaavamerkintää, jossa alueen loppukäyttö voi olla myös jotain muuta kuin raskaan liikenteen taukopaikka. Ensisijaisesti tulisi kuitenkin osoittaa alueita pysyvään taukopaikkakäyttöön. Kohdemerkinnässä tulee käyttää raskaan liikenteen levähdysalueen sijaan ajantasaista käsitettä raskaan liikenteen taukopaikka tai palvelualue.</p> <p>Suunnittelumääräyksessä tulee korostaa, että palvelualueiden tulee palvella ensisijaisesti tavaralogistiikkaa, eikä niiden yhteyteen tule suunnitella</p>	<p>Liitekarttaa L1 on perusteltua korjata siten, että lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan, lisätään sekä nykyiset palvelualueet että maantien 152 ja valtatie 3 liittymään ja Sipoonlahden eritasoliittymään suunnitellut palvelualueet.</p>

<p>yhdyskuntarakennetta hajauttavia muita toimintoja kuten vähittäiskaupan yksiköitä.</p> <p>Edellä esitettyjen taukopaikkojen lisäksi myös muiden, vähintään seudullista merkitystä omaavien taukopaikkojen merkitsemistä maakuntakaavaan voi myös harkita. (Alueet lueteltu lausunnossa)</p>	
<p>ELY-keskus pitää erittäin tärkeänä, että elinkeinoelämän kuljetusten sekä pitkämatkaisen joukkoliikenteen yhteydet turvataan valtakunnallisesti merkittäviin tavaraj- ja henkilöliikenteen satamiin ja terminaaleihin Helsingin kantakaupungissa. Maakuntakaavan tehtävä maakunnallisia sekä valtakunnallisia alueidenkäyttökysymyksiä käsittelevänä ylikunnallisena kaavamuotona on tässä keskeinen.</p> <p>Ehdotusvaiheen kaavakartalla yhteydet valtakunnallisiin tavaraj- ja joukkoliikenteen terminaaleihin Helsingin kantakaupungissa on osoitettu merkinnällä joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu. Suunnittelumääräys on linjassa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa. Uudenmaan ELY keskuksen näkemyksen mukaan yhteyksien merkintätapa ja suunnittelumääräys ovat toimivat.</p> <p>Kaavakartalla esitetyissä yhteyksissä on kuitenkin epäjohdonmukaisuuksia, jotka on tarpeen korjata. Maakuntakaavakaavakartalla Kehä I:n sisäpuolella esitetyt joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävät tiet tai kadut eivät täysin vastaa Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvitystä. Yhteydet tulee korjata vastaamaan tehtyä selvitystä.</p>	<p>Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävät tiet tai kadut on perusteltua korjata vastaamaan Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvitystä.</p>
<p>Vaikka toteuttamisohjelmalla ei ole oikeusvaikutuksia, on hyvä, että se on laadittu. Toteuttamisohjelmalla tulee olemaan merkitystä myös Uudenmaan maakunnan liikennejärjestelmätyössä. Erityisesti asiakirjan kuvat 2 ja 3 havainnollistavat hyvin kehittämistarpeita, liikennehankkeiden keskinäisiä riippuvuuksia, toteutusjärjestystä ja jopa investointien suuruusluokkia. Kuvat tosin osoittavat ainoastaan henkilöliikenteen tarpeita, vaikka monen liikennehankkeen pääperustelut tulevat tarpeesta parantaa tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä.</p>	<p>Toteuttamisohjelmaa päivitetään niin, että myös logistiikan kannalta tärkeät investoinnit esitetään.</p>
<p>Toteuttamisohjelmassa on esitetty kehittämistarpeita muun muassa valtatielle 2 ja kantatielle 51, ja mainittu perusteluina maankäytön kehittyminen alueen kunnissa. Näiden hankkeiden perusteluina on syytä korostaa ennen kaikkea pitkämatkaisen tavaraliikenteen tarpeita ja muun muassa liikenneturvallisuutta. Maakuntakaavassa ei ole juurikaan osoitettu tai oletettu merkittävää maankäytön kasvua ratakäytävien ulkopuolelle</p>	<p>Toteuttamisohjelmaa on perusteltua täydentää lausunnossa mainittujen hankkeiden perustelujen osalta.</p>

Inkooseen, Siuntioon, Kirkkonummelle tai Vihtiin. Hankkeiden perusteluja voisi vielä tarkistaa suhteessa maakuntakaavaratkaisuun.	
Suurimpien hankkeiden ohella on muistettava korostaa väylien kunnossapidon ja korjauksen merkitystä. Uudellamaalla joudutaan määrärahojen niukkuuden vuoksi yhä enemmän tinkimään väylien palvelutasosta ja sillä on vaikutusta koko liikennejärjestelmän toimivuuteen. Olemassa olevan väyläverkon kunnossapidon tarpeet ja korjausvelan kasvu on syytä nostaa selkeämmin esille toteuttamishjelmassa.	Toteuttamishjelmaan on perusteltua lisätä maininta väylien kunnossapidon ja korjausten merkityksestä.
Myös pienet ja keskisuuret hankkeet ovat kokonaisuutena merkittäviä ja niillä edistetään erityisesti kestävän liikkumisen edellytyksiä. Toteuttamishjelmassa on keskitytty suuriin investointeihin. Sen sijaan kuntien taajamien liikenneolosuhteiden kehittäminen on jäänyt käsittelemättä, vaikka se liittyy olennaisesti ensisijaiseen tavoitteeseen tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Myöhemmin laadittavissa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa voidaan nimetä tarkemmat toimenpiteet, mutta taajamien liikenneolosuhteiden kehittämistarve on syytä tuoda esiin jo maakuntakaavan toteuttamishjelmassa. Myös joukkoliikennepalvelujen kehittäminen olisi tarpeen käsitellä osana maakunnan liikennejärjestelmää.	Toteuttamishjelmaan on perusteltua lisätä maininta pienistä ja keskisuurista hankkeista.
Pikaraitioteiden merkitys maakunnan merkittävimmän kasvualueen pääkaupunkiseudun asunto- ja työpaikkamäärien kasvun edellytyksenä on syytä käsitellä toteuttamishjelmassa.	Toteuttamishjelmaan on perusteltua lisätä maininta pikaraitioteiden merkityksestä pääkaupunkiseudun kasvualueelle
Toteuttamishjelmassa on maininta, että Kehä I:n Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli olisivat toisistaan riippuvaisia hankkeita. Maarinsolmu voidaan kuitenkin toteuttaa riippumatta Espoon maankäytön kehittämiseen liittyvän Hagalundin tunnelin rakentamisesta. Tunneliratkaisu ei sen sijaan ole mahdollinen ilman Maarinsolmun uusia liittymäratkaisuja. Tämä tulee täsmentää toteuttamishjelmaan. Lisäksi Kehä III kehittäminen välillä Askisto–Pakkala -hankkeen keskeinen peruste liittyy kunnossapitoon. Hankkeella estetään muun kehittämisen ohella myös tien mahdollinen sortuma. Kehä III parantaminen kt 51–Mankki -hankkeen tiesuunnitelman laadinta käynnistyy vuonna 2019. Myös oheiset täsmennykset kannattaa lisätä toteuttamishjelmaan.	Toteuttamishjelmassa on perusteltua täsmentää Maarinsolmun ja Hagalundinkallion keskinäistä riippuvuussuhdetta. Toteuttamishjelmaa on perusteltua korjata Kehä III:n osalta.

Toimenpiteet: Päivitetään yleisiä määräyksiä, täydennetään kaavaselostusta uusien asemanseutujen ja niihin liittyvien kaavamääräysten perusteluiden osalta, osoitetaan Veikkolan asemanseutu keskuksena ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä, osoitetaan soidensuojelun täydennysehdotuksen mukaiset

valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta poislukien pienialaiset kohteet, muutetaan virkistyskäytön kohdealueen merkinnän kuvausta, täydennetään selostusta vesistöihin liittyen, poistetaan laaturajoittamattoman kaupan alueen merkintä ja muutetaan kaikki laaturajoittamattoman kaupan alueet tilaa vaativan kaupan alueiksi, ei esitetä Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston vuonna 2018 hyväksymän kaava-alueen osalta, osoitetaan raidevarikkoalue sekä rantaradan varrelle että Keravalle, lisätään Höytiönnummelle joukkoliikenteen vaihtopaikka, tarkistetaan valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden suunnittelumääräystä, jatketaan valtatie 25 kaksiajorataisuutta Lappohjaan saakka, muutetaan Atomitie kokonaisuudessaan seudullisesti merkittäväksi tieksi, täydennetään seudullisesti merkittävän tien suunnittelumääräystä, korjataan liitekartta L1, korjataan joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävät tiet tai kadut vastaamaan Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet -selvitystä, päivitetään toteuttamisohjelmaa esittämällä logistiikan kannalta tärkeät investoinnit, täydennetään toteuttamisohjelmaa lausunnossa mainittujen hankkeiden perustelujen osalta, lisätään toteuttamisohjelmaan maininta väylien kunnossapidon ja korjausten merkityksestä sekä maininta pienistä ja keskisuurista hankkeista sekä maininta pikaraitioteiden merkityksestä pääkaupunkiseudun kasvualueelle, täsmennetään toteuttamisohjelmaan Maarinsolmun ja Hagalundinkallion keskinäistä riippuvuussuhdetta, korjataan toteuttamisohjelmaa Kehä III:n osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Hämeen ELY-keskus

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksessa esitetty Koskenkylä-Kouvola liikenteen yhteystarve ei perustu maakuntakaavan laatimiseen asetettuihin lähtökohtiin, ja on ristiriitainen valtakunnalliselle alueidenkäyttötavoitteelle ensisijaisesti olemassa olevien liikenneyhteyksien ja verkostojen kehittämisestä. Kaava-asiakirjoista ei ilmene, millaisia vaikutuksia uudella Oikoradan rinnakkaisradalla olisi ilmastolle ja ympäristölle, Lahden seudun ja Päijät-Hämeen yhdyskuntarakenteen kehittymiselle tai Etelä-Suomen ja Itä-Suomen aluerakenteelle ja aluetaloudelle. Koskenkylä-Kouvola raideyhteyden osalta on ilmeinen tarve kattavammille selvityksille ja vaikutusten arvioinneille, ennen kuin uusi raideliikenteen yhteystarve on perusteltua esittää Uudenmaan maakuntakaavassa. Uuden radan tarve ja toteutettavuus, sekä lyhyen ja pitkän aikavälin vaikutukset yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, - talouteen ja ympäristöön jäävät esitetyssä kaava-aineistossa epäselviksi ja perustelemattomiksi.</p>	<p>Itä-Suomen ja Uudenmaan välisiä ratayhteyksiä on tarpeen kehittää. Vaihtoehtoisista linjauksista on tehty alustavia selvityksiä, mutta päätöstä linjauksesta ei ole tehty. Porvoon ja Kouvolan välisestä linjausvaihtoehdosta ei ole olemassa suunnitelmaa, jonka perusteella linjaus olisi mahdollista esittää Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Suunnittelun tässä vaiheessa on yhteys kuitenkin perusteltua esittää liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena.</p> <p>Vaikutuksia on mahdollista arvioida tarkemmin vasta ratalinjauksen suunnitelmien tarkentuessa.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kaakkois-Suomen ELY-keskus

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kaakkois-Suomen näkökulmasta välitön liittymäpinta Uudenmaan maakuntakaavaan on Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan kautta. Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen erityisenä intressinä on tarkastella maakuntakaavaratkaisua siten, että on otettu kestäväällä tavalla huomioon ylimaakunnalliset ja valtakunnalliset vaikutukset.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaavakartalla valtatie 6 on osoitettu merkinnällä Valtakunnallisesti merkittävä yksiajoratainen tie. Kaakkois-Suomen ELY-keskus painottaa, että käytettävän kaavamerkinän/-määräyksen tulee mahdollistaa nykyisen leveäkaistatien parantaminen keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi (2+1 kaistaa/2+2 kaistaa).</p>	<p>Valtatie 6 on osoitettu Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä. Nykyiset tai ennustetut liikennemäärät eivät perustele tien osoittamista kaksiajorataisena. Kaavaehdotuksen merkintä mahdollistaa tien parantamisen, eikä sulje pois mahdollisuutta kaksiajorataisiin osuuksiin.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotus on kehittynyt parempaan suuntaan raideyhteysvarausten osoittamisessa. Kaavamerkinöillä ei rajata toteutusta tavoitevuoden 2050 jälkeiseen aikaan. Valtakunnallisesti tarkasteltuna verkottuneen alue rakenteen toimivuudelle on eduksi, jos tavara- ja henkilökuljetuksista merkittävä osa voidaan hoitaa raideyhteyksien avulla. Kun valtakunnallista liikennejärjestelmää kehitetään, tulee maakuntakaava tarvittaessa mahdollistaa raideliikenteen ripeämmän kehittämisen. Viittaukset siihen, että valtakunnan kannalta merkittävää rataverkkoa toteutetaan aikaisintaan lähellä suunnittelukauden loppua 2050 tai sen jälkeen eivät ole järin kunniahimoisia tavoitteita. Kuitenkin raideyhteystarpeiden toteutuksella voi olla merkittävä myönteinen vaikutus Uudellemaalle ja koko Suomelle.</p>	<p>Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on huomioitu raideliikenne pääkaupunkiseudulta itäiselle Uudellemaalle osoittamalla Itäradan ohjeellinen linjaus sekä raideliikenteen yhteystarve Koskenkylästä Kouvolan suuntaan.</p> <p>Maakuntakaavan toteuttamishjelmassa esitetyn ajoituksen tarkoituksena on osoittaa, mitkä hankkeet on koko liikennejärjestelmän kannalta tarpeen toteuttaa ensin. Itäradan toteutuksen edellytyksenä on muun muassa Pissararadan ja Lentoradan rakentaminen. Koko Itäradan toteutus ei tästä syystä ole realistista ennen 2040-lukua. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p>
<p>Uudenmaan ja Kymenlaakson välillä voi olla laivaväylämerkinnöissä puute tai epäselvyys. Kyse on Pyhtään Kaunissaaren pohjoispuolitse ja Orregrundsfjärden läpi kulkevasta väylästä. Kymenlaakson maakuntakaava 2040 luonnoksessa on maakunnan rajaan asti päällekkäiset merkinnät, joiden mukaan kyseessä on veneväylä ja laivaväylä. Uudenmaan puolella väylämerkintää ei ole. Epäjatkuvuuden syy on aiheellista tarkastaa ja perustella.</p>	<p>Laivaväyliä koskevat merkinnät on tarpeellista tarkistaa.</p>
<p>Kaakkois-Suomen ELY-keskus pitää Uusimaa 2050 maakuntakaavaa hyvänä pohjana muulle alueiden käytön suunnittelulle ja kehittämiselle. Suunnitelmassa on otettu huomioon valtakunnalliset</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

alueidenkäyttötavoitteet. Toiminnallisesti Suomen keskeisimmällä alueella on jatkossa entistä käyttökelpoisemmat raamit jatkaa kehitystä hallitusti.	
--	--

Toimenpiteet: Laivaväyliä koskevat merkinnät tarkistetaan.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Väylävirasto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Väyläviraston tavoitteet Uudenmaan maakuntakaavoituksen osalta on huomioitu suurelta osin hyvin. Aikaisemmissa suunnittelun vaiheissa vielä puutteellisesti ratkaistu kysymys pääteiden luokittelusta on nyt ratkaistu.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Raskaan liikenteen palvelualueet ovat osa valtakunnallista tavaraliikenteen logistiikkajärjestelmää ja maankäyttökysymyksenä asia on selvästi ylikunnallinen. Väyläviraston mielestä asia tulee ratkaista maakuntakaavassa. Jotta asia saadaan ratkaistua maakuntakaavassa, tulee raskaan liikenteen taukopaikka-asia käsitellä maakuntakaavan oikeusvaikutteisella pääkartalla. Väylävirasto esittää seuraavien raskaan liikenteen taukopaikkojen osoittamista maakuntakaavan pääkartalla (<i>Alueet lueteltu lausunnossa</i>)</p> <p>Merkintätapana voidaan tarvittaessa käyttää muuntuvan käytön kaavamerkintää, jossa alueen loppukäyttö voi olla myös jotain muuta kuin raskaan liikenteen taukopaikka. Ensisijaisesti tulisi kuitenkin osoittaa alueita pysyvään taukopaikkakäyttöön. Edellä esitettyjen taukopaikkojen lisäksi myös muiden, vähintään seudullista merkitystä omaavien taukopaikkojen merkitsemistä maakuntakaavaan voi myös harkita. (<i>Alueet lueteltu lausunnossa</i>)</p>	<p>Liitekarttaa L1 on perusteltua korjata siten, että lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan ja lisätään nykyiset palvelualueet maantien 152 ja valtatie 3 liittymään ja Sipoonlahden eritasoliittymään suunnitellut palvelualueet.</p>
<p>Joukkoliikenteen liitekartalla on esitetty raskaan raideliikenteen varikot. Näistä junaliikenteen varikoilla on maakunnallista ja valtakunnallista merkitystä raideliikennejärjestelmässä. Liitekartalla merkittyjen Ilmalan, Keravan ja rantaradan varikoiden lisäksi varikkomerkinä tulisi olla Kehäradan varressa Vantaan Lapinkylässä. Varikoiden suuren merkityksen vuoksi tulisi maakuntakaavakartan päätamerkintään lisätä seuraavan tyyppinen suunnittelumääräys: <i>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata junaliikenteen varikoiden toteuttaminen ja kehittämismahdollisuudet Ilmalassa, Keravalla, Vantaan Lapinkylässä ja Rantaradalla Kaukalahden aseman länsipuolella.</i></p>	<p>Suunnittelumääräyksen lisääminen ei ole tarpeellista, koska varikoiden tarve osoitetaan kohdemerkinnöillä.</p>
<p>Pääkaupunkiseudulle on suunnitteilla lukuisia pikaraitiotielinjoja, ne välittävät myös seudullista liikennettä. Maakuntakaavassa pikaraitioiteita ei kaavan yleispiirteisyyden takia kuitenkaan esitetä. Kuvausteknisesti se on perusteltua, mutta ratkaisu on ongelmallinen, koska tuleva pikaraitiotiejärjestelmä on merkittävä osa Helsingin seudun liikennejärjestelmää. Esim. nykyinen moottoriväylä Tuusulanväylä on</p>	<p>Toteuttamisohjelmaan on perusteltua lisätä kuvaus pikaraitioiteista ja niiden roolista osana Helsingin seudun liikennejärjestelmää.</p>

<p>eteläpäästään muuttumassa bulevardisoinnin myötä kaduksi ja liikkumista on tarkoitus siirtää henkilöautoista pikaraitiovaunuihin. Ratkaisu on laajempi kuin paikallinen. Pikaraitiotiet tulisi käsitellä ainakin toteuttamisohjelmassa.</p>	
<p>Väylävirasto pitää hyvänä toteuttamisohjelman laatimista. Toteuttamisohjelmassa on havainnollisesti kuvassa 3 esitetty väylähankkeiden riippuvuudet toisistaan, vaiheistus sekä kytkennät tarvittaviin maankäytön muutoksiin. Väylävirasto ei ota kantaa tässä yhteydessä hankkeiden toteuttamisjärjestykseen, mutta toteaa, että jo pelkästään ensimmäisen vaiheen hankkeiden kustannukset ovat huomattavat, noin 2-3 miljardia euroa. Hankkeiden perusteluosio olisi hyvä olla laajempi ja täsmällisempi. Tällaisenaan jää epäselväksi miksi kukin hanke on päässyt mukaan listalle.</p>	<p>Toteuttamisohjelmaa on perusteltua täydentää hankkeiden perusteluiden osalta.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa esitetään neljää suojelualuevarausta, jotka ovat päällekkäisiä Espoo-Salo –radan linjauksen kanssa. Aluevaraukset ovat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saarilammen luonnonsuojelualue, Lohja - Lakimäen metsä luonnonsuojelualue -rajaus on Karnaisten korven alueella (rata tunnelissa), Lohja - Mäyräpuro, Lohja - Vitmossen-Teirmossen, Espoo <p>Niistä Karnaisten korven alue, Mäyräpuro ja Vitmossen-Teirmossen ovat suojeltavaksi tarkoitettuja alueita ja Saarilammen alue jo luonnonsuojelulain nojalla suojeltu alue. Suojelualuevaraukset tulee poistaa siltä osin kuin ovat päällekkäisiä ratalinjauksen kanssa.</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa suojelualueina osoitetaan luonnonsuojelulain nojalla suojeltuja tai suojeltaviksi tarkoitettuja alueita sekä toteutunutta suojelualueverkostoa täydentäviä, vähintään maakunnallisesti arvokkaita luontokohteita, joilla on arvioitu olevan perusteet toteutua luonnonsuojelualueina. Merkinnän tarkoitus maakuntakaavassa on estää maakunnallisen luontokokonaisuuden arvojen heikentyminen, jotta niiden suojelu luonnonsuojelulain kautta on mahdollista toteuttaa.</p> <p>Maakuntakaavan suojelualueen toteuttamisessa luonnonsuojelulain mukaisesti on mahdollista suojeltavista luontoarvoista riippuen tarkentaa rajausta ja antaa rauhoitusmääräyksiä sen mukaan, minkä verran muuta käyttöä kyseinen alue kestää. Pienialaiset rakenteet, esimerkiksi väylätunnelin ilmastointi Karnaisissa, ole välttämättä este suojelualueen toteuttamiselle. Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitetun Karnaisten alueen länsiosaa on kuitenkin perusteltua rajata pienemmäksi muun muassa tunnistettujen luontoarvojen pirstaleisuuden perusteella.</p> <p>Lohjan Saarilammen suojelualue merkinnän rajausta kaavaehdotuksessa perustuu valtion omistamien, luonnonsuojeluun soveltuvien alueiden paikkatietoaineistoon (Metsähallitus 14.8.2019). Lohjan Karnaisten Lakimäen metsän, Vihdin Mäyräpuron ja Espoon Vitmossen-Teirmossen luontoarvojen tunnistaminen perustuu Uudenmaan liiton luontoselvitykseen 2019.</p> <p>Vihdissä ja Espoossa suojelualue merkintöjen rajauksissa on otettu jo lausunnoilla olleessa kaavakartassa huomioon yleissuunnitelman mukainen</p>

	<p>ratalinja. Lohjan Saarilammen osalta päällekkäisyys on niin pieni, ettei ole syytä muuttaa rajausta. Suojelualueita toteutettaessa otetaan huomioon ESA-radan toteuttamiseen liittyen luonnonsuojelulaissa tarkoitettu yleinen etu.</p> <p>Lohjan Karnaista lukuun ottamatta ei lausunnossa mainittujen suojelualueiden muuttamiseen ei ole perusteita.</p>
--	--

Toimenpiteet: Korjataan liitekarttaa L1, lisätään toteuttamishjelmaan kuvaus pikaraititeistä, täydennetään toteuttamishjelmaa hankkeiden perusteluiden osalta, rajataan Karnaisten suojelualueen länsiosaa pienemmäksi.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Finavia

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavan 2050 ehdotuksen kaavakarttaan on merkitty Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealueen aluevaraus Finavian edellyttämällä tavalla, sisältäen MRL 33§: n mukaisen rakentamisrajoituksen.</p> <p>Kaavaehdotuksessa erikoistavarakaupan ja päivittäistavarakaupan seudullisen vähittäiskaupan alaraja on lentoasemalla yhteensä 10 000 k-m². Suunnittelumääräykseen on merkitty tarkennus, että kaupan koon rajoitus ei koske lentoaseman turvatarkastetulla alueella sijaitsevaa kauppaa. Finavia toteaa, että kaavaehdotuksessa esitetyt yllä todetut kaavamerkinnot ja niihin liittyvät kaavamääräykset ovat lentoaseman toiminnan kannalta tarpeeseen hyvin soveltuvat ja riittävät.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupapäätöksen liitteenä olevat Lden 55 ja 60 dB lentokonemelualueet aaltoviivamuodossa. Finavia katsoo, että lentokonemelualan esittäminen ehdotuksen mukaisena on lentoaseman kehittämismahdollisuuksien turvaamisen kannalta erittäin tärkeää.</p> <p>Uusimaa-kaavan kaavaluonnoksesta Finavia mm. lausui, että Lden 55-60 dB lentomelualueelle tulisi suunnittelumääräyksessä sallia vain pienimuotoista täydennysrakentamista. Finavia toistaa tästä asiasta aiemmin lausumansa ja vaatii tätä täsmennystä maakuntakaavaan lentokonemelualan suunnittelumääräykseen. Lentokonemelualan merkinnän kuvauksessa on todettu, että kaavamerkintä osoittaa "Helsinki-Vantaan lentoaseman melualan". Finavia katsoo, että merkintään ja sen kuvaukseen tulisi täsmentää, että kyseessä on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemeluaue.</p>	<p>Täydennysrakentamisen määrä Lden 55-60 dBA lentomelualueella harkitaan tapauskohtaisesti yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ottaen huomioon mm. olemassa olevan rakennuskannan määrä ja alueen soveltuvuus rakentamiseen. Lentomelualan merkinnän kuvausta on perusteltua täsmentää siten, että kyse on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelualueesta.</p>
<p>Useassa maakuntakaavaluonnoksesta annetussa lausunnossa oli lausuttu kaavakartassa olleesta lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeen merkinnästä. Finavia katsoo, että merkintää vastustavat lausunnot koskivat nimenomaan määrällisen epämääräisyyttä ja sen aiheuttamaa epäselvyyttä merkinnän vaikutuksesta maankäytön suunnittelussa. Finavia tulkitsee lausuntojen perusteella, että merkintää sinällään ei vastustettu, vaan sen määräys on selvennettävä.</p> <p>Finavia katsoo, että lentokonemelun aiheuttamien viihtyisyshaittojen vähentämiseksi tulee asettaa koko seutua koskevia määräyksiä. Käytännössä tämä on mahdollista vain maakuntakaavassa. Finavia vaatii,</p>	<p>Lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet esitettiin Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan luonnoksessa, mutta ei enää kaavaehdotuksessa. Lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet esitetään liitekartalla L3.</p> <p>Laskeutumisvyöhykkeet eivät perustu lentokonemelualan tapaan ympäristölupaviranomaisen päätökseen, mistä syystä ne on tarkoituksenmukaista esittää taustoittavalla liitekartalla. Liitekarttaa on perusteltua täydentää lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevalla informaatiolla.</p>

<p>että lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet esitetään maakuntakaavan oikeusvaikutteisessa kaavakartassa. Laskeutumisvyöhykkeille tulee asettaa täsmällinen ja ohjaava suunnittelumääräys, jonka kunnat voivat hyväksyä, mutta joka melun osalta konkreettisesti ohjaa tarkempaa kaavoitusta ja uutta rakentamista. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa tavoitteena tulee olla lentoaseman toimintaedellytysten turvaaminen siten, että laskeutuvien koneiden melun aiheuttaman kiusallisuuden vähentämiseen sekä asumisviihtyvyyden parantamiseen vaaditaan eri kunnissa uusien asuinrakennusten riittäviä äänitekniisiä ratkaisuja.</p> <p>Finavia vaatii, että lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeiden merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys ovat seuraavat: <i>Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan alueet, joilla esiintyy toistuvasti He/sinki-Vantaan lentoasemalle laskeutuvien lentokoneiden melua. Alueelle sijoitettavien uuden asutuksen ja uusien melulle herkkien toimintojen rakennustekninen suojaus sisätiloissa edellyttää vähintään ääneneristävyttä ΔL 35 dB.</i></p> <p>Finavia katsoo, että laskeutumisvyöhykkeen määrittämisen ja tarpeen selkeät perustelut sekä lähtökohdat tulee lisätä kaavaselostukseen. Tähän soveltuvaa tekstiä on Finavia toimittanut Uudenmaan liittoon maakuntakaavan lausunnoissa sekä valmisteluaineistosta että luonnoksesta. Tarvittaessa Finavia mielellään toimittaa liittoon lisää materiaalia aiheesta. Määräysten ottaminen maakuntakaavaan harmonisoisi eri kuntien menettelyt ääneneristysvaatimuksista. Vantaan kaupunki on ottamassa yleiskaavaansa laskeutumisvyöhykkeen ja sitä koskevan määräyksen ääneneristävydestä. Maakuntaliiton tulisi ottaa tästä esimerkkiä.</p> <p>Finavia pitää lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeiden esittämistä määräyksineen maakuntakaavan oikeusvaikutteisessa kaavakartassa erittäin tärkeänä ja katsoo, että ne ovat osa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämää valtakunnan päälentoaseman kehittämismahdollisuuksien turvaamista. Finavia tullee mahdollisesti harkitsemaan muutoksenhakua maakuntakaavapäätöksestä, mikäli tämä ei toteudu tai vastaavaan käytäntöön ei päästä muilla tavoin.</p>	
<p>Kaavaehdotuksen LL-alueen suunnittelumääräykseen on Finavian ehdottamana lisätty suunnittelumääräys lentoasemalla sijaitsevasta liikenteen solmukohdasta. Finavia pitää ratkaisua hyvänä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty Helsinki-Vantaan lentoaseman luoteispuolelle Tallinnan tunneliyhteyteen liittyvä yhteystarvemerkinä. Finavia tulkitsee, että merkinnän eteläisen pään tulisi oletettavasti sijaita lähempänä Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalia kuin on esitetty.</p>	<p>Liikenteen yhteystarvemuodotuksen sijaintia on perusteltua siirtää lähemmäs Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalia.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa ei ole esitetty lentoaseman rinnakkaisten kiitoteiden väliselle alueelle eteläpuolista tieyhteyttä tai yhteystarvemerkinä (Caravallentie). Finavia toistaa luonnosvaiheesta tästä lausumansa vaatimuksen ja katsoo, että voimassaolevassa maakuntakaavassa esitetty yhteys tulee uudessa maakuntakaavassa säilyttää.</p>	<p>Lausunnossa mainittu Caravallentie ei ole seudullisesti merkittävä tie, mistä syystä sitä ei ole perusteltua osoittaa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.</p>
<p>Logistiikan liitekartalla L1 on esitetty raskaan liikenteen levähdysalueiksi Väylän ja ELYn selvityksen perusteella esitetyt mahdolliset kohteet. Finavia on selvityksen jälkeen maaliskuussa 2019 Väylän ja ELYn kanssa käydyissä neuvotteluissa todennut Helsinki-Vantaan lentoaseman alueelle, rinnakkaisten kiitoteiden väliin sijoitetun levähdysalueen toteuttamisen mahdottomaksi. Tämän perusteella Finavia vaatii, että liitekartalta on poistettava lentoaseman läheisyyteen Tikkurilantielle sijoitettu kohdemerkintä.</p>	<p>Liitekarttaa L1 on perusteltua korjata siten, että Helsinki-Vantaan lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan.</p>
<p>Helsinki-Vantaan lentoaseman esterajoituspinna on esitetty Helsingin vaihekaavan ehdotuksen liitekartalla L3. Finavian mielestä esitystapa on riittävä ja selkeä ottaen huomioon maakuntakaavan esitystarkkuuden. Finavia katsoo, että tähän liitteeseen tulee vielä lisätä lentoaseman tutkien suojauspinnojen korkeudet. Finavia toimittaa tästä Uudenmaan liitolle erikseen materiaalia.</p>	<p>Liitekarttaa L3 on perusteltua täydentää lausunnossa mainittujen lentoaseman tutkien suojauspinnojen korkeuksien osalta.</p>
<p>Uusimaa-kaavan ehdotusvaiheen selostuksessa on kappale 5.7.2 Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelualue. Kappaleessa käsitellään myös muuta kuin meluasiana, esim. lentoaseman esterajoituspinnoja, joten kappaleen otsikkoa on tarpeen muokata.</p> <p>Kaavaselostuksessa kappaleen 5.7.2 osiossa Kaavaratkaisun kuvaus perusteluineen on virheellisesti todettu, että <i>"Laskeutuvat lentokoneet lähestyvät lentoasemaa kiitotien suuntaista linjaa pitkin useita kilometrejä ja niiden melu koetaan usein voimakkaampana ja häiritsevämpänä kuin nousevien lentokoneiden melu. Laskeutumisvyöhykkeillä lentokonemelu ei ole keskimäärin yhtä voimakasta kuin varsinaisilla lentokonemelualueilla."</i></p> <p>Finavia toteaa, että Lden-indikaattorilla kuvattuun lentokonemelualueen laajuuteen vaikuttaa merkittävästi lentotapahtumien ajankohta</p>	<p>Selostuksen otsikkoa on perusteltua muuttaa muotoon Helsinki-Vantaan lentoaseman lentotoiminnan ja maankäytön yhteensovittaminen. Selostusta korjataan ja täydennetään lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevien perustelujen ja tulkinnan osalta. Vaikutusten arvioinnista on perusteltua poistaa lausunnossa mainittu kohta.</p>

vuorokaudessa, koska indikaattori painottaa ilta- ja yöaikana tapahtuvia lentoonlähtöjä ja laskeutumisia. Riippumatta siitä, sijoittuuko lentokonemelutapahtuma melualueelle tai sen ulkopuolelle, yksittäisten tapahtumien hetkellinen melu toistuessaan voi aiheuttaa asukkaissa kiusaantumista. Finavia katsoo, että lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeiden ääneneristävyysvaatimus on tämän vuoksi perusteltu ja tarpeellinen alueilla, joilla hetkelliset melutasot ovat merkittäviä ja toistuvat nykyisin jopa 200-300 kertaa vuorokaudessa. Selostuksen teksti tulee korjata.

Kappaleen 5.7.2 osiossa Vaikutusten arviointi on todettu, että "Yöaikainen lentotoiminta on estetty ympäristölupapäätöksissä." Finavia toteaa, että lause on virheellinen ja se tulee poistaa.

Toimenpiteet: Lentomelualueiden merkinnän kuvausta täsmennetään siten, että kyse on Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelualueesta, liitekarttaa täydennetään lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevalla informaatiolla, liikenteen yhteystarvenuolen sijaintia siirretään lähemmäs Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalia, liitekarttaa L1 korjataan siten, että Helsinki-Vantaan lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan, liitekarttaa L3 täydennetään lentoaseman tutkien suojapintojen korkeuksien osalta, selostuksen otsikkoa muutetaan muotoon Helsinki-Vantaan lentoaseman lentotoiminnan ja maankäytön yhteensovittaminen, selostusta korjataan ja täydennetään lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevien perustelujen ja tulkinnan osalta, vaikutusten arviointia tarkistetaan.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaavan luonnoksessa esitetään Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristölupapäätöksen liitteenä olevat Iden 55 ja 60 dB lentokonemelualueet eli niin kutsuttu uusi verhokäyrä. Liikenne- ja viestintävirasto pitää erittäin hyvänä sekä lentoaseman kehittämismahdollisuuksien turvaamisen että kansalaisten lentomelulta suojaamisen kannalta sitä, että nämä melualueet ovat nyt näin merkittynä maakuntakaavassa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Liikenne- ja viestintävirasto ilmaisee huolensa siitä, että Helsinki-Vantaan lentoaseman kiitoteiden jatkeille merkityt lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeiden tai ns. puskurivyöhyke-ominaismerkinnät esitetään nyt kaava-aineistossa liitekartalla L3. Virastomme näkee, että näitä puskurivyöhykkeitä koskevien merkintöjen tulisi sijaita oikeusvaikutteisella kartalla ja määräystekstistä tulisi ilmetä, että laskeutumisvyöhykkeillä lentomelu tulisi ottaa huomioon uusien asuinrakennusten ja muiden herkkien kohteiden äänieristystä koskevissa määräyksissä.</p> <p>Esimerkiksi Vantaan kaupunki soveltaa mainitulla puskurivyöhykkeellä uusille asuinrakennuksille 35 dB äänieristystä lentomelua vastaan. Virastomme tätä pitää käytäntö erittäin hyvänä ja eteenpäin katsovana. Tällaisen, lentomelun hallinnassa hyväksi havaitun käytännön omaksumiselle ja vakiintumiselle olisi ensiarvoisen tärkeää saada tukea maakuntakaavan tasolta. Tästä syystä virastomme esittää, että puskurivyöhykkeiden merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys kuuluisivat esimerkiksi seuraavalla tavalla: <i>Ominaisuusmerkinnällä osoitetaan alueet, joilla esiintyy toistuvasti Helsinki-Vantaan lentoasemalle laskeutuvien lentokoneiden melua. Alueelle sijoitettavien uusien asuinrakennusten ja muiden melulle herkkien uusien kohteiden rakennustekninen suojaus sisätiloissa edellyttää vähintään 35 dB äänieristävyttä lentomelua vastaan.</i></p>	<p>Lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet esitettiin Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan luonnoksessa, mutta ei enää kaavaehdotuksessa. Lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet esitetään liitekartalla L3.</p> <p>Laskeutumisvyöhykkeet eivät perustu lentokonemelualueiden tapaan ympäristölupaviranomaisen päätökseen, mistä syystä ne on tarkoituksenmukaista esittää taustoittavalla liitekartalla. Liitekarttaa on perusteltua täydentää lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevalla informaatiolla.</p> <p>Selostusta on perusteltua korjata ja täydentää lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevien perustelujen ja tulkinnan osalta.</p>
<p>Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto korostaa, että Helsinki-Vantaan lentoaseman tutkien suojapintojen korkeudet tulee lisätä liitekartalle L3.</p>	<p>Liitekarttaa L3 on perusteltua täydentää lausunnossa mainittujen lentoaseman tutkien suojapintojen korkeuksien osalta.</p>
<p>Valtakunnallisen ja seudullisen henkilö- ja tavaraliikenteen toimintavarmuus tulee turvata keskeisillä sisääntuloreiteillä ja valtakunnallisesti merkittäviin henkilö- ja tavaraliikenteen solmupisteisiin johtavilla reiteillä. Valtakunnalliset liikenteelliset solmut ja niiden merkitys yhteistyön kannalta -selvitykseen</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>viitaten Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että yhteydet valtakunnallisesti merkittäviin tavara- ja henkilöliikenteen solmupisteisiin turvataan, myös Helsingin kantakaupungissa.</p>	
<p>Helsingin seudulla on muodostettu toimijoiden yhteistyönä yhteinen näkemys seudun tie- ja katuverkon luokituksista sekä keskeisimmistä valtakunnallisen tai pitkämatkaisen linja-autoliikenteen ja tavaraliikenteen reiteistä. (Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018). Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että maakuntakaavassa olevat tie- ja katuverkon merkinnät noudattavat tuota yhteisesti muodostettua luokittelua ja sen periaatteita.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Yleiset suunnittelumääräykset antavat yksityiskohtaisemmalle liikenteen ja maankäytön suunnittelulle riittävät ohjeet. Suunnittelumääräyksissä korostetaan vahvasti taajama-alueiden sekä uusien asuin- ja työpaikka-alueiden tarkemmassa suunnittelussa sitä, että edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä päivittäisten palveluiden saavutettavuutta. Liikenne- ja viestintävirasto pitää tätä hyvin tärkeänä. Valtakunnallisesti merkittävien väylien suunnittelumääräyksiä on tarpeen päivittää vastaamaan asetusta maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (ns. pääväyläasetus).</p>	<p>Valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden suunnittelumääräystä on perusteltua tarkistaa.</p>
<p>Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä, että liityntäpysäköintipaikkoja toteutetaan kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattamiseksi. Uusimaa 2050-kaavassa on tunnistettu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköintialueet.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Valtakunnallisen tavaralogistiikan kannalta raskaan liikenteen palvelualueet ovat merkittävä osa järjestelmää. Sijainniltaan ja palveluiltaan sopivien taukopaikkojen puute on pitkään ollut yksi merkittävimpiä elinkeinoelämän kuljetusten kysymyksiä. Tuemme Uudenmaan ELY-keskusta, joka lausunnossaan toteaa, että Helsingin seudun raskaan liikenteen taukopaikat tulisi sisällyttää maakuntakaavan pääkartalle.</p>	<p>Raskaan liikenteen taukopaikkoja ei ole katsottu tarpeelliseksi osoittaa maakuntakaavassa. Raskaan liikenteen palvelualueet osoitetaan kaavaehdotuksen liitekartalla L1.</p>
<p>Osana kaavakokonaisuutta on laadittu toteuttamisohjelma, jossa on kuvattu liikennekäytävittäin eri infrahankkeiden vaiheistus, sekä riippuvuudet toisistaan ja maankäytön kehityksestä. Liikenne- ja viestintävirasto hyvänä, että priorisointi on laadittu. Tuemme Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossaan esittämiä havaintoja toteuttamisohjelman tarkennustarpeista. Toteuttamisohjelma muodostaa hyvän pohja-aineiston Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen käynnistymässä olevalle liikennestrategiatyölle ja maakunnassa laadittaville liikennejärjestelmäsuunnitelmille, joissa tullaan</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

käsittämään laajemmin liikennejärjestelmän eri osa-alueiden kehittämistarpeita ja toimenpiteitä.	
--	--

Toimenpiteet: Korjataan ja täydennetään selostusta lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeitä koskevien perustelujen ja tulkinnan osalta, täydennetään liitekarttaa L3 lentoaseman tutkien suojapintojen korkeuksien osalta, tarkistetaan valtakunnallisesti merkittävien kaksiajorataisten teiden suunnittelumääräystä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Metsähallitus

