



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050

LIIKENTEEN JA MAANKÄYTÖN TOTEUTTAMISOHJELMA: ASiantuntija-arvioinnit

Uudenmaan liiton julkaisu E 224 - 2019
ISBN 978-952-448-526-5
ISSN 2341-8885

Verkkajulkaisu
Helsinki 2019

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

KUVAILULEHTI

Julkaisun nimi

Liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelma:
Asiantuntija-arvioinnit

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Tekijät

Pasi Rajala / Ramboll
Seppo Laakso / Kaupunkitutkimus TA
Tmi Kari Ruohonen
Sakari Grönlund, Anne Herneoja, Veli-Markku Uski, Raisa Valli, Seppo Veijovuori / Sitowise

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero **Julkaisuaika**
Uudenmaan liiton julkaisuja E 224 6/2019

ISBN **ISSN**
978-952-448-526-5 2341-8885

Kieli **Sivuja**
suomi 42

Tiivistelmä

Uudenmaan liitossa on valmisteltu Uusimaa-kaavan 2050 yhteydessä maankäytön ja liikenteen toteuttamisohjelmaa, jossa osoitetaan Uudenmaan aluerakenteen kehittymisen prioriteetit sekä määritellään liikennehankkeiden ja maankäytön kestävä toteuttamisjärjestys ja toteutuspolku. Tässä julkaisussa esitellään liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelman vaikutuksia maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen, yhdyskuntatalouden, ratahankkeiden ja kestävä liikumisen näkökulmista. Vaikutuksia arvioidaan myös suhteessa kaavalle asetettuihin kärkitavoitteisiin ja niiden toteutumiseen.

Huomautuksia

Julkaisun pdf-versio löytyy verkkosivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Program för förverkligande av trafik och markanvändning:
Sakkunnigbedömningar

Utgivare

Nylands förbund

Författare

Pasi Rajala / Ramboll
Seppo Laakso / Kaupunkitutkimus TA
Tmi Kari Ruohonen
Sakari Grönlund, Anne Herneoja, Veli-Markku Uski, Raisa Valli, Seppo Veijovuori / Sitowise

Seriens namn och nummer
Nylands förbunds publikationer E 224

Utgivningsdatum
6/2019

ISBN
978-952-448-526-5

ISSN
2341-8885

Språk
finska

Sidor
42

Sammanfattning

I samband med Nylandsplanen 2050 har Nylands förbund utarbetat ett program för förverkligande av trafik och markanvändning och i programmet anges prioriteringar för hur områdesstrukturen i Nyland ska utvecklas. I programmet fastställs också en hållbar genomförandeordning och genomförandestig för trafikprojekt och markanvändning. I denna publikation presenteras vilka konsekvenser programmet för förverkligande av trafik och markanvändning har ur perspektivet för växelverkan mellan markanvändning och trafik, samhällsekonomi, järnvägsprojekt och hållbara färdstätt. Konsekvenser bedöms också i förhållande till de spetsmål som ställts upp för planen och förverkligandet av dem.

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

SISÄLTÖ

1. Lähtökohdat ja tavoitteet
2. Työvaiheet
3. Arviointi

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus, Ramboll

Yhdyskuntatalous, Kaupunkitutkimus TA

Ratahankkeet, T:mi Kari Ruohonen

Kestävä liikkuminen, SITOWISE



1 LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

- Tehtävänä oli arvioida Uudenmaan maakuntakaavoitukseen liittyen maankäytön ja liikenteen toteuttamisohjelman vaikutuksia sekä kaavan kärkitavoitteiden vaikutuksia ja toteutumista
- Arviointityö muodostaa kokonaisuuden, jota on ollut laatimassa Uudenmaan liiton asiantuntijoiden lisäksi viisi muuta asiantuntijaa. Näkökulmina ovat kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne, kestävä liikkuminen, maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen, yhdyskuntatalous ja ratahankkeet. Kestävän alue- ja yhdyskuntarakenteen selvityksen tulokset on raportoitu erikseen.

2 TYÖVAIHEET

Tässä raportissa kuvattu asiantuntijatyö eteni seuraavasti

1. Lähtötietoaineistoon tutustuminen
2. Aloituskokous Uudenmaan liitossa
3. Alustava arviointityö
4. Konsulttien yhteinen työkokous
5. Työpaja Uudenmaan liitossa
6. Arviointien viimeistely ja raportointi

3 ARVIOINTI, ALUSTAVAT TULOKSET



LIIKENNE JA MAANKÄYTTÖ

RAMBOLL



LIIKENTEEN JA MAANKÄYTÖN VUOROVAIKUTUS

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen näkökulmasta arviointia lähestyttiin seuraavilla kysymyksillä:

- Vastaako toteuttamisohjelma maakunnan kehittämistarpeisiin? Mikä on sen suhde valtakunnallisiin tavoitteisiin? Miten se palvelee ylimaakunnallisia tavoitteita?
 - Uusimaa-kaavan kärjet: Ilmastonmuutokseen vastaaminen, kansainvälisen saavutettavuuden kehittäminen sekä kaupungistuminen, tiivistyminen ja keskittyminen
- Miten toteuttamisohjelman liikennehankkeiden priorisointi tukee maakuntakaavan maankäyttöperiaatteiden toteutumista? Tukeeko toteuttamisohjelman fokus tätä?
 - Esimerkiksi alue- ja yhdyskuntarakenteen tiivistäminen
- Millaisia riskejä tai epävarmuustekijöitä liittyy liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen? Onko ne huomioitu riittäväällä tavalla toteutuksen ajoituksessa?
 - Esimerkiksi uusien maankäyttöalueiden potentiaali/mitoitus/tehokkuus ja suhde liikennejärjestelmän kehitykseen

LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN VUOROVAIKUTUS

Huomioita liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelmasta

- Toteuttamisohjelman tarkoituksiksi todetaan, että se ”osoittaa Uudenmaan aluerakenteen kehittymisen prioriteetit”. Ohjelma keskittyy kuitenkin pitkälti liikennehankkeisiin. Maankäyttö esittäytyy lähinnä yksittäisten uusien maankäyttöalueiden kautta, jotka liittyvät eri tavoin liikennehankkeisiin. Pääosa Uusimaa-kaavan mukaisesta kasvusta ja uudistuvasta maankäytöstä koostuu kuitenkin olemassaolevaan rakennettuun ympäristöön ja sen välittömään yhteyteen täydentyvästä ja tiivistyvästä maankäytöstä. Esitetyssä muodossa ohjelmasta voi saada sellaisen kuvan, että vain siihen sisällytetyt ”maankäyttöhankkeet” ovat liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta olennaisia.
- Toteuttamisohjelmassa on otettu rohkeasti kantaa paitsi kehittämisvyöhykkeiden sisällä, myös niiden välillä siihen, miten hankkeita tulisi priorisoida. Se on erinomaisen tärkeää, sillä se lisää maakuntakaavan tulkinnan selkeyttä ja on perusteltua vaikuttavuuden näkökulmasta.
- Toteuttamisohjelmassa tulisi keskittyä kansainvälisesti, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti erityisen merkittäviin hankkeisiin ja tuoda esille niiden suhdetta alueidenkäyttöön. Toteuttamisohjelman luonnokseen on nyt sisällytetty vaikutuksiltaan vähäisiä hankkeita. Toteuttamisohjelma on maakuntakaavan ohjausvaikutus huomioiden liian yksityiskohtainen.
- Lisähuomio liittyen maakuntakaavaehdotukseen: Maakuntakaavan valkoisiin alueisiin liittyy määräyksiä. Niihin liittyy siis maakunnallisia intressejä. Silloin kyse ei itse asiassa ole ”valkoisista alueista”, vaan alueista, joiden maankäytöllistä sisältöä ei ole nähty tarpeelliseksi osoittaa, mutta johon liittyen on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi ohjata niihin liittyvää alueidenkäyttöä (esim hiilinielut). Tämä on jossain määrin ongelmallista, sillä esitetyllä tavalla valkoiset alueet ovat kaikki ”samanlaisia”, vaikka taajamien lieve- ja kehysalueilla alueidenkäytön ohjaustarve on varmasti suurempi kuin ns. ”oikealla maaseudulla”. Tulisiko harkita vaikkapa edellä esitettyä valkoisten alueiden jakamista kahteen karkeaan vyöhykkeeseen? Vyöhykejakoahan ei välttämättä tarvitse osoittaa kaavakartalla. Tokihan määräykset jo kohdentavat ohjausta eri asioihin.

LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN VUOROVAIKUTUS

Suhde maakuntakaavan kärkiin

- Ilmastonmuutokseen vastaaminen
 - Liikennehankkeet on luokiteltu sen perusteella, mikä on niiden suhde nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Toteuttamisohjelmassa osoitettu priorisointi ja toteuttamisjärjestys ottaa hyvin huomioon tämän luokituksen, mikä minimoi maakuntakaavan päästövaikutuksia sekä alueidenkäytön että liikenteen näkökulmista.
 - Ilmastotavoitteiden merkityksen konkretisointi? Mitä niiden toteutuminen edellyttäisi?
- Kansainvälisen saavutettavuuden kehittäminen
 - Maakuntakaava ja sen toteuttamisohjelma vahvistavat Helsinki-Vantaa –lentoaseman saavutettavuutta ja kytkeytymistä valtakunnalliseen liikenneverkkoon.
 - Maakuntakaavassa on varauduttu Tampereen, Turun, Pietarin ja Tallinnan/Keski-Euroopan suuntien yhteyksien parantamistarpeisiin. Toteuttamisohjelmassa osoitettu vaiheistus edesauttaa hankkeiden toteutumista tasaten investointitarpeita perustuen suuntien erilaisiin ominaisuuksiin ja toteuttamisedellytyksiin.
- Kaupungistuminen, tiivistyminen ja keskittyminen
 - Toteuttamisohjelmassa keskitytään liikenteen kehityskäytäviin. Pääkaupunkiseutu ja sen ulkopuoliset aluekeskukset eivät ole paljoakaan esillä, vaikka kaupungistuminen keskittyy niihin. Erikseen nimetyt maankäytön hankkeet ovat pääosin näiden ulkopuolella. Toteuttamisohjelmalla ei ole suhdetta tähän kärkitavoitteeseen.

LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN VUOROVAIKUTUS

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen liittyviä riskejä tai epävarmuustekijöitä

- Epävarmuudet jotka liittyvät muutoksiin tai tulevaisuuteen, joihin kaavalla ollaan varautumassa
 - Väestönkasvu (erityisesti maahanmuutto ja sen ennustettavuus) – väestömäärä ja sen kehitys, väestörakenne, yli/alimitoitusriskit
 - Väestönkasvun ohjautuminen Uudenmaan alueella (kaavalla voi vain luoda edellytyksiä) – oletettua suurempi keskittyminen / hajakentämispaineiden kehitys – asumispreferenssien muutokset, muuttuvat liikkumistarpeet, palveluverkon kehittyminen
 - Ilmastonmuutoksen eteneminen ja siihen reagointi – hillintä- ja sopeutumistoimenpiteiden vaikuttavuus ja ensisijaisuus – alueidenkäyttö-, ilmasto-, energia- ja liikennepoliittiset linjaukset tulevaisuudessa – heijastuminen maankäyttöratkaisuihin, liikennejärjestelmään, energiantuotantoon, päästötavoitteisiin ja niihin liittyviin lainsäädännön muutoksiin
 - Kaupan rakennemuutos ja kaupan konseptien uudistuminen – saavutettavuuteen ja liikenteen ohjaustarpeisiin liittyvät oletukset
 - Taloudelliset suhdanteet ja niiden vaikutus investointikykyyn

