

Kuntakehityslautakunta	§ 41	28.03.2018
Kunnanhallitus	§ 99	03.04.2018
Kuntakehityslautakunta	8	14.11.2018

8

## Lausunto Uusimaa- kaava 2050 luonnoksesta

90/10/2017

Kuntakehityslautakunta 28.03.2018 § 41

Uudenmaan liitto varaa mm. alueensa kunnille mahdollisuuden antaa lausuntonsa Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluaineistosta. Lausuntoaika on 27.2. - 13.4.2018.

### Taustaa

Uudenmaan maakuntahallitus päätti Uusimaa-kaavan 2050 laadinnan käynnistämisestä keväällä 2016. Uusimaa-kaavaa 2050 koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma tehtiin alkuvuonna 2017, jolloin kaava myös tuli vireille.

Uusimaa-kaava laaditaan koko Uudenmaan maakunnan alueelle ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Kaavan kokonaisuus laaditaan kaksipuoliseksi siten, että kokonaisuus muodostuu strategisesta pitkän aikavälin nk. Uudenmaan rakennekaavasta ja sitä tarkentavista, seuduittain laadittavista kolmesta vaihekaavasta. Tätä kaikkiaan neljästä eri vaihemaakuntakaavasta muodostuvaa kokonaisuutta kutsutaan yhteisellä nimellä Uusimaa-kaava 2050. Kaava on tarkoitus laatia uuden valtuustokauden loppuun mennessä siten, että maakuntavaltuusto voisi sen hyväksyä vuonna 2019.

Uudellamaalla on voimassa tällä hetkellä useita maakuntakaavoja, joista merkittävimmät ovat vuonna 2006 vahvistettu Uudenmaan kokonaismaakuntakaava sekä sitä täydentävä ja vuonna 2014 vahvistettu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava sekä vuonna 2017 lainvoimaiseksi tullut 4. vaihemaakuntakaava.

Uusimaa-kaavan 2050 on tarkoitus korvata ja kumota kaikki aiemmat maakuntakaavat.

Vuonna 2016 tuli voimaan maankäyttö- ja rakennuslain muutos, jonka perusteella maakuntakaavoja ei enää vahvisteta ympäristöministeriössä, vaan kaavan hyväksymispäätöksen tekee maakuntavaltuusto. Kyseinen muutos on nopeuttanut maakuntakaavan kaavoitusprosessia.

Uusimaa-kaavaa 2050 valmistellaan kiinteässä vuorovaikutuksessa myös parhaillaan meneillään olevan Helsingin seutua koskevan MAL 2019 –suunnitelman laatimisen kanssa.

Uusimaa-kaavan 2050 tavoitteet

Uudenmaan liiton strategian mukaisesti nyt meneillään olevalla kaavakierroksella pyritään entistä strategisempaan maakuntakaavaan. Maakuntakaavan halutaan vastaavan eri tavoin erilaisten alueiden omiin tarpeisiin. Kaavan tavoitteena on siksi olla samanaikaisesti erittäin strateginen ja yleispiirteinen ja kuitenkin ottaa huomioon seudulliset erityispiirteet.

Uusimaa-kaavan 2050 laadintaa ohjaavat päätavoitteet ovat:

- ”Kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino.”
- ”Ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnon ja luonnonvarojen kestävä käyttö.”
- ”Hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen.” sekä
- ”Kestävä kilpailukyky.”

Uusimaa-kaavan 2050 suunnitteluperiaatteet

Uudenmaan maakuntahallitus hyväksyi kaavaa koskevat suunnitteluperiaatteet vuonna 2017. Ne on jaettu seitsemän eri otsikon alle, ja ovat:

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

Uudenmaan rakennekaavan keskeinen sisältö

Uudenmaan rakennekaava muodostuu rakennekaavamaisesta kaavakartasta ja siihen liittyvistä suunnittelumääräyksistä. Koko kaavan aluetta koskevia suunnittelumääräyksiä on yhteensä 17 kappaletta. Rakennekaava laaditaan oikeusvaikutteisena.

Rakennekaavassa on osoitettu vyöhykemarkintöjä sekä yksittäisiä merkintöjä. Vyöhykemarkinnat koostuvat kestävä kasvun vyöhykkeistä, joita ovat pääkaupunkiseudun ydinalue, ydinalueeseen tukeutuva kasvuvyöhyke ja keskukset.

Mäntsälään on osoitettu paikallinen keskus ja pääkaupunkiseutuun tukeutuva kasvuvyöhyke ulottuu etelästä noin Hyökännummen tasalle.

Radan ja nelostien suuntaan on osoitettu olemassa oleva joukkoliikennekäytävä ja sekä nelostien, että kehä viisi - tien suuntaisesti on osoitettu logistiikan kehityskäytävät.

Myös ylimaakunnallinen viheryhteys on osoitettu Mäntsälän ja Orimattilan välille.

## Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan valmistelu ja erityiskysymykset

Mäntsälä kuuluu Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaan. Varsinaiset seutujen vaihemaakuntakaavat laaditaan vuoden 2018 aikana, joten valmisteluaineistossa ei esitetä niistä kaavakarttoja tai muuta yksityiskohtaista aineistoa. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan erityiskysymyksiä ovat kuitenkin seuraavat:

- Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ja MAL 2019 –suunnitelman yhteensovittaminen
- Edellytysten luominen asuntotuotannon sekä palvelu- ja elinkeinotoiminnan merkittävälle kasvulle olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen
- Kasvun hallittu ohjaaminen keskuksiin, raideliikenteen vyöhykkeille ja muille kestävän liikkumisen alueille ympäristön arvot huomioiden
- Verkostomaisen joukkoliikenteen kehittämisedellytysten parantaminen. Samalla edistään liikkumisen sujuvuutta, turvallisuutta ja vähäpäästöisyyttä
- Kansainvälisen kilpailukyvyn kannalta tärkeiden keskittymien ja liikenneyhteyksien toiminta- ja kehittämisedellytysten turvaaminen
- Helsinki-Vantaan lentoaseman merkityksen ja vaikutusten huomioon ottaminen
- Elinkeino- ja yritystoiminnan edistäminen seudun erilaiset tarpeet ja vahvuudet huomioiden
- Viherkehän vetovoiman vahvistaminen vastaamaan kasvavaan virkistys- ja matkailukysyntään