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Metsähallitus toistaa luonnosvaiheen esityksensä, että Uusimaa-kaavassa tulisi tarkastella myös kaupallisen kalastuksen ja vesiviljelyn mahdollisuuksia merialueilla. Harkittavaa olisi, että vesiviljelyn sijainninhajaus suunnitelman mukaiset alueet olisi myös osoitettu kaavakartalle. Kalastus- ja vesiviljelyteeman esiin nostaminen myös maakuntakaavatasolla on tärkeä asia kotimaisen kalan saatavuuden ja kalastuselinkeinojen turvaamiseksi ja edistämiseksi.</p>	<p>Kaupallisen kalastuksen ja vesiviljelyn mahdollisuuksia tarkastellaan merialuesuunnitelmien yhteydessä, joten yksittäisen elinkeinon harjoittamiseen liittyviä aluevarauksia ei ole tarpeen osoittaa maakuntakaavassa. Uusimaa ja Kymenlaakso vastaavat yhdessä Suomenlahden merialuesuunnitelman laatimisesta. Suunnitelma valmistuu vuoden 2021 loppuun mennessä.</p>
<p>Metsähallituksen hallinnassa on Tuusulassa Luonnonvarakeskuksen metsäntutkimuskäytössä oleva tutkimusmetsäalue, jonka läpi on osoitettu kulkemaan ohjeellinen liikennetunneli. Kaavaluonnossavaiheessa Metsähallitus esitti kaavamerkintään tarkennusta, että yhteyttä ei saisi toteuttaa maanpäällisenä ratana tai tienä. Metsähallitus kiittää, että esitys on otettu huomioon kaavamääräyksissä, jossa todetaan ohjeellisen liikennetunnelin toteuttaminen maanalaisena tienä tai ratana.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Metsähallitus huomauttaa, että EP/sl merkintä on Porsön saaren osalta ulotettu myös muulle yksityismaalle eikä ainoastaan Metsähallituksen hallinnassa olevalle alueelle kuten edellisessä lausunnossa ehdotettiin.</p>	<p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on perusteltua korjata Porsön suojelualueen rajausta lausunnossa esitetyn mukaisesti.</p>
<p>Hangon Storlandet on osa perustettavaa Tammisaaren rannikon luonnonsuojelualueutta ja tulee lisätä kaavaan suojelualue kaavamerkinnällä (kiinteistöt 78-401-1-18 ja 78-401-1-24.). Perustettavan Bjursin luonnonsuojelualueen osalta kaikki vesialueet eivät näyttäisi olevan mukana maakuntakaavan ehdotuksessa. Kaavamerkinnällä suojelualue tulee olla koko kiinteistö 149-403-1-229 Suojelu-Bjurs. Metsähallitus voi toimittaa erikseen Uudenmaan säädösvalmistelussa mukana olevien perustettavien luonnonsuojelualueiden rajaukset jotta kaikki alueet saadaan yhteneväisiksi kaavan kanssa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksia täydennetään lausunnossa esitettyjen suojelualueiden osalta. Metsähallituksen toimittamien valtion omistamien, suojeluun soveltuvien alueiden aineistojen perusteella osoitetaan uusia suojelualuemerkintöjä niitä koskevien yleisten ratkaisuperusteiden sekä esittämistavan mukaisesti. Pienialaisia osia esimerkiksi Bjursin alueesta ei osoiteta. Aineistoista ei kuitenkaan osoiteta niitä kolmea kohdetta, jotka sijaitsevat kaavassa osoitetuilla puolustusvoimien alueilla. Näiden alueiden maankäyttötarpeiden huomioimista ja yhteensovittamista ei kaavatyön tässä vaiheessa ollut mahdollista tehdä. Puolustusvoimien alueen merkintä ei estä alueiden toteuttamista luonnonsuojelulain mukaisesti.</p>
<p>Metsähallitus ehdottaa edelleen myös leveämmän vihervyöhykkeen osoittamista Sipoonkorven kansallispuistoon liittyen. Kaavan suojelualuemerkintä tulee myös päivittää vastaamaan Sipoonkorven kansallispuiston nykyistä rajausta.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotusta täydennetään vastaamaan Sipoonkorven kansallispuiston nykyistä rajausta.</p> <p>Sipoonkorven kansallispuistoon rajoittuu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa laajoja virkistysaluevarauksia. Kansallispuisto rajautuu osittain myös kaavan alueisiin, joille ei ole osoitettu</p>

	<p>kaavamerkintöjä. Nämä alueet voivat soveltuvin osin toimia lausunnossa mainittuna vihervyöhykkeenä. Sipoonkorven eteläpuolella on maakuntavaltuuston hyväksymä Östersundomin 2. vaihemaakuntakaava. Kyseinen kaava ei ole tullut voimaan. Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Kaavaehdotuksessa ja valtuuston hyväksymässä kaavassa on osoitettu riittävät vihervyöhykkeet Sipoonkorven kansallispuistoon liittyen.</p>
<p>Nuuksion kansallispuiston osalta Metsähallitus ehdottaa viheryhteystarpeen merkitsemistä kansallispuistosta pohjoiseen.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua lisätä viheryhteystarvemerkinnot Nuuksion kansallispuistosta pohjoiseen. Linjaukset tehdään ekologista verkostoa koskevan selvityksen perusteella.</p>
<p>Kirkkonummella Suojelualue-merkinnän Valkolampi rajauksesta tulisi poistaa Metsähallituksen hallinnoimat vesialueet (karttakopiassa vihreällä merkityt alueet). Vesialueita ei ole varattu suojeluun ja ne ovat Metsähallituksen liiketoiminnan alueita. Kaavan liiteaineiston kohdetiedot ovat Valkolammen osalta virheelliset, sillä kiinteistöjä ei ole hankittu valtiolle luonnonsuojelutarkoitukseen, vaan ne on hankittu valtiolle 1960-luvun alussa puolustusvoimien toimintaa varten. (kartta lausunnossa)</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua muuttaa Kirkkonummella sijaitsevan Valkolammen rajausta ja kohdetietoja lausunnossa esitetyn mukaisesti.</p>
<p>Kaavatyön eri vaiheissa Metsähallitus on esittänyt sidosryhmäyhteistyötä Uudenmaan liitolle mm. Puolustusvoimien käytössä ja Metsähallituksen hallinnassa olevien alueiden osalta, jotta kaavatyössä voidaan huomioida alueiden tulevaisuuden tarpeet ja mahdollisuudet. Metsähallitus toteaa, että Metsähallitus luetaan Maankäyttö- ja rakennus lain mukaiseksi viranomaiseksi ja sillä on viranomaistehtäviä. Tämän vuoksi Metsähallitus tulisi ottaa tiiviimmin mukaan viranomaisneuvotteluihin ja sidosryhmätyöskentelyyn.</p>	<p>Uudenmaan liitto on tietoinen Metsähallituksen viranomaisroolista. Metsähallitus on kutsuttu kaavaa koskeviin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin viranomaisneuvotteluihin. Metsähallitukseen on pidetty yhteyttä suojelualueisiin liittyen sekä järjestetty viherrakenteen ajankohtaisiin asioihin liittyen tapaaminen Uudenmaan liitossa keväällä 2019. Metsähallitukselta on pyydetty tarvittaessa luonnonsuojelulain edellyttämiä lausuntoja tehdyistä Natura-arvioinneista. Uudenmaan liitto jatkaa yhteistyötä Metsähallituksen kanssa.</p>

Toimenpiteet: Korjataan lausunnossa mainittujen suojelualueiden rajauksia, osoitetaan uusia suojelualueita Metsähallituksen toimittamien aineistojen perusteella, täydennetään Sipoonkorven kansallispuiston rajausta, lisätään viheryhteystarvemerkinnot Nuuksion kansallispuistosta pohjoiseen, muutetaan Kirkkonummella sijaitsevan Valkolammen rajausta ja kohdetietoja lausunnossa esitetyn mukaisesti.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen metsäkeskus, eteläinen palvelualue

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Metsäkeskus viittaa syksyllä 2018 antamaansa lausuntoon Uusimaa-kaavan 2050 luonnoksesta, tuolloin antamamme lausunto on yhä suurelta osin olennainen. Syksystä 2018 alkaen on käyty erittäin vilkasta keskustelua metsien roolista ilmastonmuutoksen hillitsijänä. Siten on entistä tärkeämpää turvata sellaisten uusiutuvien luonnonvarojen tuotanto, joilla voi korvata uusiutumattomia luonnonvaroja, kuten öljyn, kivihiilen ja betonin. Uusimaa-kaavassa 2050 tulisi siten keskittyä edistämään metsätaloutta koko alueella ilmastotavoitteiden ja Uusimaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi vuoteen 2035 mennessä. Metsäkeskus ehdottaa, että Uusimaa-kaava 2050 sisältää kirjauksen siitä, että tavoitteena on hyvin kasvavat ja terveet metsät, jotka pystyvät sekä sitomaan että varastoimaan hiiltä samalla kuin puuraaka-ainetta voi käyttää uusiutumattomien luonnonvarojen korvikkeena. Tämän edellytyksenä on, että metsälain mukainen luonnon monimuotoisuus huomioidaan kaikissa metsätalouden toimenpiteissä.</p>	<p>Lausunnossa esitetty tavoite metsien roolista ilmastonmuutoksen hillitsijänä sisältyy vaihemaakuntakaavoille asetettuihin tavoitteisiin. Ilmastonmuutoksen hillintä on yksi kaavojen päätavoitteista ja siihen liittyviä näkökulmia on korostettu myös suunnitteluperiaatteissa ja vaikutusten arvioinnissa.</p> <p>Suurin osa tärkeimmistä hiilinieluista sijaitsee kaavan taajamavyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla, joiden maankäyttöä ohjataan kaavan yleisillä suunnittelumääräyksillä. Niissä edellytetään mm. laajojen yhtenäisten luonnonalueiden huomioon ottamista ja säilyttämistä ilmastonmuutoksen sopeutumisen ja hillinnän kannalta. Kaavassa pyritään säilyttämään kasvullinen maa-ala mahdollisimman suurena ohjaamalla kasvua pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Tämä edistää metsien säilymistä ja kasvua mm. hiilinieluna ja puuraaka-aineen lähteenä. Metsien määrällinen ja laadullinen merkitys ilmastonmuutoksen torjunnassa ja sopeutumisessa tuodaan esille kaavaselostuksen eri yhteyksissä.</p>
<p>Metsäkeskus on tyytyväinen siitä, että bioenergia on nostettu esiin ehdotuksessa, ja painottaa, että tätä koskeva logistiikka, joka käsittää kaiken metsästä polttoon, on ensisijaisen tärkeää. Maaseudun tieverkosto on yhtä tärkeä kuin suuret infrastruktuurihankkeet.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavan tavoitteina on edistää luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä ja ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi tehtävää työtä. Koska kaava tehdään strategisella tasolla, ei siinä ymmärrettävästi kiinnitetä erityistä huomiota yksinomaan metsäalaan, mutta metsäala on erittäin tärkeä osa luonnonvarojen ja hiilensidontaa, ja sitä pitäisi sen vuoksi tutkia. Metsäkeskus toivoo myös, että luonnosta jalostetaan vielä siten, että kaavamääräykset ovat mahdollisimman selkeitä ja että ne eivät aiheuta vaihtelevia tulkintoja kunnissa. Kuntien erilaiset tulkintamahdollisuudet voivat johtaa suuriin negatiivisiin vaikutuksiin metsäalan osalta ja siten myös hiilensidontaan ja hiilen varastoinnin osalta.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavojen vaikutuksia metsäalaan on selvitetty kaavatyön aikana. Lisäksi mm. Uudenmaan liiton ja Metsäkeskuksen selvityksessä "Uudenmaan metsäbioenergiapotentiaalin nykytilasta ja tulevaisuudesta metsätalouden näkökulmasta" (2018) on esitetty tilastollisia tunnuslukuja Uudenmaan metsätalouden pinta-aloista ja puuston tilavuuksista. Selvitystä on käytetty Uusimaa-kaavan tausta-aineistona. Uudenmaan maakunta on sitoutunut tavoitteeseen, jonka mukaan maakunta pyrkii hiilineutraaliksi vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen toteuttamiseksi on laadinnassa ilmastotiekartta, jossa tarkastellaan myös metsien moninaista merkitystä. Kaavamääräysten laadinnassa on pyritty selkeyteen ja niitä koskeva tulkinta on kirjattu kaavaselostukseen.</p>
<p>Metsäpinta-ala pienenee Suomessa. Tärkeää on todeta, että kaikki yli 0,5 hehtaarin suuruiset metsäiset alueet ovat tärkeitä ja että ne huomioidaan metsäkadon määrää arvioitaessa. Ilmastonmuutosta vastaan käytävässä taistelussa tämä on yksi niistä teemoista, joka tulisi nostaa esiin vaikutusten</p>	<p>Kaavassa pyritään säilyttämään kasvullinen maa-ala mahdollisimman suurena ohjaamalla kasvua pääosin olemassa olevaan rakenteeseen. Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma ja maakuntakaavan vaikutuksia arvioidaan samalla tarkkuudella myös</p>

<p>arvioinnissa. Eräässä selvityksessä todetaan, että tavoitteena on ja tulisi olla, että metsäpinta-ala pienenee niin vähän kuin mahdollista. Yksi toimenpide pienenemisen kompensoimiseksi voisi olla kirjaus siitä, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulisi edistää puurakentamista. Myös suojeltujen metsien yhä suurempi pinta-ala vaikuttaa hiilensidontaan ja hiilen varastointiin sen myötä, että kasvu pitkällä tähtäimellä vähenee ja vanhat metsät pikkuhiljaa saattavat alkaa vapauttaa hiilidioksidia.</p>	<p>metsäalan osalta. Maakuntakaavalla ei oteta kantaa rakentamisen yksityiskohtiin. Puurakentamista voidaan edistää kuntien asemakaavoissa ja rakennusjärjestyksissä.</p>
<p>Monilla eri kaavamerkinnöillä voi olla vaikutusta metsäalaan. Koska merkintöjen tekstit ovat erittäin epämääräisiä metsätalouden näkökulmasta, yksityiskohtaisempien kaavojen vaikutukset ovat todennäköisiä ja negatiivisia. Metsäkeskus ehdottaa muutoksia, jotka on eritelty eri merkintöjen osalta myöhemmin lausunnossa.</p>	<p>Lausunnossa esitettyihin muutoksiin vastataan niitä koskevissa vastinekohdissa.</p>
<p>Kohdassa 6.5 todetaan oikein, että metsälaki ei ole voimassa maakuntakaavan SL-alueilla. Siinä todetaan myös, että metsäkeskuksen tulee viranomaispäätösten yhteydessä edistää maakuntakaavan toteutumista muilla kuin suojelualueilla. Haluamme edelleen huomauttaa, että metsänkäyttöilmoitus harvoin antaa metsäkeskukselle aihetta tehdä päätöksiä, ja siten se ei ole maakuntakaavan toteuttamisen työkalu. Metsälainsäädäntään, että luonnonsuojelulaki, muinaismuistolaki ym. lait tulee huomioida metsien hoidossa ja että metsäkeskus tekee yhteistyötä ELY-keskuksen ja Museoviraston kanssa lain edellyttämällä tavalla.</p>	<p>MRL:n 32 §:n mukaan viranomaisten tulee edistää maakuntakaavan toteuttamista ja katsottava ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Metsänkäyttöilmoitus voidaan katsoa myös lain tarkoittamaksi toimenpiteeksi, jonka metsälain mukainen käsittely on viranomaistoimintaa. Tämän osalta on perusteltua selventää kaavaselostusta. Maakuntakaavan toteuttamisen edistämistä tukee edelleen myös se, että Metsäkeskus jatkossakin tekee yhteistyötä ELY-keskuksen ja Museoviraston kanssa lain edellyttämällä tavalla.</p>
<p>Metsäkeskus arvostaa (yleisten suunnittelumääräysten) kirjauksia koskien</p> <ul style="list-style-type: none"> • sitä, että yhtenäisiä viheralueita ei turhaan pirstota • sitä, että yksityiskohtaisen suunnittelun tulee edistää luonnonvarojen, kiertotalouden ja biotalouden kestäväää käyttöä • tärkeimpiä ampumaratoja. 	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Metsäkeskus esittää selvennystä, että metsälaki on voimassa virkistyskäytön kohdealueilla samoin kuin virkistysalueilla.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on jo todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen maakuntakaavan virkistysalueilla ja virkistyskäytön kohdealueilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin.</p>
<p>Viheryhteys maaseutuolosuhteissa on ekologinen käytävä eikä ensisijaisesti virkistysreitti. Metsäkeskus esittää kirjausta siitä, että metsälaki on voimassa alueella. Taajamien lähistöllä viheryhteydellä on useimmiten suurta arvoa virkistystoiminnalle, mutta metsälaki on voimassa myös virkistysalueilla.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on jo todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen viheryhteystarpeilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin.</p> <p>Maakuntakaavojen viheryhteyksillä on sekä virkistykellinen että ekologinen tehtävä. Yhteyksien suhde muuhun maankäyttöön ja siten myös tarve yhteyksille on erilainen eri puolilla maakuntaa. Maakuntatasolla yhteyksien</p>

	ekologisia ominaisuuksia voidaan useimmiten pitää ensisijaisina, jotta lajiston liikkuminen voidaan turvata mahdollisimman hyvin.
Hyvä, että metsälaki mainitaan metsätalousvaltaista aluetta koskevassa suunnittelumääräyksessä.	Merkitään tiedoksi.
Geologisen muodostuman merkinnällä osoitetaan harjijensuojeluohjelmaan sisältyvät alueet. Ohjelman lähtökohtana on se, että alueet voidaan hoitaa hyvän metsänhoidon ja metsälain mukaisesti. Kaavamääräys, jonka mukaan alueidenkäyttö on suunniteltava niin, ettei aiheuteta kauniin maisemakuvan turmeltumista, voidaan tulkita tavalla, joka ei ole yhteensopiva harjijensuojeluohjelman tarkoituksen kanssa. Metsäkeskus ehdottaa kirjausta siitä, että metsälaki on voimassa alueilla ja että kaunista maisemakuvaa koskeva teksti poistetaan.	Kaunis maisemakuva liittyy käsitteenä maa-aineslain soveltamiseen. Maa-aineslaki, johon merkinnän suunnittelumääräyksissä viitataan, on keskeinen väline harjijensuojeluohjelman toteuttamisessa. Maakuntakaavamerkinnällä pyritään ensisijaisesti turvaamaan ja säilyttämään alueiden geologisia ja geomorfologisia arvoja. Ominaisuusmerkinnän alueella sovelletaan metsien käyttöön ja hoitoon metsälain säädöksiä.
Kulttuuriympäristöt ovat muovautuneet ihmisten toiminnan kautta. Tulkintavaikeuksien välttämiseksi metsäkeskus ehdottaa, että määräykseen sisältyy kirjaus siitä, että metsälaki on voimassa alueella.	Kulttuuriympäristöt osoitetaan maakuntakaavassa ominaisuusmerkinnällä. Merkintä ei metsälain säädösten mukaan sulje pois metsälain soveltamista metsien hoidossa ja käytössä. Siten ei ole tarpeen lisätä suunnittelumääräykseen mainintaa metsälain soveltamisesta.
Uusimaa-kaava sisältää joukon uusia suojelualueita. Neljättä vaihemaakuntakaavaa laadittaessa Uudenmaan liitto teki aktiivisesti yhteistyötä metsäjärjestöjen kanssa, minkä tuloksena Luo-alueita ei piirretä kaavaan eikä soidensuojeluohjelman lisäalueita myöskään piirretä suojelualueina, vaan ne toteutetaan vapaaehtois pohjalta, kuten kansallisella tasolla on sovittu. Nyt nämä päätökset on unohdettu, ja ihmetykseksemme löydämme tässä vaiheessa vastaavat kohteet Uudenmaan liiton luontoselvityksestä 2018. Aiemmassa lausunnossamme ehdotimme, että kaavaan ei ehdotettaisi uusia luonnonsuojelualueita ennen kuin ehdotusten perustana oleva aineisto olisi kaikkien asianomaisten saatavilla. Nyt olemme metsäkeskuksessa yrittäneet tutustua aineistoon, mutta ilman hyvää tulosta. Kummastelemme Faunatican 441 sivuista selvitystä, jonka kohdenumerointi ei vastaa luonnonsuojelualueuettelossa eriteltyjä kohteita. Uudenmaan liiton kanssa käytyjen keskustelujen jälkeen meillä on tietoa siitä, että luettelossa olevat kohteet ovat uusia, mikäli ilmoitetaan, että Uudenmaan liiton luontoselvitys 2018 on perustana. Luonnonsuojelualueita koskevassa luettelossa on Keitalan luhdat (78,3 ha) Loviisassa, mutta Faunatican raportissa on Keitalan lahti (13,4 ha). Tarkkaavaisen lukijan tulisi ilmeisesti ymmärtää, että kyse on samasta alueesta ja että inventoitu pinta-ala on huomattavasti pienempi kuin suojelualue-ehdotus. Myös muita epäloogisuuksia on (esim. Vähä-Teutari Lohjalla) ja on erittäin vaikea löytää perusteita sille, miksi joku alue on valittu suojeltavaksi	Suojelualueita koskevaa aineistoa on perusteltua täydentää selostukseen ja liiteaineistoon. Liitekartalle tuodaan suojelualuevaraukset siten, että erotellaan uudet aluevaraukset, voimassa olevien maakuntakaavojen varaukset sekä luonnonsuojelulain mukaisina alueina jo toteutetut alueet. Maakuntakaavan esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä. Toteutumattomien suojelualueiden rajat ja niitä koskevat rauhoitusmääräykset tarkentuvat luonnonsuojelulain mukaisen toteuttamisen yhteydessä.

<p>luonnonsuojelualueena. Uudet luonnonsuojelualueet sisältävän liitekartan (V2) ja suojelualueuuteluun vertailussa ei luettelosta käy ilmi, että alue on uusi, vaikka ne on piirretty karttaan.</p>	
<p>Metsäkeskus ehdottaa metsäorganisaatioiden ja Uudenmaan liiton välistä keskustelua tähän liittyen ja vaatii, että aineisto laaditaan siten, että on mahdollista muodostaa käsitys ehdotetun suojelun perusteista. Lisäksi ehdotamme, että tämä teema jätetään pois tästä prosessista ja että Uudenmaan liitto palaa tähän teemaan, kun aineisto on kunnossa. Nyt kaavoitusprosessi on edennyt liian pitkälle liian puutteellisen valmisteluaineiston turvin.</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadinnan edellyttämällä tarkkuudella ja painottaen maankäytön muospainealueita. Kaavojen laadinnassa käytetään yhtenäisiä koko Uudenmaan kattavia kriteerejä luontoarvojen tunnistamiseen ja suojelualuemerkintöjä osoitetaan luontokohteille, jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita, ja joilla on edellytykset toteutua luonnonsuojelulain mukaisesti. Osalla kohteista luontoarvojen vaalimisen tavoitetta on myös yhteensovitettu muiden maakunnallisten tai valtakunnallisten maankäyttötarpeiden kanssa. Liiteaineistoon ja muuhun kaava-aineistoon täydennetään kunkin suojelualueen rajauksen perusteena olevat lähteet ja mahdolliset muut ratkaisuu vaikuttaneet perusteet.</p>
<p>Metsäkeskus toivoo keskustelun jatkuvan Uusimaa-kaavan 2050 osalta ja haluaa olla mukana sen toteuttamisessa varsinaisen toimintansa kautta sekä hankkeiden kautta yhteistyössä maakunnan muiden toimijoiden kanssa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Kaavaselistusta täydennetään metsälain soveltamisesta maakuntakaavassa osoitettavien merkintöjen alueilla, kaava-aineistoja täydennetään suojelualueisiin liittyen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen riistakeskus

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Suomen riistakeskus pitää hyvänä ja erittäin tärkeänä, että maakuntakaavaehdotuksessa on esitetty oikeusvaikutteisella kaavakartalla maakunnalliset ja puolustusvoimien ampumaradat. Hyvä asia on myös se, että kaavamääräyksissä on ampumaratoja koskeva yleinen suunnittelumääräys. Hyvää ja tarpeellista on myös se, että suunnittelumääräyksessä on huomioitu myös paikalliset ulkoampumaradat. Suunnittelumääräyksen muotoilu on tarkoituksenmukainen. On tärkeää, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on maakunnallisten ja puolustusvoimien ampumaratojen lisäksi otettava huomioon myös paikallisten ulkoampumaratojen toiminnasta maankäytölle aiheutuvat rajoitukset sekä pyrittävä turvaamaan ratojen toiminta- ja kehittämisedellytykset. Myös määräys siitä, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja ampumaratojen käytössä on otettava huomioon ampumaradan ympäristöönsä aiheuttama melu ja että merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet, on perusteltu.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Suomen riistakeskus tuo esille huolensa siitä, että olemassa olevia ampumaratoja ei ole riittävästi huomioitu kaavaehdotuksessa, koska Inkoon ampumaradan sekä Santahaminan haulikkoratojen päälle on esitetty kaavaluonnoksessa uutta luonnonsuojelualuetta. Suomen riistakeskus pitää hyvänä sitä, että ehdotukseen on lisätty Siuntion riistanhoitoyhdistyksen ampumarata, Tuusulan ampumahiihtostadion ja Liljendal Sävträskin ampumarata sen liitekarttojen sivulle 39. Edelleenkin kartalta puuttuu Snappertunan ampumarata.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Santahaminaan osoitettu merkintä EP-sl muutetaan merkinnäksi EP/sl. Tämä tarkoittaa kaavassa luonnonsuojelualueeksi osoitetun alueen perustamista vasta siinä tapauksessa, että Puolustusvoimat luopuu alueen muusta käyttötarkoituksesta. Kaavamerkintä perustuu suojelutavoitteen osalta Helsingin luonnonsuojeluohjelman kohteen rajaukseen.</p> <p>Inkoon ampurataa koskevaa kohdemerkintää on perusteltua siirtää vastaamaan radan todellista sijaintia. Tarkistuksen jälkeen kohdemerkintä sivuaa kaavaehdotuksessa esitettyä suojelualuetta. Ampumatoiminnan ja suojelutavoitteiden yhteensovittaminen tapahtuu alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p> <p>Snappertunan ampumarata on perusteltua lisätä liitekartalle teknisenä korjauksena.</p>
<p>"Ampumaratoja koskeva kehittämissuunnitelma on tiiviistä suunnitteluaiakataulusta huolimatta saatu valmiiksi ja se on julkaistu, mikä on hyvä asia. Ampumaratoihin liittyen on aiemmin karvaasti saatu havaita, että maakuntakaavaan merkitsemättömien ratojen läheisyyteen on ohjattu maankäyttöä, joka vaarantaa ampumaratojen toimintaedellytykset. Myös</p>	<p>Maakuntakaavaehdotuksissa on tunnistettu ampumaratojen ja muun maankäytön yhteensovittamisen tarpeet. Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että: "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on maakunnallisten ja puolustusvoimien ampumaratojen lisäksi otettava huomioon myös paikallisten ulkoampumaratojen toiminnasta</p>

<p>maakunnallisesti merkittävien ratojen säilyminen on aika ajoin uhattuna. Kaavassa esitetyt uudet luonnonsuojelualueet ampumaratojen läheisyyteen on yksi konkreettinen uhkatekijä, johon Uudenmaan liitto voi ja tulisi vaikuttaa.</p> <p>Ampumaratojen toimintaedellytyksien turvaamiseksi annetut kaavamääräykset ovat tarpeelliset, ja toivottavasti ne ohjaavat maankäyttöä ampumaratojen läheisyydessä. Yksittäiset ampumaradan läheisyyteen tehnyt maankäyttöratkaisut voivat olla kohtalokkaita. Esimerkki tästä löytyy Espoon Lahnuksesta jossa yksittäinen rakennuslupa on jo hävittänyt Uudellamaalla erittäin kipeästi tarvittun haulikkoradan. Edellä mainittu nyt lausunnolla olevan maakuntakaavan luonnonsuojelualuevarauksen alle jäävät Inkoon ampumarata ja Santahaminan haulikkoradat uhkaavat olla tästä tulevia esimerkkejä. "</p>	<p>maankäytölle aiheutuvat rajoitukset sekä pyrittävä turvaamaan ratojen toiminta- ja kehittämisedellytykset. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja ampumaradan käytössä on otettava huomioon ampumaradan ympäristöönsä aiheuttama melu. Merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet."</p> <p>Maakuntakaavassa tulee esittää maakunnan kehittämisen kannalta tarpeelliset alueet, jolloin saattaa muodostua tilanteita, joissa ampumaradat ja luonnonsuojelualueet sijoittuvat rinnakkain. Ampumatoiminnan ja ympäröivän muun maankäytön yhteensovittaminen tapahtuu alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>
<p>On aivan välttämätöntä, että uusimaalaisilla on jatkossakin mahdollisuus turvalliseen ampumarajoitteluun ampumaradoilla, jotka sijaitsevat kohtuullisen matkan päässä heidän kodistaan. Kattava ampumarataverkosto on tarpeen myös riistanhoitoyhdistysten järjestämien lakisääteisten ampumakokeiden vuoksi.</p>	<p>Kattavan ampumaratojen verkoston säilymistä tuetaan maakuntakaavaratkaisujen lisäksi Uudenmaan liiton laatimalla ampumaratalain mukaisella kehittämissuunnitelmalla, joka valmistui kesällä 2019.</p>
<p>Suomen riistakeskus pitää tärkeänä, että ekologiset yhteydet turvataan jatkossakin maakuntatasoisessa kaavoituksessa. Myös metsätalousvaltaiset alueet, jotka ovat laajoja, yhtenäisiä ja ekologisen verkoston kannalta merkittäviä, on esitetty kaavaluonnoksessa. Nämä alueet ovat erittäin merkittäviä riistalajien elinedellytysten sekä monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta. On hyvä, että kaavassa määräyksissä esitetään, että laajoja yhtenäisiä metsäalueita ja laajoja viheralueita ei tulisi pirstoa muulla maankäytöllä. Metsäalueiden pirstomisen hillitseminen ja metsäpinta-alan vähenemisen hillintä on tärkeää myös hiilensidonnassa näkökulmasta. Uudellamaalla on valtakunnan mittakaavassa runsaasti metsäbioenergian tuotantopotentiaalia ja paljon kysyntää uusiutuville energialähteille. Metsäpinta-alan muuttuminen on asia, joka pitäisi ottaa huomioon myös kaavan vaikutusten arvioinnissa.</p>	<p>Vaihemaa- ja metsäkaavojen vaikutuksia metsäalaa on selvitetty kaavatyön aikana. Lisäksi mm. Uudenmaan liiton ja Metsäkeskuksen selvityksessä "Uudenmaan metsäbioenergiapotentiaalin nykytilasta ja tulevaisuudesta metsätalouden näkökulmasta" (2018) on esitetty tilastollisia tunnuslukuja Uudenmaan metsätalouden pinta-aloista ja puuston tilavuuksista. Selvitystä on käytetty Uusimaa-kaavan tausta-aineistona. Uudenmaan maakunta on sitoutunut tavoitteeseen, jonka mukaan maakunta pyrkii hiilineutraaliksi vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteen toteuttamiseksi on laadinnassa ilmastotiekartta, jossa tarkastellaan myös metsien moninaista merkitystä.</p>
<p>Viheryhteystarvemerkitöjen sisällyttäminen kaavaehdotukseen on hyvä asia. Suomen riistakeskus tuo esille huolensa siitä, että viheryhteystarvemerkitöjä on vähennetty esimerkiksi Itä-Uudellamaalla. Riistakeskus pitää tärkeänä, että merkinnällä merkittäisiin myös sellaiset kohteet, joissa on tarpeen kehittää yhteyden toimivuutta uuden ylityksen tai alituksen rakentamisella. Jos merkinnät poistetaan sillä perusteella, että kyseisessä paikassa ei ole laitettu asiaa tähän mennessä kuntoon, antaa se</p>	<p>Vaihemaa- ja metsäkaavaehdotuksissa on viheryhteystarpeiden määrää kaavakartalla vähennetty ja merkinnän esitystapaa yleispiirteistetty vastaamaan muiden merkintöjen esittämistapaa. Maakunnallisista yhteystarpeista on osoitettu vain ne, joiden toteuttaminen ja kehittäminen on erityisen tärkeää muusta maankäytöstä johtuvien muutospaineiden tai estevaikutusten takia. Joitakin voimassa olevien maakuntakaavojen viheryhteystarpeista on osoitettu Itä-Uudenmaan</p>

<p>viestin siitä, ettei asialle tarvitse jatkossakaan tehdä mitään, vaikka ekologinen yhteystarve voi joissakin kohteissa olla suuri. Yhteysmerkintöjen tarpeellisuuden arvioinnissa pitäisi siten huomioida myös kehitettävät yhteydet, ei vain jo jollakin tasolla toteutuneet ylitys- tai alitusratkaisut. Myös moottoriteillä on osuuksia, joita ei ole riista-aidattu, eikä yhteystarvetta siten ole ratkaistu muutoin kuin mahdollistamalla eläinten kulku moottoritien poikki. Näitä osuuksia tullaan resurssien puitteissa jatkossa varustamaan riista-aidoin, jolloin on erityisen tärkeää, että yhteystarvemerkinnot ovat kaavakartalla, jotta ylitys- tai alitusratkaisun tarve tunnistetaan liikenneväylän kehittämisen yhteydessä.</p>	<p>vaihemaakuntakaavaehdotuksessa hieman eri paikkaan uusimpien selvitysten perusteella. Lisäksi muutamaa voimassa olevien maakuntakaavojen viheryhteystarvetta ei enää osoiteta Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa, koska niiden kohdalla ei ole selvitysten perusteella tunnistettuja ekologisia yhteyksiä.</p> <p>Viheryhteystarvemerkinnoilla on osoitettu myös sellaisia yhteyksiä, joissa on tarpeen kehittää yhteyden toimivuutta olemassa olevan tie- tai rataväylän parantamisen yhteydessä. Lisäksi viheryhteystarpeita on osoitettu tie- ja rataväyliin poikki sellaisiin kohtiin, jotka eivät ole toistaiseksi toteutuneet, mutta joihin on tunnistettu tarve yhteyden toteuttamiselle. Teiden ja ratojen ylitys- tai alituspaikoista on saatu tietoa ELY-keskuksen riista-aitaselvityksestä ja hirvivaaraselvityksestä, kunnilta sekä ekologisen verkoston selvityksistä. Ekologisen verkoston nykytilasta on lisäksi saatu aiempaa kattavampaa tietoa Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyyysien perusteella (Helsingin yliopisto 2018).</p>
<p>Viheryhteyksien määräyksessä painoarvo saisi olla selvemmin ekologisessa merkityksessä. Esitettyssä määräyksessä virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä maisema-arvot on nostettu samanarvoisiksi ekologisten näkökulmien kanssa. Tosiasiassa kyseiset asiat voivat olla paikoin jopa ristiriidassa keskenään, koska hyvin vilkas virkistyskäyttö voi heikentää yhteyden toimivuutta ekologisena yhteytenä. Maisema-arvojen liian vahva painottaminen ei saisi toimia jarruna ekologisesta näkökulmasta riittävien yhteyksien turvaamiselle.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa esitetyillä viheryhteyksillä on sekä virkistysellinen että ekologinen tehtävä. Yhteyksien suhde muuhun maankäyttöön ja siten myös tarve yhteyksille on erilainen eri puolilla maakuntaa. Viheryhteyden toiminnallinen päätehtävä ratkaistaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntatasolla yhteyksien ekologisia ominaisuuksia voidaan useimmiten pitää ensisijaisina, jotta laajiston liikkuminen voidaan turvata mahdollisimman hyvin. Maisema-arvot liittyvät erityisesti viheryhteyksien virkistysellisiin ominaisuuksiin ja ovat yksi näkökulma yksityiskohtaisemman suunnittelun toteuttaessa viheryhteyksiä. Maisema-arvojen huomioon ottaminen tukee myös ekologisten yhteyksien toteuttamista ottamalla huomioon myös metsäalueisiin liittyvät maisema-arvot.</p>
<p>Riistakeskus pitää hyvänä, että kaava-aineistoon sisältyy raportti luontovaikutusten arvioinnista Zonation-analyysiin perustuen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Suomen riistakeskus toteaa, että kaavakartalle ei olisi tullut tuoda Soidensuojeluohjelman täydennysehdotuksen alueita, eikä LAKU-kriteereillä tai Zonation-analyyysien perusteella tunnistettuja uusia luonnonsuojelualueita. Erityisesti Zonation alueet, ja niiden perusteella valikoidut LUO-alueet herättivät suurta vastustusta jo 4. vaihekaavan valmistelussa. Näitä alueita ei tule edelleenkään tuoda kaavakartalle tai liitekartoille uusina luonnonsuojelualueina, jos niitä ei ole vielä perustettu luonnonsuojelualueeksi, tai jos alueen kaikkien maanomistajien myönteistä suhtautumista luonnonsuojelualueen perustamiseen ei ole varmistettu.</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen edellyttää myös uusien suojelualueiden osoittamista. Maakuntakaavan sisältövaatimusten mukaan on erityistä huomiota kiinnitettävä luonnonarvojen vaalimiseen. Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadinnan edellyttämällä tarkkuudella ja painottaen maankäytön muospainealueita. Täydennetystä liiteaineistosta ja muusta kaava-aineistosta käy esille kunkin suojelualueen rajauksen</p>

<p>Sama koskee muitakin uusia luonnonsuojelualueita, jollei maanomistajan kanssa käydyissä neuvotteluissa ole varmistettu sitä, että alue on tarkoitus perustaa luonnonsuojelualueeksi.</p>	<p>perusteena olevat lähteet ja mahdolliset muut ratkaisuun vaikuttaneet perusteet. Kaavassa esitettävät uudet suojelualueet perustuvat riittäviin selvityksiin ja alueiden arvottamisessa on käytetty yhtenäistä kriteeristöä.</p> <p>Maanomistajien kuuleminen myös suojelualueiden osalta toteutuu maakuntakaavoituksessa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien kuulemisten yhteydessä. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualueen toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta.</p>
<p>Suomen riistakeskus ei ole pystynyt tutustumaan yksityiskohtaisesti esitettyihin uusiin luonnonsuojelualueisiin. Kuitenkin jo osittainen perehtyminen yksittäisiin luonnonsuojelualue-esityksiin toi esille sen, että uusien luonnonsuojelualueiden osalta yksityisiin maanomistajiin ei olla oltu yhteydessä, eikä heitä ole informoitu henkilökohtaisesti mitenkään aluevarauksista. Yksityisillä maanomistajilla, muilla kaavan osallisilla tai lausunnonantajilla ei myöskään ole kattavasti käytettävissään kunnollisia selvityksiä siitä millaisiin tietoihin esitetyt luonnonsuojelualuumerkinnät perustuvat, tai minkä alueen merkintä tosiasiaassa kattaa. Kaavakartan mittakaava 1 :250 000 ja suurpiirteisyys tekee käytännössä mahdottomaksi hahmottaa aluumerkintöjen rajoja maastossa. Luonnonsuojelualueiden taustalla on kirjava joukko erilaisia selvityksiä, joita ei ole kattavasti saatavilla.</p>	<p>Suojelualueita koskevaa aineistoa on perusteltua täydentää selostukseen ja liiteaineistoon. Liitekartalle tuodaan suojelualuevaraukset siten, että erotellaan uudet aluevaraukset, voimassa olevien maakuntakaavojen varaukset sekä luonnonsuojelulain mukaisina alueina jo toteutetut alueet. Maakuntakaavan esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä. Toteutumattomien suojelualueiden rajat tarkentuvat suojeluhakemusten valmistelun ja suojelupäätösten mukaisesti.</p> <p>Maanomistajien kuuleminen myös suojelualueiden osalta toteutuu maakuntakaavoituksessa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien kuulemisten yhteydessä. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualueen toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta.</p>
<p>Ehdotukseen liittyvässä julkaisussa Liiteaineisto 2: Suojelualueiden kohdekuvaukset on esitetty numeroin kaavakartalla olevat luonnonsuojelualuumerkinnät. Myös rajauksen perusteena olevia aineistoja on siellä avattu ainakin jossakin määrin. Alueen 924 Stormossen-Torpmissen rajaus kattaa myös Inkoon ampumaradan. Perusteeksi esitetään Inkoon manneralueen yleiskaavan luontoselvitystä 2013-2015, mutta aluerajauksen muodon perusteella jää vaikutelma, että rajaus voisi ennemminkin perustua 4. vaihemaakuntakaavan Zonation analyysiin, jossa siinäkin ampumarata-alue on mukana tunnistetussa luontoarvoiltaan arvokkaassa kokonaisuudessa. Suomen riistakeskus ei ota kantaa alueen luontoarvoihin, mutta esittää edelleen, että kyseinen alue tulisi poistaa kaavasta, koska sen rajauksessa ei ole huomioitu alueen nykyistä käyttöä, ja uusi luonnonsuojelualue voisi vaarantaa ampumaradan toiminnan jatkumisen.</p>	<p>Inkoon ampurataa koskevaa kohdemerkintää on perusteltua siirtää vastaamaan radan todellista sijaintia. Tarkistuksen jälkeen kohdemerkintä sivuaa kaavaehdotuksessa esitettyä suojelualuetta. Ampumatoiminnan ja suojelutavoitteiden yhteensovittaminen tapahtuu alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>