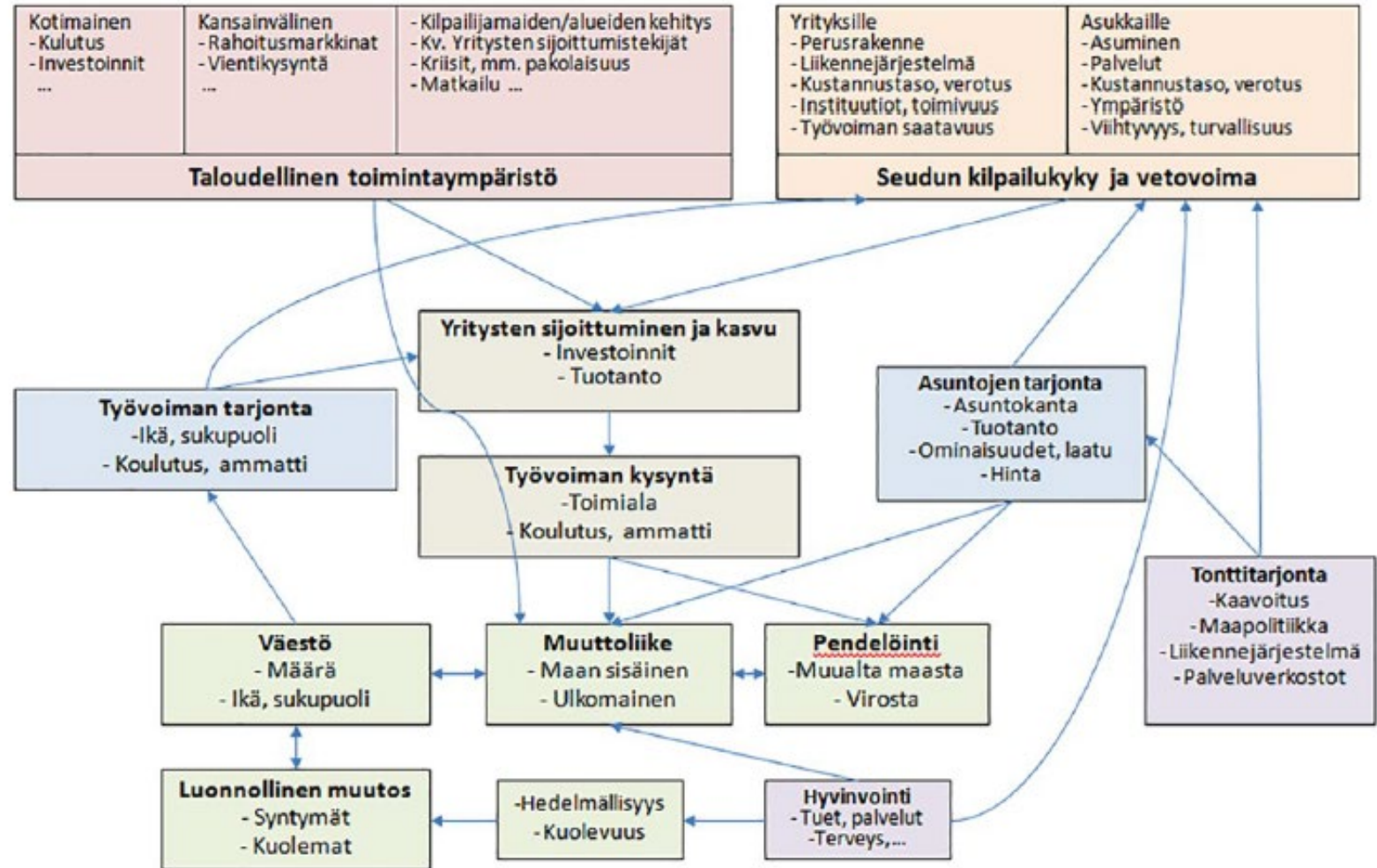
ALUE- JA YHDYSKUNTA- TALOUS

KAUPUNKITUTKIMUS TA



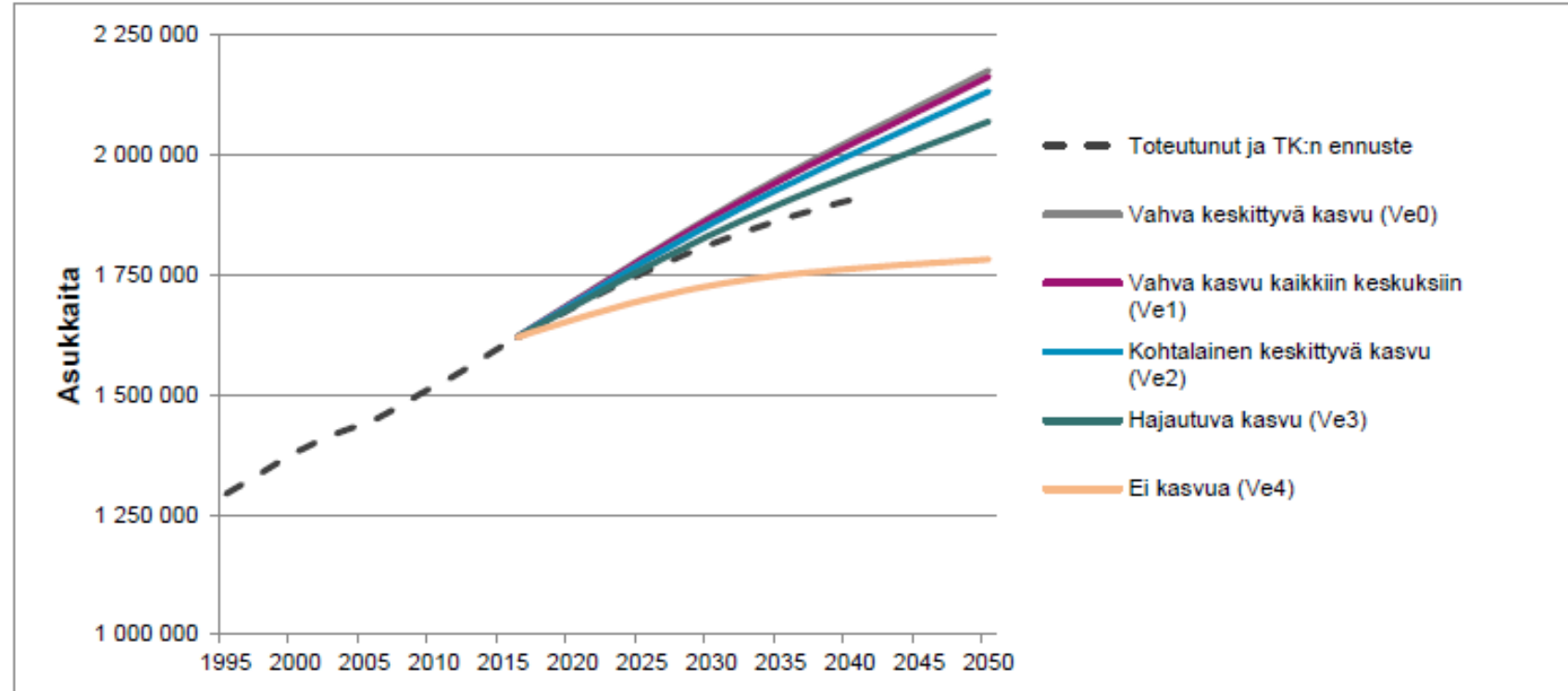
Uusimaa-kaavan taustaksi laadittiin UUDENMAAN ALUETALouden SKENAARIOT JA VÄESTÖ- JA TYÖPAIKKAPROJEKTIOT

- Kaavan taustaksi tuotettiin näkemys talouden toimintaympäristön sekä väestön ja työpaikkojen muutoksen vaihtoehtoista Uudellamaalla ja sen seuduilla.
- Lähtökohta: Kansainvälinen ja valtakunnallinen toimintaympäristö sekä alueellinen kilpailukyky ja vetovoima luovat puitteet taloudelle sekä väestö- ja työpaikkakehitykselle.
- Maakuntakaavoitus mahdollistaa, rajoittaa ja ohjaa maankäytön muutosta ja liikennejärjestelmän kehitystä.
- Maakuntakaavalla ja siihen liittyvillä prosesseilla on vaikutuksia kilpailukykyyn ja vetovoimaan sekä yritysten toimintaedellytyksiin ja asukkaiden hyvinvointiin.