## Uusimaa-kaavaan 2050 liittyvät selvitykset ja tausta-aineisto

Uusimaa-kaavan 2050 valmistelun tueksi on laadittu lukuisia selvityksiä vuosina 2015-2018, ja joista osa on vielä valmistelussa. Aineisto löytyy Uudenmaan liiton sivuilta osoitteesta:

[https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa\\_uusimaa-kaava\\_2050/valmisteluaineisto](https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/valmisteluaineisto)

(Valmistelija: kaavasuunnittelija ja kaavoitusjohtaja)

### Kaavoitusjohtajan päätösesitys:

Kuntakehityslautakunta esittää liitteenä 2 olevan lausuntoehdotuksen Mäntsälän kunnan lausunnoksi Uudenmaan liitolle.

### Käsittely:

Kaavoitusjohtaja esitti liitteeksi 2 uuden lausuntoehdotuksen.

### Päätös:

Kuntakehityslautakunta päätti hyväksyä päätösesityksen varustettuna uudella liitteellä 2.

Liite 1: Rakennekaavaluonnoskartta

Liite 2: Mäntsälän kunnan lausunto

Kunnanhallitus 03.04.2018 § 99

Päätösesitys annetaan kokouksessa.

Käsittely;

Käsittelyn kuluessa kunnanjohtaja teki päätösesityksen:

Kunnanhallitus esittää kuntakehityslautakunnan liitteenä 2 olevan lausuntoehdotuksen Mäntsälän kunnan lausunnoksi Uudenmaan liitolle.

Lisäksi lausuntoon lisätään:

Mäntsälän kunta pitää välttämättömänä Mäntsälän rautatieaseman kohdalle joukkoliikenteen vaihtopaikkamerkintää, jotta joukkoliikenteen toiminnan edellytykset turvataan. Tällöin kunta kykenee vastamaan myös edellytettyihin päästövelvoitteisiin.

Päätös:

Hyväksyttiin esityksen mukaan.

Kuntakehityslautakunta

Kunnanhallituksessa 3.4.2018 hyväksytty lausunto:

"Mäntsälän kunnan lausunto Uusimaa-kaava 2050 rakennekaavan valmisteluaineistosta

Uudenmaanliitto laatii kaksiportaista Uusimaa-kaavaa. Kaava kattaa koko Uudenmaan alueen, ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Kaikki maankäytön keskeiset teemat yhteen kokoava kaava valmistellaan vuosina 2016-2019.

Uusimaa-kaava on valmisteluvaiheessa, ja Uudenmaanliitto on pyytänyt valmisteluaineistosta palautetta. Rakennekaava ja sen runsas valmisteluaineisto ovat nähtävillä 13.4.2018 asti lausuntoja ja palautetta varten.

Maakuntakaavan kokonaisuus tehdään ensi kertaa kaksiportaisena. Uusimaa-kaava koostuu yleispiirteisestä pitkän aikavälin rakennekaavasta ja sitä tarkentavista seutujen vaihemaakuntakaavoista.

Rakennekaavassa ratkaistaan vain valtakunnallisesti ja maakunnallisesti tärkeät asiat. Vaihekaavat taas vastaavat seutujen erilaisiin tarpeisiin, ja ne laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Mäntsälä kuuluu Helsingin seudun vaihekaavaan.

Kaavan päätavoitteet ovat:

- Kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino
- Ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnonvarojen ja luonnon kestävä käyttö
- Hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen

– Kestävä kilpailukyky

Uusimaa-kaava tulee olemaan entistä strategisempi ja joustavampi, mutta samalla myös fokusoidumpi. Taustalla on aiemmista kaavoista saatu palaute sekä varautuminen toimintaympäristön muutoksiin. Strategisen kaavan haasteena - ja samalla kääntöpuolena - on kaavan havainnollisuuden ja tulkittavuuden välinen tasapainoilu. Suuri määrä sanallisia tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita, joihin on nyt jouduttu turvautumaan, saattaa pahimmillaan johtaa epäselvyyteen kaavan ohjausvaikutuksesta ja vaikuttaa myös kaavaratkaisuun sitoutumiseen. Sanallisen informaation tulkinta voi olla yleensäkin vaihtelevaa eri tilanteissa.

Valmisteluaineiston oleellisena osana esitellään suunnitteluperiaatteet (suunnitteluperiaatekortit 7 kpl, esittely jäljempänä). Suunnitteluperiaatekorttien avulla laaditaan seutujen vaihekaavat vuoden 2018 aikana tiiviissä yhteistyössä seutujen edustajien kanssa rakennekaavan ja valmisteluaineistosta saadun palautteen pohjalta. Nyt esillä olevassa valmisteluaineistossa ei vielä esitetä kaavakarttoja tai muuta yksityiskohtaista aineistoa.

Uusimaa-kaava 2050 etenee nähtävillä olon jälkeen ehdotusvaiheeseen. Syksyllä 2018 alustavista vaihekaavaehdotuksista pyydetään lausunnot. Kaavaehdotukset asetetaan nähtäville alustavasti keväällä 2019. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tarkoitus hyväksyä maakuntavaltuustossa vuoden 2019 aikana.