<p>Muita riistatalouden kannalta haastavia uusia luonnonsuojelualuerajauksia ovat ainakin Liiteaineisto 2:n numero 376 Lohjan Karnaisissa ja 934 Kirkkonummen Kauhalassa. Nämä molemmat uhkaavat heikentää mahdollisuuksia suurriistakantojen säätelyyn.</p>	<p>Luonnonsuojelualan perustamisen yhteydessä alueen rajausta tarkentuu ja rauhoituspäätöksessä voidaan tarvittaessa ottaa huomioon suurriistakantojen säätely ja muu riistatalous.</p> <p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitetun Karnaisien alueen länsiosaa on perusteltua rajata pienemmäksi muun muassa tunnistettujen luontoarvojen pirstaleisuuden perusteella. Kauhalan osalta ei ole perusteita tehdä muutoksia Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen.</p>
<p>Suomen riistakeskus pitää kestävämmänä sitä, että Uusimaa-kaavaa varten tehtyjen luontoselvitysten raporttia ei ole ollut saatavilla kaavan ollessa luonnosvaiheessa lausunnolla.</p>	<p>Kaava-aineistoja ja luontoselvityksiä on täydennetty luonnosvaiheen jälkeen. Uusimaa-kaavaa varten tehtyjen luontoselvitysten raportit ovat olleet mukana kaavaehdotusten lausuntoaineistoissa.</p>
<p>Suomen riistakeskuksen näkemyksen mukaan hyvän hallinnon toteutuminen edellyttäisi, että myös muille maanomistajille kuin kunnille ja valtiolle olisi pitänyt varata kunnollinen mahdollisuus ottaa kantaa maakuntakaavan luonnonsuojelualue-esityksiin.</p>	<p>Maanomistajien informointi ja sitä kautta oikeusturva toteutuu maakuntakaavan valmisteluvaiheessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kuulemis- ja osallisuusmenettelyn kautta. Kaavan nähtävilläolovaiheessa maanomistajilla on mahdollisuus tutustua kaava-aineistoon ja siihen liittyviin selvityksiin, sekä antaa kaavaehdotusta koskeva muistutus.</p>
<p>Yksityisille maille perustettavien luonnonsuojelualueiden osalta lähtökohtana pitäisi olla vapaaehtoisuus. Tähän suuntaan onkin edetty valtakunnallisesti ja yksityisten luonnonsuojelualueiden perustamiseen on myös osoitettu resursseja. Jos alue määritellään maakuntakaavassa luonnonsuojelualueeksi selvittämättä maanomistajien suhtautumista asiaan, on kuitenkin kyse jostakin aivan muusta kuin vapaaehtoisuudesta. Esimerkiksi metsälaki ei ole enää alueella voimassa merkinnän muuttumisen jälkeen, mikä vaikuttaa omistajan edellytyksiin hyödyntää ja hoitaa omaisuuttaan.</p>	<p>Maakuntakaavan tehtävä on turvata edellytykset suojelualueiden perustamiseen liittyville toimenpiteille, jotka tapahtuvat luonnonsuojelulain säädösten mukaisesti. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualan toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta. Alueilla, joilla metsälaki ei ole voimassa, edellytykset metsänkäyttöön ratkaistaan ympäristöviranomaisen toimesta.</p>
<p>Suomen riistakeskus pitää hyvänä, että Natura-alueita koskevaa kaavamääräystä on muutettu luonnosvaiheen jälkeen. Natura-alueilla on, ja tulee jatkossakin olla, mahdollista hyödyntää aluetta ja sen luonnonvaroja heikentämättä merkittävästi niitä luontoarvoja, joiden perusteella alue on ehdotettu tai sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Natura-alueiden luontoarvojen suojaamiseksi on olemassa kattava säännöspohja ja vakiintunut oikeuskäytäntö, eikä maakuntakaavalla ole tarpeellista tai perusteltua asettaa lisää rajoituksia tai vaatimuksia kyseisten alueiden käytölle, niitä koskevalle suunnittelulle tai selvityksille.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Suomen riistakeskus kiinnittää edelleen huomiota siihen, että Saariston osalta yleismääräyksessä tulisi mainita myös saaristolaiskulttuurin ja</p>	<p>Kaavan yleismääräyksissä todetaan, että saariston alueella on huomioitava saaristoelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset, mikä käsittää myös</p>

<p>saaristoalueiden perinteisten luonnonkäyttömuotojen edellytykset. Vaikka nämä osaltaan sisältyvät kulttuuriympäristöjen arvoihin ja virkistyskäyttömahdollisuuksiin, olisi kuitenkin tarpeen nostaa ne esiin, koska saaristolaiskulttuuri ja saariston perinteiset luonnonkäyttömuodot ovat nykyisellään uhattuina ja vaarassa jäädä alueiden käytön kehittymisen jalkoihin.</p>	<p>perinteisten luonnonkäyttömuotojen edellytykset. Lisäksi määräyksen mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Tämän voidaan katsoa koskevan myös lausunnossa mainittua saaristolaiskulttuuria. Yleismääräystä ei ole perusteltua täydentää maininnalla saaristolaiskulttuurista ja saaristoalueiden perinteisistä luonnonkäyttöedellytyksistä.</p>
<p>Suomen riistakeskus pitää hyvänä, että kaavaehdotuksen tähtäin on riittävän kaukana. Suunnittelussa on tarpeen hahmottaa tulevaisuutta selvästi lähivuosia pidemmälle. Myös suurissa liikennehankkeissa tulisi välttää laajojen metsä- ja maatalousvaltaisten alueiden pirstomista ja ekologisten estevyöhykkeiden lisäämistä ja mieluummin suunnata ne jo olemassa olevien väylien yhteyteen. Metsäalueita kattavien merkintöjen osalta tulisi selvittää alempiasteista suunnittelua silmällä pitäen sitä, että metsälaki on niillä luonnonsuojelualueita luukunottamatta voimassa. Asia on olennainen virkistysalueilla, virkistysalueilla, viheryhteystarvealueilla, geologisilla muodostumilla ja valtakunnallisilla ja maakunnallisilla kulttuuriympäristöillä. Metsätalousvaltaisten alueiden osalta maininta jo löytyykin, mikä on hyvä asia. Liikenneväyliin liittyviä olemassa olevia esteitä pitäisi aktiivisin toimin poistaa nykyistä nopeammassa tahdissa.</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua täydentää metsälain soveltamisesta lausunnossa mainittujen kaavamerkintöjen osalta.</p>

Toimenpiteet: Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa Santahaminaan osoitettu merkintä EP-sl muutetaan muotoon EP/sl, Inkon ampurataa koskevaa kohdemerkintää siirretään vastaamaan radan todellista sijaintia, Snappertunan ampumarata lisätään liitekartalle teknisenä korjauksena, suojelualueita koskevaa aineistoa täydennetään selostukseen ja liiteaineistoon, Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitetun Karnaisten alueen länsiosaa rajataan pienemmäksi muun muassa tunnistettujen luontoarvojen pirstaleisuuden perusteella, kaavaselostusta täydennetään metsälain soveltamisesta lausunnossa mainittujen kaavamerkintöjen osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

MTK metsälinja

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>MTK toteaa, Soidensuojeluohjelman täydennysehdotuksen alueet sekä LAKU-kriteereillä tai Zonation-analyysien perusteella tunnistetut uudet luonnonsuojelualueet eivät kuulu kaavakartalle. Erityisesti Zonation alueet, ja niiden perusteella valikoidut LUO-alueet herättivät suurta vastustusta jo 4. vaihekaavan valmistelussa. Näitä alueita ei tule edelleenkään tuoda kaavakartalle tai liitekartoille uusina luonnonsuojelualueina, jos niitä ei ole vielä perustettu luonnonsuojelualueeksi, tai jos alueen kaikkien maanomistajien myönteistä suhtautumista luonnonsuojelualueen perustamiseen ei ole varmistettu.</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen edellyttää myös uusien suojelualueiden osoittamista. Maakuntakaavan sisältövaatimusten mukaan on erityistä huomiota kiinnitettävä luonnonarvojen vaalimiseen. Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadinnan edellyttämällä tarkkuudella ja painottaen maankäytön muospainealueita. Täydennetystä liiteaineistosta ja muusta kaava-aineistosta käy esille kunkin suojelualueen rajauksen perusteena olevat lähteet ja mahdolliset muut ratkaisun vaikuttaneet perusteet. Kaavassa esitettävät uudet suojelualueet perustuvat riittäviin selvityksiin ja alueiden arvottamisessa on käytetty yhtenäistä kriteeristöä.</p> <p>Maanomistajien kuuleminen myös suojelualueiden osalta toteutuu maakuntakaavoituksessa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien kuulemisten yhteydessä. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualueen toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta.</p>
<p>Maanomistajiin ei olla oltu yhteydessä, eikä heitä ole informoitu henkilökohtaisesti mitenkään aluevarauksista. MTK pitää täysin riittämättömänä, että maanomistajat pääsevät jättämään muistutukset luonnonsuojelualueista vasta ehdotusvaiheessa. On myös kohtuutonta, että vastuu siirretään luontoselvityksen tekijöiltä ja kaavoittajilta maanomistajalle virheiden varalta. Lisäksi luonnonsuojelualueet perustuvat useisiin aikaisempiin selvityksiin, joita ei ole saatavilla Uudenmaanliiton verkkosivuilta muiden selvitysten tapaan.</p>	<p>Maanomistajien informointi ja sitä kautta oikeusturva toteutuu maakuntakaavan valmisteluvaiheessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kuulemis- ja osallisuusmenettelyn kautta. Kaavan nähtävilläolovaiheessa maanomistajilla on mahdollisuus tutustua kaava-aineistoon ja siihen liittyviin selvityksiin, sekä antaa kaavaehdotusta koskeva muistutus.</p>
<p>Yksityisille maille perustettavien luonnonsuojelualueiden osalta lähtökohtana pitäisi olla vapaaehtoisuus. Tähän suuntaan onkin edetty valtakunnallisesti ja yksityisten luonnonsuojelualueiden perustamiseen on myös osoitettu resursseja. Jos alue määritellään maakuntakaavassa luonnonsuojelualueeksi selvittämättä maanomistajien suhtautumista asiaan, on kuitenkin kyse jostakin aivan muusta kuin vapaaehtoisuudesta. Esimerkiksi metsälaki ei ole enää alueella voimassa merkinnän muuttumisen jälkeen, mikä vaikuttaa omistajan edellytyksiin hyödyntää ja hoitaa omaisuuttaan. Monen uuden luonnonsuojeluun rajatun alueen perusteluiden taustalla on monimuotoisuutta edistäneet metsänhoitomenetelmät tai</p>	<p>Maakuntakaavan suojelualuemerkinnöillä on tarkoitus vahvistaa maakunnallista ekologista verkostoa siltä osin, kuin luontoarvojen vaaliminen muilta maankäytön tarpeiltaan kasvavassa maakunnassa sitä maakuntakaavan tehtävän mukaisesti edellyttää. Suojelualueilla turvataan niiden luontoarvojen säilymistä, joiden perusteella on mahdollista toteuttaa luonnonsuojelualue. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualueen toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta.</p>

<p>metsän hoitamattomuuden myötä lisääntyneet luontoarvot. On vaara, että mikäli metsänomistajan omaehtoinen monimuotoisuuden lisääminen voi johtaa vastentahtoiseen suojelualuevaraukseen kaavoituksen kautta, niin monimuotoisuutta edistäviä metsänhoitomenetelmiä aletaan Uudenmaan alueella karttaa.</p>	<p>Metsänhoidon keinot luonnon monimuotoisuuden lisäämisessä tukevat osaltaan ekologisen verkoston toimivuutta.</p>
<p>Virkistysalueista puhuttaessa olisi hyvä selventää, että esimerkiksi metsätalouselinkeinon harjoittamisen estyessä tai sitä selkeästi rajoitettaessa korvauskynnys voi ylittyä. Ja samassa yhteydessä olisi myös tärkeää mainita kelle korvausvastuu lankeaa.</p> <p>Sivu 118: Kappaleessa, joka käsittelee virkistysalueiden vaikutusta talouteen ja elinkeinon, ei ole mainittu mitään metsätaloudesta. MTK huomauttaa, että virkistysalue vaikuttaa normaalin metsätalouselinkeinon harjoittamiseen. Mikäli on tarkoitus, että kunnat lunastavat kaikki virkistysalueeksi kaavoitetut yksityismaat, on elinkeinovaikutukset arvioitava siitä huolimatta. Lunastaminen voi syystä tai toisesta viivästyä tai peruuntua, ja tällöin aluevarauksen elinkeinoa merkittävässä määrin rajoittavat vaikutukset on noteerattava.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen maakuntakaavan virkistysalueilla ja virkistyskäytön kohdealueilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin. Kunnat päättävät kaavoituksessaan toimenpiteistä, joilla maakuntakaavassa osoitettuja virkistysalueita ja virkistyskäytön kohdealueita toteutetaan.</p>
<p>MTK painottaa, että virkistyskäytönkohdealueita suunniteltaessa maanomistajia on kuultava riittävän varhaisessa vaiheessa, jotta aluerajaukset ja maanomistajan alueenkäyttötarpeet voidaan sovittaa yhteen.</p>	<p>Maanomistajien kuuleminen toteutuu maakuntakaavan valmisteluvaiheessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kuulemis- ja osallisuusmenettelyn kautta. Kaavan nähtävilläolovaiheessa maanomistajilla on mahdollisuus tutustua kaava-aineistoon ja siihen liittyviin selvityksiin, sekä antaa kaavaehdotusta koskeva muistutus.</p>
<p>MLY-alueen suunnittelumääräyksessä MLY-alueiden kannalta keskeinen tulee heti ensimmäisessä lausessa esille: Alueen suunnittelussa on turvattava metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset. Kaavaselostuksessa MLY-alueita käsittelevässä luvussa painotus poikkeaa edellä mainitusta. MTK toivoo, että metsätalouden ja maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytysten tarkeys tuodaan myös selostuksen puolella esiin.</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua täydentää metsätalouden ja maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytysten kuvausten osalta.</p>
<p>Sivu 133: ”Matkailupalvelut voivat monipuolistaa ja vahvistaa perinteistä maatalousyrittäjyyttä.” Matkailupalvelut voivat monipuolistaa maatalousyrittäjyyttä – oli kyse perinteisestä tai modernista. On syytä tiedostaa, että nykyään maatalousyrittäjyys nojaa pitkälti huippumoderniin tekniikkaan. Joten jos tarkoitus ei ole puhua hyvin marginaalisesta perinteistä maataloutta harjoittavasta osasta, niin lause on syytä muotoilla uudelleen.</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua muuttaa vaikutusten arvioinnissa käytettyjen termien osalta.</p>

<p>MTK pitää tärkeänä, että metsäbioenergia on huomioitu kaavaselostuksessa, sillä se on korvaamattomassa roolissa hiilineutraalia maakuntaa tavoiteltaessa. Metsäbioenergialla on myös merkittävä työllistävä rooli maakunnassa sekä suoraan että välillisesti. Metsätalouselinkeinon, ja sitä myötä metsäbioenergian, kannattavuudelle on välttämätöntä, että väliverkon kunto ja rakenne ovat hyvällä tasolla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>MTK ehdottaa, että kaavaselostuksessa noteerattaisiin metsien riittävän hyvän terveydentilan olevan tavoiteltava asia, sillä riski metsätuhoihin on tutkimusten mukaan kasvanut ilmastonmuutoksen myötä – ja kasvaa jatkossakin. Metsien terveydentilaan kohdistuviin merkittäviin uhkiin, kuten hyönteistuhoihin, on voitava reagoida metsälain alla olevilla aluevarauksilla metsälain sallimin keinoin. Metsien terveys isossa roolissa myös päivitettyssä Kansallisessa metsästrategiassa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotukset eivät estä käyttämästä metsälain sallimia keinoja metsätuhojen ja muun metsien terveydentilan asianmukaiseen hoitamiseen.</p>
<p>MTK toivoo, että kaavassa huomioitaisiin puurakentamisen mahdollisuus osana hiilineutraalia ja ilmastoystävällistä maakuntaa. Puurakentamisen hiilijalanjälki on oikein toteutettuna pienempi, kuin esimerkiksi betonirakentamisen. Myös puurakentamisen kansansuosion nousu puhuu sen puolesta.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma ja maakuntakaavan vaikutuksia arvioidaan samalla tarkkuudella myös metsäalan osalta. Maakuntakaavalla ei oteta kantaa rakentamisen yksityiskohtiin. Puurakentamista voidaan edistää kuntien asemakaavoissa ja rakennusjärjestyksissä.</p>
<p>Natura-alueilla on, ja tulee jatkossakin olla, mahdollista hyödyntää aluetta ja sen luonnonvaroja heikentämättä merkittävästi niitä luontoarvoja, joiden perusteella alue on ehdotettu tai sisällytetty Natura 2000 verkostoon. Natura-alueiden luontoarvojen suojaamiseksi on olemassa kattava säännöspohja ja vakiintunut oikeuskäytäntö, eikä maakuntakaavalla ole tarpeellista tai perusteltua asettaa lisää rajoituksia tai vaatimuksia kyseisten alueiden käytölle, niitä koskevalle suunnittelulle tai selvityksille.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Sivu 112: ”Raivaamalla metsiä esimerkiksi rakennusmaaksi menetetään niiden kyky sitoa hiiltä ja samalla metsiin sitoutunut hiili vapautuu ilmakehään.” Tämä muotoilu ei ole onnistunut ja sisältää mutkia oikovan oletaman. Metsään sitoutunut hiili ei automaattisesti vapaudu ilmakehään, jos metsää raivataan pois rakennusmaan tieltä, vaan siihen vaikuttaa olennaisesti puun käyttömuoto. MTK esittää seuraavanlaista muotoilua: ”Raivaamalla metsää, esimerkiksi rakennusmaaksi, menetetään alueen luonnollinen hiilensidontapotentiaali.”</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua muuttaa lausunnossa esitetyllä tavalla.</p>

Toimenpiteet: Täydennetään kaavaselostusta ja muita kaava-aineistoja metsätalouden ja maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytysten kuvausten sekä suojelualueiden osalta, muutetaan kaavaselostusta vaikutusten arvioinnissa käytettyjen termien osalta, muutetaan kaavaselostusta metsien hiilensidontaan liittyvän muotoilun osalta

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Geologian tutkimuskeskus

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>"Kaavaratkaisun muodostamisen keskeisinä tavoitteina on todettu mm. materiaali- ja resurssitehokkuus ja hiilineutraalisuuden edistäminen. Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mielestä näihin tavoitteisiin voidaan vaikuttaa paljon alueen geologisen kokonaisuuden huomioinnilla aluevalinnoissa ja suunnittelussa.</p> <p>GTK esittää lisäyksenä yleisiin suunnittelumääräyksiin: Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee huomioidaan maa- ja kallioperän tarjoamat mahdollisuudet uusien alueiden sijoittelussa ja kehittämisessä. Huomioitavia asioita ovat mm. maaperän rakennettavuus, kiviainesten saatavuus ja geoenergian hyödyntäminen. "</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maa- ja kallioperän tarjoamat mahdollisuudet ovat tärkeitä suunnittelun lähtökohdat, mutta ne voidaan ottaa tarkemmin huomioon vasta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleismääräystä ei ole perusteltua täydentää lausunnossa esitetyllä tavalla.</p>
<p>Kaavassa on huomioitu mahdollisen Tallinnan tunnelin toteuttaminen ja päädytty esittämään vain Helsingin keskustan ja Pasilan kautta kulkevaa linjausta. Olisi tärkeää että erilaiset vaihtoehdot olisivat kaavassa mahdollisia, koska pitkässä merenalaisessa (ja maanpäällisessä) tunnelissa kalliorakentamisen olosuhteet, siis vallitsevat geologiset olosuhteet, voivat muodostua rakennuskustannuksiltaan jopa ylipääsemättömiksi. Kansainvälisissä tunnelihankkeissa on todettu että suurimmat hankkeen riskit muodostuvat yleensä geologisista olosuhteista joita ei tunneta. Nyt laadittuja linjauksia eri vaihtoehtoineen ei ole juuri tutkittu ja olosuhteita varsinkin merialueilla ei tunneta juuri lainkaan. Siksi olisi tärkeää, että maakuntakaavatasolla jäisi mahdollisimman paljon vapautta linjauksen valintaan mahdollisten liikenteen solmukohtien välillä.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty Tallinna-tunnelin ohjeellinen linjaus perustuu sekä voimassaolevaan maakuntakaavaan että Helsingin ja Tallinnan välisen kiinteän yhteyden esiselvitykseen, jossa todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä. Esiselvityksessä todettiin työmatkojen matka-ajalla olevan tässä ensisijainen merkitys, joten linjauksen tulee kulkea Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Näin linjaus kytkeytyy sekä seudulliseen että valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.</p> <p>Linjausta ja siihen liittyviä vaikutustenarvioiteja tarkennettiin Suomen ja Viron valtioiden, asianomaisten maakuntien sekä kaupunkien yhteisessä, EU-rahoitteisessa FinEst Link -selvityksessä. Aiemman esiselvityksen, FinEst Linkin selvityksen sekä voimassaolevan maakuntakaavan pohjalta Helsingin kautta kulkeva linjaus tuotiin uuteen, laadittavana olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan, joka on nyt ehdotusvaiheessa.</p> <p>Kaavaehdotuksessa osoitettu Helsingin kautta kulkeva linjaus kulkee edellä mainittujen valtakunnallisten ja seudullisten liikenneverkon risteyskohtien kautta ja mahdollistaa matkustajien siirtymisen eri liikennevälineisiin. Tälle linjaukselle on myös kuntakaavoituksellinen valmius.</p> <p>Muut kaavaluonnoksessa esitetyt linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue samalla tavalla Helsingin ja Tallinnan</p>

	<p>välistä kaksoiskaupunkikehitystä.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan prosessissa on Tallinna-tunnelille osoitettu kolme linjausvaihtoehtoa jo luonnosvaiheessa syksyllä 2018 kannanottojen saamiseksi eri vaihtoehtoista. Luonnoksen palautteiden ja taustaselvitysten pohjalta maakuntahallitus päätti ainoastaan Helsingin linjauksen osoittamisesta kaavaehdotuksessa alkuvuonna 2019.</p> <p>Koska maakuntakaava on jo ehdotusvaiheessa ja kaava on ehdotuksena ollut jo lausunnoilla, tarkoittaisi muiden linjausvaihtoehtojen palauttaminen kaavaan sitä, että kaavaehdotuksesta pitäisi pyytää uudelleen lausunnot, laatia niihin vastineet ja järjestää uudelleen toinen viranomaisneuvottelu. Tämä on merkittävä aikatauluriski useille hankkeille. On myös huomattava, että kaikkien maakuntakaavaehdotukseen sisältyvien linjausvaihtoehtojen tulee perustua MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n mukaisesti selvityksiin.</p>
<p>Uusien alueiden toteuttamisessa maankamaran rakennettavuuden huomioimisella voidaan vaikuttaa merkittävästi rakentamisen kustannuksiin ja infrastruktuuriin ikään. GTK ehdottaa, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa merkittävimmille uusille maankäyttökohteille tehtäisiin maaperätietoihin perustuva maaperän rakennettavuuden arviointi ja sen perusteella rakentamisen sijoitusvaihtoehtoille perustamiskustannuksien vertailu.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maankamaran rakennettavuutta voidaan arvioida tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>
<p>"Kaavassa on huomioitu erittäin hyvin maa-aineshuollon asiat. Kaava mahdollistaa näin ollen kestävän maa-aineshuollon toteuttamista, ehkäisee liikennekuormaa, tukee kiertotaloutta, pienentää päästöjä, mahdollistaa yritysten toiminnan alueella ja turvaa kivi- ja maa-ainesten saatavuutta rakentamiskohteisiin. On erinomainen asia, että kaavaluonnoksessa on nostettu esille kaivuumaiden käsittelyä ja varastointia mahdollistavat rakentamisen tukialueiden tärkeys, seudullisten maa-aineshuollon alueiden tärkeys sekä osoitettu maa-ainesten ottoalueille alueita eri puolilta pääkaupunkiseutua ja ympäryskuntia.</p> <p>GTK ehdottaa, että uusien alueiden suunnitteluperiaatteissa tuotaisiin esille rakentamisen yhteydessä syntyvien massojen hyödyntämisen selvittäminen määrän ja laadun suhteen. Tämä voisi tapahtua merkittävimmillä rakentamisen alueilla ennakkoon tehtävillä maa- ja kallioperäselvityksillä joiden tavoitteena olisi selvittää hyödyntämiskelpoisten kiviainesten saatavuus ja laatu. Tällöin rakentamisen sijoittelulla voitaisiin paremmin</p>	<p>Maakuntakaavalla pyritään edistämään kestävä ja resurssitehokasta maa-aineshuoltoa. Kaavassa osoitetaan seudullisesti merkittävät maa-aineshuollon kehittämisalueet ja yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että rakentamisessa tulee edistää kestävä maa-aineshuoltoa. Lausunnossa esitetyt maa- ja kallioperäselvitykset ovat osa yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja edistävät kestävä maa-aineshuoltoa.</p> <p>Yleismääräyksessä ei ole tarpeen määritellä yksityiskohtaisia tapoja kestävän maa-aineshuollon toimenpiteistä.</p>

<p>optimoimalla paikalla hyödynnettävien ja poiskuljetettavien massojen määriä. "</p>	
<p>"Kaavassa ja sen liitteissä on tuotu hyvin esille arvokkaat geologiset muodostumat. Merialueiden osalta on tärkeää huomioida, että Uusimaa 2050 kaavaan ei ole merkitty arvokkaita vedenalaisia geologisia muodostumia. Arvokkaihin vedenalaisiin geologisiin muodostumiin voidaan lukea mm. merkittävän laajat vedenalaiset harjujaksot, hiekkasärkät, harjusaarten vedenalaiset jatkeet sekä moreenimuodostumat ja kalliokohoumat. Tämän kaltaisista kohteista on maakuntakaavassa Kallvikin harjun vedenalaisetjatkeet. Uusimman merenpohjan geologisen tiedon mukaan tämän kaltaisia arvokkaita vedenalaisia harjujaksoja esiintyy esimerkiksi Porvoon merialueella, Suur-Pellingin kaakkoispuolella (lausunnon kuva 1, alue A) ja Loviisan edustan ulkomerialueella (kuva 1, alue B). Loviisan edustan ulkomerialueella oleva vedenalainen harjujakso sijaitsee Pernajanlahtien ja Pernajan saariston Natura-alueella. Moreeni- ja kalliokohoumat ovat tyypillisiä Suomenlahdella, ja niitä esiintyy myös Uudenmaan merialueella. Muodostumina ne ovat potentiaalisia riuttoja.</p> <p>Tarkkoja merenpohjan geologisen monimuotoisuuden analyysijä ei ole tehty Uudenmaan merialueelta. Olemassa olevien geologisten aineistojen perusteella esimerkiksi Porkkalanniemen (itä-kaakkoispuolisen) merialueen merenpohja on monimuotoinen. Alueen merenpohjalle on tyypillistä rikkonaisuus ja pienipiirteisyys, kallio- ja savialueineen. Tällä monimuotoisuudella on luultavasti vaikutusta myös alueen eliöstöön ja kasvistoon. Uusimaa2050 maakuntakaavaluonnokseen on Porkkalanniemen itäpuolelle merkitty Natura- ja luonnonsuojelualueiden rypäs, joka osuu osin tämän monimuotoisen merenpohjan alueelle. Käytännössä merialueille määritetyt suojelualueet keskittyvät kuitenkin vain vedenpäällisiin osiin. "</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Energiaturpeen vähäisestä merkityksestä johtuen, sivuutetaan energiaturve Uudenmaan maakuntakaavassa. Turvetuotantoa on Itä-Uudenmaan alueella kolmella suolla yhteensä noin 250 ha:n alueella. Lisäksi Länsi-Uudellamaalla on kolmella suolla turvetuotannossa olevaa tai turvetuotantoon vaimisteitua aluetta yhteensä noin 100 ha.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa pyrkii vastaamaan kansallisiin ja EU:n ilmastotavoitteisiin sekä maakunnan omaan hiilineutraali Uusimaa 2035 tavoitteeseen. Tavoitteisiin pääseminen edellyttää mm. ilmaston kannalta kestäviin energijärjestelmiin siirtymistä. Uusimaa-kaavassa 2050 valittiin käsiteltäviksi uusiutuvista energiamuodoista vain aurinko- ja metsäbioenergia. Ne eivät vaadi kaavakartalla merkintöjä. Maakuntakaavatasolla olisi ollut suotavaa nostaa</p>	<p>Yleisessä suunnittelumääräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä uusiutuvan energian tuotantoa. Geoenergia sisältyy kyseiseen määräykseen. Yleisessä suunnittelumääräyksissä on erikseen mainittu ainoastaan ne uusiutuvan energian muodot (tuuli- ja aurinkoenergia), joiden potentiaalia on maakuntakaavoituksen yhteydessä selvitetty. Geoenergiaa ja muita uusiutuvia energiamuotoja edistetään</p>

<p>esille selkeästi myös geoenergian ja geotermisen energian hyödyntäminen merkittävänä uusiutuvana ja ilmaston muutosta hillitseväenä energiamuotona. GTK esittääkin, että yleisissä suunnittelumääräyksissä esitettäisiin, että alueiden yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee huomioida geoenergian hyödyntäminen merkittävänä uusiutuvana ja ilmaston muutosta hillitseväenä energiamuotona.</p>	<p>osana kaavaa koskevaa toteuttamisohjelmaa sekä hiilineutraali Uusimaa 2035 tiekarttaan liittyen.</p>
<p>Meriläjäytysalueita ei Uusimaa 2050 maakuntakaavassa ole. GTK:n tiedon mukaan Uudenmaan merialueella olisi useita käytössä olevia ja jo käytöstä poistettuja läjäytysalueita (mm. Taulukari, Mustakupu, Kallvikin selkä, Rövargrundet, Vuosaaren sataman läjäytysalue, Eestiluodon meriläjäytysalue), mutta näitä alueita ei ole maakuntakaavaan merkitty. Näistä Taulukarin läjäytysalue sijaitsee Maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön alueella. Lisäksi Uudenmaanalueella on käynnissä tai suunnitteilla mittavia rakennushankkeita, joiden yhteydessä lienee tarvetta uusille meriläjäytysalueille. Koska läjäytysalueille on tarvetta, GTK katsoo, että olisi hyvä, että sellaisiksi soveltuvat olisi merkitty maakuntakaavaan.</p>	<p>Meriläjäytysalueita ei osoiteta maakuntakaavassa. Niiden toteuttamisedellytykset tarkastetaan vesilain mukaisen lupamenettelyn yhteydessä.</p>
<p>GTK:n tietojen mukaan Uusimaa 2050 maakuntakaava-alueen merialueella sijaitsee kolme hiekka- ja soranottoaluan saanutta aluetta, näistä yhtäkään ei ole merkitty maakuntakaavaluonnokseen. Näistä Soratonttu ja Itä-Tonttu olivat liitettynä Maakuntakaavojen aiempaan epäviralliseen yhdistelmään. Edellisessä kaavassa oleva Itä-Tontun aluerajaus poikkesi sijainniltaan ja laajuudeltaan GTK:n tiedossa olevasta aluerajauksesta. Lisäksi Loviisan edustan merialueen hiekkaja soranottoalue puuttui epävirallisesta yhdistelmästä. GTK katsoo, että olisi aiheellista merkitä merkittävät merihiekan- ja soranottoalueet maakuntakaavaan.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa maa-aineshuollon kehittämisalueiden aluevalinnat perustuvat siihen, että näillä alueilla on tai on suunniteltu sellaisia maa-aineshuollon toimintoja, jotka täyttävät ympäristövaikutusten arviointia koskevan lain (YVA-laki) kriteerit kiven, hiekan tai soran oton ja/tai ylijäämämaiden käsittelyn ja loppusijoituksen osalta. Lisäksi aluevalintojen perusteena ovat alueiden saavutettavuus ja keskeisen sijainti seudullisen maa-aineshuollon kannalta.</p> <p>Lausunnossa mainituilla alueilla ei ole tiedossa sellaista maa-aineshuollon toimintaa, joka täyttäisi em. maa-aineshuollon kehittämisalueen osoittamisen kriteerit. Kaavaehdotukseen ei ole perusteltua lisätä maa-aineshuollon kehittämisalueen merkintää lausunnoissa mainituille alueille.</p>
<p>"Valtakunnallinen suostrategia ja soiden luonnontilaisuusluokitus ohjaavat soita ja turvemaita koskevaa yleispiirteistä, lähinnä maakuntakaavatasoista maankäytön suunnittelua. Luonnontilaisuusluokittelua voidaan hyödyntää myös soiden suojelua kehitettäessä.</p> <p>Uudenmaan maakunnan pinta-alasta on suota noin 3 %. Geologisten yli 20 ha:n suuruisien suokuvioiden (308 kpl) pinta-ala on GTK:n mittausten mukaan noin 18000 ha (noin 2 %). Uudenmaan soilla on suuri merkitys maakunnan 1,7 miljoonalle asukkaalle virkistys- ja ulkoilualueina. Suurimmat ojitattamattomat suoalueet ovat nykyään suojelualueina. Pienempialaisia suojeltuja suokohteita on useita ja niidenkin merkitystä maakunnallisesti arvokkaina suojelukohteina on kaavassa syytä korostaa. Metsien lisäksi on</p>	<p>On perusteltua osoittaa vaihemaakuntakaavoissa soidensuojelun täydennys ehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta pois lukien pienialaiset kohteet.</p>

<p>myös soilla suuri merkitys hiilivarastoina. Suuret luonnontilansa säilyttäneet paksuturpeiset suot toimivat hiilinieluinä, esimerkkeinä Ridasjärven soidensuojelualue Hyvinkäällä ja Isosuo-Kotojärven alue Mäntsälässä (Natura-alueita). Vuosikymmeniäkin kasvuturvetuotannossa olleita soita voidaan ennallistaa kohti alkuperäistä tilaansa hiilinieluiksi. Tästä on Klaukkalan Isosuo Nurmijärvellä hyvänä esimerkkinä. Suot olisikin kaavassa syytä huomioida osana Uudenmaan pyrkimystä hiilineutraaliksi maakunnaksi vuoteen 2035 mennessä. "</p>	
<p>"Suomen maankamarassa on valtava päästöttömän energian varasto, mikä on todettavissa GTK:n loppuvuonna 2018 julkaisemasta arviosta maamme geoenergiapotentiaalista. Karttamuotoisesta esityksestä ilmenee geoenergian (maa- ja kalliolämmön) määrän alueellinen vaihtelu Suomessa. Tehokkaimmin geoenergiaa on hyödynnettävissä juuri Etelä- ja Lounais-Suomessa. Kartat ovat käytettävissä GTK:n digitaalisissa Hakku ja Maankamara -palveluissa. Kartat soveltuvat taustatiedoksi maakunta- ja kuntatason tarkemmille selvityksille. Geoenergiaa voidaan hyödyntää kaikkialla Suomessa. Erityisen kannattavaa geoenergian hyödyntäminen on juuri Uudellamaalla, jossa kallioperä koostuu graniittisista syväkivistä, joiden mineraalikoostumus ja lämpötaloudelliset ominaisuudet ovat varsin otolliset geoenergian tuotantoon.</p> <p>Geoenergian edistämiseksi maakuntakaavassa voitaisiin antaa koko aluetta koskeva suunnittelumääräys tai ainakin -suositus. Geoenergian tuotannon edistämisen maakuntakaavalla tulisi nähdä oleellisena osana vähäpäästöisten energiamuotojen käyttöönoton edistämistä."</p>	<p>Uudenmaan liiton ilmastotyössä on tunnistettu geoenergian mahdollinen potentiaali Uudellamaalla. Ennen kuin vaihemaakuntakaavoissa voidaan antaa lausunnossa esitettyjä määräyksiä, on geoenergian toteuttamisen reunaehdot ja potentiaalia selvitettävä tarkemmin. Geoenergiaa ja muita uusiutuvia energiamuotoja edistetään osana kaavaa koskevaa toteuttamisohjelmaa sekä hiilineutraali Uusimaa 2035 tiekarttaan liittyen.</p>

Toimenpiteet: Osoitetaan soidensuojelun täydennysehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta poislukien pienialaiset kohteet.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

SLC Nyland

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>SLC toteaa, että maa- ja metsätalousvaltaiset alueet ovat pinta-alaltaan maakunnan selkeästi suurin maankäyttömuoto. Uudenmaan maa-alasta 85 prosenttia on viljelys- ja metsämaata (23 + 62 %). Maa- ja metsätalouden tarpeet huomioidaan yleisellä tasolla ja näyttää siltä, että ne on myös jossain määrin huomioitu kaavatyössä. Mutta Uusimaa-kaavan keskeisinä lähtökohtina tulisi myös maaseutuelinkeinojen kehittämistarpeet huomioida kaikilla kaava-alueilla. Kaavan vaikutuksia maa- ja metsätaloudellaan tulisi tarkemmin selvittää ja ottaa huomioon ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista syksyllä 2019.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa on tunnistettu maa- ja viljelysalueiden merkitys maakunnan suurimpana maankäyttömuotona. Ehdotuksissa pyritään minimoimaan viljelys- ja metsämaan ottamista muuhun käyttöön ohjaamalla kasvua nykyiseen rakenteeseen. Vaikutusten arviointia on perusteltua täydentää kaavaratkaisujen vaikutuksilla maa- ja metsätalouteen.</p>
<p>Uusimaa-kaavalla on vaikutuksia alemman asteen suunnitteluun. Tästä syystä kaavamääräysten/merkintöjen on oltava niin selkeitä, etteivät ne voi johtaa vaihteleviin tulkintoihin eri kunnissa. Kuntien eri tulkinnat voivat johtaa epätasa-arvoiseen kohteluun ja vaikuttaa erittäin negatiivisesti maa- ja metsätalouteen. SLC ehdottaa suunnittelumääräyksiin ja yleiselostukseen painokkaampia muotoiluja peruselinkeinojen edellytysten turvaamiseksi alemmilla kaavatasoilla.</p>	<p>Kaavaselistus sisältää kaavamerkintöjä koskevat tulkinnat. Tulkinnat ovat suhteessa maakuntakaavan tehtävään yleispiirteisenä suunnitelmana. Kaikkiin yksityiskohtaisemman suunnittelun tilanteisiin ei ole edellytyksiä antaa kattavia tulkintoja. Maakuntakaavoja koskeva tulkinta täydentyy liiton antaessa lausuntoja kuntakaavoista tai muista suunnitelmista.</p>
<p>Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden kanssa, joiden olosuhteisiin tai etuihin kaava voi olennaisesti vaikuttaa. SLC katsoo, ettei maanomistajia ole kuultu tarpeeksi ja kuuleminen ei ole ollut lain hengen mukaista. Me toteamme, että niiden maanomistajien, joita muutokset ja uudet rajoitukset suoraan koskevat, tulisi saada näistä aina tietoa ja heille annetaan mahdollisuus tutustua ehdotukseen, kommentoida sitä ja sen taustalla olevia selvityksiä.</p>	<p>Maanomistajien informointi ja sitä kautta oikeusturva toteutuu maakuntakaavan valmisteluvaiheessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kuulemis- ja osallisuusmenettelyn kautta. Kaavan nähtävilläolovaiheessa maanomistajilla on mahdollisuus tutustua kaava-aineistoon ja siihen liittyviin selvityksiin, sekä antaa kaavaehdotusta koskeva muistutus.</p>
<p>Joitakin tarkennuksia ja täydentäviä kuvauksia on tehty luonnosvaiheen jälkeen, mutta toivomme, että selostuksesta kävisi selkeämmin ilmi, mitkä alueet on lisätty ja mitkä ovat saaneet uuden kaavamerkinnän, esim. mitkä suojelualueet sekä arvokkaat kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet on lisätty ja millä perusteilla. Tämä olisi tärkeää informaation vastaanottamisen ja kaavan ja karttojen tulkitsemisen helpottamiseksi, mutta myös maanomistajien oikeusturvan osalta.</p>	<p>Kaavaselistuksessa on merkintäkohtaisesti todettu keskeiset muutokset voimassa oleviin maakuntakaavoihin. Selostuksen suojelualueita koskevaa liitekarttaa on perusteltua täydentää siten, että siitä käy selkeämmin ilmi uudet ehdotetut suojelualueet. Kulttuuriympäristöjä ja maisema-alueita ei ole lisätty verrattuna voimassa olevaan Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaan, mutta alueiden merkintätapaa on muutettu.</p>
<p>Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita ei pidä käyttää taajamatoimintoihin ilman erityisiä syitä. Suunnittelumääräyksissä todetaan aivan syystä, että laajojen, yhtenäisten viheralueiden rikkomista on syytä välttää. Vihreillä elinkeinoilla on tärkeä</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>rooli hiilen sitomisessa ja hiilineutraaliustavoitteisiin pääsemisessä. Pidämme tärkeänä, että tuotannolle suotuisten yhtenäisten metsä- ja peltoalueiden rikkomista vältetään. Sähkölinjojen vetäminen sekä muu infrastruktuuri tarvitsee yhteensovittamista. SLC toteaa, että myös kaikessa muussa toiminnassa on tärkeää, että metsäpinta-alaa ei supisteta Uudellamaalla.</p>	
<p>Uusimaa-kaavaan 2050 on piirretty ratakäytävä (Helsinki-Helsinki/Vantaan lentoasema-Tuusula-Nikkilä-Porvoo-Loviisa-Pietari), joka rikkoo suuria metsä- ja peltoalueita. Tämä on ristiriidassa kaavan yleisten periaatteiden kanssa. Lisäksi suunniteltu ratayhteys kulkisi Mickelsbölen pohjavesialueen kautta, joka on ainoa pohjavesialue Porvoon länsipuolella. Jos itäänpäin suuntautuvaa rautatietä suunnitellaan, SLC katsoo, että se tulee vetää moottoritietä pitkin, missä se aiheuttaa vähiten vahinkoa ja minne mahdolliset työpaikat ja kasvukeskukset tulevaisuudessa mahdollisesti syntyvät. Vastaavien linjausten ja käytävien varaukset tulisi olla määräaikaista, jotteivat ne estä alueen kehittämistä, mikäli olosuhteet ja tarpeet muuttuvat.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka osoittaa maakunnan kehittämisen kannalta tarpeelliset pitkän aikavälin maankäyttötarpeet. Itäradan osoittaminen maakuntakaavassa on linjassa maakuntakaavalle asetettujen sisältövaatimusten kanssa.</p> <p>Uuden nopean ratayhteyden linjausta idän suuntaan on selvitetty Liikenneviraston johdolla Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhteydessä. Selvitys linjauksesta on tehty sillä tarkkuudella, että se voidaan osoittaa maakuntakaavassa ohjeellisella linjauksella. Suunnitelma ei ole vielä yksityiskohtainen, koska ratayhteyden on arvioitu toteutuvan vasta pitkällä aikavälillä. Ennen toteuttamisajankohtaa laatii väyläviranomainen yleissuunnitelman ja YVA-arvioinnin. Linjauksen sijainti tarkentuu prosessin edetessä. Myös maakuntakaavaa voidaan tarkentaa suunnitelmien tarkentuessa. Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa esitetyllä Itäradan linjauksella katsottiin olevan muita tutkittuja vaihtoehtoja enemmän liikennejärjestelmä- ja aluerakennehyötyjä. Linjaus on valittu myös niin, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa olisi mahdollista turvata valtakunnallisten kulttuuriympäristöjen säilyminen. Ohjeelliseen merkintään ei liity MRL 33 §:n 1. momentin mukaista rakentamisrajoitusta.</p>
<p>"Kaavaselostuksessa todetaan, että virkistysalueita perustetaan ensi sijassa valtion, kuntien ja Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen alueille. SLC katsoo, että tämä osoittaa oikeaa harkintaa ja että yksityismaita ei tule ilman erittäin painavia syitä muuttaa virkistysalueiksi. Myös yksityisomisteisia alueita voidaan toki tietyin rajoituksin käyttää virkistystoimintaan jokamiehenoikeuden nojalla. Olemme myös sitä mieltä, että on oikein, että metsälaki on aina voimassa virkistysalueilla, niin kuin selostusosiossa (s. 135) painotetaan. Tämä tulisi myös ilmaista erityisesti yksityiskohtaisissa kaavamerkinnoissä.</p> <p>Virkistyskäytön kohdealueet ovat yhä epäselviä. SLC ehdottaa, että tämä uusi merkintä ja nämä alueet poistetaan kokonaan kaavasta. Kaavamääräyksissä on tuotava esiin maa- ja metsätalouden harjoittamismahdollisuuksien huomioiminen virkistysalueilla ja viheryhteyksillä."</p>	<p>Virkistyskäytön kohdealueiden poistaminen vaihemaakuntakaavaehdotuksista ei ole perusteltua. Merkinnot toteuttavat voimassa olevassa 4. vaihemaakuntakaavassa osoitettua maakunnallista virkistysalueverkostoa. Osa niistä on jo toteutunut virkistysalueina.</p> <p>Kaavaselostuksessa on todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen maakuntakaavan virkistysalueilla ja virkistyskäytön kohdealueilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin. Kunnat päättävät kaavoituksessaan toimenpiteistä, joilla maakuntakaavassa osoitettuja virkistysalueita ja virkistyskäytön kohdealueita toteutetaan.</p>