VÄESTÖN JA TYÖPAIKKOJEN KASVUN JATKUMINEN TODENNÄKÖISTÄ UDELLAMAALLA

- Kasvun jatkuminen on todennäköistä, mutta muutoksen nopeudelle ja alueelliselle sijoittumiselle on useita vaihtoehtoja.
- Johtopäätös: Uudenmaan on varauduttava suhteellisen nopeaan väestö- ja työpaikkakasvuun myös tulevaisuudessa.
- Maakuntakaavoituksen kannalta nopea mutta alueellisesti epäyhtenäinen kasvu tuo sekä mahdollisuuksia että uhkia.
- Haasteena kasvun kestävyys
 - Talouden tasapaino
 - Yritysten toimintaedellytykset
 - Hyvinvointi
 - Sosiaalinen tasapaino
 - Ympäristö
 - Liikenne
 - Alueellinen eriytyminen



Lähde: Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot.
Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun.
Uudenmaan liiton julkaisu E 179 - 2017

RAKENNEMALLIEN TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Seppo Laakso, Mikko Jääskeläinen, Niko-Matti Ronikonmäki (2017)

Kolme vaihtoehtoista rakennemallia pohjautuen erilaisiin kasvuskenaarioihin

1. Keskittyvä kasvu
 - Nopea kasvu painottuen pääkaupunkiseudulle
2. Monikeskittyvä kasvu
 - Nopea kasvu suuntautuen Uudenmaan aluekeskuksiin pääkaupunkiseudun rinnalla
3. Hajakeskittyvä kasvu
 - Hidastuva kasvu, joka suuntautuu osittain keskusten ulkopuolelle

Taloudellisten vaikutusten arvioinnin näkökulmat

- Vaikutukset yrityksille
 - Yleiset toimintaedellytykset
 - Seudullisten työmarkkinoiden toimivuus
 - Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen toimivuus
- Vaikutukset kotitalouksille
 - Liikkuminen
 - Työllisyys ja ansiotaso
 - Palveluiden saatavuus
 - Asumisvaihtoehtojen tarjonta
- Vaikutukset julkiselle
 - Investoinnit ja käyttökustannukset
 - Julkisten palveluiden kysyntä ja tarjonta

RAKENNEMALLIEN EROJA TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN SUHTEEN

(1) Keskittyvä kasvu

- Mahdollistaa korkeamman tuottavuuden ja nopeamman talouskasvun.
- Hyvät edellytykset keskittymisestä hyötyville osaamisintensiivisille aloille.
- Mahdollista korkeamman tulotason ja suuremman työllisyyden.
- Viherrakenteen niukkuus ja kuormitus voi heikentää keskusten asuinympäristöjä.

(2) Monikeskittyvä kasvu

- Vahvat keskukset PKS:n ulkopuolella vetävät uutta yritystoimintaa omilla vahvuuksillaan.
- Väestön painopiste kauempana ytimestä ja jakautuneena useampaan keskukseseen.
- Työpaikkoja ja palveluita enemmän tarjolla muissa keskuksissa.
- Ulompana asuvilla on pienemmät asumiskustannukset mutta korkeammat liikkumiskustannukset erityisesti työmatkoilla.

(3) Hajakeskittyvä kasvu

- Hajautunut yhdyskuntarakenne: vähemmän kasautumiseen perustuvia tuottavuusetuja.
- Pitkämatkainen työmatkaliikkuminen on yleistä ja liikkumiskustannukset ovat korkeat.
- Palveluyritysten kysyntä kasvaa myös pienemmissä taajamissa – väestö tuo kysyntää.
- Uudenlaista älykästä teollisuutta alueille – lisää taloudellista aktiivisuutta eri alueille.

UUSIMAA-KAAVAN (LUONNOKSEN) TALOUDELLISTEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Seppo Laakso, Mikko Jääskeläinen, Henrik Lönnqvist (2018)

- Arviointikysymyksiä
 - Miten tavoitteeksi asetettu maankäyttö ja yhdyskuntarakenne tukevat alueellista kilpailukykyä?
 - Miten mk-kaavan periaatteet ja määräykset ohjaavat kehitystä tavoitteiden suuntaan?
- Miten aikaisempien mk-kaavojen arvioinnit ja palaute huomioitu, mm.
 - ”Kasvua kaikkialle” -periaate ei priorisoi kasvusuuntaa tai keskuksia
 - ”Hyvät alueet” voimakkaammin uuden kaavoituksen ja asumisen käyttöön
- Miten tunnistettuja ongelmia ratkaistaan?
 - Uusimaa-kaava on entistä strategisempi ja joustavampi, mutta samalla myös fokusoidumpi.
 - Aikaisempaa selkeämmät suunnitteluperiaatteet
 - Seudulliset erityispiirteet paremmin esiin kuin aikaisemmissa kaavoissa