#### RAKENNEKAAVA

Mäntsälän näkökulmasta rakennekaavakartta on nykyhetkeä toteava, eikä avaa uusia kehityskäytäviä eikä –vyöhykkeitä. Rakennekaava ei osoita palvelujen saavutettavuustavoitteen mukaisia tarpeellisia joukkoliikennekäytäviä Hyvinkään ja Porvoon suuntiin. Koska Mäntsälä sijaitsee kehä viiden varrella ja sekä Hyvinkäälle, että Porvooseen on vain puolen tunnin matka, ovat ne luontevia Mäntsälän yhteyssuuntia Lahden ja Helsingin lisäksi.

#### SEUTUJEN VAIHEMAAKUNTAKAAVAT JA SUUNNITTELUPERIAATTEET 1-7

Seutujen vaihemaakuntakaavoissa tarkennetaan ja konkretisoidaan rakennekaavassa esitettyä yleisperiaatetta. Koska nyt nähtävillä oleva rakennekaava on aikaisempia maakuntakaavoja strategisempi, on kaavamerkintöjen havainnollisuudessa ja tulkittavuudessa haasteita. Suuri määrä sanallisia tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita, joihin on nyt jouduttu turvautumaan, saattaa pahimmillaan johtaa epäselvyyteen kaavan ohjausvaikutuksesta.

##### 1. KASVU KESTÄVILLE VYÖHYKKEILLE

Suunnitteluperiaatekortti ei osoita palvelujen saavutettavuustavoitteen mukaisia tarpeellisia joukkoliikennekäytäviä Hyvinkään ja Porvoon suuntiin (kehä 5). Koska Mäntsälä sijaitsee kehä viiden varrella ja sekä Hyvinkäälle, että Porvooseen on vain puolen tunnin matka, ovat ne luontevia Mäntsälän yhteyssuuntia Lahden ja Helsingin lisäksi.

## 2. ELINVOIMAISTEN KESKUKSIEN VERKOSTO

Ei kommentoitavaa suunnitteluperiaatekortin ratkaisuihin.

## 3. LIIKUTAAN KESTÄVÄSTI

Suunnitteluperiaatekortti ei osoita palvelujen saavutettavuustavoitteen mukaisia tarpeellisia joukkoliikennekäytäviä Hyvinkään ja Porvoon suuntiin (kehä 5) eikä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa Mäntsälän keskustaajamassa. Koska Mäntsälä sijaitsee kehä viiden varrella ja sekä Hyvinkäälle, että Porvooseen on vain puolen tunnin matka, ovat ne luontevia Mäntsälän yhteysuuntia Lahden ja Helsingin lisäksi.

## 4. HYVIN SAAVUTETTAVA UUSIMAA

Suunnitteluperiaatekortti osoittaa raskaan liikenteen palvelualueen tarpeen Mäntsälän keskustaajaman tuntumaan ja Hyvinkään ja Mäntsälän väliselle alueelle. Jälkimmäisen merkinnän sisältö ja tulkinta saattavat johtaa epäselvyyteen kaavan ohjausvaikutuksesta, varsinkin kun aiemmissa maakuntakaavoissa tämä alue on osoitettu luonnontilaa turvaavilla merkinnöillä.

Kunta on jo pitkään esittänyt eri tavoin ns. Tuuliruusun levähdysalueen kohdalle liittymää moottoritien ja maantie 140 välille. Kunta teettää käynnistetyn yleiskaavatyön yhteydessä liikenteellisen selvityksen ja sen perusteella tullaan todennäköisesti yleiskaavaan merkitsemään tämä liittymä. Vaihemaakuntakaavan ja tämän kunnan tavoitteen yhteensovittaminen on Mäntsälän kunnalle hyvin tärkeä tavoite.

## 5. ERIKOISTUVAT SEUDUT JA ELINKEINOT

Suunnitteluperiaatekortti osoittaa yleispiirteisesti kehityskäytäviä ja karkeasti keskeisen jokilaakson ja mantereen kulttuurimaisemien ja – ympäristöjen kokonaisuuden. Merkinnän sisältö ja tulkinta saattavat johtaa epäselvyyteen kaavan ohjausvaikutuksesta. Luontomatkaailun potentiaalia tulisi voida vahvistaa laajemmin.

## 6. VETOVOIMAINEN YMPÄRISTÖ

Suunnitteluperiaatekortti osoittaa ylimaakunnalliset viheryhteydet. Viheryhteyksien määränpäättä ei ole kuitenkaan osoitettu. Suunnitteluperiaatekortti osoittaa muita tunnistettuja maakunnallisia luontoarvoja ja ekologisia verkostoja. Merkinnän sisältö ja tulkinta saattavat johtaa epäselvyyteen kaavan ohjausvaikutuksesta.

## 7. TOIMIVA YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO JA KESTÄVÄ ENERGIA

Suunnitteluperiaatekortti osoittaa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevan alueen ja energiansiirtoverkoston ajantasaisen lähtötiedon ja voimajohdon tai merkittävän kaapelin yhteystarpeen. On hyvä, ettei esim. metsäbioenergialle osoiteta omaa kaavamerkintää, vaan vastaavien tuotantomahdollisuuksien edistäminen ja hiilinielujen tunnistaminen tulee osoittaa muilla keinoilla.

## YHTEENVETO

Mäntsälän kunta toteaa, että kunnassa on juuri käynnistetty koko kunnan yleiskaavan laadinta ja siten kunnalla ei vielä tässä vaiheessa ole omia yleiskaavan selvityksiä tai rakennemallivaihtoehtoja. Jos kunnalla on maakuntakaavan ehdotusvaiheessa enemmän valmiutta lausua oman yleiskaavan laadinnan yhteydessä esille tulevista maakuntatason asioista, tulee kunta niin tekemään.

Luonnollisesti yleiskaavatyön edetessä ollaan yhteydessä Uudenmaan liittoon.