<p>SLC:n mielestä on erittäin tärkeää kirjata viheryhteystarpeiden kaavamääräykseen, että metsälaki on voimassa näillä alueilla. Metsätalous ei rajoita viheryhteystoimintoja, ja tätä on tärkeää korostaa selkeillä kaavamerkinnöillä. Tämä on erityisen tärkeää, koska alueilla ei ole selkeitä rajoituksia ja yksityisille maanomistajille siksi saattaa koitua kohtuuttomia taloudellisia rasitteita, jos esimerkiksi puutavaranostajat kokevat, että alueen asema on epäselvä.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen viheryhteystarpeilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin.</p> <p>Maakuntakaavojen viheryhteyksillä on sekä virkistysellinen että ekologinen tehtävä. Yhteyksien suhde muuhun maankäyttöön ja siten myös tarve yhteyksille on erilainen eri puolilla maakuntaa. Maakuntatasolla yhteyksien ekologisia ominaisuuksia voidaan useimmiten pitää ensisijaisina, jotta lajiston liikkuminen voidaan turvata mahdollisimman hyvin.</p>
<p>"SLC katsoo, että kaavaan sisältyvät uudet suojelualueet ovat ylimitoitettuja ja huonosti perusteltuja. Jos maakuntakaavan suojelualueet eivät ole tarkasti harkittuja tai jos ne eivät perustu valtioneuvoston vahvistamiin suojeluohjelmiin, aiheuttaa tämä suuria vaikeuksia maanomistajille ja metsätoimialalle, sekä johtaa epäselviin korvausmenettelyihin. SLC:n mielestä on huolestuttavaa ja perusteetonta, että selostuksessa sanotaan, että suojelualueet voivat myös vaikuttaa lähialueiden maankäyttöön.</p> <p>SLC katsoo, että uusien suojelumerkintöjen sisällyttäminen tällä tavalla maakuntakaavaan ei vastaa perustuslaissa turvattua oikeutta oman omaisuutensa käyttöön. Tästä syystä nämä uudet ehdotetut suojelukohteet tulisi poistaa kaavasta, jos ne eivät jo ole laissa suojeltuja tai mikäli niiden kuulumisesta suojelualueisiin on erikseen sovittu maanomistajien kanssa."</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Luonnonmonimuotoisuuden turvaaminen edellyttää myös uusien suojelualueiden osoittamista. Maakuntakaavan sisältövaatimusten mukaan on erityistä huomiota kiinnitettävä luonnonarvojen vaalimiseen. Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadinnan edellyttämällä tarkkuudella ja painottaen maankäytön muutosalueita. Täydennetystä liiteaineistosta ja muusta kaava-aineistosta käy esille kunkin suojelualueen rajoituksen perusteena olevat lähteet ja mahdolliset muut ratkaisun vaikuttaneet perusteet. Kaavassa esitettävät uudet suojelualueet perustuvat riittäviin selvityksiin ja alueiden arvottamisessa on käytetty yhtenäistä kriteeristöä.</p> <p>Maanomistajien kuuleminen myös suojelualueiden osalta toteutuu maakuntakaavoituksessa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien kuulemisten yhteydessä. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualueen toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta.</p>
<p>Geologisilla muodostumilla tarkoitetaan harjuja ja muita maakunnallisesti arvokkaita geologisia muodostumia. SLC:n mielestä on tärkeää painottaa, että metsälaki on voimassa näillä alueilla, kuten Uusimaa-kaavan 2050 selostuksessa mainitaan. Tämä tulisi kirjata suoraan kaavamerkintöihin.</p>	<p>Geologisia muodostumia koskevalla ominaisuusmerkinnällä pyritään ensisijaisesti turvaamaan ja säilyttämään alueiden geologisia ja geomorfologisia arvoja. Ominaisuusmerkinnän alueella sovelletaan metsien käyttöön ja hoitoon metsälain säädöksiä, mikä on todetta myös kaavaselostuksessa. Kaavamääräystä ei ole tarpeen täydentää lausunnossa esitetyllä tavalla.</p>
<p>Tulkintavaikeuksien välttämiseksi ehdotamme, että kulttuuriympäristöjen määräykseen sisältyy kirjaus siitä, että metsälaki on voimassa alueella. Maanomistajien mielipiteet on huomioitava, ja turhaa toiminnan rajoittamista ja rakentamisen rajoituksia on vältettävä alueella.</p>	<p>Kulttuuriympäristöt osoitetaan maakuntakaavassa ominaisuusmerkinnällä. Merkintä ei metsälain säädösten mukaan sulje pois metsälain soveltamista metsien hoidossa ja käytössä. Siten ei ole tarpeen lisätä suunnittelumääräykseen mainintaa metsälain soveltamisesta.</p>
<p>Metsäpohjaista bioenergiaa koskevan kappaleen teksti (5.5.3) on hyvä, ja se perustuu Metsäkeskuksen laatimaan asianmukaiseen selvitykseen.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei esitetä omaa merkintää metsäbioterminaalille. Metsäbioenergian tuotantoa ohjataan kaavan</p>

<p>Kappaleen teksti viittaa Uudenmaan suureen merkitykseen koko maan metsäbiotaloudelle, jopa 12 % koko maan metsäpohjaisen bioenergian tuotannosta sijaitsee Uudellamaalla. On myös tutkittu bioterminaalien tarvetta ja kaavatyössä on määritelty 11 mahdollisen bioterminaalin sijoituspaikat. SLC katsoo, että näiden paikkojen säilyminen lopullisessa versiossa on tärkeää.</p>	<p>yleismääräyksellä, jossa todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä luonnonvarojen kestävää käyttöä, kierto- ja biotaloutta, uusiutuvan energian tuotantoa sekä hukkalämmön hyödyntämistä. Metsäbioterminaali voidaan sijoittaa kaavaehdotuksissa osoitetuille tuotanto ja logistiikkatoimintojen alueille, kiertotalouden ja jätehuollon alueille sekä alueille, joissa ei ole maakuntakaavamerkintöjä, ns. valkoiselle alueelle. Metsäkeskuksen selvityksessä osoitetut 11 mahdollista bioterminaalin sijoituspaikkaa eivät ole ristiriidassa maakuntakaavaehdotusten kanssa.</p>
<p>Metsälain mukaan on normaalin metsätalouden oltava mahdollinen myös alueilla, jotka uuden inventaarion seurauksena rajataan ja luokitellaan pohjavedeksi tai E-alueeksi. Vaikka E-luokituksen sanotaan olevan ainoastaan tietopitoinen, on aiheellista kysyä, kuinka merkintää tulkitaan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, kuntien ympäristönsuojelumääräyksissä ja lupa-asioiden yhteydessä. Tällä hetkellä ei esim. löydy selviä ohjeita siihen, miten toimintaa voi käytännössä harjoittaa metsäalueilla, jotka nyt luokitellaan E-alueiksi.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa pohjavesialueet osoitetaan ominaisuusmerkinnällä, joka ilmaisee alueen erityisominaisuutta, joka on otettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon. Merkinnän tavoitteena on turvata pohjaveden laadullinen tila ja antoisuus. Pohjavesialueet osoitetaan ELY-keskuksen tietojen mukaisina aluerajauksina. Mukana ovat sekä 1-luokan, 2-luokan ja E-luokan pohjavesialueet ja nämä osoitetaan kaikki samalla ominaisuusmerkinnällä. Yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä on pohjavesialueiden tarkat rajaukset ja luokittelut tarkastettava.</p> <p>Alueelliset ELY-keskukset vastaavat pohjavesien suojelun ohjauksesta ja valvonnasta. ELY-keskukset myös laativat pohjavesialueille suojelusuunnitelmat, joita sovelletaan viranomaisvalvonnassa, maankäytön suunnittelussa ja toiminnanharjoittajien lupahakemusten ja ilmoitusten käsittelyiden yhteydessä. Suojelusuunnitelmien kautta tulkitaan myös E-alueita koskevaa maankäytön suunnittelua metsätalouden osalta. Maakuntakaava ei ota kantaa metsälain soveltamiseen pohjavesialueilla.</p>
<p>On äärimmäisen tärkeää, että ampumaratojen verkosto on tarpeeksi tiheä. Siksi SLC Nylandin mielestä on hyvä, että Uudenmaan tärkeimmät ampumaradat on merkitty kaavaan, koska ne vaikuttavat ympäristön maankäyttöön.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>SLC toivoo, että ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista järjestetään tapaaminen, johon osallistuvat Uudenmaan liiton ja muutamien metsäorganisaatioiden edustajat, kuten SLC, MTK, Metsäkeskus, Eteläinen metsäreviiri ja paikalliset metsänhoitoyhdistykset sekä Metsäteollisuus ry. Tämä tapaaminen tulisi järjestää kesäkuussa ennen kesälomia.</p>	<p>Uudenmaan liiton ja metsäorganisaatioiden tapaaminen on perusteltua järjestää.</p>

Toimenpiteet: Täydennetään vaikutusten arviointia kaavaratkaisujen vaikutuksilla maa- ja metsätalouteen, täydennetään kaava-aineistoja suojelualueisiin liittyen mm. siten, että liitekartasta käy selkeämmin ilmi uudet ehdotetut suojelualueet, järjestetään Uudenmaan liiton ja metsäorganisaatioiden tapaaminen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen luonnonsuojeluliitto, Uudenmaan piiri ry

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Luonnosvaiheen lausunnossamme totesimme kaavatyölle esitetyn aikataulun olevan liian tiukka. Tämän puolestaan arvioitiin johtavan siihen, että esimerkiksi viherrakenteen ja suojelualueverkoston kehittämisen kannalta välttämättömiä lisätarkasteluja ei käytännössä ehditä kunnolla tekemään ennen kaavaehdotusvaihetta. Kaavaehdotus todentaa huolestuttavaksi eli juuri ennustetulla tavalla on käynyt. Esitämme edelleen, että Uudenmaan liitto ottaa kaavatyölle kunnolla lisäaikaa sekä varaa tarvittaville lisäselvityksille riittävät voimavarat.</p>	<p>Kaava perustuu riittäviin selvityksiin viherrakenteen ja suojelualueverkoston kehittämisen kannalta. Luontoarvojen maakunnallisuuden selvittämistä on tehty vuosina 2017-2019. Ekologisesta verkostosta on laadittu selvitys vuonna 2018. Kaavan valmistelussa on ollut käytettävissä myös ulkopuolinen arviointi kaavan luontovaikutuksista. Kaavan valmistelu ei edellytä olennaisia lisäselvityksiä viherrakenteen ja suojelualueverkoston osalta.</p>
<p>Maakuntakaavan yleispiirteistäminen esitetyllä tavalla vaarantaa osaltaan maakunnallisen ekologisen verkoston toimivuuden sekä eräiden kaupunkialueiden nykyisten ja tulevien asukkaiden vaatiman virkistysalueiden verkoston. Esitetty tapa vähentää aluevarauksia ja korvata ne erilaisilla yleisillä suunnittelumääräyksillä sekä kehittämisperiaatemerkinnoilla heikentää selkeästi myös maakuntakaavoituksen ohjaavuutta. Asiaperusteilla on myös kyseenalaistettavissa se, täyttääkö näin yleispiirteinen maakuntakaava edes MRL:n maakuntakaavan sisältövaatimuksien minimikriteereitä alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen ja ohjaamisen osalta. Esitämme, että kaavaa jalostetaan uuteen ehdotusvaiheeseen varsinkin viheralueverkoston osalta vahvemmin ohjaavana. Tämä edellyttää lisää selkeästi säilyttäviä aluevarauksia (SL, V) sekä muutoksia kaavamerkintöjen käyttöön ja kaavamääräyksiin. Yhdyskuntarakenteen kestävä kehittäminen osalta selkeä minimitoimi olisi puolestaan ns. valkoisen alueen kaavamerkinnän palautus.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotusten ohjaavuus viherrakenteen osalta on riittävä ja turvaa maakunnallisen ekologisen verkoston toimivuuden sekä tarvittavan virkistysalueiden verkoston. Viherrakennetta ohjataan useilla merkinnöillä ja niiden määräyksillä sekä yleisillä suunnittelumääräyksillä. Suojelu- ja virkistysalueisiin liittyy edelleen rakentamisrajoitus. Ainoastaan virkistyskäytön kohdealueiden osalta yksityiskohtaisemman suunnittelun ohjaus tapahtuu aikaisempaa enemmän suunnittelumääräysten kautta. Myös viheryhteyksien osalta on erityisesti pääkaupunkiseudulla lisätty ohjausta suunnittelumääräysten kautta. Esitetyt suunnittelumääräykset ovat riittävät ohjaamaan kaavan toteutumista myös viherrakenteen osalta.</p> <p>Viherrakenteen suunnittelua ja käyttöä ohjataan myös useilla kaavan yleisillä suunnittelumääräyksillä. Nämä vastaavat voimassa olevien maakuntakaavojen valkoisia alueita koskevaa suunnittelumääräystä ja -suositusta.</p>
<p>Kaavakartalla esitettyjen eri kaavamerkintätasojen keskinäinen järjestys kaipa edelleen kohennusta. Nyt kaavaluonnoksen kartassa esimerkiksi taajamatoimintojen kehittämisalueen merkintä on turhan usein muiden merkintöjen (esim. Natura-alueen merkintä) päällä. Järjestyksen tulisi olla sellainen että voimakkaimmin säilyttävää maankäyttöä edustavat merkinnät eivät peity (täysin tai edes osittaisella läpinäkyvyydellä) kartalla muuttavaa maankäyttöä edustavien merkintöjen alle. Liitteissä 1 ja 2 on listattu joitakin esimerkkejä; niiden tarkistus kaavaehdotusta varten on kuitenkin syytä tehdä kohde kohteelta koko kaavalle.</p>	<p>On perusteltua selkeyttää kaavakartan esitystapaa.</p>

<p>Taajamatoimintojen kehittämisalueiden merkintä tulee kategorisesti poistaa vesialueilta ja Natura-alueilta. Tämä parantaa olennaisesti myös kaavan ymmärrettävyyttä osallisten kannalta.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle voi sijoittua ominaisuuksiltaan erilaisia osa-alueita. Merkinnän kuvauksen mukaan vyöhykkeellä voi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi sijaita esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita, ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Kehittämisperiaatemerkinä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. suojelualue), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinä määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p> <p>Ei ole perusteltua tehdä lausunnossa esitettyä taajamatoimintojen kehittämisalueen merkinnän poistoa tietyiltä alueilta.</p>
<p>Toistamme luonnosvaiheessa esittämämme siitä, että Kehä III-vyöhykkeen ja sen sisäpuolisten alueiden kaavaratkaisu on syytä esittää nykyisen maakuntakaavan tapaan muuta kaavakarttaa huomattavasti tarkempimittakaavaisella, oikeusvaikutteisella kartalla.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaavat maakuntakaavan merkinnät ja määräykset, joita koskeva tulkinta on esitetty kaavaselostuksessa. Maakuntakaava ohjaa riittävällä tavalla myös Kehä III-vyöhykkeen ja sen sisäpuolisia alueita, eikä ole perusteita esittää näitä alueita koskevaa kaavaratkaisua tarkempimittakaavaisella kaavalla.</p>
<p>Uusimaa-kaavassa halutaan luopua ns. valkoisista alueista, joilla vielä voimassa olevissa maakuntakaavoissa on omat suunnittelumääräykset. Ratkaisu ei ole vastuullinen, koska se avaa kunnille mahdollisuuden ohjata seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti merkittävää maankäyttöä alueille, johon tällaista kehitystä ei maakuntakaavatasolla ole katsottu perustelluksi ohjata.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotusten valmistelussa on tunnistettu maakuntakaavamerkintöjen ulkopuolisten alueiden merkitys osana maakunnan kokonaisuutta. Näiden alueiden käyttöä ohjataan kattavasti yleisillä suunnittelumääräyksillä. Ne sisältävät tarkoituksenmukaisen ja kestäväen alue- ja yhdyskuntarakenteen sekä viherrakenteen arvojen huomioon ottamisen periaatteet. Nämä vastaavat voimassa olevien</p>

<p>Voimassa olevien kaavojen valkoiset alueet ja niiden suunnittelumääräykset ovat hillinneet maakunnallisesti merkittävän maankäytön levittäytymistä sellaisille alueille, joilla joidenkin tahojen havittelema intensiivinen maankäyttö ei eri syistä ole ollut yleisen edun kannalta toivottua tai kestäväällä pohjalla. Kaavaehdotuksessa jonkinasteista ohjausvaikutusta samaan asiaan tavoitellaan lähinnä yleisten suunnittelumääräyksien kautta.</p> <p>Näin yleisten suunnittelumääräysten todellinen ohjaavuus ja vaikuttavuus kuntakaavoitukseen on täysin epäselvä eikä yleisten suunnittelumääräyksien juridinen ohjaavuus liene erityisen vahva. Esitämme, että seuraavassa tarkistetussa kaavaehdotuksessa kaavaan palautetaan valkoiset alueet sekä niitä koskevat ajantasaiset suunnittelumääräykset.</p>	<p>maakuntakaavojen valkoisia alueita koskevaa suunnittelumääräystä ja -suositusta.</p>
<p>Aikaisemmissa Uudenmaan maakuntakaavoissa käytetty taajamatoimintojen alueen aluevaraus ei ole toiminut riittävästi kuntakaavoitusta ohjaavana aluevarauksena. Pääsyy tähän on ollut se, että taajamatoimintojen alueita on esitetty jo ensimmäisestä maakuntakaavasta lähtien paljolti ilman kunnollisia toteutettavuusselvityksiä hyvinkin laajoille alueille. Monilla näistä alueista ei todellisuudessa ole ollut toteuttamisedellytyksiä kaavaillun laajuiselle taajama-aluetyypiselle maankäytölle. Ongelma on Uusimaa-kaavassa myönnetty siirtymällä taajamien kehittämisen osalta epämääräisen aluevarauksen sijasta vielä epämääräisempään kehittämisperiaatemerkinntään. Jää epäselväksi, mikä tulee olemaan kehittämisperiaatemerkinntän todellinen juridinen painoarvo ja ohjausvaikutus kuntakaavoitukseen tilanteessa, jossa myös ns. valkoisten alueiden maankäytön ohjaamista maakuntakaavan kautta on olennaisesti heikennetty.</p> <p>Piiri on luonnosvaiheen lausunnossaan esittänyt kehittämisperiaatemerkinntän kaavamääräyksen kehittämistä siten, että siihen sisällytetään selkeämmät luontoalueiden ja kulttuuriympäristöjen vaalimisvelvoitteet. Kaavamääräykset ovatkin tältä osin selvästi jalostuneet. Kaavamerkinntän alle jää kuitenkin tavattoman runsaasti viheralueita, joilla on vähintään maakunnallista merkitystä luonto- tai virkistysarvojen kannalta.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen alueelle voi sijoittua ominaisuuksiltaan erilaisia osa-alueita. Merkinnän kuvauksen mukaan vyöhykkeellä voi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi sijaita esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita, ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Kehittämisperiaatemerkinntä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinntällä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. suojelualue), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinntän määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa on laajennettu vyöhykettä Karkkilan kuntakeskustan eteläpuolella, jolloin vyöhykkeen alle jää entistä suurempi osa Karjaanjoen rantametsien ja Yrittäjätien välisestä, vähintään maakunnallisesti arvokkaasta metsä- ja vesistöluontokokonaisuudesta. Vyöhykettä on</p>	<p>Ei ole perusteltua tehdä lausunnossa esitettyä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnän poistoa. Kyseinen kehittämisperiaatemerkinntä ottaa kantaa vyöhykkeen alueelliseen ulottuvuuteen periaatetasoisesti. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä</p>

<p>laajentamisen sijasta syytä supistaa siten, että se rajataan etelässä jo rakennettuihin alueisiin.</p>	<p>voi asumisen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi sijaita esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita, ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Suunnittelumääräyksessä todetaan muun muassa, että vyöhykkeen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata luonnon- ja kulttuuriympäristön erityisten arvojen säilyminen sekä riittävät virkistysmahdollisuudet, ja että tiivistettäessä yhdyskuntarakennetta on kiinnitettävä huomiota vyöhykkeen arvokkaisiin ominaispiirteisiin.</p> <p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaus kattaa Karkkilan keskustan ja sen keskeisimmät ympäröivät lähialueet. Kuntakeskuksen ja sen lähiympäristön kasvun tukeminen on maakuntakaavan suunnitteluperiaatteiden mukaista. Merkintä mahdollistaa erilaisten toimintojen sijoittamisen kestäväällä tavalla saavutettaviksi olemassa olevan keskustaajaman ympäristöön.</p> <p>Lisäksi lausunnossa mainittua luontokokonaisuutta pitkin on osoitettu viheryhteystarve. Viheryhteystarpeina on osoitettu ekologisesta ja virkistyksellisestä verkostosta ne maakunnalliset yhteystarpeet, joiden toteuttaminen ja kehittäminen on erityisen tärkeää muusta maankäytöstä johtuvien muospaineiden ja estevaikutusten takia.</p>
<p>Esitämme myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnän poistamista Helsingin Vartiosaaren alueelta ja alueen rakentamattoman keskiosan osoittamista virkistysalueeksi</p>	<p>Vartiosaari sisältyy Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitettuun laajaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Vartiosaarta koskee kehittämisperiaatemerkinän suunnittelumääräysten lisäksi valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön ominaisuusmerkintä ja siihen liittyvä suunnittelumääräys. Määräyksessä todetaan, että yksityiskohtaisemmassa alueiden suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen arvot. Alueelle on osoitettu myös virkistyskäytön kohdealueen kehittämisperiaatemerkinä, jonka määräyksessä todetaan muun muassa, että alueelta on yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa varattava riittävän laajat ja vetoimaiset yleiseen virkistykseen ja ulkoiluun soveltuvat alueet ja kehitettävä aluetta osana maakunnallista virkistysalueverkostoa.</p> <p>Kehittämisperiaatemerkinä antaa yleiset raamit laajan, toiminnallisesti monipuolisen aluekokonaisuuden suunnitteluun. Kehittämisperiaatemerkinällä osoitetun laajan vyöhykkeen alueelle sijoittuva aluevaraus-, kohde-, viiva- tai ominaisuusmerkintä osoittaa, että kyseisellä osa-alueella vyöhykkeen kehittämiseen liittyy maakunnallisia</p>

	<p>intressejä (esim. virkistys) tai reunaehtoja (esim. arvokas kulttuuriympäristö), jotka tulee ottaa huomioon kyseisen osa-alueen tarkemmassa suunnittelussa. Tämä voi esimerkiksi tarkoittaa, että kyseisellä osa-alueella taajamarakennetta ei tehosteta vyöhykettä yleisesti koskevan periaatteen mukaisesti. Asia on tuotu esiin maakuntakaavan taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkinän määräyksessä, merkintäkohtaisissa määräyksissä sekä yleisissä määräyksissä. Osa-alueiden tarkempaa suunnittelua koskevat myös maankäyttö- ja rakennuslaissa määritellyt yleiskaavan ja asemakaavan sisältövaatimukset, jotka myös edellyttävät esimerkiksi ympäristön erityisten arvojen huomioon ottamista suunnittelussa.</p> <p>Laajojen ja maakuntakaavan edellyttämällä tarkkuudella rajattujen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueilla on lukuisia kohteita, jotka vastaavasti kuin Vartiosaari sisältävät erityisiä arvoja tai ovat osa maakunnallista virkistysverkostoa. Kunnan tulee ottaa huomioon näiden kohteiden ominaisuuksiin ja arvoihin liittyvät reunaehdot tarkemmassa alueidenkäytön suunnittelussaan ja ratkaista MRL:n edellyttämällä tavalla, minkälainen maankäytön kehittäminen kohteiden alueella on mahdollista. Tilannekohtaisesti on tutkittava, miten yhdyskuntarakennetta milläkin alueella on mahdollista kehittää arvoja tai arvokkaita ominaisuuksia vaarantamatta. Kaavaehdotus ottaa asianmukaisesti huomioon Vartiosaaren merkittävät kulttuuriympäristö- ja virkistysarvot.</p>
<p>Kaava-aineistosta puuttuvat kunnolliset perustelut sille, miksi eri kehittämisvyöhykkeille on annettu erilainen kaavamääräys suhteessa aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Kaavaluonnoksen jälkeen kehittämisvyöhykkeiden kohtelua on muutettu jakamalla Histan iso kehittämisvyöhyke (sitova päätös tarpeen) Histan (sitova päätös tarpeen) ja Mynttilän (ei tarvetta sitovaan asemapäätökseen) kehittämisvyöhykkeisiin. Lisäksi on muutettu Etelä-Nummelan (sitova asemapäätös tarpeen) kehittämisvyöhyke Höytiönnummeksi (ei tarvetta sitovaan asemapäätökseen).</p> <p>Ratkaisujen perusteita on erityisen tärkeä avata niillä kehittämisvyöhykkeillä, joissa kyseessä on selkeästi uusi ja myös luontoalueille merkittävästi laajeneva maankäyttö.</p> <p>Kritisoimme luonnoslausunnossamme Keimola-Kongon kehittämisvyöhykettä alueen merkittävien luontoarvojen näkökulmasta liian laajaksi. Kiitämme Uudenmaan liittoa siitä, että se on kaavaehdotuksessa olennaisesti supistanut aluemerkinää juuri luontoarvojen kannalta kaikkein kriittisimmiltä alueilta eli luonnoksen kehittämisvyöhykkeen etelä-, länsi-,</p>	<p>Kaavaselostusta on perusteltua täydentää uutta raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä koskevan merkinnän tulkinna ja perusteluiden osalta.</p> <p>Uusimaa-kaavassa on haluttu keskittää kasvu kestävästi erityisesti raiteiden ja asemanseutujen varaan. Siksi kaavaan on osoitettu uusia raideliikenteeseen tukeutuvia taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä olemassa olevien ja uusien ratojen varsille. Näiden vyöhykkeiden toteuttaminen voi alkaa jo ennen kuin alueella on asema tai sen toteutuminen on varmistunut. Poikkeuksena ovat Espoon Histan ja Lohjan Lempolan alueet, joiden toteuttaminen tulee kytkeä uuden raideliikenneyhteyden ja aseman sitovaan toteuttamispäätökseen. Nämä kyseiset alueet sijaitsevat irrallaan ja kauempana olemassa olevasta yhdyskuntarakenteesta, jolloin niiden kestävä liikunnan järjestämisen edellytykset ovat riippuvaisempia uuden raideliikennehankkeen ja aseman toteuttamisesta. Lisäksi ne avaavat kunnan yhdyskuntarakenteen kehittämisessä kokonaan uuden pääsuunnan, jonka kehittäminen raideliikenteen vaatimalla tehokkuudella sitoo paljon resursseja. Muut uudet asemanseudut (Höytiönnummi, Keimola-Kongo, Kuninkaanportti, Mynttilä,</p>

<p>luoteis- ja koillisosista. Tehdystä muutoksesta huolimatta on edelleen kaikki perusteet palauttaa maakuntakaavaan alueen luoteis-länsireunaa (kunnanrajaa myötäillen) kulkeva nykyisen maakuntakaavan viheryhteys. Mahdollinen Keimola-Kongon kehittämisvyöhykkeen toteuttaminen tulee sitoa uuden raideliikenneyhteyden ja siihen liittyvän aseman sitovaan toteuttamis päätökseen.</p> <p>Histan alueen kehittämisvyöhykkeen rajausta on elänyt kaavaprosessin aikana ja siihen on kohdistunut myös maakuntapoliittisia intohimoja. Luonnosvaiheen megalomaaninen rajausta on jaettu järkevästi kahdeksi (Hista ja Mynttilä). Lisäksi Histan rajauksesta on poistettu kaakkoisosaa, jonka alla sijaitsevat mm. useat Nupurin alueen itsessään maakunnallisesti arvokkaat luontoalueet. Kiitämme Uudenmaan liittoa Histan kehittämisvyöhykkeen supistamisesta ja toivomme malttia olla reagoimatta mm. Espoon kaupungin vaatimukseen kyseisen kehittämisvyöhykkeen laajentamisesta.</p> <p>Mynttilän kehittämisvyöhyke lienee maakuntakaavan raideliikenteen kehittämisvyöhykealueista ongelmallisimmin ainakin luontoarvojen osalta. Ns. Mynttilän (Högabergetin) metsäalueen luontoarvot on todettu vähintään maakunnallisesti merkittäviksi Uudenmaan liiton omassa luontokohteiden arvottamisselvityksessä. Todellisuudessa arvoja voinee alueen koon ja biotooppien laadun osalta pitää valtakunnallisina. Näiden arvojen merkittävyyden takia esitämme kehittämisperiaatemerkinnän poistamista Mynttilän alueelta, alueen keskeisimpien metsäluontoarvojen turvaamista noin 90 ha laajuisella SL-varauksella sekä Helsinki - Turku -radalla esitettävää tunneliosuutta.</p>	<p>Palopuro, Ristikytö ja Talma) muodostavat olemassa olevalle maakunnallisesti merkittävälle taajama-alueelle luontevan, edullisen ja tarkoituksenmukaisen täydentymisvyöhykkeen joko nykyiseen rakenteeseen ja infraan suoraan linkittyen tai parhaana kehittymissuuntana olevalle rakenteelle. Nämä alueet sijaitsevat olemassa olevan yhdyskuntarakenteen reunalla tai sisällä, jolloin alueet voidaan helposti sitoa olemassa olevaan rakenteeseen ja joukkoliikenneverkkoon.</p> <p>Lausunnossa mainitun Mynttilän alueen asemanseudun kehittämisen mahdollistavan vyöhykemerkinnän poistamiseen ei ole perusteita. Kyseisellä Myntinmäen alueella on tunnistettu erilaisia rakentamista rajaavia reunaehtoja, kuten maakunnallisia luontoarvoja (Högaberget) sekä alueen merkitys osana maakunnallista ekologista verkostoa. Näitä turvaavat kehittämisvyöhykkeen määräykset. Lisäksi alueelle on osoitettu viheryhteystarve. Viheryhteystarpeina on osoitettu ekologisesta ja virkistyksestä verkostosta ne maakunnalliset yhteystarpeet, joiden toteuttaminen ja kehittäminen on erityisen tärkeää muusta maankäytöstä johtuvien muutospaineiden ja estevaikutusten takia. Maakunnallisista luontoarvoista kootut tiedot ja muut pienialaisetkin luonnonsuojelullisesti arvokkaat kohteet tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Uudenmaan luontoalueiden maakunnalliset ja valtakunnalliset arvot sekä muun muassa maakunnan väestön ja toimintojen kasvun ennakoiminen edellyttävät kuitenkin myös eri alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamista.</p>
<p>Östersundomin maakuntakaavoitus herättää voimakkaita kunnallisia intohimoja. Se on johtanut muun muassa siihen, että Helsingin kaupungin suunnalta on kuultu vaatimuksia laatia Uusimaa-kaava Östersundomin osalta niin, että ohjeena maakuntakaavan ratkaisulle toimisi valitusvaiheessa parhaillaan oleva Östersundomin yhteinen yleiskaava. Uudenmaan liitto on melko hyvin pystynyt torjumaan alueeseen liittyvät kohtuuttomimmat vaatimukset. Toivomme, että tämä kaavahierarkiaa ja hyvää valmistelua jatkava toimintakulttuuri säilyy.</p> <p>Kaavaehdotuksessa Östersundomin alue on käsitelty suojelualueiden ulkopuoliselta osaltaan luovalla tavalla eli keltaisella ominaispiirremerkinnällä, yhdellä Östersundomiin räätälöidyllä erityisvirkistysaluevarauksella (V1), parilla tavallisella virkistysaluevarauksella sekä muutamalla viheryhteystarvemerkinällä. On</p>	<p>Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin aluetta koskevan maakuntakaavan kesällä 2018. Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksellä ei ole voitu valtuuston päätöstä saattaa voimaan. Hallinto-oikeus ei ole vielä käsitellyt valtuuston päätöstä koskevia valituksia.</p> <p>Koska Östersundomin aluetta koskeva maakuntakaavaratkaisu on edelleen oikeudellisesti ratkaisematta, ei ole perusteltua eikä tarkoituksenmukaista laatia merkittävässä määrin valtuuston hyväksymästä kaavasta poikkeavaa uutta vaihemaakuntakaavaa. Myös vaihemaakuntakaavaan liittyy erityisesti Natura-vaikutusten arviointiin ja arviointitulosten tulkintaan liittyviä merkittäviä erilaisia kuntien ja viranomaisten tulkintoja. Asiassa ei ole näköpiirissä valtuuston päätöstä koskevaa oikeudellista ratkaisua vaihemaakuntakaavalle suunnitellun aikataulun puitteissa. Aikaisemman</p>

<p>epäselvää, onko ratkaisu maankäyttö- ja rakennuslain mukainen, koska moneltakin osin keltaisen alueen kaavamääräykset uusintaa lähinnä asioita, jotka ovat alueella voimassa muutenkin luonnonsuojelulaista johtuen.</p> <p>Lausuntomme liitteessä on esitetty muutosesityksiä, joita esitämme tehtäväksi Östersundomin alueella. Nämä muutokset poistanevat keskeiset ristiriidat kaavan ja maankäyttö- ja rakennuslain sekä luonnonsuojelulain väliltä.</p> <p>Kaavaehdotuksessa Sipoonkorven metsämantereen lounaisosaan Norrbergetin alueelle on esitetty maa-aineshuollon kehittämisaluetta. Ilman tarkempaa tietoa kaavaillun toiminnan pinta-alasta ja tarkemmasta sijoittumisesta merkintään on pakko syytä suhtautua kriittisesti. Syy tähän on se, että valtaosa kansallispuiston eteläpuolisesta suojelemattomasta Norrbergetin metsäalueesta (metsäalueen lounais-, keski- ja pohjoisosa) on luontoarvoiltaan erittäin merkittävää.</p> <p>Esitämme lisäksi ns. Immersbackan metsän SL-varauksen palauttamista.</p>	<p>Helsingin hallinto-oikeuden välipäätöksen perusteella on oletettavissa, että myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan toimeenpano saattaa vaarantua tai viivästyä Östersundomin aluetta koskevan ratkaisun ja siitä mahdollisesti tehtävien valitusten johdosta. Tämä vaarantaa koko Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan voimaantumisen ja siihen liittyvän maankäytön edistämisen. Tällaisen tilanteen estämiseksi on perusteltua olla esittämättä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston hyväksymän kaava-alueen osalta.</p>
<p>Kiitämme Uudenmaan liittoa siitä, että se on kaavatyön osana kiinnittänyt huomiota myös maakunnallisen suojelualueverkoston vahvistamiseen. Kaavaehdotuksessa säilyneet uudet aluevaraukset muodostavat hyvän alun tälle pitkään laiminlyödyille toimelle. Esitetyn lisäsuojelun määrä jää tarpeeseen nähden kuitenkin vielä selvästi riittämättömäksi ja lisätoimia tarvitaan. Olennaista on myös se, että kaavan jatkotyöstössä ei enää jatketa alueiden karsintaa.</p>	<p>Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadintaan soveltuvalla tarkkuudella ja painottaen maankäytön muutosalueita. Koko maakuntaa koskien luontoarvoja on selvitetty aiemmin 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä paikkatietopohjaisella Zonation-menetelmällä. Uusimaa-kaavan valmistelussa näistä selvitystuloksista on tehty maakunnallisen ekologisen verkoston nykytilanteen määrittely ja ennallistamistarpeiden tarkastelu sekä vaikutusten arviointi ekologian näkökulmasta kaavan luonnosvaiheessa. Kaavaehdotuksen vaikutuksia on arvioitu mm. näitä selvitystuloksia hyödyntäen. Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä ratkaisuperusteita suojelualueiden osoittamiseen ja luontoarvojen turvaamiseen myös muiden merkintöjen ja yleisten suunnittelumääräysten kautta. Suojelualueverkostoon osoitetut täydennykset ovat riittäviä suhteessa muihin kaavan suunnitteluperiaatteisiin ja ohjausvaikutusten kokonaisuuteen.</p>
<p>Tuemme kaikkia esitettyjä uusia suojelualuevarauksia.</p> <p>On valitettavaa, että Uudenmaan liitto on päätenyt Espoon kaupungin lausunnon takia poistamaan kaavaluonnoksen suojelualuevarauksista Näkinmetsän sekä Kirkkojärven luhdan suojelualuevaraukset. Lisäksi mm. Vitmossen-Teirmossenin rajausta on kohtuuttomasti supistettu. Esitämme alueiden palauttamista SL-varauksina kaavaan.</p>	<p>Maakuntakaavan esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä ja pienialaisia maakunnallisia luontoarvoja ei osoiteta. Pienialaisten maakunnallisten luontoarvojen alueelle on joissain tapauksissa esitetty virkistysaluemerkintä. Maakunnallisista luontoarvoista kootut tiedot ja muut luontoarvot tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä ratkaisuperusteita suojelualueiden osoittamiseen ja luontoarvojen turvaamiseen myös muiden merkintöjen ja</p>