KAVALUONNOKSEN KRITIIKKIÄ

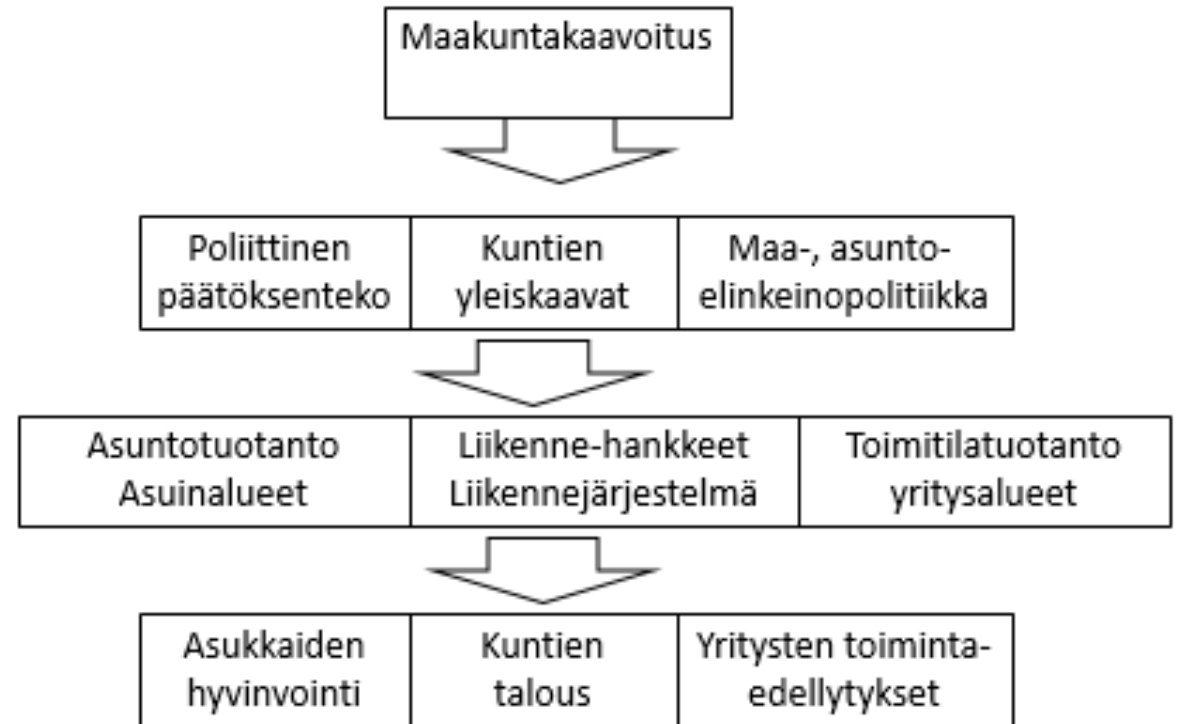
- Tiivistäminen
 - Uudenmaan ja sen seutujen suuri ongelma on edelleen rakennetun ympäristön hajanaisuus.
 - Maakuntakaavan tulisi ohjata voimakkaammin tiivistämiskehitystä, joka on asetettu keskeiseksi tavoitteeksi.
- Keskusverkosto
 - Uusimaa-kaavan luonnoksessa keskusverkosto esitetään siten, että erotetaan toisistaan valtakunnan keskus (Helsingin keskusta-alue) sekä muut keskukset kahtena luokkana (keskukset ja pienet keskukset)
 - Liian laaja ja priorisoimaton verkosto mahdollistaa kasvun kaikkialla eikä varmista sitä erityisesti missään.
- Ehdotus
 - Keskusten jako useampaan luokkaan niiden keskusroolin, liikenteellisen aseman, koon ja tiiviiden suhteen, erityisesti pääkaupunkiseudun keskusverkosto muodostaa erilaisen kokonaisuuden kuin maakunnan alue- ja paikalliskeskukset
 - Eri keskusluokille omat kehittämistavoitteet.
 - Keskusten verkostomaisuus paremmin esille.

MITEN MAAKUNTAKAAVA VAIKUTTAA ALUE- JA YHDYSKUNTATALOUTEEN?

- Maankäytöllä ja yhdyskuntarakenteella on tutkimusten mukaan tiivis yhteys talouteen
 - Hyvin toimivat yrityskeskittymät ja niiden väliset yhteydet lisäävät yritysten tuottavuutta.
 - Hyvä ympäristö, arkielämän toimivuus sekä työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuus lisäävät asukkaiden hyvinvointia.
 - Hyvä saavutettavuus kansainvälisesti, alueiden välisesti ja alueiden sisäisesti lisää talouden tehokkuutta.
- Maakuntakaava ja sen prosessien ja liitännäisaineistojen vaikutus talouteen perustuu mahdollistamiseen, rajoittamiseen ja ohjaamiseen
- Mahdollistaminen
 - Maakuntakaava mahdollistaa taloudellisen toiminnan kehityksen, jos varaukset eri maankäyttömuodoille ja yhteyksille ovat tarkoituksenmukaisia.
 - Se mahdollistaa uusia liikenneväyliä, keskusten ja taajamien kehittämistä sekä uusia keskuksia, taajamia ja palvelu- ja työpaikka-alueita.
- Rajoittaminen
 - Se rajoittaa rakentamista mm. virkistysalueille sekä kaupan sijoittumista alue- ja yhdyskuntarakenteessa.
 - Kaava voi rajoittaa taloudellisen toiminnan kehitystä, jos se ei tarjoa esimerkiksi riittävää kasvumahdollisuutta kehittyville toiminnoille tai ei mahdollista tarpeellista liikenneyhteyttä.
- Ohjaaminen
 - Maakuntakaavalla ei ole suoraa yhteyttä sen mahdollistaman uuden maankäytön toteutumiseen.
 - Ohjauksen merkitys korostuu väestön ja työpaikkojen kasvaessa.
 - Maakuntakaavan tavoitteilla, kaavamääräyksillä sekä toteuttamisohjelmalla ja muilla toimenpide-esityksillä on keskeinen rooli ohjauksessa.
 - Myös varsinainen kaava vaikuttaa, mm. keskus- ja taajamamerkinnot ohjaavat kasvua keskuksiin.