Uusimaa-kaava 2050 rakennekaavan luonnos ja vaihekaavoja ohjaavat suunnitteluperiaatteet tukeutuvat vahvasti kehityskäytävälähtöiseen malliin. Mallin keskeisenä elementtinä on koko maakunnan ja sen keskusten ja alueiden erityispiirteiden tunnistaminen, seutujen kasvusuunnista päättäminen sekä tavoitteita tukevien merkittävien liikennehankkeiden toteuttaminen ja yhteyksien kehittäminen.

Uusimaa-kaava 2050 rakennekaavan ja vaihekaavojen tulee ohjata sekä kuntien yksityiskohtaisempaa kaavoitusta ja muuta alueiden suunnittelua, että toimia kuntien yhteisenä tahdonilmaisuna valtion suuntaan erityisesti merkittävien infrahankkeiden toteuttamisen osalta. Kuntien omat kehitysohjelmat ja –tarpeet tulee ottaa laajemmin huomioon vaihekaavojen valmistelussa.

Uusimaa-kaava 2050 tarkastelee ja suunnittelee Uudenmaan kasvua ja kehitystä vuoteen 2050 saakka – Onko maakuntakaavatyössä varauduttu riittävästi verkkokaupan kasvuun ja kulutuksen painopisteen siirtymiseen tuotteista palveluihin sekä väestöennustetta pienempään kasvuun?

Painotetaanko työssä liikaa nykyistä liikennejärjestelmää ja sen kehittämistä?

Mäntsälän kunta korostaa myös sitä, että kunnan sijaitessa valtatie neljän lisäksi Kehä viisi-tien varrella, olisi pitkällä tähtäimellä hyvä, että Mäntsälästä olisi joukkoliikennekäytävät myös Hyvinkäälle ja Porvooseen, joihin on käytännössä vain puolen tunnin matka ja asukkaiden kulkeminen mm. Hyvinkäälle lisääntyä Keski-Uudenmaan soten alkaessa toimia.

Vaihekaavojen valmisteluaineisto on erittäin laaja ja monipuolinen ja siitä on hyötyä myös kunnan yleiskaavaa tehtäessä.

Kunnan yleiskaavan laadinnan yhteydessä tulee pohdittavaksi mm. kaikki nykyisten maakuntakaavojen merkinnät ja niitä voidaan tarpeen ja harkinnan mukaan siirtää yleiskaavaan. Siten uusi vaihekaava voi olla yleispiirteisempi kuin nykyiset vaihekaavat.

Kun vielä ei ole tietoa, mitä esillä olevasta aineistosta viedään kaavakartoille vahvistettavaksi, ei Mäntsälän kunta kommentoi aineistoa tässä vaiheessa enempää."

Seuraavana Kuuma johtokunnan 1.11.2018 hyväksymä lausunto luonnoksesta:

"Uudenmaan liitto pyytää 8.10.2018 päivätyllä kirjeellä KUUMA-seudun lausuntoa Uusimaa-kaavan 2050 luonnoksesta 30.11.2018 mennessä. Luonnosaineisto on nähtävillä 8.10.-9.11.2018 ja lausunnonantajien esittelytilaisuus pidettiin 23.10. klo 14.00 Laiturilla (Narinkka 2, Helsinki). Länsi- ja Itä-Uudellamaalla pidettiin omat tilaisuutensa.

Uusimaa-kaava 2050 kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen ja sen aikatahtain on vuodessa 2050.

Tullessaan voimaan kaava korvaa nyt Uudellamaalla voimassa olevat maakuntakaavat. Kaavaluonnos koostuu kolmen seudun vaihekaavoista ja kaikki KUUMA-kunnat kuuluvat Helsingin seudun vaihekaavaan. Kaikki kolme vaihekaavaa on esitetty lausuntomateriaalissa samalla kartalla. Aikaisemmin nähtävillä ollut rakennekaava on muutettu rakennesuunnitelmaksi, eikä sillä ole enää maakuntakaavojen tapaan oikeusvaikutuksia.

Luonnoksesta annetun palautteen pohjalta Uudenmaan liitto laatii kaavaehdotuksen, joka lähetetään lausunnoille alkuvuodesta 2019 ja asetetaan nähtävillä ehdotuksena alkusyksystä 2019. Uusimaa-kaava on tarkoitus hyväksyä maakuntavaltuustossa loppuvuodesta 2019.

Lisämateriaalia:

[https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa\\_uusimaa-kaava\\_2050/kaavaluonnos](https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/kaavaluonnos)

Lausuntoehdotus Kuuma johtokunta:

Kasvun kestävä ohjaaminen

Uusi maakuntakaava ohjaa kasvua voimakkaasti seudun ytimeen ja jättää kehyskunnille roolin toimia pääkaupungin viherkehänä. Viherteemaa käsitellään otsikolla ympäristön voimavarat ja vetovoima.

KUUMA-kunnilla on yli 300 000 asukkaan voimavarat ja vetovoimana asukastoiveiden mukainen kasvu.

Maakuntakaavan rooli ei saa olla kasvua ja kehittymistä rajoittava, vaan kestävä kasvua pitää mahdollistaa koko seudulle.

Kuuma-kunnat haluavat tarjota monipuolisia asumisen mahdollisuuksia asukkaalleen. Tiiviin keskusta-asumisen lisäksi kehitetään pientaloalueita, jotka yleensä laajentavat nykyisiä taajamia. Mittakaavaltaan tämän kaltainen pientalorakentaminen ei ole sellaista, että sen sijoittumista pitäisi maakuntakaavakartalla ohjata. Yleinen suunnittelumääräys: "Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen" on riittävä. Kun lisäksi luonnoksen yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan:

"Ennen yhdyskuntarakenteen laajentamista uusille alueille on selvitettävä nykyisten taajamien täydennysrakentamismahdollisuudet ja niiden kehittämispotentiaali kestävä alue- ja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta", tarvetta tarkoille taajamarajauksille maakuntakaavakartalle ei ole.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke –merkintä on yksi suurimmista yksittäisiin kaavamerkintöihin kohdistuvista muutoksista. Graafisesti



esittämistapa on sama kuin nykyisissä maakuntakaavoissa oleva taajamatoimintojen alue, mutta merkinnän ohjausvaikutus on erilainen.