<p>Lisäksi Espoon osalta on jo ennakoita syytä tuoda julki piiriin kriittinen kanta siihen, että Espoon kaupungin virkamiesten periaatteellisen vastustuksen takia kaavasta poistettaisiin vielä Karhusuon SL-varauksen suojelematon osa sekä Solbackan metsä. Poistolinjan jatkamisen sijasta kehoitamme maakunnan liittoa lisäämään suojelualuevarausten määrää Espoon alueella. Maakunnallisesti arvokkaita, suojelualuevarauksiksi sopivia kohteita löytyy, rajauksien ja perusteiden kera, Uusimaa-kaavan selvitysaineistoihin kuuluvasta tuoreesta luontokohteiden arvottamisjulkaisusta. Nykyistä suojelualueverkostoa hyvin täydentäviä kohteita olisivat esimerkiksi Karakallion lehto, Kaitalahti ja Hanikan kalliot, Högaberget, Nupurinjärvi sekä Kuusikodin metsä.</p>	<p>yleisten suunnittelumääräysten kautta. Uudenmaan luontoalueiden maakunnalliset ja valtakunnalliset arvot sekä muun muassa maakunnan väestön ja toimintojen kasvun ennakoiminen edellyttävät kuitenkin myös eri alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamista.</p> <p>Karhusuon ja Solbackan metsän rajauksia ei ole perusteita muuttaa.</p>
<p>Vastaavanlainen erillinen lisätarkastelu on syytä tehdä Helsingin osalta, josta uudet maakuntakaavan suojelualuevaraukset sekä esitetyjen alueiden rajaukset noudattelevat orjallisesti Helsingin yleiskaavan suojelualuevarauksia. Erinomaisia lisäkohteita sekä esitetyjen alueiden järkeviä rajaustaajennuksia on yksilöity Uudenmaan liiton tuoreessa luontokohteiden arvottamisjulkaisussa useita.</p>	<p>Maakuntakaavan tehtävästä, esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä. Pienialaisten maakunnallisten luontoarvojen alueelle on joissain tapauksissa esitetty virkistysaluemerkintä. Maakunnallisista luontoarvoista kootut tiedot ja muut pienialaisetkin luonnonsuojelullisesti arvokkaat kohteet tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä ratkaisuperusteita suojelualueiden osoittamiseen ja luontoarvojen turvaamiseen myös muiden merkintöjen ja yleisten suunnittelumääräysten kautta. Uudenmaan maakunnalliset luontoarvot sekä maakunnan väestön ja toimintojen kasvun ennakoiminen edellyttävät myös eri alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamista.</p>
<p>Esitämme edelleen maakuntakaavaan palautettavaksi 4. vaihemaakuntakaavatyön yhteydessä poistetut kooltaan alle 5 hehtaaria olevat suojelualueet ja -varaukset. Kohteet sopivat esitettäväksi kohdamerkintöinä pääkartalla ja selventävien rajausten ja kuntakohtaisten nimilistojen muodossa liiteaineistossa. Menettely olisi sama, jota on Uusimaa-kaavassa sovellettu – ilman kohteen kokoon perustuvaa minimirajaa – maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin.</p> <p>Vuosi 2019 on myös hyvä aika osoittaa maakuntakaavassa suojelualuevarauksina kaikki ne Uudenmaan suot ja suovaltaiset alueet, jotka todettiin valtakunnallisesti arvokkaiksi soidensuojelun täydennysohjelmatyön valmistelussa. Lisäksi esitämme, että Uudenmaan liitto käy kaavaehdotusta varten lävitse Itä-Uudenmaan liiton MALU-selvityksen, jotta Itä-Uudenmaan suojelualueverkoston kehittäminen saisi osakseen ansaitsemaansa konkretiaa.</p> <p>Lisäksi esitämme, että Uudenmaan liitto käy kaavaehdotusta varten lävitse Itä-Uudenmaan liiton MALU-selvityksen, jotta Itä-Uudenmaan</p>	<p>Kaavaratkaisussa ei osoiteta pienialaisia suojelualueita. Ratkaisun keskeiset perusteet ovat maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä suunnitelmana ja tavoite kaavakartan selkeydestä. Myös pienialaiset luonnonsuojeluhjelmien ja -päätösten mukaiset alueet ovat olleet riittävästi ohjeena kaavaehdotuksia laadittaessa. Yleisiin suunnittelumääräyksiin sisältyy velvoite "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja alueidenkäytössä on otettava huomioon alueiden arvokkaat ominaispiirteet ja turvattava luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot", minkä kautta pienialaisetkin kohteet tulee maakunnallisten arvojen osalta selvittää ja ottaa huomioon.</p> <p>Pienialaisten kohteiden luontoarvoja suojaavat lisäksi mm. MRL:n, luonnonsuojelulain sekä metsälain velvoitteet. Selostusta on perusteltua täsmentää tulkinnan osalta sekä lisätä osaksi kaava-aineistoa liiteaineisto kaavan laadinnan aikana tunnistetuista, toteutumattomista pienialaisista maakunnallisesti arvokkaista kohteista.</p>

<p>suojelualueverkoston kehittäminen saisi osakseen ansaitsemaansa konkretiaa.</p>	<p>On perusteltua osoittaa vaihemaakuntakaavoissa soidensuojelun täydennys ehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta pois lukien pienialaiset kohteet.</p> <p>Kaavan valmistelu ei edellytä olennaisia lisäselvityksiä viherrakenteen ja suojelualueverkoston osalta myöskään Itä-Uudenmaan osalta. Ne MALU-selvityksen kohteet, jotka sijaitsevat muutospainealueilla tai ovat muuten nousseet luontoarvoiltaan esiin kaavaprosessin aikana, on jo selvitetty.</p>
<p>Luonnosvaiheessa antamamme lausunnon liitteeksi oli koottu esitys sellaisista maakunnallisesti arvokkaiksi arvioimistamme luontoalueista, jotka kannattaisi ottaa vakavaan harkintaan uusia SL-varauksia mietittäessä. Pääosasta kohteita on keväällä 2015 toimitettu Uudenmaan liittoon myös paikkatietomuodossa olevat karttarajaukset. Noin kaksi kolmasosaa kyseisen esityksen tärkeimmistä kohteista päätyi Faunatican tekemään arviointiin, joka on julkaistu Uusimaa-kaavan selvitysaineistoissa alkuvuonna 2019. Vain osa selvitykseen päätyneistä ja maakunnallisesti arvokkaiksi todetuista kohteista on osoitettu SL-varauksina kaavassa.</p> <p>Esitämme, että Uudenmaan liitto käy vielä lävitse kyseisen oman selvityksensä ja nostaa siitä uusiksi suojelualuevarauksiksi esimerkiksi 30 luontoarvoiltaan ilmeisen tärkeää kohdetta. Lisäksi toivomme liitolta lisäresurssointia, jolla voidaan selvittää myös muiden piirin esityksen (luonnosvaiheen lausunnon yhteydessä toimitettu esitys) kohteiden mahdolliset maakunnalliset arvot sekä sopivuus maakuntakaavan suojeluvaraukseksi.</p>	<p>Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty vuosina 2017-19 maakuntakaavan laadintaan soveltuvalla tarkkuudella ja painottaen maankäytön muutospainealueita. Suojelualueverkostoa on täydennetty uusilla kohteilla. Uudenmaan luontoalueiden maakunnalliset ja valtakunnalliset arvot sekä muun muassa maakunnan väestön ja toimintojen kasvun ennakoiminen edellyttävät kuitenkin myös eri alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamista. Esimerkiksi joissain tapauksissa maakunnallisia luontoarvoja sisältyy virkistysaluemerkintään. Tämä on otettu huomioon tarvittaessa suunnittelumääräyksissä.</p> <p>Kaavan valmistelu ei edellytä luontoarvojen osalta lausunnossa esitettyjä lisäselvityksiä.</p>
<p>Esitämme lisäksi, että uusien suojelualuevarausten kannalta tarkastellaan kattavasti myös kaavaehdotuksen virkistysaluevaraukset sekä virkistyskäytön kohdealueet. Kohteiden asema kaavojen virkistysalueina tai virkistyskäytön kohdealueina ei lähtökohtaisesti turvaa luontoarvojen säilymistä, mikä johtuu etenkin virkistysalueiden metsänkäsittelystä.</p> <p>Erityisesti haluamme nostaa tarpeen tarkastella maakuntakaavassa Helsingin kaupungin Nuuksion järviylängöllä omistamien ulkoilualueiden keskeisimmät luontoarvoiltaan valtakunnalliset ja maakunnalliset luontokohteet. Tämä erityismenettely on tarpeen erityisesti siksi, että kaupungin kiinteistöviraston vuodenvaihteessa 2016–17 julkistama selvitys (joka on saanut tuen kaupungin muissa hallintokunnissa) sisälsi esityksen, joiden perusteella valtaosa Nuuksion ulkoilualueista olisi järkevää myydä pois. Tällainen konkreettinen uhka antaa selkeät perusteet osoittaa tärkeimmät ulkoilualueiden osa-alueet SL-varauksina. Ratkaisu edesauttaisi myös alueiden päättämistä aikanaan osaksi Nuuksion kansallispuistoa, mikä</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa suojelualueina osoitetaan luonnonsuojelulain nojalla suojeltuja tai suojeltaviksi tarkoitettuja alueita sekä toteutunutta suojelualueverkostoa täydentäviä, vähintään maakunnallisesti arvokkaita luontokohteita, joilla on arvioitu olevan perusteet toteutua luonnonsuojelualueina. Maanomistustilanne ei ole peruste suojelualueen osoittamiselle maakuntakaavassa.</p> <p>Virkistysalueen suunnittelussa on merkintää koskevan määräyksen mukaan kiinnitettävä erityistä huomiota ympäristön laatuun, alueen sijaintiin ekologisessa verkostossa sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta. Nuuksion pohjoispuolisten virkistysalueiden tarkemmassa suunnittelussa alueiden sijaintia ekologisessa verkostossa ja merkitystä luonnon monimuotoisuuden kannalta tulee arvioida myös suhteessa viereisen kansallispuiston merkitykseen ekologisessa verkostossa. Muun muassa esittämistavasta johtuen joissain tapauksissa maakunnallisia luontoarvoja sisältyy virkistysaluemerkintään. Maakunnallisista</p>

<p>takaisi luonto- ja virkistysarvojen varman säilymisen sekä alueiden infrastruktuurin hoidon.</p>	<p>luontoarvoista kootut tiedot ja muut pienialaisetkin luonnonsuojelullisesti arvokkaat kohteet tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavan valmistelu ei edellytä luontoarvojen osalta lausunnossa esitettyjä lisäselvityksiä.</p>
<p>Kiitämme Uudenmaan liittoa kaavaehdotukseen lisätyistä noin kymmenestä uudesta virkistysaluevarauksesta sekä joukosta uusia virkistyskäytön kohdealueita. Vaikka kyseessä pääosin onkin voimassa olevan maakuntakaavatilanteen säilyttämisestä tai palauttamisesta, auttaa se osaltaan edistämään useiden virkistyskäytön kannalta korvaamattomien kohteiden säilymistä kuntakaavoituksessa.</p> <p>Vastustamme ja pidämme silti edelleen huonosti harkittuna päätöstä jakaa maakunnallisen virkistysalueverkoston kohteet lähinnä yhden muuttujan eli pinta-alan perusteella virkistysaluevarauksiksi (yli 50 ha alueet) sekä virkistyskäytön kohdealueiksi (5-50 ha alueet).</p> <p>Esitämme, että pääkartalla esitetään virkistysaluevarauksina kaikki yli 25 ha alueet. 5-25 ha alueet tulee esittää kohdemerkinnällä, mutta siten, että alueiden täsmällisemmät rajat osoitetaan liitekartoilla ja kohteet sekä niiden pinta-alat luetellaan aineistoissa. Tämän muutoksen jälkeen myös pienemmille kohteille voidaan antaa rakentamisrajoitus. Menettelytapa olisi kohtuullinen tilanteessa, jossa on päädytty esittämään jopa alle 5 ha laajuiset maakunnalliset kulttuuriympäristöt kaavakartalla kohdemerkinnällä. Ratkaisu korostaa ennestään epäsuhtaa maakunnallisten virkistysalueiden huomioinnin osalta.</p>	<p>Virkistysalueiden esittämistapa perustuu kaavan yleispiirteisyyteen ja kunkin virkistysalueen sijaintiin suhteessa muuhun maankäyttöön. Virkistyskäytön ja kulttuuriympäristön arvojen ohjaamistarve alueidenkäytössä eroavat toisistaan, joten periaatteet niiden esittämiselle ovat erilaiset.</p>
<p>Esitämme uusiksi maakuntakaavan virkistysalueiksi Hangon kuntakeskustan pohjoispuolista laajaa Märsanin rantametsäaluetta.</p>	<p>Lausunnossa mainittu Märsanin rantametsäalue ei ole todettu maakunnallisesti merkittäväksi virkistysalueeksi, mistä syystä sitä ei osoiteta kaavassa. Alue sijoittuu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa osoitetun taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen sisään. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet sisältävät myös paikallisia virkistysalueita. Vyöhykettä koskevassa suunnittelumääräyksessä edellytetään paikallisten virkistysalueiden riittävyden turvaamista ja kytkemistä mm. maakunnalliseen virkistysalueverkostoon.</p>
<p>Kaavaehdotukseen osoitetun Tikkurilan keskuspuiston kohdalla esitämme rajauksen (59 ha) olennaista laajentamista pohjoiseen, jotta se vastaa Vantaan yleiskaavaluonnoksesta hahmottuvaa virkistysaluekokonaisuutta. Kaava-aineistojen liitetaulukossa Tikkurilan keskuspuisto on vahingossa lipsahtanut Helsingin alle, asia kannattaa korjata lopullisissa aineistoissa.</p>	<p>Virkistysalueiden liitekarttaa koskevaan taulukkoon on perusteltua tehdä tekninen korjaus.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu Tikkurilan keskuspuisto sekä alueeseen kytkeytyvät maakunnalliset viheryhteystarpeet. Kaavassa osoitetun virkistysalueen rajaukset sekä</p>

	<p>viheryhteyksien sijainnit ja leveydet tarkentuvat Vantaan yleiskaavassa. Vaihemaakuntakaavaehdotus ei estä Tikkurilan keskuspuiston esittämistä kaavaehdotusta laajempuna osana alueen virkistysaluekokonaisuutta.</p>
<p>Helsingin Vartiosaaren osalta esitämme saaren metsäistä keskiosaa virkistyskäytön kohdealueen sijasta virkistysalueeksi.</p>	<p>Virkistyskäytön kohdealueina osoitetaan alle 50 hehtaarin kokoiset virkistykseen soveltuvat alueet. Vartiosaaren on osoitettu virkistyskäytön kohdealue merkintää koskevien kokokriteerien mukaisesti. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee määritellä kohdealueen tarkempi sijainti ja laajuus. Virkistyskäytön kohdealueiden kehittämisessä tavoitteena on ympäristön vetovoimatekijöiden ja erityispiirteiden huomioon ottaminen osana maakunnallista virkistyksellistä ja ekologista verkostoa.</p>
<p>Viheryhteystarpeiden esitystapaa oli jo kaavaluonnoksessa muutettu olennaisesti voimassa olevien kaavojen tilanteesta. Tietyillä osilla Uttamaata oli nostettu esille uusia viheryhteyksiä, mutta varsinkin nopeimman kasvun (ja samalla tiukimman säätelytarpeen) pääkaupunkiseudulla oli päädytty poistamaan pääosa olemassa olevasta viheryhteysverkostosta. Erikoinen ratkaisu synnytti kritiikkiä muuallakin kuin luontojärjestöissä.</p> <p>On hyvä, että kaavan liiteaineistoon on lisätty kartta, josta hahmottuu lainvoimaisiin kaavoihin sisältyvien, mutta kaavaluonnoksessa poistettujen viheryhteystarvemerkkintöjen määrä ja sijainti. Poistot tulee silti myös perustella. Erityisen tärkeää on esittää ne varauskohtaiset syyt, joiden pohjalta aikaisemmin maakunnallisiksi arvioidut yhteydet ovat yhtäkkiä muuttuneet paikallisen tason kysymyksiksi. Pelkkä vetoaminen kaavan yleispiirteistämiseen ei riitä perustelemaan näin mittavaa muutosta.</p> <p>Kiitämme Uudenmaan liittoa eräiden keskeisen tärkeiden, myös piirin lausunnoissa pitkään esillä olleiden viheryhteystarpeiden huomioinnista kaavaehdotuksessa. Erityisen kiitoksen ansaitsevat Hirvihaaran yhteys, Tuomalansuo-Paippinen yhteys, Tikkurila-Korso viheryhteys sekä Sipoonkorven ja Rörstrandin Natura-alueen välinen yhteys. Lisäksi kaavaluonnokseen on lisätty joukko muutamia Espoon ja Vantaan kannalta tärkeitä viheryhteyksiä lähinnä maakuntahallituksessa käydyn poistoille kriittisen keskustelun seurauksena.</p> <p>Tuemme kaikkia uusia esitettyjä viheryhteyksiä. Esitämme lisäksi, että Uudenmaan liitto palauttaa kaikki poistetut viheryhteystarvemerkinnot – ellei niiden alueella tapahtunut tai lainvoimaisissa asemakaavoissa vahvistettu maankäyttö ole muuttanut tilannetta sellaiseksi, että viheryhteyden huomioimiselle kuntakaavoituksessa ei enää ole tosiasiallisia edellytyksiä. Lausunnon liitteissä on yksilöity esimerkkeinä parisenkymmentä erityisen</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa viheryhteystarpeina on osoitettu ekologisesta ja virkistyksellisestä verkostosta ne maakunnalliset yhteystarpeet, joiden toteuttaminen ja kehittäminen on erityisen tärkeää muusta maankäytöstä johtuvien muutospaineiden ja estevaikutusten takia. Ekologisen merkityksen osalta viheryhteydet perustuvat suurelta osin ekologisen verkoston selvitykseen 2018. Selostusta täydennetään viheryhteystarvemerkkintöjen perustelujen osalta. Lausunnon liitteessä mainituista viheryhteystarpeista on perusteltua osoittaa yhteystarve Nuuksion järviylängöltä pohjoiseen välille Selki-Haimoo sekä luoteeseen välille Salmi-Lohjanharju. Muita mainittuja yhteystarpeita ei ole perusteltua osoittaa kaavakartalla ottaen huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyyden ja viheryhteystarvemerkinnojen osoittamisen periaatteet. Suuri osa Uudenmaan ekologisista yhteyksistä voi toteutua tai säilyä ilman niiden osoittamista maakuntakaavassa. Viheryhteyksien kehittämistä ohjataan myös mm. taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksellä, joka velvoittaa turvaamaan sekä ekologian että virkistyksen kannalta riittävät yhteydet. Määräyksellä turvataan erityisesti pääkaupunkiseudulle sijoittuvat viheryhteydet ja ekologinen verkosto.</p>

<p>tärkeää maakunnallisesti tai valtakunnallisesti merkittävää viheryhteyttä, jotka tulee lisätä kaavakartalle.</p>	
<p>Viheryhteystarvemerkinän osalta on heikennetty myös kaavamääräyksen oikeusvaikutusta poistamalla elementit, joissa on otettu kantaa viheryhteyden kohdalla sijaitsevien, olemassa olevien virkistykseen varattujen tai siihen soveltuvien alueiden säilyttämiseen kuntakaavoituksessa ("Viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana sekä seudullisten ja paikallisten virkistystarpeiden yhteensovittamiseen siten, että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön".)</p> <p>Kaavamerkinän vaikuttavuutta on lisäksi pyritty heikentämään sisällyttämällä merkinnän kuvaukseen tulkintaohje, jonka pääviesti kuntakaavoitukselle lienee se, että yhteyden sijainti on lähinnä suuntaa antava ("Merkintä ei osoita yhteyden tarkkaa sijaintia eikä määritä yhteyden leveyttä maastossa").</p> <p>Edellä yksilöidyt kaavamääräyksen asiasisällön muutokset ja lisätyt tulkintaohjeet hämärtävät yhteisvaikutuksensa kautta myös viheryhteystarvemerkinän oikeusvaikutuksia.</p> <p>Esitämmekin viheryhteystarvemerkinän kaavamääräyksen palauttamista vastaamaan 4. vaihemaakuntakaavan kaavamääräystä</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa osoitettu viheryhteystarve on kehittämisperiaatemerkinä, kuten voimassa olevissa maakuntakaavoissa. Suunnittelumääräyksen muutoksen keskeinen peruste on se, että määräyksen tulee kohdistua ainoastaan kyseiseen kaavamerkinään. Siten ei ole perusteltua viheryhteystarpeen määräyksellä ohjata virkistysalueiden toteuttamista yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Virkistyskäytön kaavaohjaus tapahtuu mm. virkistysalueita ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä koskevien määräysten sekä yleismääräyksen kautta. Muutoksen tarkoitus on täsmentää viheryhteystarvemerkinän sisältöä, eikä se olennaisesti muuta merkinnän ohjausvaikutusta. Merkinnän kuvaukseen lisätty lause on ohjausvaikutukseltaan vastaava kuin voimassa olevan kaavan selostuksen tulkintaohje. Kyseessä on kaavamerkinän keskeinen ominaisuus, mistä syystä se on katsottu tarpeelliseksi mainita merkinnän kuvauksessa ja tarkemmin kaavaselostuksessa. Viheryhteyttä koskevaa kaavamääräystä ei ole perusteita palauttaa vastaamaan 4. vaihemaakuntakaavassa esitettyä kaavamääräystä.</p>
<p>Uusimaa-kaava kohtelee Viherkehän aluetta ristiriitaisesti. Viherkehän reuna-alueiden viheryhteyksiä on kehitetty varsinkin suojelualueiden kytkeytyneisyyden kannalta parempaan suuntaan. Kiitoksen ansaitsee myös se, että varsinkin Vantaan alueella, mutta jossakin määrin myös Espoon, Helsingin, Kirkkonummen ja Sipoon osalta on maakunnallista suojelualueverkostoa kehitetty.</p> <p>Edellä mainitun kehittämisen rinnalla kulkee kuitenkin vielä lainvoimaisissa maakuntakaavoissa esitettyjen Kehä III:n eteläpuolisille alueille sijoittuvien sekä Kehä III:n yli kulkevien viheryhteyksien poisto sekä alle 50 ha virkistysalueiden muuttaminen virkistyskäytön kohdealueiksi. Lopputulos jättää varsinkin ekologisten yhteyksien turvaamisen pelkästään kuntien sisäiseksi päätösasiaksi. Näin ei maakuntakaavassa saisi olla.</p> <p>Esitämme, että Viherkehän kehittämistyötä jatketaan lisäämällä suojelualuevarauksia, palauttamalla ja lisäämällä keskeisiä virkistyskäytössä</p>	<p>Valtaosa Kehä III yli kulkevista viheryhteyksistä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen tapaan Uusimaa-kaavassa. Lisäksi keskeisimmät virkistyksellistä ja ekologista verkostoa turvaavat viheryhteystarpeet on osoitettu Kehä III sisäpuolella. Muutoin maakuntatason viheryhteyksien kehittämistä ohjataan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksellä. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella viheryhteystarpeita on lisätty vahvistamaan ekologista ja virkistyksellistä kokonaisuutta Helsingin seudun viherkehällä.</p> <p>Virkistyskäytön kohdealueiden sijainti perustuu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ratkaisuun. Kohdealueet sijoittuvat pääosin etäälle maankäytön kasvupainealueista. Lisäksi virkistyskäytön kohdealueen merkinnän suunnittelumääräys velvoittaa ottamaan huomioon alueiden riittävän laajuuden, laadun ympäristöarvot ja sijainnin osana ekologista verkostoa.</p>

<p>olevia alueita virkistysaluevarauksiksi sekä palauttamalla merkitystään säilyttäneet nykyiset viheryhteydet kaavakartalle. Helsingin osalta on ilmeinen tarve tarkastella mahdollisina maakuntakaavan suojelualuevarauksina myös sellaiset kohteet, jotka eivät sisällä kaupunkikaavojen suojeluvarauksiin. Lukuisia tällaisia on yksilöity maakuntaliiton omassa, vuonna 2019 julkaistussa luontoalueiden arvottamisselvityksessä.</p>	<p>Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä ratkaisuperusteita suojelualueiden osoittamiseen ja luontoarvojen turvaamiseen myös muiden merkintöjen ja yleisten suunnittelumääräysten kautta. Maakunnallisista luontoarvoista kootut tiedot ja muut pienialaisetkin luonnonsuojelullisesti arvokkaat kohteet tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Uudenmaan maakunnalliset luontoarvot sekä maakunnan väestön ja toimintojen kasvun ennakoiminen edellyttävät myös eri alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamista.</p>
<p>Kaavan yleispiirteistäminen ei myöskään ole este viheryhteyksien ja virkistysalueiden esittämiselle kaavaluonnoksessa esitettyä kattavammin. Pääkaupunkiseudun viheryhteystarvemerkitöjen ja alle 50 ha laajuisten maakunnallisesti merkittävien virkistysalueiden osoittaminen kaavakartalla onnistuu aivan hyvin, kunhan pääkaupunkiseutu – aikaisempien kaavojen tapaan – esitetään muita alueita tarkempimittakaavaisella kartalla.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavoissa osoitettavat virkistysalueet ovat pääosin samoja kuin Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa. Poikkeuksena ovat pääasiassa rannikolla ja saaristossa sijaitsevat pienialaiset kohteet, jotka osoitetaan virkistyskäytön kohdealueina. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa uusina virkistysalueina osoitetaan Talin-Iso Huopalahden, Oittaaan, Meri-Rastilan sekä Tikkurilan keskuspuiston virkistysalueet. Virkistyskäytön kohdealue merkinnällä osoitetaan Helsingin edustalla sijaitsevat Vartiosaari ja Villinki, joita ei ole voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitettu virkistykseen.</p> <p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaavat maakuntakaavan merkinnät ja määräykset, joita koskeva tulkinta on esitetty kaavaselostuksessa. Maakuntakaava ohjaa riittävällä tavalla Pääkaupunkiseudun viheryhteyksiä ja virkistysalueita, eikä ole perusteita esittää pääkaupunkiseutua koskevaa kaavaratkaisua tarkempimittakaavaisella kaavalla.</p>
<p>Kaavaehdotus on jonkin verran kehittynyt luonnoksesta geologisten muodostumien huomiointin osalta. Liiteaineistoista löytyy nyt hyvä, indeksinumeroilla varustettu yhteenvetokartta kohteiden sijainnista ja kuntakohtainen taulukko. Esitettyä ratkaisua on syytä vieläkin jalostaa. Pois jätetyissä alle 5 ha laajuisissa kohteissa on jopa valtakunnallisesti merkittäviä kohteita. Esitämmekin, että kaikki valtakunnallisissa selvityksissä valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat kohteet, niiden koosta riippumatta osoitetaan oikeusvaikutteisella kartalla. Lisäksi liiteaineistoa tulee täydentää siten, että myös alle 50 ha laajuisten kohteiden osalta taulukossa on arvokkaan kohteen pinta-ala. Kaikista selvityskohteista löytyy ympäristöhallinnolta tarkat, paikkatietomuodossa olevat rajaukset, joten sen enempää rajausten kuin pinta-alojen osalta ei ole epä tietoisuutta tai tulkinnanvaraa, joka oikeuttaisi jättämään pinta-alat pois</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei osoiteta pienialaisia geologisia muodostumia. Ratkaisun keskeiset perusteet ovat maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä suunnitelmana ja tavoite kaavakartan selkeydestä. Yleisiin suunnittelumääräyksiin sisältyy velvoite "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja alueidenkäytössä on otettava huomioon alueiden arvokkaat ominaispiirteet ja turvattava luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot", minkä kautta myös pienialaiset geologiset kohteet tulee selvittää ja ottaa huomioon. Niiden arvoja suojaavat lisäksi mm. MRL:n ja maa-aineslain velvoitteet.</p> <p>Kaavaselostusta ja liiteaineistoa on perusteltua täydentää.</p>

<p>Esitämme edelleen, että seuraavassa kaavaehdotuksessa kaikki laajat ja yhtenäiset metsäalueet (metsämantereet) merkitään kaavaan. Nyt sellaiset metsämantereet, joiden alueella on runsaasti suojelu- ja virkistysalueita, ovat jääneet merkittävilta osiltaan maakuntakaavassa huomiotta. Sitä vastoin sellaiset metsämantereet, jotka koostuvat valtaosin talousmetsistä, on merkitty kokonaisuudessaan kaavakartalle. Ratkaisu on huonosti perusteltavissa.</p> <p>Esitämme, että ne Nuuksion, Meikonsalon ja Sipoonkorven metsämantereiden osat, jotka eivät ole suojelu- tai virkistysalueita, osoitetaan kaavakartalla MLY-merkinnällä.</p> <p>Lisäksi MLY-alueen kaavamerkinnän kuvausta tulee kehittää muotoon "...alue, joka joko yksin tai yhdessä siihen liittyvien ja/tai virkistys- ja/tai suojelualueiden kanssa muodostaa metsäalueen joka on laaja ja yhtenäinen..."</p>	<p>Kaavaehdotuksessa käytetään MLY-alueiden osalta samoja suunnitteluperiaatteita ja suunnittelumääräystä kuin voimassa olevassa Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa. MLY-alueiden keskeinen ominaisuus on metsätalous. Ne metsämantereet, joiden keskeinen käyttö ei ole metsätalous, on merkitty muilla merkinnöillä ja niiden ekologista merkitystä ohjataan myös yleisten suunnittelumääräysten kautta. Niillä ohjataan välttämään laajojen, yhtenäisten rakentamattomien alueiden pirstomista ja niiden pinta-alan pienentämistä, erityisesti taajamatoimintojen kehittämisyöhykkeiden ulkopuolisilla alueilla. Lisäksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa veloitetaan ottamaan huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen. Lausunnossa esitetulle suunnittelumääräyksen muutokselle ei ole perusteita.</p>
<p>Uusimaa-kaava ei edistä Porkkalan kansallispuiston lähivuosisikymmeninä erittäin todennäköisesti tapahtuvaa perustamista. Toivomme Uudenmaan liitolta nykyistä aktiivisempaa otetta Porkkalan kansallispuiston edistämiseksi. Uusimaa-kaava 2050 on siihen mitä sopivin työväline. 2000-luvulla Keski-Suomen perustetun Konneveden kansallispuiston edistämiseen.</p> <p>Tehokkaimpia keinoja parantaa Porkkalan kansallispuiston perustamisedellytyksiä on suojellun maa- ja vesipinta-alan kasvattaminen sillä alueella, johon mahdollinen kansallispuisto aikanaan perustetaan.</p> <p>Esitämme, että kaavaehdotuksessa virkistysalueiksi kaavoitetut Linlo (virkistysaluevaraus 245), Vetokannas (virkistysaluevaraus 249: Porkkalanniemi) ja Lähteelä (virkistysaluevaraus 248: Porkkala) osoitetaan SL-varauksiksi. Näin on syytä toimia myös Kopparnäsin (Inkoo) virkistysaluevaraukseen sisältyvien Långmossenin ja sen pohjoispuolisen piensuokeskittymän osalta (yhteensä noin 30 ha rajausta).</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotus ei estä tai ole ristiriidassa Porkkalan kansallispuiston mahdollisen kehittämisen tai perustamisen kanssa. Suojelualueina on osoitettu jo toteutuneet luonnonsuojelualueet ja valtion omistamat, suojeluun soveltuvat alueet sekä selvityksissä tunnistetut maakunnalliset luontokohteet suojelualueeksi soveltuvilta osin. Lisäksi kaavan virkistysalueratkaisu tukee alueen virkistyskäytön kehittämistä. Vetokannaksen suojelualueen ja Porkkalan virkistysalueen pohjoispuolella sijaitseva virkistyskäytön kohdealue (Porkkala) muutetaan virkistysalueeksi ottaen huomioon alueen toiminnallinen kokonaisuus.</p>
<p>Esitämme, että Uudenmaan liitto palauttaa virkistysaluevarauksiksi seuraavat Porkkalan kansallispuiston keskeisellä "harkinta-alueella" sijaitsevat nykyisen maakuntakaavan virkistysalueet: Gåsgrund (Espoo, kohde 53), Knapperskär (Espoo, kohde 54), Rövaren (Espoo, kohde 56), Stora Herrö (Espoo, kohde 111), Pentala (Espoo, kohde 127) Bergskär ja Haraholm (Inkoo, kohde 59), Stora Halsö (Inkoo, kohde 61), Dävits (Kirkkonummi, kohde 55), Lilla ja Stora Bredskär (Kirkkonummi, kohde 57), Hästö (Kirkkonummi, kohde 62), Littlo ja Hormus-Fågelsjö (Kirkkonummi,</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on mukana Porkkalan kansallispuiston perustamisen mahdollistavat merkinnät, eikä kaavaratkaisu aiheuta estettä kansallispuiston perustamiselle. Vetokannaksen suojelualueen ja Porkkalan virkistysalueen pohjoispuolella sijaitseva virkistyskäytön kohdealue (Porkkala) muutetaan virkistysalueeksi ottaen huomioon alueen toiminnallinen kokonaisuus. Pentalan virkistysalue on lausunnoilla olleessa kaavaehdotuksessa osoitettu virkistysalueena. Muut lausunnossa mainitut kohteet osoitetaan virkistyskäytön kohdealueina, koska ne ovat alle 50</p>

<p>kohde 63), Porkkala (Kirkkonummi, kohde 64), Bylandet (Kirkkonummi, kohde 68), Rafsjö (Kirkkonummi, kohde 69) ja Hermanskär (Kirkkonummi, kohde 82).</p> <p>Nyt virkistyskäytön kohdealueeksi esitetyt Stora Brandö (Kirkkonummi, kohde 58) ja Stora Svartö (Kirkkonummi, kohde 71) täyttävät arviomme mukaan maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit, joten esitämme niitä SL-varauksiksi. On todennäköistä, että virkistyskäytön kohdealueissa on myös muita vastaavia SL-varauksen ansaitsevia kohteita (mm. Littlo ja Hormus-Fågelsjö vaikuttaa vanhojen luontotietojen ja ilmakuvatarkastelun perusteella erittäin lupaavalta).</p>	<p>hehtaarin kokoisia eivätkä muodosta toiminnallisesti yhtenäistä kokonaisuutta.</p> <p>Suojelualueina osoitetaan toteutunutta suojelualueverkostoa täydentäviä, vähintään maakunnallisesti arvokkaita luontokohteita, joilla on arvioitu olevan perusteet toteutua luonnonsuojelualueina. Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty vuosina 2017-19 maakuntakaavan laadintaan soveltuvalla tarkkuudella ja painottaen maankäytön muutosalueita. Virkistyskäytön kohdealueita Stora Brandö ja Stora Svartö ei ole perusteltua osoittaa suojelualueina. Kohdealueen määräys kuitenkin edellyttää, että alueen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota luonnon monimuotoisuuteen.</p>
<p>Jo kaavaluonnoksessa oli luovuttu pitkään käytössä olleista vyöhykemerkinnöistä, joilla on pyritty osaltaan ohjaamaan merenrantojen ja saariston maankäyttöä. Osa vyöhykkeiden kaavamääräyksistä on sisällytetty taajama-alueiden kehittämisperiaatemerkinän mittaviin (2 sivua) yleisiin suunnittelumääräyksiin. Esitämme edelleen paluuta voimassa olevien kaavojen vyöhykekäytäntöön.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa on tunnistettu saariston kehittämisen ja maankäytön ohjaamisen tarve. Näiden tavoitteiden turvaaminen on edelleen tärkeää ja saaristoalueita ohjataan yleisellä suunnittelumääräyksellä. Sen kautta aiemmin voimassa olevissa maakuntakaavoissa saaristovyöhykkeille osoitettu ohjaus tapahtuu aikaisempaa yhtenäisemmällä tavalla koko saariston alueella.</p>
<p>Kaavakartan selkeyttämiseksi esitämme lisäksi esitystavan ja siihen sisältyvien kaavamerkintöjen muuttamista merialueen osalta siten, että nykyinen rantaviiva hahmottuisi selvästi. Nykyinen kaavakartan esitystapa, jossa valtakunnan keskusta sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet "vyöryvät" osaan sisäsaaristosta, on osallisten, alueidenkäytön järkevän suunnittelun sekä saaristo- ja ranta-alueiden merkittävien luonto-, virkistys- ja maisema-arvojen huomioinnin näkökulmasta huonosti harkittu.</p>	<p>Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke on kehittämisperiaatemerkinä. Vyöhykkeellä sijaitsevat tiivistämiseen ja rakenteen kehittämiseen liittyvät reunaehdot on tunnistettu. Merkinän kuvauksessa todetaan, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä voi asuminen, palveluiden ja työpaikkojen lisäksi sijaita esimerkiksi virkistys- ja suojelualueita, liikenneväyliä ja muita liikenteen tarvitsemia alueita, yhdyskuntateknisen huollon alueita ja muita erityisalueita, ympäristöön soveltuvia teollisen tuotannon alueita, maa- ja metsätalousalueita sekä vesialueita. Vyöhykkeen suunnittelussa myös saaristo- ja ranta-alueiden merkittävät luonto-, virkistys- ja maisema-arvot otetaan huomioon rakentamisen reunaehtoina suunnittelumääräyksen ja muiden kaavamerkintöjen kautta. Esittämistapaa on kuitenkin perusteltua selkeyttää.</p>
<p>Yleisissä suunnittelumääräyksissä olisi hyvä konkretisoida vesistöjen ja merialueen huomiointia luomalla selkeämpi kytkentä vesien- ja merenhoitosuunnitelmiin ja niihin liittyviin toimenpideohjelmiin. Myös pienvesiluonto kaipaisi kaavassa lisähuomiota.</p>	<p>Yleisiä suunnittelumääräyksiä ei ole perusteita täydentää. Lausunnossa esitetty kytkentä vesienhoidon suunnitelmaan ja valmisteilla olevaan merenhoidon suunnitteluun on kaavaselostuksessa esitettävä asia. Pienvesiluonnon arvot sisältyvät mm. yleismääräyksissä mainittuihin luontoarvoihin.</p>
<p>Tuemme maakuntaliiton esitystä jättää kaavasta pois Kehä II. Vanhentuneita ja lähinnä paikallisia intressejä palvelevia hankkeita on turha pitää elossa kaavakierroksesta toiseen.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Ohjeellinen Kehä IV -linjaus on Vantaan Reunan alueella linjattu Josvaholmin lähdesuon (Vantaan yleiskaavan SL-varaus), liito-oravametsien ja muiden arvokkaiden luontokohteiden läpi, mikä tekee siitä toteuttamiskelvottoman. Linjaus on poistettava kaavakartalta tai osoitettava paikkaan jossa se ei vaaranna arvokkaita luontokohteita.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellinen linjaus (Kehä IV) Reunan alueelle. Ohjeellisen linjauksen merkintää käytetään silloin, kun tien, radan tai laivaväylän sijaintiin liittyy epävarmuutta. Merkintä perustuu yleissuunnitelmaa alustavampaan suunnitelmaan ja väylän tarkka sijainti on ratkaisematta. Linjaus tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Linjausta koskevaan suunnittelumääräykseen sisältyy myös luontoarvojen huomioon ottaminen.</p> <p>Kyseiselle alueelle on osoitettu myös suojelualue, jonka rajausta perustuu Uusimaa-kaavan luontoselvityksen (2019) tuloksiin sekä viheryhteystarve. Maakunnallisesti arvokas luontokohde on myös Vantaan yleiskaavaluonnoksessa osoitettu suojelualueena siten, että liikenneyhteys kulkee luontokohteen läpi. Tien tarkemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa voidaan mahdollisia haitallisia vaikutuksia luontoarvoihin välttää ja lieventää sekä toteuttaa riittävät viheryhteydet. Tien ohjeellisen merkinnän poistamiseen tai siirtämiseen ei ole perusteita.</p>
<p>Piiri katsoo, että uusi Helsinki-Turku -rata olisi merkittävä, uusi itälänsuuntainen leviämisen metsälajistolle. Se pirstoisi lukuisia maakunnallisesti ja valtakunnallisesti tärkeitä luontoalueita ja ekologisia yhteyksiä, mikä on ongelmallista myös ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta. Lisäksi sen tekeminen veisi suuren määrän uusiutumattomia luonnonvaroja. On mahdollista, että hanke ei osoittaudu edes yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi. Luontoasioiden osalta hankkeen viimekertainen yva oli huono ja vanhentunut. Tästä syystä Uudenmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskukset ovat hiljattain määränneet sen uuteen yvaan. Siinä vaihtoehtona tulee pitää rantarataa ja sen kehittämistä. Alueen kaavallinen ratkaisu tulee pitää auki yvan valmistumiseen asti, eikä linjausta voi pitää luontonsa osalta nyt riittävästi selvitettyinä.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka osoittaa maakunnan kehittämisen kannalta tarpeelliset pitkän aikavälin maankäyttötarpeet. ESA-radan osoittaminen maakuntakaavassa on linjassa maakuntakaavalle asetettujen sisältövaatimusten kanssa. ESA-radan linjaus on osoitettu voimassa olevissa maakuntakaavoissa ja se perustuu selvityksiin, joiden perusteella se on voitu maakuntakaavassa osoittaa. ESA-radasta ei ole laadittu selvitystä, jonka perusteella voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitettuun linjaukseen olisi perusteita tehdä muutoksia. Maakuntakaava tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa myös ESA-radan linjauksen ja vaikutusten arvioinnin osalta.</p>
<p>Kaavakartalla on osoitettu useita olemassa olevia ja suunniteltuja liikenneväyliä kulkemaan mm. suojelualueiden ja muiden arvokkaiden luontokohteiden läpi, vaikka näistä jo olemassa olevat väylät nykyisin todellisuudessa kulkevat tunnelissa em. kohteiden alta, ja suunniteltujen väylien toteutus näillä kohteilla edellyttää tunnelointia ollakseen hyväksyttävää. Merkittävimmät tällaiset kohteet oli yksilöity luonnoksesta antamamme lausunnon liitteissä 1 ja 2. Uusimme edelleen niihin liittyvät korjausesityksemme eli ne tulee esittää tunneleina myös kaavakartalla. Lisäksi tunnelimerkintää olisi syytä käyttää myös Karnaisten tunnelia lyhempien Vt 1:n olemassa olevien tunnelien kohdalla.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa esitetään liikennetunneleina vain kokonaan tai suurelta osin tunnelissa kulkevat liikenneväylät. Niillä väylillä, jotka kulkevat vain paikoin tunnelissa, ei osoiteta tunnelimerkintää. Väyliä toteutettaessa selvitetään ja harkitaan yksittäisen tunnelin tarve myös suhteessa luontoarvoihin.</p>

Piirin mielestä lentopaikat tulee merkitä maakuntakaavaan. Niiden tuoma huvilentely voi aiheuttaa laajaa häiriötä naapurikuntienkin alueella. Tällainen häiriö voi kohdistua asutukseen, virkistykseen ja luontoalueisiin. Koska tällainen melu on yleensä terveydellisiä melunormeja vähäisempää, mutta silti häiritsevää, se tulee ottaa huomioon kaavoituksessa.

Tässä suhteessa esimerkiksi Mäntsälään suunnitteilla oleva Gles-yhtiön lentopaikka ei ole sopiva, koska se sijaitsee maakunnallisella viheryhteystarpeella. On merkittävää, että Malmin lentokentältä on löytynyt uusia luontoarvoja, kuten erittäin uhanlainen viheryökkönen ja maassamme harvinainen kimolepakko. YM on myös palauttanut sen rakennusperintölain mukaisen päätöksen ELY-keskukselle uudelleen tarkasteltavaksi. Nämä asiat voivat johtaa siihen, että alueen rakentaminen ei olekaan mahdollista siinä laajuudessa ja kannattavuudessa, mitä Helsingin kaupunki on siltä hakenut. Siksi tulisi ehkä vielä kerran harkita Malmin kentän merkitsemistä maakuntakaavaan lentopaikkana.

Pienlentokenttien toiminnan aiheuttama melu otetaan huomioon yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja lupaharkinnassa.

Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei osoiteta pienlentokenttiä, eikä siten osoiteta suunnitteilla olevaa lentopaikkaa Mäntsälään. Malmin lentokentän alue on ratkaistu Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa, eikä suunnittelutilanne ole siltä osin muuttunut. Helsingin hallinto-oikeuden maakuntakaavaa koskeva päätös Malmin lentokentän osalta on jäänyt voimaan. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa ei ole perusteltua tehdä tästä poikkeavaa ratkaisua, vaan Malmin lentokenttäalue osoitetaan osana taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä.

Toimenpiteet: Selkeytetään kaavakartan esitystapaa, täydennetään kaavaselostusta uutta raideliikenteeseen tukeutuvaa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä koskevan merkinnän tulkinnan ja perusteluiden osalta, ei esitetä Östersundomin aluetta maakuntavaltuuston vuonna 2018 hyväksymän kaava-alueen osalta, täsmennetään kaavaselostusta pienialaisten suojelualueiden osalta sekä lisätään liiteaineisto kaavan laadinnan aikana tunnistetuista toteutumattomista pienialaisista maakunnallisesti arvokkaista kohteista, osoitetaan soidensuojelun täydennysehdotuksen mukaiset valtakunnallisesti arvokkaat suokohteet suojelualueina koko maakunnan alueelta pois lukien pienialaiset kohteet, tehdään tekninen korjaus virkistysalueiden liitekarttaa koskevaan taulukkoon, selostusta täydennetään viheryhteystarvemerkitöiden perustelujen osalta, täydennetään kaavaselostusta ja liiteaineistoa suojelualueiden sekä pienialaisten geologisten muodostumien osalta, muutetaan Vetokannaksen suojelualueen ja Porkkalan virkistysalueen pohjoispuolella sijaitseva virkistyskäytön kohdealue virkistysalueeksi.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys Tringa ry

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaavan muuttaminen entistä yleispiirteisemmäksi heikentää sen merkitystä alemman tason suunnittelua ohjaavana instrumenttina. Valittu linja vähentää aluevarausmerkintöjä ja korvata niitä erilaisilla kehittämisperiaatemerkinnoilla sekä yleisillä suunnittelumääräyksillä heikentää olennaisesti maakuntakaavoituksen ohjaavuutta. Kaavan laatiminen yleispiirteisenä vaarantaa osaltaan myös maakunnallisen ekologisen verkoston toimivuutta ja heikentää jo olemassa olevaa viherrakennetta. Ekologista verkostoa ja viherrakennetta suunnitellaan on ensiarvoisen tärkeää ohjata toimintaa maakunnan tasolla mm. luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi. Käytännössä tämän toteuttaminen vaatisi lisää selkeästi säilytettäviä aluevarauksia (SL, V) sekä muutoksia kaavamerkintöjen käyttöön sekä kaavamääräyksiin. Tällaista lähestymistapaa edellytetään mm. luontodirektiivin 92/43/ETY 10 artiklassa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotusten ohjaavuus viherrakenteen osalta on riittävä ja turvaa maakunnallisen ekologisen verkoston toimivuuden sekä tarvittavan virkistysalueiden verkoston. Viherrakennetta ohjataan useilla merkinnöillä ja niiden määräyksillä sekä yleisillä suunnittelumääräyksillä. Suojelu- ja virkistysalueisiin liittyy edelleen rakentamisrajoitus. Ainoastaan virkistyskäytön kohdealueiden osalta yksityiskohtaisemman suunnittelun ohjaus tapahtuu aikaisempaa enemmän suunnittelumääräysten kautta. Myös viheryhteyksien osalta on erityisesti pääkaupunkiseudulla lisätty ohjausta suunnittelumääräysten kautta. Esitetyt suunnittelumääräykset ovat riittävät ohjaamaan kaavan toteutumista myös viherrakenteen osalta. Maakunnallisista luontoarvoista kootut tiedot ja muut pienialaisetkin luonnonsuojelullisesti arvokkaat kohteet tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>
<p>Luonnosvaiheessa esitetty tuulivoimantuotantoon soveltuva alue Inkoon ja Raaseporin merialueilla on kumottu. Tämä on lintujen päämuuttoreitin ja alueella talvehtivien vesilintujen kantojen turvaamisen kannalta oikea ratkaisu.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksesta on poistettu luonnoksessa esitetyt suojelualuevarauksia ja supistettu suojelualueiden rajauksia. Tämä ratkaisu on väärä Uudenmaan luontoarvojen ja luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta ja uhkaa jo nyt ahtaalle ajettujen luontoarvojen säilymistä ja kehittymistä alueella.</p>	<p>Maakuntakaavan esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä ja pienialaisia maakunnallisia luontoarvoja ei osoiteta. Pienialaisten maakunnallisten luontoarvojen alueelle on joissain tapauksissa esitetty virkistysaluemerkintä. Maakunnallisista luontoarvoista kootut tiedot ja muut luontoarvot tulee ottaa huomioon myös suoraan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavan laadinnassa käytetään yhtenäisiä ratkaisuperusteita suojelualueiden osoittamiseen ja luontoarvojen turvaamiseen myös muiden merkintöjen ja yleisten suunnittelumääräysten kautta. Uudenmaan luontoalueiden maakunnalliset ja valtakunnalliset arvot sekä muun muassa maakunnan väestön ja toimintojen kasvun ennakoiminen edellyttävät kuitenkin myös eri alueidenkäyttötavoitteiden yhteensovittamista. Vaihemaakuntakaavaehdotusten ohjaavuus myös luontoarvojen osalta on riittävä ja turvaa maakunnallisen ekologisen verkoston toimivuuden.</p>
<p>Toistamme kaavaluonnoksesta antamamme lausunnon vaatimuksemme olemassa olevien suojelualueiden laajentamisesta ja uusien suojelualueiden</p>	<p>Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadintaan soveltuvalla tarkkuudella ja painottaen maankäytön</p>

<p>perustamisesta. Uusia, selkeästi suojelun tarpeessa olevia alueita on Uudellamaalla paljon – osa näistä on esitelty lausunnossamme maakuntakaavan luonnoksesta ja esitetään alla. Alueiden rajaukset perustuvat pitkälti maakunnallisesti tärkeiden lintualueiden (MAALI) (Ellermaa 2011) tietoihin. Kaikki suojeluun varattavaksi esittämämme alueet pohjautuvat siis laadukkaaseen ja ajantasaiseen tietoon alueiden linnustoarvoista. Kaikista mainituista kohteista on toimitettu rajaustiedot Uudenmaan liitolle. Tuoreissa selvityksissä (Ellermaa 2018, Aintila & Ellermaa 2018) on päivitetty ja tarkennettu MAALI-alueita erityisesti Uudenmaan saaristolinnuston osalta. Nämä uudet aluerajaukset on edelleen syytä huomioida myös maakuntakaavassa Tringan esittämien suojeluvarausten muodossa.</p>	<p>muutospainealueita vuosina 2017-19, sisältäen osan listassa mukana olevista alueista. Maakuntakaavan laadinnan yhteydessä on otettu huomioon arvokkaat lintualueet. IBA-, FINIBA- ja MAALI-alueet sijoittuvat pääsääntöisesti kaavan suojelualueille, Natura-alueille, muille maakuntakaavan viherrakenteen merkinnöille, kulttuuriympäristöalueille tai valkoisille alueille. Näin ollen kaavaratkaisu ei vaaranna arvokkaita lintualueita.</p> <p>Koko maakuntaa koskien luontoarvoja on selvitetty aiemmin 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä paikkatietopohjaisella Zonation-menetelmällä. Uusimaa-kaavan valmistelussa näistä selvitystuloksista on tehty maakunnallisen ekologisen verkoston nykytilanteen määrittely ja ennallistamistarpeiden tarkastelu. Kaavojen laadinnassa käytetään yhtenäisiä koko Uudenmaan kattavia kriteerejä luontoarvojen tunnistamiseen ja suojelualuemerkintöjä osoitetaan luontokohteille, jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita, ja joilla on edellytykset toteuttaa luonnonsuojelulain mukaisesti.</p>
<p>Esitämme edelleen maakuntakaavaan palautettavaksi 4. vaihemaakuntakaavatyön yhteydessä poistettua kooltaan alle viisi hehtaaria olevia suojelualueita ja -varaukset. Kohteet sopivat esitettäväksi kohdemerkintöinä pääkartalla ja selventävien rajausten ja kuntakohtaisten nimilistojen muodossa liiteaineistossa.</p>	<p>Kaavaratkaisussa ei osoiteta pienialaisia luonnonsuojelualueita. Ratkaisun keskeiset perusteet ovat tavoite kaavakartan selkeydestä ja maakuntakaavan tehtävä yleispiirteisenä suunnitelmana. Yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä kaikki, myös pienialaiset luonnonsuojelullisesti arvokkaat kohteet on otettava huomioon. Kaavan liiteaineistoa täydennetään toteutumattomien pienialaisten maakunnallisesti arvokkain tunnistettujen kohteiden tiedoilla.</p>
<p>Östersundomin alueen osalta tuemme Uudenmaan liiton esittämää mallia, jossa aluetta suunnitellaan Östersundomin maakuntakaavan suunnitteluperiaatteiden mukaan.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Tuemme edelleen kaikkia uusia esitettyjä viheryhteyksiä, joissa on selvästi pyritty edistämään nykyisten suojelualueiden kytkeytyneisyyttä. Tuemme myös ehdotuksessa esitettyjä uusia virkistysaluevarauksia. Uusista maakuntakaavassa esitetyistä viheryhteyksistä ja virkistysalueista huolimatta kaavaehdotus ei näkemyksemme mukaan turvaa Uudenmaan viherrakenteen säilymistä pitkällä aikavälillä ja kaavan toteuttaminen uhkaa siten alueen luontoarvoja. Toistamme siksi kaavaluonnoksesta antamamme lausunnon vaatimuksemme poistettujen viheryhteystarvemerkitöiden palauttamisesta.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa viheryhteystarpeina on osoitettu ekologisesta ja virkistyksestä verkostosta ne maakunnalliset yhteystarpeet, joiden toteuttaminen ja kehittäminen on erityisen tärkeää muusta maankäytöstä johtuvien muutospaineiden ja estevaikutusten takia. Ekologisen merkityksen osalta viheryhteydet perustuvat suurelta osin ekologisen verkoston selvitykseen 2018. Suuri osa Uudenmaan ekologisista yhteyksistä voi toteutua tai säilyä ilman niiden osoittamista maakuntakaavassa. Viheryhteyksien kehittämistä ohjataan myös mm. taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksellä, joka velvoittaa turvaamaan sekä ekologian että virkistykseen kannalta riittävät yhteydet. Määräyksellä turvataan erityisesti pääkaupunkiseudulle sijoittuvat</p>

	viheryhteudet ja ekologinen verkosto. Selostusta on perusteltua täydentää viheryhteystarvemerkitöjen perusteluiden osalta.
--	--

Toimenpiteet: Täydennetään kaavan liiteaineistoja toteutumattomien pienialaisten maakunnallisesti arvokkaiksi tunnistettujen kohteiden tiedoilla, täydennetään selostusta suojelualueisiin liittyen sekä viheryhteystarvemerkitöjen perusteluiden osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Porvoon seudun lintuyhdistys

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa 2050 kaavaehdotus on luonteeltaan hyvin suurpiirteinen, kuten laatijat toteavat olleen myös tarkoituksena. Suuripiirteisyys ja merkittävien maankäyttöratkaisujen osoittaminen pistemerkinnöin haittaa kaavan ymmärtämistä ja tätä kautta osallisten mahdollisuuksia vaikuttaa alueiden käyttöön ja aidosti osallistua omaa lähiympäristöään koskevaan päätöksentekoon jo maakuntakaavavaiheessa.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavat ovat aikaisempia maakuntakaavoja strategisempia. Tämä heijastuu myös yleisiin suunnittelumääräyksiin, jotka ovat aikaisempaa laajemmat. Kaavamerkintöihin ja -määräyksiin liittyvää tulkintaa on avattu kaavaselostuksessa.</p>
<p>Suuripiirteisyys myös vähentää ylempien kaavojen ohjausvaikutuksia yleiskaavoitukseen, mikä tulee paikoin johtamaan todennäköisesti maakuntakaavan ja jopa maankäyttö- ja rakennuslain tavoitteiden vastaisiin ratkaisuihin. Kaavassa pistemäiseksi laitettu merkintä voi tarkoittaa yleiskaavoituksessa muuttuvaa maankäyttöä jopa neliökilometrien kokoiselle alueelle. Ehdotamme, että Uudenmaan liitto muuttaa kaavaa tältä osin aiempien maakuntakaavojen kaltaiseksi.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa tai -asetuksessa ei edellytetä aluevarausten käyttöä maakuntakaavassa, ei myöskään ympäristöministeriön maankäyttö- ja rakennuslain tulkintaan liittyvissä oppaissa. Maakuntakaavan tehtävä on esittää alueiden käytön ja yhdyskuntarakenteen periaatteet ja osoittaa aluevarauksia valtakunnallisten tai maakunnallisten tavoitteiden taikka useamman kuin yhden kunnan alueiden käytön yhteen sovittamisen kannalta tarpeellisessa laajuudessa ja tarkkuudella.</p> <p>Vaihemaakuntakaavaehdotukset ovat esitystavaltaan aikaisempia kaavoja strategisempia. Tällöin kaavamääräysten merkitys kaavaohjauksen kannalta korostuu entisestään. Yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaavat maakuntakaavan merkinnät ja määräykset, joita koskeva tulkinta on esitetty kaavaselostuksessa.</p>
<p>Kannatamme luonnosvaiheessa vallalla ollutta ajatusta kokonismaakuntakaavasta, joka kumoaa kaikki aiemmat vaihemaakuntakaavat ja kokoaa kaiken yhteen kaavaan. Olemme pettyneitä nyt ehdotusvaiheessa esitettyyn ratkaisuun, jossa on luovuttu kyseisestä periaatteesta.</p>	<p>Kolme vaihemaakuntakaavaa ovat osa Uusimaa-kaavaa 2050, joka koskee koko Uudenmaan aluetta. Vaihemaakuntakaavoja laadittaessa on huomioitu Uusimaa kokonaisuutena, painottaen seutujen erityispiirteitä. Seutujen kaavojen osa-aluejakoa tukevat osaltaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien laadinta-alueet sekä muu jo vakiintunut seudullinen yhteistyö. Uusimaa-kaavan valmistelua jatketaan kolmena oikeusvaikutteisena kaavana.</p>
<p>Esitämme, että kaavaa muutetaan siten, että siinä käsitellään kaikki asiat eli myös tuulivoima lisätään kaavaratkaisuun. Perustelut tuulivoiman pois jättämiselle ovat oudot. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa käsiteltiin muun muassa elinkeinoja, innovaatiotoimintoja, logistiikkaa, viherrakennetta ja kulttuuriympäristöjä tuulivoiman lisäksi. Nähdäksemme nämä kaikki voitaisiin samoin ajantasaisuus- ja selvityspuolesta jättää pois 2050 kaavasta. Tuulivoiman maakunnallisen sijoittamisen osalta viittaamme kaavaluonnoksesta jättämäämme lausuntoon.</p>	<p>Uusimaa-kaavassa ei osoiteta tuulivoiman tuotantoon soveltuvia alueita. Voimaan jää Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisu. 4. vaihemaakuntakaavan laadinnan aikana selvitettiin kattavasti maakunnallisen tuulivoimatuotannon potentiaalia koko Uudellamaalla ja tehtiin useita tuulivoimaa koskevia taustaselvityksiä. Näihin tarkasteluihin perustuvan tuulivoimaratkaisun katsotaan olevan ajantasainen. Sitä vastoin lausunnossa esitetyt muut teemat ovat edellyttäneet ainakin osittaisia muutoksia tai tarkistuksia, ja siksi ne käsitellään myös Uusimaa-kaavassa.</p>

Kaavaluonnokseen tai vähintään sen tausta-aineistoon pitäisi mielestämme lisätä kansainvälisesti, kansallisesti ja maakunnallisesti tärkeitä lintualueita. Nyt näistä ei ole kaavaselostuksessa mitään mainintaa, vaikka kohteet on osoitettu selvityksissä erityisen tärkeiksi.

Täydennetään selostukseen vähintään maakunnallisesti tärkeitä lintualueiden huomioon ottaminen kaavan valmistelussa ja sen vaikutusten arvioinnissa.

Toimenpiteet: Täydennetään kaavaselostusta vähintään maakunnallisesti tärkeitä lintualueiden huomioon ottamiseen liittyen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Uudenmaan virkistysalueyhdistys

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>On erinomaista, että Helsingin seudun Viherkehä osoitetaan maakuntakaavan rakennekaavakartassa ja siihen liittyen annetaan erityismääräyksiä, joilla viher- ja virkistysalueiden yhä kasvavaa kysyntää ja käyttöpainetta otetaan huomioon. Erityisen tärkeää on korostaa virkistysalueiden saavutettavuuden ja laadun merkitystä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon otettavina tekijöinä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Lausunnossa mainituista syistä katsomme, että ulkoilureittien ja erityisesti ylikunnallisten ulkoilureittien osoittaminen maakuntakaavassa on perusteltua ja erittäin tärkeää. Toisaalta merkitsemättä jättäminen on näkemyksemme mukaan vastoin voimassaolevaa maakuntaohjelmaa ja kaavatyötä ohjaavia asiakirjoja sekä viime kädessä vastoin valtion liikuntapoliittisia linjauksia ja tahtotilaa.</p>	<p>Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta ulkoilureittien toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina. Kaavan toteuttamisvaiheessa ulkoilureittien tarvetta on mahdollista kartoittaa ja niitä toteuttaa esimerkiksi ylikunnallisen ulkoilu- ja luontomatkojen hankkeen yhteydessä.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen Latu

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Pääkaupunkiseudun väestö lisääntyy ja virkistysalueisiin kohdistuva käyttöpaine kasvaa. Tämä näkyy monien keskeisten virkistysalueiden ruuhkautumisena. Ruuhkautumisen ohjaaminen edellyttää mm. ulkoilureittejä ja kulutuksen ohjaamista kestäville alueille. Liiallinen ruuhkautuminen koetaan virkistyskäytön laatua heikentävänä tekijänä. Maastopyöräilyn yleistymisen myötä karttaan merkittyjen ja opastettujen reittien tarve kasvaa koko ajan.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Erityisesti Karkkilan, Hyvinkään ja Keravan suunnalla on ollut kasvavaa mielenkiintoa ylikunnallisille reiteille. Kunnista kaivataan ulkoilureittiyhteyksiä viherkehälle. Maakuntakaavoituksessa osoitetuilla ulkoilureittiyhteyksillä on merkitystä ylikunnallisten ulkoilureittien hankkeistamiseen ja yhteistyön onnistumiseen. Kaavamerkinnän puutetta käytetään joskus kunnissa perusteena sille, että reittihanketta ei lähdetä edistämään, etenkin jos kyseessä on reitin ns. välikunta. Ylikunnalliset reitit tukevat viherkehää ja mahdollistavat etenkin pidempien ja tarpeellisten retkeily- ja maastopyöräilyreittien perustamisen.</p> <p>Koska väestön liikkumiseen tulisi kannustaa kaikin mahdollisin tavoin jo Valtioneuvoston liikuntapoliittisen selonteonkin (s. 30) perusteella, näemme Suomen Ladussa ensiarvoisen tärkeänä sisällyttää maakuntakaavaan keskeiset ylikunnalliset ulkoilureitit. Oulun yliopiston arkkitehtuurin osasto on jo vuosia kehittänyt opetus- ja kulttuuriministeriön rahoituksella Liikuntakaavoitus.fi -verkkosivua kaavoittajien avuksi liikuntaan kannustavan elinympäristön suunnittelemiseksi. Sivustolla käsitellään kaikkia kaavatasoja ja annetaan suosituksia suunnitteluun. Seudullisella tasolla keskeisiksi nousevat viheralueiden riittävyys, verkostomaisuus ja ylikunnallisten reittien jatkuvuus, sujuvuus ja se, että ne yhdistävät keskeisiä virkistysalueita ja palveluja toisiinsa. Yllä esitetyillä perusteilla Suomen Latu pitää tärkeänä ylikunnallisten ulkoilureittien sisällyttämistä seudulliseen suunnitteluun. Esitämme asiaa korjattavaksi kaavaehdotukseen.</p>	<p>Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta ulkoilureittien toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina.</p> <p>Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta ulkoilureittien toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina. Kaavan toteuttamisvaiheessa ulkoilureittien tarvetta on mahdollista kartoittaa ja niitä toteuttaa esimerkiksi ylikunnallisen ulkoilu- ja luontomatkailuhankkeen yhteydessä</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kiviainesten käyttö on pysynyt pitkään vakaana aluerakentamiskohteiden esirakentamisen, uudisrakentamisen, ratarakentamisen ja maantierakentamisen sekä liikenneväylien korjausvelan lyhentämisen ansiosta. Kiviainestuoanto ottoalueilla on supistunut 70 miljoonaan tonniin kymmenen vuoden takaisesta ennätysellisestä 110 miljoonan tonnin tuotannosta. INFRA ry on teettänyt arvion kiviaineskäytön muutoksista vuoteen 2025. Kokonaisuutena kiviaineskäyttö kasvaa nykyisestä 2025 mennessä. Kiertotaloudelle asetetut tavoitteet edellyttävät, että rakennettuun ympäristöön sitoutuneet materiaalit tulee rakennusten ja infrarakenteiden elinkaaren lopussa hyödyntää uusiomateriaaleina mm. korkealuokkaisten kierrätyskiviainesten raaka-aineina. Rakentamisen jätemateriaaleja ja samalla myös teollisuuden erilaisia sivuvirtoja (esim. tuhkat, kuonat, muut mineraalipohjaiset materiaalit) voidaan laajamittaisesti hyödyntää rakennustuotteiden valmistuksessa sekä etenkin infrarakentamisessa. Näiden materiaalien ja laajemmin kiertotalouden yksi keskeisimmistä edellytyksistä on, että kiertotalous on kiinteä osa maankäytön suunnittelua esimerkiksi kiertotalouteen tukeutuvien toimintojen tilantarpeen osalta.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavojen yhtenä tavoitteena on edistää luonnon ja luonnonvarojen kestäväää käyttöä. Tätä tavoitetta toteuttavat kaavoissa osoitettavat tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisaalueet, maa-aineshuollon kehittämisaalueet sekä kiertotalouden ja jätehuollon alueen kaavamerkinntät. Yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa on mahdollista sijoittaa ja edistää lausunnossa esitettyjä toimintoja kyseisten kaavamerkintöjen alueilla. Maakuntakaavaehdotukset turvaavat osaltaan rakentamisen vaatimat uuden ja kierrätetyn kiviaineksen saatavuuden.</p>
<p>Katsomme, että maakuntakaavan tulkintaohjeiden avaaminen selostukseen on hyvä asia ja antaa tarvittavaa lisätietoa kuntakaavoituksen pohjaksi. Tulkintaohjeiden tulisi kuitenkin olla yhtenäisiä eri määräysten osalta. Osa tulkintaohjeista viittaa yleiseen maakuntakaavan roolitukseen ja osa antaa hyvinkin yksityiskohtaisia ohjeita.</p>	<p>Maakuntakaavaehdotusten merkintöjen ohjaavuus on erilainen ja siten myös tulkintojen yksityiskohtaisuudet vaihtelevat.</p>
<p>Selostuksessa on ristiriitaisuuksia termien maa-aines- ja kiviaineshuolto välillä. Termejä tulisi avata nykyistä paremmin ja erottaa kiviaineshuolto omaksi kokonaisuudeksi. Esimerkiksi vaikutuksia kuvattaessa keskitytään pääsääntöisesti maamassojen liikutteluun ja kiviaineshuoltoa ei huomioida.</p> <p>Resurssitehokas maarakentaminen edellyttää toimivaa kiviaines- ja maa-aineshuoltoa. Kiviaineshuollolla tarkoitetaan toimenpiteitä, joilla turvataan kiviaineksen tarve rakentamisessa. Toisin sanoen kiviaineshuoltoon kuuluvat luonnonkiviaines, kierrätys- ja keinokiviaines sekä muut uusiomateriaalit. Maa-aineshuolto vastaavasti on laajempi termi ja sillä</p>	<p>Maa-aineshuoltoa koskeva merkintä käsittää sekä maa-aines- että kiviaineshuoltoa koskevia toimintoja. Kaavaselostusta on perusteltua tarkentaa siten, että maa-aineshuollon termin todetaan olevan yleiskäsite, joka pitää sisällään sekä maa- että kiviaineksen.</p> <p>Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan, että rakentamisessa tulee edistää kestäväää maa-aineshuoltoa. Määräyksellä on tavoitteena ohjata yksityiskohtaisempaa suunnittelua siten, että suunnittelussa varataan maa-aineksille riittävät välivarasto- ja käsittelyalueet, jotta resurssitehokasta maa-aineshuoltoa olisi mahdollista toteuttaa.</p> <p>YVA-lain mukainen kriteeri on todettu yksiselitteiseksi seudullisuuden merkityksen osoittavaksi mittariksi. Tästä syystä se on yksi maa-</p>

<p>viitataan usein rakentamisesta syntyviin ylijäämämaihin ja rakentamiseen massojen hallintaan.</p> <p>Toteamme, että esimerkiksi massatasapainon suunnittelu tulisi huomioida jo maakuntakaavoissa karkealla tasolla.</p> <p>Kriteerinä maa-aineshuollon kehittämisperiaatemerkinäälle on käytetty YVA-lain kriteerejä maa-ainesten oton osalta. Toiminnan laajuuden lisäksi kriteerinä tulisi huomioida kiviaineksen laatu. Kallioperän erilaisten kivilajien soveltuvuus maanrakentamisen kiviaineksiksi riippuu niiden lujuusominaisuuksista.</p> <p>Elinkeino- ja yhteisövaikutusten osalta on nostettu esiin kiinteistöjen arvon alentuminen ja yhteisöjen toimintakyvyn heikentyminen. Katsomme, että yleisesti maankäytön muutoksilla on vaikutuksia kiinteistön arvoon ja on tarpeetonta painottaa maankäytön muutoksista aiheutuvia negatiivisia vaikutuksia. On esimerkiksi huomioitava, että vanhojen ottoalueiden jälkihoidolla voi olla positiivisia vaikutuksia kiinteistön arvoon. Maa-ainesten ottotoiminnan ei tutkitusti ole todettu heikentävän yhteisöjen toimintakykyä ja vastaavanlaiset toteamuksen tulisi poistaa kaavaselistuksesta.</p>	<p>aineshuollon alueen osoittamisen kriteereistä. Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, eikä maakuntakaavassa ole tarkoituksenmukaista pitää kiviainesten laatua maa-aineshuollon merkinnän osoittamisen kriteerinä.</p> <p>Kaavaselistusta on perusteltua päivittää vaikutusten arviointien osalta.</p>
<p>Näkemyksemme mukaan MLY-alueen määritelmää on laajennettu virkistyskäyttöön. MLY-alueella virkistyskäytön maininta saattaa aiheuttaa epäselvyyttä virkistys- ja MLY-alueiden välillä.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei MLY-alueita ole määritelmän mukaan laajennettu virkistyskäytön suuntaan. Merkintää koskevassa kuvauksessa tai määräyksessä ei mainita virkistyskäyttöä. MLY-alueiden tavoitteena on turvata metsätalouden ja muiden maaseutuelinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset.</p>
<p>Vedenhankinnan kannalta arvokkaiden pohjavesialueiden osalta on kirjattu suunnittelumääräys yksityiskohtaisemmasta suunnittelusta, jonka tulee perustua suunnittelualueella tehtyihin maaperä- ja pohjavesitutkimuksiin ja siinä tulee huomioida vesilain mukaiset suoja-alueet. Yksityiskohtainen suunnitelma tulisi määritellä ja todeta esimerkiksi, että maa-aineslain mukainen lupahakemus katsotaan yksityiskohtaisemmaksi suunnitelmaksi.</p>	<p>Kaavaselistusta on perusteltua täydentää siten, että pohjavesialueilla tapahtuva yksityiskohtainen suunnittelu tarkoittaa myös maa-aineslain mukaisia suunnitelmia.</p>

Toimenpiteet: Maa-aineshuollon termiä tarkennetaan kaavaselistuksessa, päivitetään kaavaselistusta vaikutusten arviointien osalta, täydennetään kaavaselistusta pohjavesialueisiin liittyen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kauppakamari, Helsingin seudun

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaavatyön tärkeänä lähtökohtana pitää olla mahdollistaminen, ei rajoittaminen. Kauppakamari pitää hyvänä, että Jokela, Masala ja Rajamäki on ehdotukseen muutettu pienistä keskuksista keskuksiksi ja että Kalajärvelle on osoitettu pieni keskus -merkintä. Positiivista on myös taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden laajentaminen mm. Vihdin Nummelassa, Karkkilassa ja Porvoon Kuninkaanportissa, sekä Etelä-Nummelan alueen kehittämisen helpottaminen poistamalla kehittämisen edellytyksenä ollut sitova päätös radan toteuttamisesta.</p>	<p>Kaavan suunnitteluote on aiempaa strategisempi ja yleispiirteisempi, mikä jättää aiempaa enemmän mahdollisuuksia kuntien omalle suunnittelulle. Maakuntakaava ei myöskään ota kantaa mitoittamiseen, keskusten ulkopuolelle sijoittuvaa kauppaa lukuun ottamatta.</p>
<p>Henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta tärkeitä yhteyksiä ovat mm. säteittäiset Helsingin kantakaupunkiin johtavat Länsiväylä, Turunväylä, Hämeenlinnanväylä, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Porvoonväylä. Niiden välityskyky ja toimivuus pitää varmistaa.</p>	<p>Säteittäiset Helsingin kantakaupunkiin johtavat valtatie III ulkopuolella valtakunnallisesti merkittävänä teinä ja kantatiet maakunnallisesti merkittävänä teinä. Kehä III sisäpuolella seudullisen liikenteen merkitys nousee enemmän esille. Kehä I:n sisäpuolella yhteydet joukko- ja tavaraliikenteen terminaaleihin on esitetty merkinnällä, joka toisaalta turvaa näiden kohteiden saavutettavuuden, mutta mahdollistaa myös kaupunkikehityksen.</p>
<p>Kaavalla pyritään turvaamaan mm. Helsingin satamien saavutettavuus ja alueidenkäytölliset tarpeet. Kauppakamari pitää tärkeänä, että kaavaehdotukseen on Kehä I:n sisäpuolelle lisätty Helsingin kantakaupungissa sijaitseviin valtakunnallisiin joukko- ja tavaraliikenteen terminaaleihin johtavat reitit. Pelkkä yhteystarvenuoli ei ollut riittävä merkintä turvaamaan satamien maaliikenneyhteyksiä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Ottaen huomioon, kuinka merkittävässä roolissa joukkoliikenteen käytön lisääminen on maankäytön suunnittelussa, on liityntäpysäköinnin edistämiseen kiinnitettävä riittävästi huomiota. On hyvä, että maakunnallisesti merkittävät liityntäpysäköintialueet on osoitettu pääkartalla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Helsingin seudulla ja erityisesti Kehä III:n tasolla on suuri pula raskaalle liikenteelle tarkoitetuista levähdysalueista. Ne ovat erottamaton osa valtakunnallista tavaraliikennejärjestelmää, joten ongelma on seudun yhteinen. Koska kunnat eivät keskenään pääse yhteisymmärrykseen levähdysalueiden sijainnista eivätkä osoita niille paikkoja kaavoituksessa, tulee ongelma ratkaista maakuntakaavassa osoittamalla potentiaaliset levähdysalueet oikeusvaikutteisella kartalla kohdemerkintöinä. Pelkästään</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei ole katsottu tarpeelliseksi osoittaa raskaan liikenteen taukopaikkoja. Raskaan liikenteen palvelualueet osoitetaan kaavaehdotuksen liitekartalla L1.</p> <p>Liitekarttaa L1 on perusteltua korjata siten, että lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan ja karttaan lisätään sekä nykyiset palvelualueet että maantien 152 ja valtatie 3 liittymään ja Sipoonlahden eritasoliittymään suunnitellut palvelualueet.</p>

oikeusvaikutuksettomalla liitekartalla esitetyt levähdysalue- ja tarvealuemerkinnät eivät riittävästi turvaa levähdysalueiden toteutumista.	
Kauppakamari pitää hyvänä, että maakuntakaavatyössä on määritelty aluerakenteen kehittämisen prioriteetit ja että Helsingin seudun osalta tuore MAL 2019 -suunnitelma on ollut toteuttamishjelman lähtökohtana.	Merkitään tiedoksi.
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden puute valtateiden 3 ja 4 väliltä on jo pitkään tiedossa ollut ongelma, joka aiheuttaa mm. raskaalle liikenteelle pidempiä reittejä tai hakeutumista alemmalle tieverkolle. On hyvä, että kaavassa varaudutaan uusiin logistiikkaa palveleviin poikittaisiin tieyhteyksiin. Toteuttamishjelman mukaan ensin toteutettaisiin pohjoisempi poikittaisyhteys Järvenpää–kantatie 45, mutta logistiikkayritysten näkökulmasta Kehä IV on kiireellisempi ja tulisi toteuttaa ennen pohjoisempaa yhteyttä.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan liikenneratkaisu noudattaa MAL2019-suunnitelmaa ja Helsingin seudun tieverkon luokitus selvitystä. Logistiikan poikittaisyhteyksien toteuttamispolku on selvitetty 4. vaihemaakuntakaavan yhteydessä. Kaavaehdotuksen ratkaisu on selvityksessä esitetyn mukainen.
Kehä IV on tärkeä paitsi pitkämatkaisen tavaraliikenteen kannalta myös seudullisena hankkeena. Se sujuvoittaisi seudun poikittaisliikennettä ja keventäisi Kehä III:n liikennettä. Lisäksi se mahdollistaisi lentoaseman pohjoispuolella sijaitsevan Tuusulan Focus-alueen kehittämisen, mikä puolestaan vahvistaisi lentoaseman ympäristön logistiikkaklusteria. Hankkeen päästövaikutuksia ei tule arvioida yksinomaan Kehä IV:n liikennemäärän perusteella, vaan huomioon tulee ottaa mm. yhteyden tuomat taloudelliset hyödyt sekä muualla tapahtuvat päästövähennykset ja liikenneturvallisuushyödyt.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan liikenneratkaisu noudattaa MAL2019-suunnitelmaa ja Helsingin seudun tieverkon luokitus selvitystä. Perustuu 4. vaihemaakuntakaavan selvitykseen logistiikan poikittaisyhteyksistä, jossa on todettu toteuttamispolku logistiikan yhteyksien kehittämiseksi.
Kauppakamari vaatii, että palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden laatuun perustuvat eri mitoitukset yhdistetään ja että kaikki keskustojen ulkopuoliset kaupan alueet määritellään laaturajoittamattomiksi. Kaikkien kaavaluonnoksessa esitettyjen kaupan alueiden on arvioitu olevan saavutettavissa, joten niihin tulee voida sijoittaa kaupan palveluita laatua rajoittamatta. Vähintään tiiviisti asutulla pääkaupunkiseudulla tulee taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen laatuun perustuvat eri mitoitukset yhdistää.	Kaavaehdotusta ei ole perusteltua muuttaa siten, että palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden laatuun perustuvat eri mitoitukset yhdistetään, sillä kaupan laatu vaikuttaa oleellisesti kaupan saavutettavuuteen. Keskuksen ulkopuolinen alue voisi heikentää tällöin myös merkittävästi lähimmän keskuksen elinvoimaa ja kehittämistä. Keskustahakuisen kaupan ja tilaa vaativan kaupan yhdistetty seudullisuuden raja voisi myös heikentää keskuksien ohella merkittävästi myös seudullista palveluverkkoa, jos kauppa toteutettaisiin seudullisuuden koon alarajaan asti vain keskustahakuisena kauppana. Keskustojen ulkopuolisia kaupan alueita ei ole perusteita määritellä laaturajoittamattomiksi. Tiiviin yhdyskuntarakenteen sisällä ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella olleet pääkaupunkiseudun laaturajoittamattomat kaupan alueet on muutettu aiemmasta ehdotuksesta tilaa vaativan kaupan alueiksi. Laaturajoittamattoman kaupan alueen katsottiin haittaavaan läheisen keskuksen kaupallisia palveluita ja niiden kehittämistä, jos kaupan alueen enimmäismitoitus olisi muuttunut

	keskustahakuisesti kaupaksi. Kaavaratkaisun lähtökohtana on se, että kaupan palvelut sijoittuvat ensisijaisesti keskuksiin.
Kauppakamari pitää oikeana ratkaisuna sitä, että ehdotuksesta on poistettu laaturajoittamattoman kaupan alueelle määrätty yksittäisen rakennuksen maksimikoko (30 000 k-m ²) sekä Huhmarin kaupan alueen toteuttamisen ajoitus. Kaupan palvelujen kehittämisen kannalta on hyvä, että taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä on laajennettu mm. Porvoossa, Vihdissä ja Karkkilassa.	Merkitään tiedoksi.
Kauppakamari pitää tärkeänä, että maakuntakaavassa turvataan teollisuusyrityksille mahdollisuus myös tulevaisuudessa toimia Uudellamaalla. On hyvä, että kaavaehdotukseen on merkitty useita tuotannon ja logistiikan kehittämisalueita, joihin voi sijoittua ympäristövaikutuksiltaan merkittäviä toimintoja.	Merkitään tiedoksi.
On hyvä, että kaavaehdotukseen on lisätty maa-aineshuollon kehittämisalueet. Maa-aineshuollon asianmukainen järjestäminen edellyttää raaka-aineiden saatavuuden turvaamista ja tuotantoalueiden pitkäaikaista varaamista ottotoiminnalle osana maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta. Koska maa-ainesten ottoa herkästi vastustetaan sen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden vuoksi, on ko. toimintaa harjoittavien yritysten toimintaedellytykset turvattava jo varhaisessa vaiheessa ristiriitojen välttämiseksi.	Merkitään tiedoksi.
Itä-Uttamaata koskevassa voimassa olevassa maakuntakaavassa on määritetty kaukolämpöputken yhteystarve Kilpilahdesta pääkaupunkiseudulle. Kauppakamari esittää, että uuteen maakuntakaavaan merkitään vastaava yhteystarve.	Osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämisperiaatemerkinällä "Kaukolämmön siirron yhteystarve" Kilpilahden T/kem-alueelta sekä Loviisan ydinvoimalan alueelta pääkaupunkiseudulle.
Kauppakamari pitää tärkeänä, että Loviisan ydinvoimalaitoksen jatkomahtoisuudet voimantuotannossa turvataan maakuntakaavassa. Jatkossa tulisi selvittää ns. yhteiskäyttötunnelin tarvetta ja mahdollista linjausta Loviisasta Porvoon Kilpilahden kautta pääkaupunkiseudulle. Yhteiskäyttötunneli mahdollistaisi mm. Loviisan ydinvoimalan lämmön hyödyntämisen.	Osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämisperiaatemerkinällä "Kaukolämmön siirron yhteystarve" Kilpilahden T/kem-alueelta sekä Loviisan ydinvoimalan alueelta pääkaupunkiseudulle.
Kauppakamari pitää tärkeänä, että kaavaan merkitään lentopetroliputken yhteystarve Kilpilahden teollisuusalueen ja lentoaseman välille. Siirtolinjan tarkempi sijainti ja toteuttaminen voidaan määrittellä yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.	Lentopetroliputken yhteystarpeesta Kilpilahden ja lentoaseman välille ei ole tehty selvityksiä, joiden perusteella yhteystarpeen esittämiseksi kaavassa olisi edellytyksiä.