VAIKUTUSPROSESSI

- Maakuntakaavoitus tavoitteineen ja toimenpiteineen tarjoaa puitteet kuntien yleiskaavoitukselle ja siihen kytkeytyvälle politiikalle ja päätöksenteolle
- Kuntien kaavoitus luo edellytykset asunto- ja toimitilatuotannolle sekä uudelle maankäytölle.
- Kunnat ovat vastuussa uusien alueiden perusrakenteen sekä julkisten palveluverkostojen toteutumisesta.
- Elinkeinopolitiikka vaikuttaa osaltaan yritysten sijoittumiseen alueille.
- Hyvä yhdyskuntarakenne, asuminen ja liikkuminen parantavat asukkaiden hyvinvointia.
- Toimiva liikennejärjestelmä, yrityskeskittymät ja toimitilatarjonta vaikuttavat yritysten toimintaedellytyksiin.



MAAKUNTAKAAVAN LAADINTAPROSESSIN MERKITYS

- Varsinaisten maakuntakaava-asiakirjojen ohella kaavan laadintaprosessi vaikuttaa välillisesti alue- ja yhdyskuntatalouteen.
- Prosessissa käsitellään maakunnan ja sen seutujen strategisia kehittämistavoitteita sekä politiikkatoimenpiteitä laajemmasta näkökulmasta kuin kunnissa tai kuntayhtymissä, mutta alueellisesti fokusoidummasta näkökulmasta kuin valtakunnallisissa prosesseissa.
- Prosessissa on mukana maakunnan, kuntien, valtionhallinnon ja useiden sidosryhmien asiantuntijoita ja päättäjiä.
- Lopputulos – oikeusvaikutteinen kaava – lisää prosessin painoarvoa ja merkittävyyttä.
- Parhaimmillaan prosessi voi synnyttää yhteisymmärrystä tilannekuvasta, tavoitteista ja toimenpiteistä eri aluetasojen ja toimijaryhmien välillä.
- Tämä voi tiivistää maakuntakaavan ja siihen kytkeytyvien toimenpiteiden – kuten liikenneinvestointien ja kuntien kaavoituksen – välistä kytkentää.
- Prosessiin liittyy tasapainoilu maakunnan kokonaisedun sekä kuntien ja seutujen tavoitteiden välillä. Maakunnalliset päätöksentekijät ovat myös omien kuntiensa edunvalvojia.

KAAVAN VAIKUTUSARVIOINNIN VERTAILUASETTELMA

- Kaavaehdotuksessa arvioitavana on yksi vaihtoehto, toisin kuin rakennemallivaiheessa (3 vaihtoehtoa)
- Kaavaehdotuksen vertailukohtana on voimassaoleva kaava sekä kaavan plussat ja miinukset suhteessa näköpiirissä oleviin mahdollistamis- ja ohjaustarpeisiin
- Arvioinnin teemoja
 - Tiivistyminen
 - Keskusverkosto
 - Alueelliset kaavat
 - Priorisointi
- Arvioinnin näkökulmat
 - Vaikutukset yrityksille
 - Vaikutukset kotitalouksille
 - Vaikutukset julkiselle sektorille

TIIVISTYMINEN (1/2)

- Kaavan keskeisenä tavoitteena on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, kuten aikaisempienkin kaavojen
 - Maakuntakaavaluonnos mahdollistaa tiivistämiskehityksen, mutta ei kuitenkaan ohjaa sen toteutumista voimakkaasti.
 - Keskuksiin suuntautuvassa kasvuskenaariossa tiivistämiselle on paremmat edellytykset kuin hajautuvassa kasvussa.
 - Urbaninen asumisen ja vahvojen yrityskeskittymien priorisoiminen sekä kaavoituksessa että kotitalouksien asumisvalinnoissa ja yritysten sijoittumisvalinnoissa tukee tiivistämistavoitteen toteutumista.
 - Raideliikenneinvestoinnit ja niiden myötä asemaseutujen roolin vahvistuminen edistävät tiivistymistä.
 - Vastaavasti tiivistyminen parantaa kestävien kulkumuotojen investointien kannattavuutta tuomalla lisää käyttäjiä liikennepalveluille.
- Tiivistyminen yritystoiminnan kannalta
 - Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen parantaa työvoiman saatavuutta yrityskeskittymissä.
 - Tiivistyminen nostaa suurten yrityskeskittymien roolia ja osuutta työpaikoista.
 - Tiivistyminen edistää myös seutukeskusten työpaikkakeskittymien kilpailukykyä.
 - Tämä parantaa kasautumiseduista hyötyvien yritysten (mm. osaamisintensiiviset toimialat) toimintaedellytyksiä.