Taajamatoimintojen alueisiin kohdistuva muutos aiheuttaa epäselvyyttä uuden merkintätavan oikeusvaikutuksesta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksessä todetaan, että vyöhykkeen sijainti ja laajuus on määriteltävä tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Koska kyseistä merkintää on varsin merkittävästi supistettu voimassaolevien maakuntakaavojen taajamatoimintojen alueisiin nähden, jää vielä epäselväksi missä määrin vyöhykkeen sijaintia ja laajuutta voidaan lopulta yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa määritellä.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeitä on osoitettu nyt vain suurempien keskusten ympärille, joten merkintää on käytetty liian suppeasti ja määräyksen sisältö rajoittaa kasvua. Kehittämisvyöhykkeiden tulee olla suurempia ja yleispiirteisempiä, eikä merkintään liittyvät määräykset saa estää taajamien kehittämistä.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet tuleekin osoittaa Uusimaa-kaavassa vähintään samalla laajuudella, kuin MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, jotta vältetään turhilta tulkintaeroilta eri suunnitelmien välillä. Helsingin seudun kuntien yhteinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelutyö, MAL-suunnitelma, on ollut vireillä samaan aikaan maakuntakaavan kanssa.

MAL-suunnitelma perustuu pääosin samoihin selvityksiin kuin maakuntakaavatyö ja molempia on tehty yhteistyössä. Maakuntakaavaan on kuitenkin merkitty osin erilaiset taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet, jotka vastaavat MAL-suunnitelman ensisijaisia kehittämisvyöhykkeitä. Yli 10 vuotta voimassa olleiden maakuntakaavojen kehitettävää tiivistä taajamamerkintää ei tule muuttaa toteuttamista estäväksi määräykseksi alueella, joka on ensisijaiseksi kehittämisalueeksi merkitty kohde kuntien ja valtion yhteisessä MAL-suunnitelmaluonnoksessa.

Keskustatoimintojen osalta kaavamerkinnot ja –määräykset ovat toimivia. Keskusta-alueen sijainti ja laajuus määritellään yksityiskohtaisemmassa (kunnan/kaupungin) suunnitelmassa. Maakuntakaava ohjaa keskustojen kehittämiseen monipuolisina ja saavutettavuudeltaan hyvinä asumisen ja palveluiden alueina. Keskustatoimintojen alueille (valtakunnan keskus, keskus, pieni keskus) ei ole osoitettu kerrosalaan sidottua rajoitetta kaupan toiminnoille, mikä hyvin tukee tavoitetta ohjata kaupan toiminnat ensisijaisesti keskusta-alueille.

Palvelukeskittymän merkinnän kuvaus pitää ilmeisesti sisällään oletuksen, että kyseessä on jo vanhastaan olemassa oleva pieni taajama. Merkintää tulee kuitenkin kehittää niin, että sillä mahdollistettaisiin myös uusien taajamien ja suunnittelumääräysten mukaisten lähipalveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymien kehittäminen. Kirkkonummen kohdalla yksi tällainen merkittävä kehittämisalue on Kirkkonummen maankäytön kehityskuvassa 2040 osoitettu Sundsbergin

lähipalvelukeskus, joka tulee osoittaa palvelukeskittymänä.

## Liikkuminen ja logistiikka

Lentokentän merkitys koko alueen kehityksen kannalta on olennainen ja sen toimintaedellytykset tulee turvata myös kaavallisesti. Helsinki-Tallinna -tunneli tarjoaa loistavan liityntäyhteyden koko Suomen logistiikkaverkon kehittämiseksi. Lentokentän yhteyteen sijoituessaan tunneli tarjoaa hyvän mahdollisuuden kehittää lähialuetta vahvana logistiikan keskittymänä. Kehä IV-yhteys on liikenneverkon erittäin merkittäviä solmukohtia tukeva seudun poikittainen liikenneyhteys ja osa tätä kokonaisuutta.

Yhteys Hanko-Hyvinkää radalle tulisi saada linjattua, jotta ratayhteys voidaan ottaa huomioon kuntatason päätöksenteossa ja lupahallinnossa maaseutualueilla. Maakuntakaavassa on syytä varautua siihen, että Klaukkalan pohjoispuolella Tallinna-Helsinki -tunnelin jatketta voidaan käyttää henkilöliikenteen raideyhteytenä kehäradalta Klaukkalan kautta Hangonradalle. Tämä tarjoaisi mahdollisuuden Nurmijärven ja Rajamäen taajamien saamiseen henkilöjunayhteyden piiriin sekä yhteyden kehärataan

Kaavaluonnoskartalla esitetty Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien kokonaisuus (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV, Itäinen radanvarsitie + Hyvinkään itäinen ohikulkutie) on linjassa HLJ 2015 - suunnitelmassa ja valmistelussa olevan MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa esitetyn kanssa. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys on sisällytetty ensimmäisen kauden (2019 - 2030) hankkeisiin, Kehä IV jälkimmäiselle kaudelle (2031 - 2050). Kehä IV:n suunnitteluvaihtoehtoa pyritään edistämään jo ennen vuotta 2030.

Kantatie 55 tulee luokitella valtakunnallisesti merkittäväksi väyläksi osana Kehä V -kokonaisuutta, joka ulottuu Hangosta Porvooseen saakka. Myös kantatien 51 merkitys runkoväylänä tulee tunnistaa. KUUMA- johtokunta on runkoverkkoasetusluonnosta koskevassa lausunnossaan esittänyt kantateita 51 ja 55 sisällytettäväksi valtakunnalliseen maanteiden runkoverkkoon.