Toimenpiteet: Korjataan liitekarttaa L1, osoitetaan kaukolämmön siirron ja teknisen huollon yhteiskäyttötunneli kehittämissperiaatemerkinällä.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Länsi-Uudenmaan kauppakamari

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kaavaprosessin kehittäminen keskustelevan ja osallistavan käsittelyn suuntaan on luonut vankan ja kestävä pohjan kaavoitukselle. Aineisto on ollut hyvin saatavilla ja esitetty seikkaperäisestikin eri tilaisuuksissa. Kaavoitusprosessi oli mielenkiintoinen ja toisinaan erittäin innostava.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Länsi-Uusimaa eroaa yhteiskunta- ja elinkeinorakenteeltaan pääkaupunkiseudusta aika merkittävästi. Meillä on teollisuutta, jopa suuria ja tunnettuja tehdas yksiköitä ja teollisuuslaitoksia. Alueemme ei ole vielä osa toimistokeskittymää suosivaa pääkaupunkiseudun pääkonttorimaailmaa. Vaan Länsi-Uudellamaalla on runsaasti ja monipuolisesti eri toimiajajojen tuotantoa. Tämän pitäisi näkyä niin, että teollisella toiminnalla on hyvät ja monipuoliset mahdollisuudet kasvaa ja lisääntyä alueellamme.</p>	<p>Seudun ominaispiirteet on huomioitu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa, jossa on osoitettu mm. satamia, VT25, raidelinjauksia, tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisen kohdealueita, keskuksia, kaupan alueita, MLY-alueita sekä ympäristön arvoja koskevia merkintöjä. Erillisiä elinkeinojen alueita ei ole tarpeen osoittaa kaavan strategisemmän otteen myötä. Näin kunnille jää myös enemmän liikkumavaraa toimia vahvuuksien ja omien linjauksien pohjalta. Kaava antaa monipuoliset lähtökohdat teollisen toiminnan kasvulle seudulla.</p>
<p>Alueemme työpaikkarakentamisen ei pidä sijoittua kaavoituksessaan yksinomaan ja keskitetysti asuinalueiden sisälle tai välittömään läheisyyteen. Ei edes siinä tapauksessa, että se vähentää pyöräillen tai kävellen tehtävien työmatkojen osuutta, vaikka yhteiskunnan keskittäminen olisikin tavoitteena.</p> <p>Tulevaisuustarkastelussa on kiinnitetty huomiota siihen, miten kaava pystyy ohjaamaan vahvan kasvun niin, että uudet työpaikat ja asukkaat voidaan sijoittaa mahdollisimman kestävästi. Tämä on erinomainen lähtökohta ja ohjaa tarkastelemaan asioita, jotka ovat jo nyt vahvuuksia. Näitä ovat mm. liikenneväylät ja - yhteydet, kasvavat ja vetovoimaiset alueet, osaamiskeskittymät, luonnon tarjoamat mahdollisuudet ja kasvava, menestyvä ja monipuolinen elinkeinoelämä. Kaikki teollisuus ei sovellu hyvin asutuskeskusten tai palvelukeskusten läheisyyteen, joten kaavoituksessa tulee olla salliva ja mahdollistava ote sellaiselle teollisuudelle, jonka on syytä sijoittua hieman normaalia väljemmälle alueelle. Tällaisia mahdollisuuksia meillä on runsaasti, jos niiden käyttöä ei rajoiteta säädöksillä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uudenmaan rakennekaavaluonnos luo mielikuvaa siitä, että pohjoiseen suuntautuva Uusimaa on erityisen huolenpidon ja kasvun kohde ja suunnittelun keskipiste. Länsi-Uudellemaalle suunnitellaan kehitystä, vain mikäli niin sattuu käymään. Sitä ei auta hajautetun keskittämisen mukainen skenaario, jos se vesitetään erittäin laajoilla ja monipuolisilla suojelurajoituksilla. Esitämme Uudenmaan alueiden tasapuolista kohtelua.</p>	<p>Yksi kaavalle asetetuista keskeisistä tavoitteista ja suunnitteluperiaatteista on nykyiseen rakenteeseen tukeutuminen. Samaa periaatetta on sovellettu koko Uuttamaata koskien. Uuttamaata on käsitelty tasapuolisesti, seutujen erityispiirteet huomioiden.</p>

<p>Nimenomaan kaavoituksella ei mielestämme tule ohjata keskittymiseen silloin, kun on kokonaisuuden kannalta järkevämpää rakentaa toiminta uudelle alueelle.</p>	
<p>Aluekeskukset Länsi-Uudellamaalla ansaitsevat tasavertaisen kohtelun muun Uudenmaan ja erityisesti pääkaupungin kanssa. Turun suunnan kasvuvyöhyke on Länsi-Uudellamaalla ja siitä eteenpäin. Se on myös Euroopan Unionin Pohjoinen kasvukäytävä. Rakentamisen mahdollisuuksia parantaisi vesistöjen läheisyyden hyödyntäminen. Aivan samalla tavoin kuin Helsingissäkin, sallitaan rakentaminen rannoille, jopa uusia rantoja luoden. Mikäli se on kestävä kehityksen mukaista pääkaupungissa, pitäisi niin voida tehdä myös Länsi-Uudellamaalla. Suomessa lähes kaikki haluavat luonnon moninaisuuden, puhtauden ja virkistyskäytön mahdollisuuksien jatkossakin kehittyvän hyvään suuntaan. Tavoite ei ole ristiriidassa edellä olevan tasapuolisuusesityksen kanssa, kun hyvin suunnitellaan. Uudenmaan väestöpaineen luonnollinen purkautumissuunta on pääkaupunkiseudun välittömässä läheisyydessä oleva vireä kulttuurialue, annetaan kasvulle mahdollisuus tehostamalla kaavoitusta.</p>	<p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa on osoitettu keskuksina Karkkila, Lohja, Karjaa, Tammisaari ja Hanko. Ne yhdessä luovat tasapainoisen keskusverkon ja tukevat alueen vahvoja kehityskäytäviä VT1, VT2 ja VT25. Länsi-Uudenmaan keskuksia on käsitelty tasapuolisesti, myös pääkaupunkiseudun suhteen. Monet pääkaupunkiseudun vastaavalla keskusmerkinnällä osoitetuista keskuksista ovat jo nykyisin huomattavasti suurempia ja monipuolisempia kuin Länsi-Uudenmaan keskuksat.</p>
<p>Länsi-Uudellamaalla on erittäin vahvoja logistiikan kiintopisteitä, menestyvä kemian teollisuuden keskittymä ja runsaasti teknologiateollisuutta, jotka kaikki ovat merkittävä osa Suomen vientikauppaa. Kansainvälisen kauppamme kannalta Suomen parhaat satamapaikat sijaitsevat Länsi-Uudellamaalla. Näiden satamien toiminnan vahvistaminen ja kehittäminen on tärkeää, ei vain Uudenmaan, vaan koko Suomen vientiteollisuuden kannalta.</p>	<p>Länsi-Uudenmaan satamien merkitys on tunnustettu kaavassa. Valtakunnallisesti merkittävät Hangon satamat ja maakunnallisesti merkittävä Inkoon satama on esitetty Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Inkoon sataman yhteyteen on esitetty logistisesti hyvän sijainnin johdosta tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue.</p>
<p>Hangon satamien laaja ulkomaan kauppaa palveleva merkitys pitäisi näkyä paremmin liikenneväylien kehityssuunnitelmissa. Kehitysvyöhyke Hangosta Hyvinkäälle, eli valtatie 25 ja Hanko-Hyvinkää rautatie pitäisi olla priorisoituna kaikkein korkeimmalle tasolle. Samalla ei saa kuitenkaan unohtaa kantatietä 52 ja ns. Rantarataa, jotka tukevat sekä satamien liikennettä että työssä käymisen mahdollisuuksia Länsi-Uudellamaalla. Raskaan liikenteen sujuvuus, turvallisuus ja kestävä kehityksen mukainen kehittäminen Länsi-Uudellamaalla on kaikkien suomalaisten etu.</p>	<p>Hanko-Hyvinkää-radan sähköistys ja kantatien 51 parantaminen sisältyvät toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen, samoin osa valtatie 25 kehittämistoimenpiteistä. Myös rantaradan kehittäminen on esitetty toteuttamisohjelmassa.</p>
<p>Kantatie 51 on oma lukunsa, Inkoon satamaa ja sen logistiikan merkitystä ei kaavassa näy, joten se pitää lisätä laskelmiin ja suunnitelmiin. Länsiväylä, eli kantatie 51 on merkittävä raskaan liikenteen väylä niin Inkoon kuin Hangonkin satamien logistiikassa, Kantatiestä 51 on lisäksi suunniteltu älytietä, jossa voidaan kehittää ja testata uusia tulevaisuuden</p>	<p>Inkoon sataman sekä kantatien 51 merkitys on huomioitu Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa. Inkoon satama on esitetty vaihemaakuntakaavassa ja sen yhteyteen on osoitettu logistisesti hyvän sijainnin johdosta tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue. Kantatie 51 on läntisen Uudenmaan kannalta merkittävä raskaan liikenteen ja työmatkaliikenteen väylä, ja se on esitetty kaavassa maakunnallisesti</p>

liikennemuotoja ja palveluja, joten sen kehitysprioriteettia on selkeästi nostettava.	merkittävänä tienä. Lisäksi kantatie 51 on esitetty joukkoliikenteen liitekartassa L2 säteittäisenä joukkoliikennekäytävänä, jonka toimintaedellytykset tulee turvata. Tie on luokiteltu toteuttamishojelman ensimmäiseen vaiheeseen.
Matkailu- ja virkistys palveluiden merkitys on kasvanut ja kasvaa Länsi-Uudellamaalla, kasvupotentiaalia on edelleen erittäin paljon. Kestävän kehityksen mukaiset suunnitelmat eivät saisi estää tämän potentiaalin hyödyntämistä markkinoilla.	Merkitään tiedoksi.
Erittäin isot alueet Länsi-Uudellamaalla on nyt merkitty erilaisilla suojelumerkinnöillä, joiden tulkinta on hämärän peitossa, Monimuotoista alueiden käyttöä ja kehittämistä on voitava jatkaa merkinnöistä huolimatta, kulttuuriympäristönkin on sallittava elää ja muuttua.	Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Ympäristön arvojen turvaamisen ja muun maankäytön kehittämisen kannalta on tärkeää tunnistaa eri arvot ja miten eri toiminnot ovat yhteensovitettavissa.
Kaupan merkinnöistä on kaavoitusprosessissa keskusteltu erittäin paljon ja aika kattavasti. Kukaan ei tiedä millaista kauppa on viiden tai kymmenen vuoden päästä, mutta silti on kaavoittamalla haluttu määrätä. Päivittäistavara- ja tilaa vaativa kauppa itse tietää parhaiten, minne kannattaa sijoittua ja jos ei tiedä niin huonosti käy, Kaavoituksessa tulisi keskittyä ympäristöön sulauttamisvaatimuksiin ja ympäristöarvojen vaalimiseen sen sijaan, että ohjataan mihin kauppa yhteiskunnassa sijoittuu. Kaupan sijoittumisen määrittelyperusteita tulee helpottaa. Kunnat ja kaupungit huolehtivat varmasti ympäristöarvojen toteuttamisesta.	Kaupan sijoittumisen määrittelyperusteita ei ole perusteita väljentää. Vaihemaakuntakaavaehdotusten kaupan ratkaisun perusteena on maankäyttö- ja rakennuslain erityiset säännökset vähittäiskaupan suuryksikön mitoittamiselle ja sijoittamiselle.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kauppakamari, Riihimäki-Hyvinkään

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaava ohjaa toimintoja kymmenien vuosien päähän. Elinkeinoelämän on vaikea nähdä, mitkä sen tarpeet ovat tuolloin. Tästä syystä kaavan tulee olla sen verran yleispiirteinen, jotta sitten yleis-/asemakaavoituksessa pystytään määrittämään tarkemmin kuhunkin ajankohtaan liittyvät alueen ja elinkeinoelämän tarpeet ja toimintaympäristön muutokset. Ehdotus näyttäisi sisältävän tämän lähtökohdan.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>"Kaavan tulee mahdollistaa ja ohjata kasvu aidosti Uudenmaan keskuksiin ja muuallekin kuin pääkaupunkiseudulle. Tässä on huomioitava työpaikkojen ja -tekijöiden tasapaino ja kestävä kehitys, keskusten monipuolisuus, saavutettavuus ja elinvoima. Kiteytetysti; sinne minne ohjataan asumista, tulee ohjata työn tekemisen mahdollisuuksia turhan pendelöinnin vähentämiseksi. "</p>	<p>Kasvavan väestön ja työpaikkojen kestävä sijoittuminen on yksi kaavan tärkeimmistä tavoitteista. Vaihemaakuntakaavat mahdollistavat keskusten ja niitä tukevien taajamavyöhykkeiden kehittämisen monipuolisina asumisen, työpaikkojen ja palveluiden alueina.</p>
<p>Kaavaa on valmisteltu eri näkökulmista, mikä vaikuttaa erinomaiselta lähtökohdalta saada aikaan hyvä kaava. Aihekokonaisuudet ovat luontevat.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaava osoittaa selkeästi tahtotilan kehittää elinkeinoelämälle tärkeää, vt 25:tä Hyvinkään kohdalla turvallisemmaksi ja toimivammassa väyläksi, johon pidemmällä aikavälillä toteutettava itäinen radanvarsitie yhdistyy ja jolle on mahdollista toteuttaa tuotannon ja logistiikan yritysalue.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaavaan merkitty tuotannon ja logistiikan alue on sekä Nurmijärven että Hyvinkään raja-alueella, mutta riittääkö tämä alue tyydyttämään Hyvinkään elinkeinoelämän ja kehittymisen tarpeita?</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua osoittaa oma tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä Hyvinkäälle ja Nurmijärvelle. Muutoksella varmistetaan näiden alueiden toiminnalliset edellytykset.</p>
<p>Elinkeinoelämä pitää tärkeänä erilaisten julkisten liikkumismuotojen mahdollistamista. Ehdotuksessa on Hyvinkäällä rautateihin tukeutuva liityntäpysäköinti huomioitu, mutta myös kumipyöräliikenteen liityntäpysäköinnin kehittämistä pidetään tärkeänä. Hyvinkään kohdalla ei tätä merkintää edelleenkään ole.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Hyvinkäälle osoitettu liityntäpysäköintialue koskee sekä rautatie- että linja-autoasemaa.</p>
<p>TIVA-kaupan merkittävät sijoittumismahdollisuudet vt 25:lle nähdään hyvänä asiana.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Hyvinkään osalta on todettava, että kunnan alueella on paljon rajoittavia kaavamerkintöjä (geologiset muodostumat, kulttuuriympäristöt,</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös lausunnossa mainitut merkinnät lukeutuvat. Ympäristön arvojen turvaamisen</p>

suojelualueet, viheryhteystarpeet, ampumarata), jotka lisäävät haastetta löytää sopivia yritystoiminnan alueita tulevaisuudessa.	ja muun maankäytön kehittämisen kannalta on tärkeää tunnistaa eri arvot ja miten eri toiminnot ovat yhteensovittavissa.
--	---

Toimenpiteet: Osoitetaan oma tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalueen merkintä Hyvinkäälle ja Nurmijärvelle.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry/Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Keskeinen kysymys on, miten kuljetusalan teknisen viitekehityksen muutokset, nyt ja tulevaisuudessa, pystytään huomioimaan myös kaavoituksessa, jotta kehittyvää kuljetuskalustoa pystytään hyödyntämään ja sen tuomat edut esimerkiksi ympäristölle (päästövähennykset/energiatehokkuus) voidaan täysimittaisesti saavuttaa. Kokonaisuutena maakunnallinen kaavoitus on tärkeässä asemassa, kun elinkeinoelämältään vilkkaan Etelä-Suomen seuraavien vuosikymmenien logistiikkaratkaisuja tehdään.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>"Käsityksemme mukaan Uudenmaan kaupunkikeskustojen oletetaan jatkavan voimakasta kasvuaan. Väestöpohjan kasvu lisää tarvetta jakeluliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseen myös tulevaisuudessa. Elintarvike- ja ympäristöhuollon sekä rakentamisen tarvitsemat kuljetukset ovat elävän taajaman perusta. Suurkaupan- ja teollisuuden toiminnoille varattujen alueiden lisäksi myös asunto- ja pienkauppa-alueilla tulee pystyä tehokkaasti liikennöimään jakelualajoneuvoilla.</p> <p>Verkkokaupan voimakas kasvu on lisännyt oleellisesti yksityisasuntoihin päättävien kuljetusketjujen määrää. Kuluttajajakelun tämän hetken pullonkaulan nk. last mile – logistiikan kehittyessä voimakkaasti, on oletettavaa, että vuoteen 2050 mennessä tulee yksityistalouksien kotijakelu lisääntymään ennennäkemättömällä tavalla. Samoin voidaan ennustaa monen vielä kivijalkakaupan kautta toimivan liiketoimintasektorin siirtyvän verkkokauppaan ja siten jakelupalvelujen käyttäjäksi.</p> <p>Nähtävillä oleva kehityskulku johtanee siis kuluttajien asiointiliikenteen vähenemiseen ja jakeluliikenteen kasvuun. Tämä lisää sujuvien kuljetusyhteyksien merkitystä eri terminaaleista ja varastoista suoraan kaupunkien keskustoihin, lähiöihin ja muihin asutuskeskittyisiin. Näissäkin kohteissa on tulevaisuudessa pystyttävä turvaamaan jakeluliikenteen kustannustehokkaat toimintaedellytykset."</p>	<p>Jakeluliikenne on huomioitu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä koskevassa suunnitelmääräyksessä seuraavasti: "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee turvata jakeluliikenteen toimintaedellytykset. "</p>
<p>"Uudenmaalla on jo nyt suuri tarve raskaan liikenteen lepoalueista. Tilannetta ei ole pystytty viime vuosina ratkaisemaan, vaikka ongelma on jo pitkään ollut tiedossa. Raskaan liikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja säädellään mm. ajo- ja lepo-aika-asetuksella (561/2006). Näiden yhteiskunnan asettamien säästöjen noudattamiseksi Uudellamaalla</p>	<p>Raskaan liikenteen taukopaikkoja ei ole katsottu tarpeelliseksi osoittaa maakuntakaavassa. Raskaan liikenteen palvelualueet osoitetaan kaavaehdotuksen liitekartalla L1.</p> <p>Liitekarttaa L1 on perusteltua korjata siten, että lentoaseman länsipuolella oleva raskaan liikenteen palvelualueen merkintä poistetaan, lisätään sekä</p>

<p>tarvitaan tarkoitukseen sopivia lepoalueita huomattavasti nykyistä enemmän.</p> <p>Kuljetusrikollisuus on kasvava ongelma myös Suomessa, vaikka mittakaava vielä onkin Euroopan tilannetta parempi. Suomessakin on tärkeää varautua tämän tyyppisen rikollisuuden kasvuun ja varmistaa, että uudet, suunniteltavat lepoalueet tulevat olemaan turvallisia niin käyttäjälle kuin yhteiskunnallekin. Sijainnilla on tässä keskeinen tehtävä.</p> <p>Lepoalueille sopiva sijainti on monen muunkin toimialan kannalta hyvä ja liikenteen toimijoiden näkökulmasta katsoen valitettavan usein maanomistaja (kunnat ja kaupungit) löytävät alueelle mielestään lepoaluetta huomattavasti tuottoisampaa toimintaa. On syytä korostaa, että raskaan liikenteen lepoalueissa on kuitenkin lopulta kyse koko yhteiskunnan toimivuudesta ja Suomen kilpailukyvystä. Yli 80% tavaratonneistamme liikkuu maanteitä pitkin. Jos kaavoituksella ei ajoissa pystytä varaamaan riittäviä, sijainniltaan toimivia lepoalueita, kaupunkien jatkuva kasvu johtaa lopulta siihen, että tarkoitukseen soveltuvia alueita ei enää yksinkertaisesti löydy. Kaavoituksella on tässä siis näkemyksemme mukaan poikkeuksellisen tärkeä rooli."</p>	<p>nykyiset palvelualueet että maantien 152 ja valtatie 3 liittymään ja Sipoonlahden eritasoliittymään suunnitellut palvelualueet.</p>
<p>"Kuormansiirtoalueita tarvitaan keskustoihin suuntautuvien kuljetusten suorittamiseen. Kuljetukset ovat usein tarkkaan aikataulutettuja ja pitkällä ajoneuvoyhdistelmällä liikennöinti kaupunkikeskustoissa on haastavaa ja paikoin jopa mahdotonta. Tarvitaan turvallisia alueita, joissa ajoneuvoja voidaan siirtokuormata ja jonne yhdistelmän perävaunu voidaan jättää jakelun ajaksi. Näiden alueiden tarve tulee vielä entisestään korostumaan, kun alkuvuoden säädösmuutoksen mahdollistamat pidemmät ajoneuvoyhdistelmät alkavat vähitellen yleistyä raskaassa tavaraliikenteessä.</p> <p>Siirtokuormausalue eroaa lepoalueesta siten, ettei se välttämättä tarvitsisi lainkaan palveluja, ainoastaan lähellä keskustaa olevan, riittävän ison raskaan tavaraliikenteen käyttöön varatun alueen."</p>	<p>Siirtokuormausalueet ovat olennainen osa kuljetusketjuja, mutta niiden edellyttämät alueet ovat niin pieniä, ettei niitä ole tarkoituksenmukaista osoittaa maakuntakaavassa, vaan kuntakaavoituksessa.</p>
<p>"Kaavoituksessa on pyrittävä varmistamaan, että yhteydet alueen satamiin ja suuriin tuotantolaitoksiin ovat toimivia ja tehokkaita. Tulevaisuuden kasvuun on varauduttava antamalla uusille infraratkaisulle tilaa kehittyä vastaamaan kulloisenkin ajan tarpeita. Viime vuosina maantieverkko on rapistunut ja kokonaisuutena sen kehittäminen on jo vuosien ajan laiminlyöty. Yhteiskunnan logistisia kustannuksia sekä liikenteen päästöjä lisäävistä ongelmista, kuten ruuhkista, kiertoteistä, painorajoitetuista silloista</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

sekä lepo- siirtokuormausalueiden puuttumisesta, tulee pyrkiä pääsemään eroon etsimällä laajalla yhteistyöllä näihin ratkaisuja.

Yksi Uudenmaan maakunnan erityispiirteistä on sen alueella sijaitsevat suuret vientisatamat, joiden merkitys kansantaloudelle ja Suomen viennille on kiistaton. On selvää, että toimivien kuljetusyhteyksien turvaaminen näihin satamiin on tärkeää koko Suomelle. Jo nyt esimerkiksi Hangon sekä Länsi-sataman yhteydet ovat jääneet raskaanliikenteen tarpeisiin nähden kehityksestä jälkeen."

Toimenpiteet: Korjataan liitekarttaa L1.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Helsingin satama Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Kaavaehdotus esittää Helsingin satamat ja niiden sijainnit kiitettävän tarkasti kaavaehdotus kartalla ja kaavamerkinnällä, ja se ottaa pääosin hyvin huomioon satamien luonteen liikenteen solmukohtina ja valtakunnallisina rajanylityspaikkoina, Vuosaaren sataman liikennealueineen ja Loviisan ja Kantvikin satamat sekä satamien saavutettavuuden ja yhteystarpeet valtakunnan verkkoon.	Merkitään tiedoksi.
Kaavan tulisi kaavaehdotuksessa esitettyä tiukemmin määrätä Helsingin sisäisten, valtakunnalliseen liikenneverkkoon kytköksissä olevien liikenneväylien sijainti ja luonne. Kansainväliset, valtakunnalliset ja seudulliset liikenneyhteydet on turvattava, ja ne on esitettävä kaavakartalla pysyvinä merkintöinä. Olemassa olevien yhteyksien ja infrastruktuurin säilyttämiseen, kehittämiseen ja parantamiseen tulee kiinnittää huomiota, mm. E-teiden osalta vrt. lainsäädäntö. Liikenteen tulee olla ennustettavaa ja ennakoitavaa, mikä edesauttaa tehokkaiden ja ehjien kuljetus- ja matkaketjujen muodostamista ja liikenteen päästöjen vähentämistä.	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa esitettävien Kehä I:n sisäpuolisten yhteyksien esitystapa on ratkaistu yhteistyössä Helsingin kaupungin ja valtion kanssa.
Suunnittelussa liikennemäärien lisäksi tulee ottaa huomioon myös kuljetettavan tavarán arvo ja liikenneyhteyksien merkitys kansantalouteen.	Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kuljetettavan tavarán arvo on otettu huomioon maakuntakaavan yleispiirteisyys huomioiden.
Raskaan liikenteen levähdysalueiden merkinnät logistiikan liitekartalla nähdään tervetulleina.	Merkitään tiedoksi.
Loviisan sataman ratayhteyden kehittäminen nähdään tervetulleena. Se tukee Loviisan kasvavan sataman kehittymistä ja alueen elinkeinoelämää, kilpailukykyä ja mahdollisesti laajemmin Uudenmaan alueen logistisia toimintoja.	Merkitään tiedoksi.
Kaavamääräyksissä mainitaan seuraavaa: "Satamat tulee suunnitella siten, että toiminnasta aiheutuvat meluja muut ympäristöhäiriöt ovat mahdollisimman vähäiset. Helsingin Satama Oy huomauttaa, että sillä on kaikissa satamosissa voimassa oleva ympäristöluupa, joka asettaa toiminnalle ympäristövaikutusten osalta reunaehdot ja jota satama noudattaa toiminnassaan.	Merkitään tiedoksi.
Suojelualue 243 Särkkäniemi esitetään aiempaa jossain määrin laajempaan. Alueen osalta Helsingin Satama Oy esittää, että sen laajuus tarkastellaan uudestaan suhteessa Vuosaaren sataman läheisyyteen ja toimintaan, ja	Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa esitettävän Särkkäniemen suojelualueen rajausta perustuu toteutuneeseen luonnonsuojelualueeseen sekä Helsingin luonnonsuojeluohjelma 2018 rajaukseen. Maakuntakaavan

Helsingin yleiskaavan mahdollistamaan Vuosaaren satama-alueen laajentamiseen.	esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä. Suojelualueiden rajaukset tarkentuvat luonnonsuojelulain mukaisen toteuttamisen yhteydessä.
Kaavaluonnoksessa esitetään kauppamerenkulun laivaväylät kiitettävästi. Jo esitettyjen väylien lisäksi tulisi esittää toinen Vuosaaren satamaan johtava kauppamerenkulun väylä, joka on tällä hetkellä kulkusyvyydeltään 7,5 m. Väylän esittäminen ja merkitseminen maakunta kaavaan on tarpeen mm. Vuosaaren sataman kehittämiseen liittyvien suunnitelmien johdosta. Väylällä voi olla myös vaikutusta muuhun maankäyttöön.	Kaavaehdotuksessa esitetty laivaväylä Vuosaaren satamaan kuvaa kaikkia satamaan meneviä laivaväyliä. Maakuntakaavatarkkuudessa ei ole tarkoituksenmukaista eritellä eri laivaväyliä toisistaan, kun ne kohdistuvat samaan kohteeseen.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Hangon satama

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Hangon Satama - Hangö Hamn Oy Ab operoi Hangossa kolmea satamaa: Ulkosatamaa, Länsisatamaa ja Koverharin satamaa. Ulkosatama ja Länsisatama ovat jo pitkään olleet merkittäviä kansainvälisen liikenteen satamia ja ovat valtakunnallisesti tärkeitä kauppamerenkulun satamia. Viime vuosina Hangon sataman merkitys koko Suomea palvelevana tuontisatamana on kasvanut. Varsinkin Koverharin sataman käyttö on lisääntynyt huomattavasti.</p> <p>Koverharin satama kehitetään määrätietoisesti Hangon kolmanneksi kansainvälisen liikenteen satamaksi. Koverharin sataman laajentamisen YVA-menettelyn arviointiselostus on valmistunut ja se on tällä hetkellä nähtävillä. Koverharin sataman raideliikenne tulee jatkossa kasvamaan merkittävästi, jolloin radan sähköistys tulee ajankohtaiseksi. Koverhariin johtava laivaväylä pystytään vähäisin toimenpitein kunnostamaan sellaiseksi, että sitä pitkin pystyvät liikennöimään syvökseltään suuret kansainväliset liikennöivät alukset.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Ulkosataman ja Länsisataman alueet on esitetty liikennealueina. Länsisataman liikennealueesta puuttuu ankkurimerkintä.</p>	<p>Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotukseen on perusteltua lisätä satamaa koskeva kaavamerkintä Hangon Länsisatamaan.</p>
<p>Ulkosataman johtava 9.0 m kulkusyvyydeltään olevasta päälaivaväylä on merkitty kaavaehdotuksessa veneilyn runkoväyläksi. Väylä tulisi olla merkitty laivaväyläksi.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksessa esitetty Hangon Ulkosataman laivaväylä risteää veneilyn runkoväylän kanssa hieman sataman eteläpuolella ja jatkuu sen jälkeen Ulkosatamaan. Laivaväyliä koskeviin merkintöihin ei ole tarvetta tehdä muutoksia.</p>
<p>Hangon Satama - Hangö Hamn Oy Ab pitää tärkeänä, että Uudenmaan -kaavassa esitetään Hangon kolme kansainvälisesti merkittävää satamaa sekä niihin liittyvät meriväylät, tieyhteydet ja rautatieyhteydet mukaan lukien Koverharin satamaan johtavat rata- ja tieyhteydet.</p>	<p>Hangon kolme satamaa sekä niiden maayhteydet on esitetty Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa maakuntakaavan mukaisella tarkkuudella.</p>

Toimenpiteet: Lisätään satamaa koskeva merkintä Hangon Länsisatamaan.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Fingrid Oyj

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Yhteiskuntamme on yhä enemmän riippuvainen sähköstä ja pääkaupunkiseudun väestömäärän kasvaessa alueen sähkönkulutus edelleen kasvaa. Myös pääkaupunkiseudun energiantuotantorakenteen muutokset hiilineutraaliuteen edellyttävät sähkönsiirtojärjestelmän kehittämistä. Näin ollen riittävän ja häiriöttömän sähkönsaannin turvaaminen on kriittinen menestystekijä koko maakunnan kehittymiselle.</p> <p>Kaavaehdotuksessa on otettu huomioon ja merkitty Fingrid Oyj:n kannalta merkittävimmät kantaverkon kehittämistarpeet. Erityisen tärkeänä yhtiömme näkee Länsisalmi-Viikinmäki 400 kV maakaapelin sekä myös Länsisalmen ja Anttilan sähköasemien välisen uuden 400 kV voimajohdon esittämisen maakuntakaavassa. Maakuntakaavamerkinnällä on olennainen merkitys hankkeiden toteutusmahdollisuuksien turvaamisessa, koska merkintä varmistaa yhteyksien huomioon ottamisen myös kuntakaavoituksessa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Helen sähköverkko Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Luonnoksesta annetun lausunnon lisäksi toteamme, että Helsingin kaupungin maankäytön tehostuminen (esim. kaupunkibulevardit) vaatii osaltaan nykyisten voimajohtoalueiden kehittämistä, joka edellyttää 400 kV siirtoverkon rakentamista kattavasti Helsinkiin. 400 kV sähkönsiirtoverkon rakentamisen edellytykset tulisi turvata Uusimaa-kaavassa. Pitkällä aikavälillä tarvittavat sähkönsiirtoyhteystarpeet ja kehitettävät nykyiset johto-osuudet sekä Helsingin sähkönsiirtoverkon kannalta merkittävät energiahuoltoalueet on merkitty lausunnon päivitettyyn liitekarttaan edelleen vietäväksi kaavan liitekarttaan.</p>	<p>Liitekarttaa E1 on perusteltua korjata 400 kV pitkän aikavälin yhteystarpeiden ja merkittävien energiahuoltoalueiden (suurmuuntoasemat) osalta.</p>
<p>Lausunnon päivitettyyn liitekarttaan on merkitty myös Helsingin alueen sähkönsiirtoverkon merkittävät energiahuoltoalueet, joiden pysyvyys ja kehittämismahdollisuudet on turvattava, kuten kaavaehdotuksen selostuksessa on todettu. Esitämme, että liitekartan energiahuoltoalueet merkitään oikeusvaikutteiseen kaavakarttaan. Näiden merkittävien energiahuoltoalueiden pysyvyys ja kehittämismahdollisuudet ovat erityisen tärkeitä niihin liittyvien verkostojen (mm. sähkö, tietoliikenne, kaukolämpö ja -jäähdytys ja tunnelit) ja energiahuoltoaluiden huollon (esim. erikoiskuljetus- ja rahtireitit) kannalta. Pysyvyyttä korostaa energiahuoltoalueiden siirtämiskustannuksiin sisältyvät merkittävät kustannukset myös niihin liittyvien verkostojen osalta. Energiahuoltoalueen siirto voi tarkoittaa merkittäviä uusien verkosto-osien rakentamista.</p>	<p>Liitekartalle E1 on perusteltua lisätä lausunnossa esitetyt yhteystarpeet ja energiahuoltoalueet (suurmuuntoasemat) ja täydennetään selostusta näiden osalta.</p>

Toimenpiteet: Korjataan liitekarttaa E1 400 kV pitkän aikavälin yhteystarpeiden ja merkittävien energiahuoltoalueiden osalta. Lisätään liitekartalle E1 lausunnossa esitetyt yhteystarpeet ja energiahuoltoalueet ja täydennetään selostusta näiden osalta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Vantaan Energia sähköverkot Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusimaa-kaavan luonnoksessa on otettu huomioon uuden 110 kV voimajohdon yhteystarve Seutulasta Tolkinkylään ja Tuupakkaan. Yhteystarpeesta on jalostettu luonnosvaiheessa olevaan Vantaan 2020 yleiskaavaan muutama toisistaan poikkeava vaihtoehtoinen reititys. Näistä varsinaiseen Vantaan 2020 yleiskaavan lausuntoaineistoon saatetaan vain yksi toteutuskelpoinen vaihtoehto.</p> <p>Uuteen Vantaan 2020 yleiskaavaan Vantaan Energia Sähköverkot Oy tuo esille myös uudet sähköasematarpeet Varistoon, Tikkurilaan ja Tolkinkylään.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa ei esitetä sähkönsiirron vaihtoehtoisia ohjeellisia linjauksia. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa osoitettu yksi voimajohdon ohjeellinen linjaus Seutulasta Tolkinkylään ja Tuupakkaan mahdollistaa linjauksen tarkentumisen Vantaan yleiskaavan mukaisesti.</p>
<p>Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa säilyttää tarvevaraukset uusista ja kehitettävistä 110 kV voimajohdoista. Tällaisia yhteystarpeita on Uudenmaan voimajohto- ja maakaasuverkoston liitekartalla E1 esitetyt merkinnät 110 kV voimajohtoyhteyksistä välillä Keimola - Ruotsinkylä - Tuupakka 110 kV, Lentoasema 110 kV, Vantaa - Kerava 110 kV ja Leppävaara - Martinlaakso 110 kV.</p> <p>Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että Uusimaa-kaavassa 2050 huomioidaan Vantaan yleiskaavaan tuotavat em. linjaukset sekä tulevat uudet ja kehitettävät yhteystarpeet.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Caruna Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
Kaava-alueella sijaitsee niin Caruna Oy:n kuin Caruna Espoo Oy:n suurjännitteistä jakeluverkkoa ja yhtiöiden omistamat 110 kV voimajohtot on merkitty kaavaan asianmukaisesti. Kaavaehdotukseen on merkitty asianmukaisesti Caruna yhtiöiden kaavan valmisteluvaiheen kartoituksessa ilmoittamat 110 kV voimajohtojen yhteystarpeet.	Merkitään tiedoksi.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen Merituuli Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Uusima-kaavan valmisteluaineistossa oli luonnosvaiheessa osoitettu perustellusti aiempiin selvityksiin perustuen Inkoon–Raaseporin edustan merialueelle tuulipuisto. Suomen Merituuli Oy on tehnyt alueelle 60 tuulivoiman sijoittamisesta perusteellisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn, jonka yhteydessä selvitettiin alueen soveltuvuutta tuulivoimatuotannolle ympäristönäkökulmasta. Aiempien maakuntakaavoitusvaiheiden yhteydessä on myös puolustusvoimat todenneet alueen soveltuvan pitkällä aikavälillä tuulivoimalle aluevalvonnan näkökulmasta eikä puolustusvoimat käynnistänyt esimerkiksi 4. vaihemaakuntakaavasta tuolloin muutoksenhakua. Näin ollen myös puolustusvoimat ovat hyväksyneet aiempien maakuntakaavojen tuulivoimaratkaisut. Kaavaselostuksessa (sivu 147) todetaan, että tuulivoimaa ei käsitellä Uusimaa-kaavassa, koska Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ajantasainen tuulivoimaratkaisu jää voimaan. Silti nyt puolustusvoimat ovat vaatineet lausunnossaan kaikkien Uudenmaan tuulivoima-alueiden poistamista kaavasta (sivu 202).</p> <p>Maakuntakaavoituksen tulisi olla eri toimintumuotojen osalta mahdollistava kaavoitusmuoto, kun kyse on näinkin pitkän aikavälin kaavasta. Maakuntakaava laadittaessa tulee tarkasteltavat teemat ja merkintäkohteet käsitellä tasapuolisesti sekä varata näihin tarkoituksiin tarvittavat alueet koko maakunnan alueella maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen vaikutusten selvittämisen kautta.</p> <p>Maakuntaliitosta saadun lisätiedon mukaan puolustusvoimien periaatteena on nyt se, että myönteisesti suhtaudutaan vain tuulivoima-alueisiin, joista on tehty VTT:n tutkaselvitys tehty ja sen perusteella hankealue soveltuu tuulivoimatuotantoon. Vastaavaa vaatimusta ei ole puolustusvoimat esittäneet muissa maakunnissa maakuntakaavoituksen yhteydessä, joskin Kymenlaakson energiamaakuntakaava ja sen tuulivoimahankkeet Pyhtäällä kaatuivat riittämättömiin selvityksiin hallinto-oikeudessa. Edellä olevasta periaatteesta johtuen maakuntaliittojen tulisi siis teettää maa- ja merituulivoima-alueista VTT:n selvitykset ennen merkitsemistä maakuntakaavaan, sillä kaikilla tuulivoima-alueilla ei ole edes hanketoimijaa.</p> <p>VTT on tutkinut Inkoo-Raaseporin hanketta vuonna 2011, jolloin puolustusvoimien kanta VTT -selvityksen jälkeen hankkeeseen oli kielteinen. Silti puolustusvoimat eivät vastustaneet hanketta 1.</p>	<p>Maakuntakaava on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, joka tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Inkoon-Raaseporin tuulivoimatuotantoon soveltuva alue on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa, jonka ympäristöministeriö vahvisti vuonna 2006. Tämän jälkeen on puolustusvoimilta tullut tietoon seikkoja, joiden perusteella aluetta ei ole enää perusteltua osoittaa maakuntakaavassa. Puolustusvoimilta saadun tiedon mukaan Inkoon-Raaseporin merialueelle osoitettu tuulivoiman tuotantoon soveltuva alue ei ole soveltuva tuulivoimatuotannolle edes pitkällä aikatahtimella. Tästä syystä kyseistä aluetta ei ole perusteltua osoittaa Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavaehdotuksessa.</p> <p>Uusimaa-kaavan ehdotuksessa ei osoiteta tuulivoiman tuotantoon soveltuvia alueita. Voimaan jää Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisu, joka käsittää neljä tuulivoiman tuotantoon soveltuvaa aluetta.</p>

vaihemaakuntakaavaprosessin aikana, jonka johdosta hankealue on merkitty lainvoimaiseen maakuntakaavaan. Tietävästi mistään 4. vaihemaakuntakaavan hyväksytyistä maa- tai merituulivoima-alueista ei ole tehty VTT:n selvitystä.

Suomessa on kansallisesti hyväksytty uusiutuvan tuulienergian edistäminen, vaikka se aiheuttaisi haittaa puolustusvoimien toiminnalle. Tästä on keskeinen esimerkki ”laki tuulivoiman kompensatioalueita”, joka säädettiin vuonna 2013 koskemaan Perämerellä yli 2400 neliökilometrin suuruista alueetta. Tämä on siis kansallisesti poliittisesti linjattu Inkoo-Raaseporin VTT:n selvityksen jälkeen, jotta uusiutuvan tuulivoiman toteuttaminen olisi mahdollista, huolimatta haitallisia vaikutuksia puolustusvoimien toiminnalle. Suomen Merituuli Oy korostaa, että nyt esitetty yksipuolinen Inkoo-Raaseporin tuulivoima-alueen merkinnän kumoaminen ei perustu riittävän kokonaisvaltaisiin selvityksiin eikä turvaa jo ympäristöselvitetyn hankkeen toteuttamismahdollisuuksia. Yhtiön katsoo, että puolustusvoimat ovat hyväksyneet ko. hankealueen aiemmin ja yhteensovittaminen on mahdollista esim. voimassa olevan kompensatioaluelain täydentämisellä.