Rakennekaavasta rakennesuunnitelmaksi muuttuneessa kartassa otetaan vahvasti kantaa eri raideratkaisuiden toteuttamisjärjestykseen, mutta rakennesuunnitelma ei tule olemaan oikeusvaikutteinen. Kukin seutu haluaa edistää oman suuntansa raidehanketta ja HSL haluaa keskittyä PKS-kuntien pikaraitteisiin ja metroon. Onko uusien ratainvestointien toteuttamisjärjestyksen esittäminen tai päättäminen enää maakuntatason asia?

Kerava-Nikkilä radan (KeNi-rata) henkilöliikenteen käynnistäminen -hanke kuuluu todennäköisesti vuoteen 2030 mennessä toteutettaviin liikenneinvestointeihin. Nikkilässä ja Talmassa onkin käynnissä asemien ja asemaseutujen suunnittelu, joissa asemien läheisyyteen kaavoitetaan tiivistä asutusta ja asema toimii kävely- ja pyöräteiden sekä julkisen liikenteen ja liityntäpysäköinnin solmupisteenä. KeNi-radon henkilöliikenteen käynnistäminen tukee kaavan tavoitteita, erityisesti

joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämistä sekä päästövähennystavoitteita. Joukkoliikenteen vaihtopaikat tulisi merkitä Nikkilään ja Sipoonlahden liittymäalueelle, johon on tavoitteena saada pikavuorojen pysäkki.

Lentorataa tulisi kehittää myös paikallisliikenteen näkökulmasta tai ainakin lähiliikenteen tuomat mahdollisuudet tulisi perusteellisesti selvittää, ennen kuin radan sijainti ja käyttötarkoitus linjataan sitovasti kartalle. Lentorata toteutuessaan myös nopeana lähiliikenneyhteytenä tarjoaisi merkittävät kehittämis- ja tiivistämismahdollisuudet uusien asemien ympäristöille, kuten Hyrylälle.

Espoo-Salo oikorataa suunnitellaan parhaillaan kaksiraiteisena nopeana yhteytenä, mikä toteutuessaan mahdollistaa noin tunnin matka-ajan Turun ja Helsingin välillä ja paikallisjunaliikennettä Lohjalta Helsinkiin. Osuudesta Espooseen on jo laadittu ratasuunnitelma, Salo-Turku ratavälin kaksoisraiteesta laaditaan parhaillaan ratasuunnitelmaa ja Espoo-Salo oikoradasta laaditaan yleissuunnitelmaa, joka valmistuu 2020. Tähän aikatauluun nähden radanvarren taajamissa pitää jo voida ennakoida tuleva maankäyttö yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke puuttuu kartasta, väylä on kuitenkin seudullisesti merkittävä. Merkitys tulee vielä korostumaan Rykmentinpuiston rakentumisen myötä. Myös Isolammintien jatke Mäntsälästä puuttuu kaavaluonnoskartalta, se on oleellinen maankäytön kehittämistä tukeva hanke ja tulee lisätä kaavakartalle.

Valtakunnallisesti merkittävät valtatie 1, 3, 4 ja 7 muuttuvat kaavaluonnoksessa maakunnallisesti merkittäviksi maanteiksi Kehä III sisäpuolella. KUUMA-seudun kannalta on kuitenkin tärkeää säilyttää väylien valtakunnallinen status myös Kehä III:n sisäpuolisella alueella, sillä seudun ytimessä sijaitsevien joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kannalta tärkeiden valtakunnallisten solmupisteiden saavutettavuus tulee turvata. Runkoverkkoasetusluonnoksessa sisääntuloväylien rooli pitkämatkaisessa joukko- ja tavaraliikenteessä on tunnistettu.

Liityntäpysäköintialueet on esitetty oikeusvaikutteisella liitekartalla. KUUMA-seutu kuitenkin pitäisi hyvänä ratkaisuna liikey-alueiden sisällyttämistä myös varsinaiseen kaavakarttaan. Alueet on tunnistettu oikein.

#### Lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke

Luonnoksessa on esitetty lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke, jonka kuvaus on: Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen laskeutumisvyöhykkeet, joilla melutaso LDEN on keskimäärin alle 55 dBA ja melu on toistuvaa. Määräyksen mukaan alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee ottaa lentomelu huomioon. Merkintä tulee poistaa.

Laskeutumisvyöhykkeen merkitys on jäänyt kaavamääräyksessä epäselväksi. Vaarana on että se tosiasiallisesti rajoittaa tai estää alueiden käyttöä nykyisestä.

Uhkana on, että alueiden kaavoitus vaikeutuu huomattavasti ja selvitystarve kasvaa dramaattisesti.

Laskeutumisvyöhyke-merkinnät koskevat monessa kunnassa juuri niitä alueita, joita on tarkoitus täydennysrakentaa VAT:ien mukaisesti MAL-tavoitteiden saavuttamiseksi. Määräys esitetyssä muodossa on niin väljä, että sen perusteella Finavia ja Trafi voivat vaatia, ettei herkkiä toimintoja tulisi sijoittaa näille alueille ollenkaan. Mikäli määräys jää tuollaiseksi, sen tulkinta on mahdollisesti haettava korkeimmasta hallinto-oikeudesta jokaisen asemakaavahankkeen yhteydessä, mikä ei ole hyvää suunnittelua.

Laskeutumisalueiden rajaukset eivät perustu riittäviin selvityksiin. Finaviaa sitovat lentokentän ympäristöluvan mukaiset verhoikäyrät ja lentoliikenteen kehittämisessä on keskityttävä melunhallintaan teknisillä keinoilla, eikä lentomelu saa halvaannuttaa metropolialueen asuntorakentamista.

Lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke on maakuntakaavaluonnokseen merkitty huomattavasti laajempaan kuin Finavian saamassa ympäristöluvassa (2009). Käytännössä tämä merkitsee sitä, että Finavia voi saada jatkossa ympäristöluvan, joka sallii melun aiheuttamisen aiempaa laajemmalla alueella. Kuitenkin ympäristöluvan yhteydessä Finavia on todennut useita keinoja, joilla lentomelua voidaan teknisin ja toiminnallisin menetelmin hallita ja vähentää. KUUMA-kuntien näkemyksen mukaan lentomelua tulee hallita ensisijaisesti vähentämällä melun aiheutumista eikä sallimalla Suomen tiiviiten asutettujen alueiden altistamista enemmän melulle.

Ympäristön voimavarat ja vetovoima

Suojelualuemerkinän kuvauksessa kerrotaan, että suojelualueena voi olla alue, jolle viranomaisen tehnyt hallinnassaan olevaa aluetta koskevan suojelun turvaavan päätöksen. Pienet alueet on merkitty kaavakartalle aivan liian yksityiskohtaisilla merkinnöillä tälle kaavatasolle. Osa alueista ei perustu mihinkään päätökseen tai välttämättä edes sisällä maakunnallisia suojeluarvoja. Näillä perusteilla ei tule merkitä alueita sitovina kaavakartalle. KUUMA-kunnat tulevat esittämään näitä muutostoiveita omissa lausunnoissaan.

Luonnoksessa on yleismääräys, jossa hajarakentamisen ohjauksessa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän toteuttamisedellytykset. Määräys on selkeä, kun kyseessä on maakuntakaavaan merkitty virkistys- tai suojelualue ja nämä ovatkin yleensä julkisessa omistuksessa. Haasteita on luvassa suunnittelutarveratkaisujen ja poikkeamistarpeen lupaharkinnassa, kun kohde sijoittuu viheryhteystarvemerkinän tuntumaan. Mikäli haettu rakentaminen sulki tai merkittävästi kaventaisi ainoa mahdollista yhteyttä, voiko kunnalle/kaupungille tulla korvausvelvollisuus, mikäli rakentamiselle ei olisi muita maankäytöllisiä esteitä? Kaikissa kunnissa ei ole yleiskaavoja, jotka jo ohjaisivat rakentamista ja lupaharkinnassa ainoa lainvoimainen kaava on silloin maakuntakaava. Viheryhteystarvemerkinän rooli rakentamista rajoittavana tekijänä korostuu myös silloin, kun tehdään yksityiskohtaisempaa kaavaa ja viheryhteystarpeen sijainnista,

ulottuvuuksista ja hoitotasosta nousee erimielisyyksiä.

Yleisemmällä tasolla KUUMA-kunnat eivät halua profiloitua pääkaupunkiseudun viheralueiksi. Tiivistyvien kaupunkiseutujen päivittäiset virkistystarpeet tulee hoitaa asukkaita lähellä, kävelyetäisyydellä. Laajemmat retkeilymaastot on jo muodostettu kansallispuistoiksi tai virkistysalueiksi. Näitä voidaan tarpeen tullen perustaa lisää, mikäli valtio tai kunnat ostavat tähän tarkoitukseen maata. Maakuntakaavalla ei saa määritellä kaikkia kehyskuntien rakentamattomia alueita kategorisesti viherkehäksi, jossa rakentaminen haittaa pääkaupunkiseudun virkistäytymismahdollisuuksia.

Arvokas geologinen muodostelma –merkinnät ovat kaavakartalla hyvin pieninä siruina, eikä niiden sijainti tai merkitys aukea tässä mittakaavassa. Perustuvatko merkinnät yhä vanhaan Helsingin seutukaavaliiton tekemään selvitykseen vuodelta 1992? Vanhat merkinnät ovat periytyneet maakuntakaavaan, eikä niihin ole ollut helppo ottaa kantaa missään vaiheessa, kun maanomistajien tai viranomaisten on mahdotonta kohdentaa merkintöjä maastoon maakuntakaavakartan yleispiirteisyydestä johtuen. Osa merkinnöistä näyttää vanhentuneen, tai ainakaan arvot eivät enää ole maakunnallisia.

Pohjavesialueiden merkinnöissä on tarkistamisen tarvetta, kartalle tulisi laittaa viimeisimmät pohjavesirajaukset.

Moni RKY-kohde jää kaavakartalla muiden merkintöjen alle, eikä kaavakartan tulkitseminen ole näiltä osin selkeää. Pienimmät aluerajaukset tulisi muuttaa kohdemerkinnöiksi aluemerkinän sijaan.

Merkintöjen ja määräysten osalta maakunnan viherrakenteeseen liittyvät kaavamerkinnät ja –määräykset ovat aikaisempaa toimivampi kokonaisuus.

Yleistä

Karttaesitys, jossa kaikki kolme vaihekaavaa on esitetty samalla kartalla, on toimiva kokonaisuuden hahmottamiseksi. Samaa esitystapaa toivotaan käytettävän jatkossakin."

Kuntakehityslautakunta 14.11.2018:

Uusimaa 2050 maakuntakaava kumoaa voimaantullessaan kaikki nyt voimassaolevat eri maakuntakaavat.

Liitteenä on ote nyt voimassaolevien maakuntakaavojen yhdistelmästä 2017 Mäntsälän kohdalta, mihin on värillä korostettu ne merkinnät, jotka eivät enää ole uudessa 2050-kaavassa ja liitteenä on myös ote Mäntsälän kohdalta uudesta 2050- luonnoksesta, mihin on värillä korostettu uudet merkinnät, joita ei ole aiemmissa maakuntakaavoissa. Kummankin kartan merkintöjen selityksistä on myös liitteet.