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen tuulivoimayhdistys

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kaavaselostuksessa (sivu 147) todetaan, että tuulivoimaa ei käsitellä Uusimaa-kaavassa, ja Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan ajantasainen tuulivoimaratkaisu jää voimaan. Tämä linjaus on hyvä ja siitä tulee pitää kiinni, eikä aiempiin maakuntakaavoihin sisällytettyjä tuulivoima-alueita tule poistaa Puolustusvoimien esittämistä vaatimuksista huolimatta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Puolustusvoimien täydentämä linjaus siitä, että maakuntakaavoitukseen voisi sisällyttää vain alueet, jotka soveltuvat VTT:n tutkavaikutusselvityksen mukaan Puolustusvoimien näkökannasta tuulivoimakäyttöön on ongelmallinen, sillä:</p> <p>1) tutkavaikutusanalyysin teettäminen kaikista suunnitelluista tuulivoima-aluevarauksista tarkoittaisi maakuntaliitolle merkittäviä kustannuksia. Ellei kaikista alueista teetetä vaikutusselvityksiä, myöskään hanketoimijoiden maksamia vaikutusselvityksiä ei pidä huomioida maakuntakaavoitusvaiheessa. Toisin toimittaessa eri alueet ja hankekehittäjät olisivat eriarvoisessa asemassa maakuntakaavoituksen näkökannasta.</p> <p>2) tähän asti tuulivoimahankekehittäjät ovat kattaneet tutkavaikutusselvityksistä syntyneet kustannukset. Hankekehittäjän teettämän tutkavaikutusselvityksen vaatiminen ennen maakuntakaavoitusta tarkoittaisi merkittävien kustannusten kantamista ennen kuin hankekehittäjällä on varmuutta alueen hyväksyttävyydestä maakuntakaavoituksen näkökannalta. Oikea järjestys on maakuntakaavoitus, jonka jälkeen teetetään tarkemmat selvitykset (ml. VTT:n tutkavaikutusselvitys puolustusvoimien niin vaatiessa) ja käynnistetään yleiskaavoitus.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Maakuntakaavan tarkoituksena on suunnitella alueiden käyttöä pitkällä aikajänteellä. Tästä syystä maakuntakaavan tulisi olla mahdollistava ja jättää erityisesti tilaa tekniselle kehitykselle. Tuulivoiman ja Puolustusvoimien toimintojen yhteensovittaminen on tällä hetkellä paikoittain haastavaa. Yhteensovittamisen mahdollistavia teknisiä ratkaisuja voidaan kuitenkin kehittää maakuntakaavan voimassaolon aikana, jolloin on erittäin valitettavaa, mikäli Uusimaa-kaavassa pyyhitään vaihemaakuntakaavoihin sisällytettyjä tuulivoima-alueita pois.</p>	<p>Uusimaa-kaavan hyväksymisen myötä voimaan jää 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisu, jossa ovat mukana kaikki ne teollisen kokoluokan tuulivoima-alueet, jotka tehdyt selvitykset osoittavat mahdollisiksi toteuttaa 4. kaavan tavoitevuoteen 2040 mennessä.</p>

<p>Tuulivoiman tuotantokustannukset ovat laskeneet ja laskevat edelleen voimakkaasti. Uutta kapasiteettia rakennettaessa maatuulivoima on jo nyt tuotantokustannuksiltaan edullisin sähköntuotantomuoto. Suomen tuulivoimakapasiteetti onkin kasvamassa yhteensä 25 % vuonna 2019 ja 2020 valmistuvien markkinaehtoisten tuulivoimahankkeiden ansiosta. Myös merituulivoiman ennustetaan saavuttavan markkinaehtoisen kustannustason 2020-luvun loppupuolella. Mm. McKinsey Sitralle tekemän raportin mukaan merituulivoimalla on merkittävä rooli Suomen energiantuotannossa vuoteen 2030 mennessä. Siirtohäviöiden vähentämiseksi sähköä kannattaa tuottaa mahdollisimman lähellä kulutuspistettä. Uudenmaan maakuntakaavaan tuleekin sisällyttää merkittävä määrä tuulivoima-aluevarauksia.</p>	<p>Uusimaa-kaavan hyväksymisen myötä voimaan jää 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisu, jossa ovat mukana kaikki ne teollisen kokoluokan tuulivoima-alueet, jotka tehdyt selvitykset osoittavat mahdollisiksi toteuttaa kaavan tavoitevuoteen 2040 mennessä.</p>
--	--

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Suomen moottoriliitto

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Moottoriurheilun suorituspaikkojen suuri haaste on rata-alueen löytäminen, jonka sijainti on sopiva moottoriurheilun harrastajille ja toisaalta myös ympäröivälle asutukselle. Kaavoitus on ympäristöluvan ohella merkittävin radan toiminnan perusta. Kaavoituksen on tärkeää tukea pitkäjänteistä kehitystyötä, jotta pääosin vapaaehtoisvoimin toimivien yleishyödyllisten yhteisöjen on mahdollista kohdistaa varoja alueen pitkäjänteiseen kehittämiseen ja tarvittavien tilojen rakentamiseen.</p> <p>Uudenmaan liiton 1. vaihemaakuntakaavaa varten vuonna 2007 tekemän selvityksen perusteella Espoon ja Vantaan moottorirata-alueilla on keskeinen ja tärkeä rooli Uudenmaan moottoriurheilukeskuksina ja ne määritellään erityisen sopiviksi moottoriurheilualueiksi, joiden kehittäminen on perusteltua. Olisi nurinkurista, että Uudenmaanliitto kumoaisi oman linjauksensa tulevassa maakuntakaavassa jättämällä merkinnät pois.</p> <p>Alueet kuuluvat valtakunnallisiin moottoriurheilukeskuksiin ja myös tästä näkökulmasta alueen kaavoituksen tulee tukea myös tulevassa maakuntakaavassa alueiden kehittämistä ja tehtäviä investointeja.</p> <p>Suomen Moottoriliitto ry toivoo Uudenmaan liitolta myönteistä suhtautumista moottorirata-alueiden kaavamerkintöjen säilyttämiseksi tulevassa maakuntakaavassa. Tärkeää on, että nyt voimassa olevat kaavamerkinnät säilyvät niiltä osin, kuin alueet ovat tällä hetkellä moottoriurheilukäytössä.</p>	<p>Uusimaa-kaava on entistä strategisempi. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan maakuntakaavassa käsitellään maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia alueita. Moottoriurheiluratoja ei ole katsottu tarpeelliseksi esittää enää maakuntakaavassa. Lausunnossa mainittuja ja olemassa olevia moottoriurheiluratoja voidaan kehittää ja ylläpitää ilman, että ne on merkitty maakuntakaavaan.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Kouvolan kaupunki

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Kaupungin vuonna 2018 antamassa kaavaluonnoslausunnossa korostettiin Uudenmaan maakuntakaavan liikenneverkkoratkaisujen merkitystä Kouvolalle, Kymenlaaksolle ja laajemmin Itä-Suomelle. Erityisesti esille nostettiin rataverkon kehittämistavoitteet. Lausunnossa tähdennettiin Kymenlaakson ja Uudenmaan maakuntakaavojen yhteensovittamisen tärkeyttä ja yhtenevyyttä ylimaakunnallisissa kysymyksissä sekä korostettiin yhteistyön merkitystä maakunnissa vireillä olevissa kaava- ja kehittämisprosesseissa. Kouvolan kaupunki on ollut yhdessä itäisen Suomen maakuntien ja niiden kaupunkien kanssa ollut aktiivinen Itäradan puolestapuhujana sekä edistäjänä. Itärata on nähty itäisen Suomen ja Itä-Uudenmaan sekä laajemmin koko Suomen tasapainoisen kehityksen näkökulmasta tärkeänä kehittämishankkeena. Myös valtatie 6 koskeva merkintä ja kaavamääräykset katsottiin tien merkitys ja kehittämistavoitteet huomioiden riittämättömäksi. Kaavaluonnoksen mukaiseen kaavaratkaisuun ja yleensä suunnitteluyhteistyöhön toivottiin lausunnossa parannusta.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Kaavaehdotuksessa Uudenmaan liitto on esittänyt Itäradan Helsinki-Vantaan lentoasemalta Porvoon kautta Kouvolaan osin kaavaluonnoksen yhteystarpeena. Itärata on täten huomioitu yhteystarvemerkinällä kuten se on Kymenlaakson voimas sa olevassa maakuntakaavassa. Kaavassa ratavaraus on merkitty Uudenmaan alueelle Koskenkylästä Kouvolan suuntaan liikenteen pitkän aikavälin yhteystarpeena. Merkinnässä ei ole otettu tarkemmin kantaa kaavamerkinällä tarkoitettuun liikennemuotoon. Merkinnän ajallinen ulottuvuus on kaavamääräyksessä turha, sillä mikäli ei ole tar kempaa tietoa yhteysvälin toteuttamisajankohdasta ei siihen kaa va mää räykses sä ole syytä ottaa kantaa puoleen tai toiseen.</p>	<p>Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoissa on huomioitu raideliikenne pääkaupunkiseudulta itäiselle Uudellemaalle osoittamalla Itäradan ohjeellinen linjaus sekä raideliikenteen yhteystarve Koskenkylästä Kouvolan suuntaan.</p> <p>Maakuntakaavan toteuttamisohjelmassa esitetyn ajoituksen tarkoituksena on osoittaa, mitkä hankkeet on koko liikennejärjestelmän kannalta tarpeen toteuttaa ensin. Itäradan toteutuksen edellytyksenä on muun muassa Pissararadan ja Lentoradan rakentaminen. Koko Itäradan toteutus ei tästä syystä ole realistista ennen 2040-lukua. Maakuntakaava ei estä Itäradan rakentamista kaavassa esitettyä aikaisemmin edellyttäen, että hankkeelle saadaan rahoitus.</p> <p>Tie- ja ratayhteyksille ei ole katsottu tarpeellista osoittaa omaa yhteystarvemerkinettä. Kaavaehdotuksissa osoitettavat yhteystarpeet on kuvattu kaavaselostuksessa.</p>
<p>Vireillä olevien Kymenlaakson ja Uudenmaan kaavoitushankkeiden yhteydessä Kouvolan kaupunki on yhdessä itäisen Suomen kaupunkien ja maakuntien kanssa esittänyt ratayhteyttä koskevan kaavallisen suunnittelutason nostamista. Vähintään on esitetty maakuntien liitoille ratayhteyttä koskevan suunnitteluhankkeen edistämistä ja aloittamista.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>Siihen nykyinenkin ja kaavaehdotuksessa esitetty kaavavaraus antaa riittävän perusteen ja oikeutuksen. Suunnitteluhanke rataverkkoa ja sen linjausta koskevassa asiassa alueen kuntien ja liittojen sekä valtion välillä on menossa eteenpäin. Viimeisimmän tiedon mukaan vuoden 2019 aikana ollaan aloittamassa rata käytävää koskeva selvitystyö Loviisan Koskenkylän ja Kouvolan välillä. Selvityksessä kartoitetaan sijainniltaan yhteystarvemerkeitä tarkemman ratavarausmerkinnän osoittamisen mahdollisuuksia tulevaisuudessa kaavoissa. Suunnittelun tasossa ollaan täten siirtymässä tahtotilatasolta varsinaiselle fyysistä sijaintia koskevalle maankäytön suunnittelutasolle. Asiantilan kehitys ja tarkemman suunnittelun mahdollistava maakuntakaavaehdotuksen merkintä tyydyttää Kouvolan kaupunkia. Asiantilan myönteisestä kehityksestä voidaan muiden asiaan vaikuttaneiden tahojen ohella antaa positiivista palautetta Uudenmaan liitolle.</p>	
<p>Valtatie 6 on merkittävä väylä Kaakkois- Suomen ja itäisen Suomen tavarajä henkilöliikenteessä. Kouvolan asema rautatieliikenteen kuljetusten solmupisteenä on kehittymässä erityisesti ulkomaankuljetusten osalta edelleen. Kouvolassa tulee jatkossa enenevässä määrin toimimaan kansainvälisenä tie- ja rataverkon tavaraliikennekuljetusten solmupisteenä. Parhailaan Kouvolan logistiikka- alueella on menossa merkittävä maantie- rautatieteterminaali (RailGate Finland), jossa alueen välityskykykapasiteettia ollaan nostamassa kansainväliselle tasolle. Alueen rakentaminen on Kouvolassa aloitettu ja hankkeelle on myönnetty EU:n rahoitusta. Logistiikka-alueen toiminta rakentuu päärataverkon ohella vahvasti päätieverkon varaan. Aasian ja Euroopan välisessä kuljetusketjussa mm. Helsingin satamien ja Kouvolan tavaraliikenneterminaalien välillä valtatie 6 on tärkein väylä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Maakuntakaavaehdotuksessa valtatie 6 Loviisan Koskenkylän ja Kouvolan kaupungin rajan välillä on kaavaluonnoksen tapaan edelleen merkitty yksiajorataiseksi tieksi. Kaavaluonnoslausunnossa Kouvolan kaupunki nosti esille kaavatyön liikenneverkkosuunnittelun yhtenä pohjana ole van Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvityksen (2017) puutteellisuuden. Selvityksessä oli käsitelty Helsingin ja Kouvolan välistä tavaraliikennettä ainoastaan Helsinki-Lahti-Kouvola välillä unohtaen sitä selkeästi tärkeämmän päätieverkon yhteysvälin Helsinki-Koskenkylä-Kouvo la. Näiltä osin kaavan selvitys on lähtökohdiltaan puutteellinen. Myös rakennesuunnitelma (2018) ja siinä esitetyt kehityskäytäväkuvaukset perustuvat osittain puutteellisiin selvityksiin. Luonnoslausunnossa esitettiin asian lisäselvittämistä sekä valtatie 6 (Koskenkylä-Kouvola) merkityksen huomioimista henkilö- ja erityisesti tavaraliikenteessä. Kaavan ao. selvityksiä</p>	<p>Valtatie 6 on osoitettu Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä. Nykyiset tai ennustetut liikennemäärät eivät perustele tien osoittamista kaksiajorataisena. Kaavaehdotuksen merkintä mahdollistaa tien parantamisen, eikä sulje pois mahdollisuutta kaksiajorataisiin osuuksiin. Näin ollen kaavaa ei voi pitää MRL 28§:n tai 32§:n vastaisena.</p>

ei ole ilmeisesti päivitetty, eikä asiaa ole ainakaan otettu huomioon kaavaehdotuksessa.

Kymenlaakson maakuntakaavassa valtatie 6 Uudenmaan rajalta Kouvolaan on osoitettu kaksiajorataiseksi kehitettäväksi valtatieksi. Maakuntakaavojen rajapinnassa tulee ottaa huomioon naapurimaakunnan kaavatilanne. Maakuntakaava on mahdollisuuksien mukaan yhteen sovitettava maakuntakaava-alueeseen rajoittuvien alueiden maakuntakaavoituksen kanssa (MRL 28§ 1.mom). Kaavaehdotuksesta ei ilmene perusteita, joiden perusteella yhteen sovittamista ei ole tehty. Uudenmaan maakuntakaavassa tulisi huomioida Kymenlaakson maakuntakaava valtatie 6 koskevilta osin ja yhtenäistää Uudenmaan maakuntakaava näiltä osin loogiseksi sen kanssa. Kaavaehdotuksen mukainen kaavojen poikkeavuus luo valtatie 6 kehittämistarpeesta Kymenlaakson maakuntakaavasta poikkeavan kehityskuvan. Se ei edesauta valtatie 6 kokonaisvaltaista kehittämistä Kouvolaan ja Koskenkylän välisellä alueella ja häiritsee Kymenlaakson maakuntakaavan toteuttamista. Uudenmaan maakuntakaava voidaan katsoa näiltä osin viranomaisia koskevan maakuntakaavojen toteuttamisen edistämiselvoitteen vastaiseksi (32§ 2.mom).

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Senaatti kiinteistöt

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Suomen valtio / Senaatti-kiinteistöt omistajahaltijan ominaisuudessa katsoo, että Itä-Villingin osalta kaavamerkinnäksi tulee muuttaa jo aiemmin maakuntakaavaluonnosta mukailleen merkintä EP/v. Saarella on jo nykyisellään tosiasiallisesti myös muuta kuin puolustuksellista maankäyttöä ja nyt esitetty väärä kaavamerkintä voi estää myös nykyisenmukaisen käytön. Lisäksi alueella on vireillä asemakaavamuutos, jossa saari on osoitettu lomarakennus- ja matkailukäyttöön (RA/s ja RM/s). Saaren puolustuksellinen käyttö voidaan turvata kaavasta riippumatta muilla ratkaisuihin mm. sotilasaluepäätöksellä. Kaavamerkintänä EP/v turvaa nykyisen käytön sekä mahdollistaa mahdollinen saaren kehittäminen tulevaisuudessa. Kaavamerkintänä EP/v on myös Helsingin edustan muiden vastaavien saarikohteiden kuten Melkin kanssa yhdenmukainen.</p>	<p>Itä-Villingin alue on toistaiseksi Puolustusvoimien käytössä, eikä Puolustusvoimat ole tehnyt päätöstä saaresta luopumisesta. Helsingin kaupunki on antamassaan lausunnossaan perustelut osoittaa Itä-Villingin alue merkinnällä EP/v.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksessa on Itä-Villingin osalta perusteltua muuttaa merkintä muotoon EP/v. Muutoksen jälkeen on merkintä yhteneväinen myös lausunnossa mainitun Melkin kanssa.</p>

Toimenpiteet: Muutetaan Itä-Villinkiä koskeva merkintä muotoon EP/v.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Pääkaupunkiseudun matkailun yhteistyöfoorumi

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Esitämme, että kaavassa otetaan 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. Reitin monipuolisuus, palvelurakenne ja saavutettavuus olisivat omaa luokkaansa. Toteuttaminen olisi verrattain helppoa jo olemassa olevien reittien ja palveluiden varaan. Jo valmiita reittejä ovat esim. Reitti 2000, Seitsemän veljeksien vaellusreitti, Sipoonkorven ja Nuuksion kansallispuistojen reitit sekä kuntien omat reitistöt.</p>	<p>Lausunnoilla olleissa vaihemaakuntakaavoissa ei käsitellä vaellus- tai ulkoilureittejä. Maakuntakaavat eivät estä tai vaikeuta niiden toteutumista kuntien kaavoissa tai ulkoilulain mukaisina ulkoilureittitoimituksina. Lausunnossa esitetyt yksittäiset alueet on esitetty kaavaehdotuksissa mm. virkistysalueina tai valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristöinä. Alueiden arvoja voidaan hyödyntää yhtenäisten reittien toteuttamisessa.</p>

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Finest Bay Area Development Oy

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maakuntakaavan tehtävä on tukea ja mahdollistaa suunnittelua tuomalla kaavaan useampia reittivaihtoehtoja Tallinnan tunnelin linjauksille. Maakuntakaavaluonnoksessa on vain nyt yksi linjaus Tallinna-tunnelin reitille, mikä on hankkeen suunnittelua ja toteuttamista rajoittava tekijä. Kaavaluonnokseen tulisi ottaa mukaan useampia vaihtoehtoja linjaukselle.</p> <p>Kaavaluonnoksessa, joka oli aiemmin lausunnoilla, ohjeellisia linjausvaihtoehtoja oli esitetty kolme, jotka olivat Helsingin keskusta-Pasila-Aviapolis, Keilaniemi-Ilmala-Aviapolis ja Keilaniemi-Aviapolis. Tallinnan tunnelille olisi syytä varata maakuntakaavassa useampia vaihtoehtoja linjauksille. Maakuntahallitus päätti maaliskuussa 2019 rajata linjauksen vain yhteen Pasilan ja Helsingin kautta kulkevaan linjaukseen. Tämä linjaus on nyt kaavaluonnoksessa ja rajaa hankkeen suunnittelua ja toteuttamisen valmistelua.</p> <p>Linjauksessa tulisi huomioida ympäristölliset, turvallisuuteen liittyvät sekä kokonaistaloudelliset seikat mahdollisimman perusteellisesti ja luoda pohja kestäväälle suunnittelulle. Rajaamalla tunnelin linjaukset tässä vaiheessa vain yhteen jätetään huomioimatta nämä tärkeät asiat ja saatetaan luoda tilanne, joka vaikeuttaa rakentamista tulevaisuudessa.</p>	<p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa esitetty Tallinna-tunnelin ohjeellinen linjaus perustuu sekä voimassaolevaan maakuntakaavaan että Helsingin ja Tallinnan välisen kiinteän yhteyden esiselvitykseen, jossa todettiin tunnelin suurimpien taloudellisten ja kasvua tuottavien hyötyjen muodostuvan Helsingin ja Tallinnan työssäkäyntialueiden yhteen kytkeytymisestä. Esiselvityksessä todettiin työmatkojen matka-ajalla olevan tässä ensisijainen merkitys, joten linjauksen tulee kulkea Helsingin rautatieaseman, Pasilan aseman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Näin linjaus kytkeytyy sekä seudulliseen että valtakunnalliseen liikennejärjestelmään.</p> <p>Linjausta ja siihen liittyviä vaikutustenarviointoja tarkennettiin Suomen ja Viron valtioiden, asianomaisten maakuntien sekä kaupunkien yhteisessä, EU-rahoitteisessa FinEst Link -selvityksessä. Aiemman esiselvityksen, FinEst Linkin selvityksen sekä voimassaolevan maakuntakaavan pohjalta Helsingin kautta kulkeva linjaus tuotiin uuteen, laadittavana olevaan Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan, joka on nyt ehdotusvaiheessa.</p> <p>Kaavaehdotuksessa osoitettu Helsingin kautta kulkeva linjaus kulkee edellä mainittujen valtakunnallisten ja seudullisten liikenneverkon risteyskohtien kautta ja mahdollistaa matkustajien siirtymisen eri liikennevälineisiin. Tälle linjaukselle on myös kuntakaavoituksellinen valmius.</p> <p>Muut kaavaluonnoksessa esitetyt linjausvaihtoehdot eivät kytkeydy riittävän hyvin Suomen valtakunnalliseen liikennejärjestelmään, niistä ei ole riittävän kattavia selvityksiä, eivätkä ne tue samalla tavalla Helsingin ja Tallinnan välistä kaksoiskaupunkikehitystä.</p> <p>Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa esitetty linjaus tarkentuu jatkosuunnittelussa.</p>
<p>Finest Bay Area Development on parhaillaan käymässä läpi YVA-prosessia Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa liittyen Tallinnan tunnelin linjauksiin ja ympäristöllisiin vaikutuksiin. YVA:ssa tutkitaan kolmea eri linjausvaihtoehtoa, jotta voidaan olla varmoja mikä näistä linjauksista on paras. Toivomme, että Uudenmaan liitto huomioisi kaavoituksessaan tämän prosessin vireillä olon, etenemisen ja arvioinnin tuomat tulokset. Tunnelin rakentaminen on tarkoitus aloittaa heti, kun YVA-prosessi on päättynyt ja lupa-asiat ovat</p>	<p>YVA-menettely on ainoastaan kyseisen lain mukainen menettely, eikä sen pohjalta voida ottaa kantaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavamenettelyyn eikä kaavan selvitysten riittävyyteen. YVA-prosessi ja kaavaprosessi ovat siis erillisiä toisistaan.</p> <p>Tämän kaavaprosessin yhteydessä on Tallinna-tunnelille osoitettu kolme linjausvaihtoehtoa jo luonnosvaiheessa syksyllä 2018 kannanottojen</p>

<p>kunnossa. Linjauksille ei siis ole tarvetta olla vuosikausia varauksina maakuntakaavassa. Hankkeen YVA-ohjelmaan on sisällytetty YVA-asetuksen mukaisesti useita vaihtoehtoja.</p> <p>Uusimaa 2050 kaava on sille asetettujen tavoitteiden mukaisesti alueen kehityksen joustavasti mahdollistava strateginen kaava. Vaihtoehtojen rajoittaminen yhteen YVA-menettelyn ollessa vasta käynnissä, on paitsi vastoin maakuntakaavan strategisia tavoitteita myös vastoin EU-sääntelyn lähtökohtia, jotka edellyttävät paitsi kaksitasoista ympäristövaikutusten arviointia myös aitojen vaihtoehtojen tarkastelua YVA-menettelyssä. Maakuntahallituksen pitää huomioida tämä ja tuoda maakuntakaavaan useampi linjausvaihtoehto.</p>	<p>saamiseksi eri vaihtoehtoista. Luonnoksen palautteiden ja taustaselvitysten pohjalta maakuntahallitus päätti ainoastaan Helsingin linjauksen osoittamisesta kaavaehdotuksessa alkuvuonna 2019.</p> <p>Päätöksen jälkeen maakuntahallitus käsitteli Uusimaa-kaavan ehdotuksen keväällä 2019 ja päätti lausuntojen pyytämisestä. Kaavaehdotuksen lausuntoaineisto lähetettiin lausunnoille ja lausuntojen perusteella on nyt tehty tarpeelliset tarkistukset, valmisteltu vastineet ja käyty 2. viranomaisneuvottelu.</p> <p>Tämän jälkeen hallitus käsittelee syyskuussa kaavaehdotuksen ja päättäneen sen virallisesti nähtäville asettamisesta. Kaavaehdotus esitetään asetettavaksi nähtäville lokakuussa 2019. Loppuvuonna laaditaan vastineet muistutuksiin ja kaava valmistellaan valtuuston hyväksyttäväksi.</p> <p>Koska maakuntakaava on jo ollut lausunnoilla, tarkoittaisi muiden linjausvaihtoehtojen palauttaminen kaavaan sitä, että kaavaehdotuksesta pitäisi pyytää uudelleen lausunnot, laatia niihin vastineet ja järjestää uudelleen toinen viranomaisneuvottelu. Tämä on merkittävä aikatauluriski useille hankkeille. On myös huomattava, että kaikkien maakuntakaavaehdotukseen sisältyvien linjausvaihtoehtojen tulee perustua MRL 9 §:n ja MRA 1 §:n mukaisiin selvityksiin.</p>
<p>Finest Bay Area Development Oy näkee Espoon kautta kulkevan linjauksen olevan suora joukkoliikenneyhteys Espoosta Lentoasemalle Vantaalle. Sekä Otaniemi-Keilaniemi alueelle että Aviapolikseen on erittäin hyvät liikenneyhteydet autoilijoille, esimerkiksi Kehä1 ja Länsiväylä ovat Suomen suurimpia liikenneväyliä. Raide-Jokerin rakentaminen lisää Otaniemi-Keilaniemi alueella tavoitettavuutta raideliikenteellä. Metro on tasapuolinen yhteys Otaniemi-Keilaniemi alueelta Helsingin keskustaan sekä muualle Helsingin ja Espoon alueelle. Metrolinja palvelee tehokkaasti ja nopeasti käyttäjiä yhtäläisellä kapasiteetilla koko metrolinjan varrella. Otaniemi-Keilaniemi alue on hyvin saavutettavissa pyörällä ja pyöräily-yhteyksiä alueen suuntaan muun muassa Helsingin keskustasta parannetaan parhaillaan.</p> <p>Vaikka Helsingin rautatieasema tahollaan tarjoaa hyvät pyöräily- ja raitiovaunuyhteydet, niin autoilijoille Rautatieaseman seutu on hankalasti lähestyttävä. Helsinki on hyvin voimakkaasti rajoittamassa ja hidastamassa autoilua keskustan alueelle esimerkiksi sulkemalla katuyhteyksiä ja laskemalla ajonopeuksia. Tämä tulee hidastamaan kauempaa saapuvien matkustajien matka-aikaa Rautatieasemalle. Suunnitelmat siirtää</p>	<p>Keilaniemen kautta kulkeva vaihtoehto kierrättäisi pääosan radan käyttäjistä turhaan Keilaniemen kautta ja aiheuttaisi näin huomattavaa kuormitusta Länsimetroon, Raide-Jokeriin ja Espoon alueen tie- ja katuverkkoon. Tämä aiheuttaisi paikallisille asukkaille ja työssäkävijöille kohtuutonta haittaa päivittäisillä matkoilla. Lisäksi muista kuin Helsingin keskustan ja Pasilan aseman kautta kulkevista linjauksista olisi vaihdoton jatko yhteys vain pieneen osaan pääkaupunkiseutua ja Uuttamaata.</p> <p>Tallinna-tunnelin tukeutuminen yksityisautoiluun ja liityntäpysäköintiin ei ole Uusimaa-kaavan kestävyys tavoitteiden mukaista. Henkilöautoliikenteen lisääminen Keilaniemen alueella lisäisi alueella asuviin ja työskenteleviin kohdistuvaa melu- ja päästökuormitusta.</p> <p>Matkailijoiden ei voida käytettävyydenkään nimissä suunnitella jatkavan matkaketjuaan Helsingin seudulla yksityisautolla, vaan mm. ilmastotavoitteet ohjaavat ennemminkin käyttämään vaihdotonta, mahdollisimman houkuttelevaa joukkoliikennettä, mikä on myös ilman autoa liikkuvalla matkailijalle huomattavasti auton vuokrausta helpompaa ja edullisempaa.</p>

<p>bussiliikennettä Käpylään tulevaisuudessa aiheuttavat lisävaihto ja hidastavat matka-aikaa laajemman Uudenmaan alueelta saapuville.</p> <p>Espoossa Tallinnan tunnelin asema tulee olemaan metroaseman välittömässä läheisyydessä, joten vaihtoyhteys on nopea. Rautatieasemalla Tallinnan tunnelin asema olisi yli 100 metrin syvyydessä ja siirtymä metroon tai maan pinnalle nouseminen olisivat käyttäjän kannalta hitaita ja pitkiä. Tämä asemasyvyys toisi myös ratageometrialle merkittäviä haasteita nopeuden ja sitä myötä kokonaismatka-ajan suhteen. Näitä seikkoja tarkastellaan vielä tarkemmin osana YVA-prosessia.</p>	<p>Espoon linjaukset perustuvat osin liikennehankkeille, joista ei ole laadittuna riittäviä selvityksiä eikä tehtynä seudullisia päätöksiä mm. osana seudullista suunnittelua tai päätöksentekoa MAL2019-prosessissa tai maakuntakaavaprosessissa.</p>
--	--

Toimenpiteet: Lausunto ei anna aihetta muuttaa kaavaehdotusta.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.

Södra skogsreviret

Lausunnon keskeinen sisältö tiivistettynä	Vastine
<p>Maa- ja metsätalousvaltaiset alueet ovat pinta-alaltaan maakunnan selkeästi suurimpia maankäyttömuotoja. Aineistossa mainitaan maa- ja metsätalous yleisellä tasolla, ja se vaikuttaa olevan osittain huomioitu kaavassa. Kaavan vaikutukset metsä- ja maatalousalalle tulee selvittää tarkemmin ja huomioida paremmin kaavaehdotuksessa ennen sen nähtäville asettamista. Näin on todettu viitaten Uusimaa-kaavaan, jonka tavoitteina on edistää luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä ja ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi tehtävää työtä.</p>	<p>Vaihemaakuntakaavaehdotuksissa on tunnistettu maa- ja viljelysalueiden merkitys maakunnan suurimpana maankäyttömuotona. Ehdotuksissa pyritään minimoimaan viljelys- ja metsämaan ottamista muuhun käyttöön ohjaamalla kasvua nykyiseen rakenteeseen. Vaikutusten arviointia on perusteltua täydentää kaavaratkaisujen vaikutuksilla maa- ja metsätalouteen.</p>
<p>Koska Uusimaa-kaavalla on vaikutusta alemman asteen suunnitteluun, niin kaavamerkintöjen/määräysten tulee olla niin selkeitä, että ne eivät aiheuta vaihtelevia tulkintoja kunnissa. Kaavan tulkintamahdollisuudet voivat johtaa epätasa-arvoiseen kohteluun eri kunnissa ja aiheuttaa haitallisia vaikutuksia maa- ja metsätaloudelle. Tällä puolestaan voi olla vaikutusta luonnonvarojen kestävään hyödyntämiseen, mikä puolestaan vaikuttaa hiilensidontaan ja -varastointiin.</p>	<p>Kaavaselostus sisältää kaavamerkintöjä koskevat tulkinnat. Tulkinnat ovat suhteessa maakuntakaavan tehtävään yleispiirteisenä suunnitelmana. Kaikkiin yksityiskohtaisemman suunnittelun tilanteisiin ei ole edellytyksiä antaa kattavia tulkintoja. Maakuntakaavoja koskeva tulkinta täydentyy liiton antaessa lausuntoja kuntakaavoista tai muista suunnitelmista.</p>
<p>Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden kanssa, joiden olosuhteisiin ja etuihin kaava voi merkittävästi vaikuttaa. Maanomistajat eivät ole tarpeeksi saaneet olla mukana kaavan kuulemisessa, eikä se siten täytä lain vaatimuksia. Niiden maanomistajien, joihin kaava, kaavamuutokset ja uudet rajoitukset suoraan vaikuttavat, tulisi saada aina tietoa näistä. Lisäksi maanomistajille tulisi antaa mahdollisuus tutustua ehdotukseen, kommentoida sitä ja sen taustalla olevia selvityksiä.</p>	<p>Maanomistajien informointi ja sitä kautta oikeusturva toteutuu maakuntakaavan valmisteluvaiheessa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kuulemis- ja osallisuusmenettelyn kautta. Kaavan nähtävilläolovaiheessa maanomistajilla on mahdollisuus tutustua kaava-aineistoon ja siihen liittyviin selvityksiin, sekä antaa kaavaehdotusta koskeva muistutus.</p>
<p>Täsmennysten ja luonnoksen jälkeen tulleiden täydentävien selostusten osalta tulisi kaavaehdotuksessa selkeämmin käydä ilmi, mitkä alueet on lisätty ja mitkä ovat saaneet uuden kaavamerkinnän. Tässä yhteydessä tulisi erityisesti nostaa esiin uudet suojelualueet ja se, millä perusteella ne on luokiteltu suojelualueiksi.</p>	<p>Suojelualueita koskevaa aineistoa on perusteltua täydentää selostukseen ja liiteaineistoon. Liitekartalle tuodaan suojelualuevaraukset siten, että erotellaan uudet aluevaraukset, voimassa olevien maakuntakaavojen varaukset sekä luonnonsuojelulain mukaisina alueina jo toteutetut alueet. Maakuntakaavan esitystavasta ja mittakaavasta johtuen siinä esitettävien suojelualueiden rajaukset ovat yleispiirteisiä. Suojelualueiden rajaukset tarkentuvat luonnonsuojelulain mukaisen toteuttamisen yhteydessä.</p>
<p>On hyvä että laajojen, yhtenäisten viheralueiden rikkomista on syytä välttää.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>

<p>On erittäin tärkeää, että kaavassa on nostettu esiin, että sähkölinjojen vetämisen ja muun infrastruktuurin yhteensovittaminen toteutetaan tarkoituksenmukaisella tavalla.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>
<p>Uusimaa-kaavassa mainitaan, että virkistysalueita tulee perustaa lähinnä valtion ja kuntien sekä Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen maille; pidämme tätä hyvänä asiana. Yksityismaita ei meidän mielestämme tule muuttaa virkistysalueiksi. Virkistysalueiden osalta tulee selkeästi käydä ilmi, että metsälaki on voimassa kyseisillä alueilla. Kaavassa mainitut virkistyskäytön kohdealueet, jotka toistaiseksi ovat epäselviä, tulisi poistaa kokonaan kaavasta.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on jo todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen maakuntakaavan virkistysalueilla ja virkistyskäytön kohdealueilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin.</p> <p>Uusimaa-kaavan viher- ja virkistysalueiden lähtökohtana on voimassa oleva Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava. Merkintöjä ei kuitenkaan ole siirretty sellaisenaan, vaan tehty kaavan strategisuuden edellyttämää yhteensovittamista. Esimerkiksi virkistyskäytön kohdealue, joka on kehittämisperiaatemerkinä, on uusi kaavaratkaisu. Osa niistä on jo toteutunut virkistysalueina. Virkistyskäytön kohdealueiden poistaminen vaihemaakuntakaavaehdotuksista ei ole perusteltua.</p>
<p>Kaavassa on viherkäytäviä indikaattoreina, mutta tarkat rajaukset puuttuvat. On hyvä, että kaavassa mainitaan, että viherkäytävillä ei ole vaikutuksia yksityismaihin, mutta tämä tulisi kirjata selkeämmin. On erittäin tärkeää kirjata, että metsälaki on voimassa näillä alueilla. Metsätalous ei rajoita viheryhteyksien toimintoja, ja tätä on tärkeää korostaa selkeillä kaavamerkinnöillä. Tämä on erittäin tärkeää silloin, kun alueilla ei ole selkeitä rajoituksia ja yksityisille maanomistajille siksi saattaa koitua kohtuuttomia taloudellisia rasitteita, jos esimerkiksi puutavaranostajat kokevat, että alueen asema on epäselvä.</p>	<p>Kaavaselostuksessa on jo todettu, että metsien hoitaminen ja käyttäminen viheryhteystarpeilla perustuu metsälain säädöksiin. Selostusta ei ole tarpeen täydentää tältä osin.</p> <p>Maakuntakaavojen viheryhteyksillä on sekä virkistysellinen että ekologinen tehtävä. Yhteyksien suhde muuhun maankäyttöön ja siten myös tarve yhteyksille on erilainen eri puolilla maakuntaa. Maakuntatasolla yhteyksien ekologisia ominaisuuksia voidaan useimmiten pitää ensisijaisina, jotta lajiston liikkuminen voidaan turvata mahdollisimman hyvin. Viheryhteystarve on kehittämisperiaatemerkinä ja sen sijainti ja leveys maastossa tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.</p>
<p>Uusimaa-kaava sisältää joukon uusia suojelualueita. Neljättä vaihemaakuntakaavaa laadittaessa Uudenmaan liitto teki aktiivisesti yhteistyötä metsäjärjestöjen kanssa, minkä tuloksena Luo-alueita ei piirretä kaavaan eikä soidensuojeluohjelman lisäalueita myöskään piirretä suojelualueina, vaan ne toteutetaan vapaaehtoisuudelta, kuten kansallisella tasolla on sovittu. Nyt kyseiset kohteet ovat valitettavasti mukana Uudenmaan liiton luontoselvityksessä 2018.</p> <p>Uusimaa-kaava 2050 on tehty strategisella tasolla, mutta suojelualueiden suhteen kaava on yksityiskohtainen samalla kun kyseessä olevien maanomistajien tai ulkopuolisten on mahdotonta arvioida, täyttääkö alue todella suojelukriteerit. Kaavaehdotuksen suojelualueet ovat huonosti perusteltuja ja aivan liian suuria. Suhtaudumme myös kriittisesti Zonation-mallin käyttöön, koska kyseisessä mallissa automaattisesti annetaan suurempi suojeluarvo olemassa olevien suojelualueiden läheisille alueille, eli</p>	<p>Maakuntakaavassa tulee maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti esittää maakunnan kehityksen kannalta tarpeellisia alueita, joihin myös suojelualueet kuuluvat. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen edellyttää myös uusien suojelualueiden osoittamista. Maakuntakaavan sisältövaatimusten mukaan on erityistä huomiota kiinnitettävä luonnonarvojen vaalimiseen. Maakunnallisten luontoarvojen selvittäminen on tehty maakuntakaavan laadinnan edellyttämällä tarkkuudella ja painottaen maankäytön muutosalueita. Täydennetyistä liiteaineistosta ja muusta kaava-aineistosta käy esille kunkin alueen rajauksen perusteena olevat ominaisuudet ja arvot. Kaavassa esitettävät uudet suojelualueet perustuvat riittäviin selvityksiin ja alueiden arvottamisessa on käytetty yhtenäistä kriteeristöä.</p> <p>Maanomistajien kuuleminen myös suojelualueiden osalta toteutuu maakuntakaavoituksessa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämien</p>

<p>malli itsessään on itseänsä toteuttava. Jos tätä mallia käytetään, niin se johtaa siihen, että uusia alueita lisätään joka kerta mallia sovellettaessa.</p>	<p>kuulemisten yhteydessä. Maakuntakaavassa osoitetun suojelualueen toteuttaminen edellyttää aina luonnonsuojelulain mukaisesti maanomistajan hyväksyntää sekä aluerajausten että maksettavien korvausten osalta.</p>
<p>Geologisilla muodostumilla tarkoitetaan harjuja ja muita maakunnallisesti arvokkaita muodostumia. Kaavassa tulisi selventää, että metsälaki on voimassa näillä alueilla. Tämä pitäisi kirjata suoraan kaavamerkintöihin. Alueidenkäyttöä koskevassa tekstissä sanotaan, että alueidenkäyttö on suunniteltava niin, ettei aiheuteta kauniin maisemakuvan turmeltumista. Kaunista maisemakuvaa koskeva teksti tulisi poistaa.</p>	<p>Kaunis maisemakuva liittyy käsitteenä maa-aineslain soveltamiseen. Maa-aineslaki, johon merkinnän suunnittelumääräyksissä viitataan, on keskeinen väline harjijensuojeluohjelman toteuttamisessa. Maakuntakaavamerkinnällä pyritään ensisijaisesti turvaamaan ja säilyttämään alueiden geologisia ja geomorfologisia arvoja. Ominaisuusmerkinnän alueella sovelletaan metsien käyttöön ja hoitoon metsälain säädöksiä</p>
<p>Arvokkaat kulttuuriympäristöt ovat muotoutuneet ihmisen toiminnan seurauksena, usein maa- ja metsätalouden yhteydessä. Tulkintavirheiden välttämiseksi ehdotamme, että selostuksesta käy ilmi, että metsälaki on voimassa alueella. Maanomistajien mielipiteet on huomioitava ja toiminnan turhaa rajoittamista on vältettävä.</p>	<p>Kulttuuriympäristöt osoitetaan maakuntakaavassa ominaisuusmerkinnällä. Merkintä ei metsälain säädösten mukaan sulje pois metsälain soveltamista metsien hoidossa ja käytössä. Siten ei ole tarpeen lisätä suunnittelumääräykseen mainintaa metsälain soveltamisesta.</p>
<p>Uusia luokituksia ja mahdollisia rajoituksia koskien pohjavesialueita viimeistellään vuoden 2019 aikana. Pohjavesiä koskevat tiedot päivitetään liitekarttaan ennen kaavaehdotuksen asettamista nähtäville. Tavanomaisen metsälain mukaisen metsätalouden tulee olla mahdollista myös niillä alueilla, jotka uudessa inventoinnissa luokitellaan pohjavesialueiksi tai E-alueeksi. Vaikka E-luokituksen sanotaan olevan ainoastaan tietoa antava, niin riskinä on, että tätä merkintää tulkitaan alueen käytön rajoituksena yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa, kuntien ympäristönsuojelumääräyksissä ja lupa-asioiden yhteydessä.</p>	<p>Kaavaehdotuksessa pohjavesialueet osoitetaan ominaisuusmerkinnällä, joka ilmaisee alueen erityisominaisuutta, joka on otettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioon. Merkinnän tavoitteena on turvata pohjaveden laadullinen tila ja antoisuus. Pohjavesialueet osoitetaan ELY-keskuksen tietojen mukaisina aluerajauksina. Mukana ovat sekä 1-luokan, 2-luokan ja E-luokan pohjavesialueet ja nämä osoitetaan kaikki samalla ominaisuusmerkinnällä. Yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä on pohjavesialueiden tarkat rajaukset ja luokittelut tarkastettava</p> <p>Alueelliset ELY-keskukset vastaavat pohjavesien suojelun ohjauksesta ja valvonnasta. ELY-keskukset myös laativat pohjavesialueille suojelusuunnitelmat, joita sovelletaan viranomaisvalvonnassa, maankäytön suunnittelussa ja toiminnanharjoittajien lupahakemusten ja ilmoitusten käsittelyiden yhteydessä. Suojelusuunnitelmien kautta tulkitaan myös E-alueita koskevaa maankäytön suunnittelua metsätalouden osalta. Maakuntakaava ei ota kantaa metsälain soveltamiseen pohjavesialueilla.</p>
<p>Toivotaan, että ennen kaavaehdotuksen nähtäville asettamista järjestetään tapaaminen, johon osallistuvat Uudenmaan liiton ja metsäorganisaatioiden edustajat, kuten SLC, MTK, Metsäkeskus, Eteläinen metsäreviiri ja muut paikalliset metsänhoitoyhdistykset. Tämä tapaaminen tulisi järjestää kesäkuussa ennen kesälomia.</p>	<p>Uudenmaan liiton ja metsäorganisaatioiden tapaaminen on perusteltua järjestää.</p>

Toimenpiteet: Täydennetään vaikutusten arviointia kaavaratkaisujen vaikutuksilla maa- ja metsätalouteen, järjestetään Uudenmaan liiton ja metsäorganisaatioiden välinen tapaaminen.

Päätösesitys: Hallitus päättää hyväksyä lausuntoa koskevan vastineen.