Uudessa 2050 maakuntakaavassa ei enää esitetä nyt voimassaolevissa maakuntakaavoissa olevia kyliä, seututeitä, maa-ainesten ottoalueita,

viheryhteystarpeita eikä moottoriteiden eritasoliittymiä.

Kaavoitusjohtajan päätösesitys:

Kuntakehityslautakunta esittää kunnanhallitukselle seuraavaa lausuntoa hyväksyttäväksi Uusimaa-2050 maakuntakaavaluonnoksesta: Mäntsälän kunta korostaa aluksi Kuuma-kuntien yhteisessä lausunnossa esitettyjä Mäntsälänkin kannalta merkittäviä kannanottoja:

- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen laajuus ja merkinnän oikeusvaikutukset ovat epäselvät ja haasteelliset. Kaavan selostuksessa todetaan, että vyöhykkeinä on osoitettu vain ne alueet, joiden kehittämisellä on maakunnan kannalta merkitystä. Koska Mäntsälän osayleiskaava on vasta esiselvitysvaiheessa, on kunnan mahdotonta tässä vaiheessa tuoda esiin varmoja aluevarausedotuksia. Miten varmistetaan ja tulkitaan lopputilanteessa yleiskaavan aluevarausten maakunnallinen merkitys/merkityksettömyys.
- Jatkosuunnittelun kannalta olisi helpompaa, jos MAL-2019 suunnitelma olisi likimain maakuntakaavan mukainen.
- Kantatie 55, jota myös Kehä V:ksi kutsutaan on Porvoo-Mäntsälä välillä liikenneturvallisempi ja tiealueeltaan leveämpi, kuin Mäntsälä-Hanko väli. Olisi kummallista, jos sitä ei luokiteltaisi valtakunnallisesti merkittäväksi väyläksi koko matkaltaan Porvoosta Hankoon mm. juuri kehätiemäisyytensä ja profiilinsa vuoksi.
- Isolammintien jatke tulee aikanaan sisältymään kunnan yleiskaavaan. Jatkeen puuttuminen maakuntakaavasta ei saa olla este yleiskaavan hyväksymiselle Isolammintien osalta.
- Suojelualue ja arvokas geologinen muodostelma ovat kaavakartalla todella pieninä siruina ja niiden mahdollinen sijainti on ehkä pääteltävissä liiteaineistojen nimistä. Tämä saattaa olla mm. oikeusvaikutusten kannalta ongelmallista.
- Hyökännummen-Kellokosken kaksoistaajamaan on osoitettu pieni keskus-merkintä. Taajamassa on mm. koulujen yhteiskäyttöä kunnanrajan yli ja muutenkin kuntaraja on hyvin ”näkymätön” – Mäntsälän kunta esittää, että osa pieni keskus-merkinnästä olisi myös Mäntsälän puolella.
- Esitystekniikan kannalta erilaisten älylaitteiden, videotykkien, näyttöjen ja tulostinten värimaailma on hyvin haasteellinen ja jossain tilanteessa saattaa tulla vääriä tulkintoja pelkästään värejä tulkitsemalla – olisiko syytä lisätä erilaisia kirjainmerkintöjä väripintojen yhteyteen.
- Suunnitteluperiaatteeseen ”Liikutaan kestävästi” liittyen on edelleen Mäntsälän kunnan kannalta tärkeää, että kuntalaiset voisivat käyttää myös nyt moottoritiellä kulkevaa noin 70 pikavuoroa, jotka eivät pysähdy Mäntsälässä. Siksi on ehdottoman tärkeää, että Mäntsälän aseman kohdalle merkitään joukkoliikenteen vaihtopaikka. Vaihtopaikan tärkeys korostuu myös siksi, että kunnalla on jatkossa

yhä vähemmän vaikutusvaltaa niin rautatietä, kuin maantietä käyttävien joukkoliikennevälineiden vuoroväliin tai kulkemiseen ylipäänsä. Koska junaliikenteen vuoroväli on edelleen harva ja yhä useampi linja-autovuoro ajaa pysähtymättä Mäntsälän ohi, ei kunta-laisilla ole käytännössä vaihtoehtoja oman auton käytölle. Tämä taas on huono vaihtoehto ilmastomuutoksen torjumisen ja sujuvan arjen kannalta.

- Viitaten jo aiemmin esille tulleeseen yleiskaavatyön keskeneräisyyteen kunta tuo esiin ainakin yhden taajaman laajenemissuunnan, joka yleiskaavatyössä saattaa tulla harkittavaksi ja joka ei toivottavasti ylitä maakunnallista merkittävyyttä – Kunta harkinnee teollisuus/liiketoimintojen sijoittamista Kehä V:stä etelään rautatien ja mt 140(Helsingintie):n välialueelle ja mahdollisesti teollisuus ja asumistoimintojen sijoittamista edelleen Kehä V:n eteläpuolelle mt 140:n ja mt 1494(Pornaistentie) välille. Uudet alueet liittyisivät nykyiseen rakenteeseen ja verkostoihin ja olisivat pääliikennesuuntien varrella.
- Jos ”maakunnallisen merkittävyyden” tulkinnasta on vaarana myöhemmin tulla tulkintaerimielisyyksiä, olisiko parempi laajentaa uuden 2050 kaavan taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke vastaamaan nykyisten maakuntakaavojen taajamatoimintojen ja työpaikka-alueiden yhteistä aluetta.

Päätös:

Liite 1. Ote Mäntsälän kohdalta maakuntakaavojen yhdistelmästä 2017 ja merkintöjen selitykset

Liite 2. Ote Mäntsälän kohdalta maakuntakaava 2050 luonnoksesta ja merkintöjen selitykset

Liite 3. Oikeusvaikutteinen liitekartta 8 2018

Liite 4. Merkinnät ja määräykset Uusimaa-kaavan luonnosvaihe syksy2018

Liite 5. Selostus Uusimaa-kaavan luonnosvaihe syksy 2018