TIIVISTYMINEN (2/2)

- Tiivistyminen kotitalouksien kannalta
 - Kaava mahdollistaa monipuolisen asuntojen tarjonnan ja tarjoaa vaihtoehtoja sekä urbaaniin että väljään asumiseen.
 - Tiivistämisessä keskeisimmissä sijainneissa lyhentää keskimääräisiä työmatkoja, josta hyötyjä työllisyyden ja ansiotason kehityksessä.
 - Maakuntakaavan määräyksissä varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus, mikä hillitsee liikkumiskustannusten kasvua. Hajautumiskehitys, minkä kaava myös mahdollistaa, kasvattaisi kuitenkin keskimääräisiä liikkumiskustannuksia suhteessa tiivistämisvaihtoehtoon.
 - Palveluiden keskimääräinen saavutettavuus todennäköisesti paranisi tiivistymisen myötä. Positiivinen muutos olisi suurin kasvavissa ja tiivistyvissä keskuksissa, mutta palveluiden saavutettavuus voisi heikentyä taantuvilla seuduilla.
- Tiivistyminen julkisen sektorin kannalta
 - Julkinen sektori hyötyy kokonaisuudessaan maankäytön tiivistämisestä, koska tiiviimpi rakenne mahdollistaisi yhdyskuntataloudellisesti tehokkaamman infran ja palveluverkon.
 - Toisaalta tiivistäminen edellyttää suuria liikenneinvestointeja ja kasvavaa ylläpitovastuuta, jotka on rahoitettava.

KESKUSVERKOSTO

- Keskusverkosto sekä keskusten ja niiden välisten yhteyksien kehittämiseksi asetettavat tavoitteet ovat aluetalouden kannalta Uusimaa-kaavan ydinasioita.
- Uusimaa-kaavan luonnoksessa keskusverkosto esitetään siten, että erotetaan toisistaan valtakunnan keskus (Helsingin keskusta-alue) sekä muut keskuksat kahtena luokkana (keskuksat ja pienet keskuksat), jotka ovat keskustatoimintojen alueita.
- Keskuksat esitetään pistemäisinä oman kunnan tai kunnan osa-alueen palvelu-, työpaikka- ja liikennekeskuksina, mutta keskusten verkostoyhteyksiä toisiin keskuksiin ei esitetä kaavan-aineiston keskustarkastelussa.
- Samaan keskusten ryhmään kuuluu sekä suuria työpaikka- ja palvelukeskittymiä ja raideliikenteen solmupaikkoja, että pienehköjä kuntakeskuksia.
- Liian laaja ja priorisoimaton verkosto mahdollistaa kasvun kaikkialla eikä varmista sitä erityisesti missään.
- Kaavan liiteaineistoon tulisi liittää keskusverkostotarkastelu esimerkiksi seuraavalla jaotuksella
 - Pääkaupunkiseudun joukkoliikennevyöhykkeeseen sisältyvien keskusten esittäminen omana ryhmänä yhteyksineen, korostaen niiden verkostomaista kokonaisuutta, mutta samalla liittämiä vyöhykkeen ulkopuolisiin keskuksiin.
 - Muiden keskusten (keskuksat ja pienet keskuksat) keskinäiset yhteydet sekä pääkeskukseen tulisi kuvata.
 - Eri keskusluokkien kehittämistavoitteet tulisi eriyttää ja nostaa esiin.

KAAVAN RAKENNE JA STRATEGISUUS

- Uusimaa-kaavan rakenne ja tavoitteisto on toteutettu ja esitetty paremmin kuin voimassa olevassa kaavassa.
- Uusimaa-kaava on entistä strategisempi ja joustavampi, mutta samalla myös fokusoidumpi.
- Siinä on aikaisempaa selkeämmät suunnittelutavoitteet
 - kasvu kestäville vyöhykkeille
 - elinvoimaisten keskuksien verkosto
 - kestävä liikkuminen
 - Hyvä saavutettavuus
 - seutujen erikoistuminen ja erityispiirteet
 - vetovoimainen ympäristö.
- Seudulliset kaavat mahdollistavat ajankohtaisten kysymysten ratkaisemisen vyöhykkeittäin ja seuduittain, jolloin erilaisten alueiden erilainen maankäytön ohjaustarve voidaan ottaa huomioon.

PRIORISOINTI

- Aikaisempien kaavojen ongelmana on ollut erityisesti uusien liikenneväylien aluevarausten priorisoimattomuus, jolloin aluevarausten ja liikennehankkeiden välinen ero on hämärtynyt.
- Kaavaehdotukseen liittyy liikennealoitteiden esittämien jaoteltuna ajoitusryhmiin, mikä sisältää kannanoton hankkeiden toteutuksen priorisoinnista.
- Kaikki esitetyt liikennealotteet ovat hyödyllisiä niiden sijaintialueiden kannalta ja toteutuessaan parantaisivat alueiden saavutettavuutta ja maankäytön kehittämistä.
- Kuitenkaan hankkeet eivät ole yhteiskuntataloudellisilla kriteereillä samanarvoisia, vaan hankkeiden välillä on eroja niiden aikaansaamissa hyödyissä suhteessa kustannuksiin.
- Liikennealoitteiden priorisoinneissa tulee ottaa huomioon tehdyt yhteiskuntataloudelliset arvioinnit (kuten on otettu), mutta niiden tekeminen ei ensisijaisesti kuulu maakuntakaavoituksen tehtäviin.

KAAVAN TAVOITTEET JA OHJAAVUUS

- Maakuntakaavalla on kunnianhimoiset ja hyvin perustellut tavoitteet
 - Kaavan aineistoissa tulisi esittää selkeästi ja näkyvästi keskeiset tavoitteet
 - Tavoitteilla ja niiden esittämisellä on suuri vaikutus maakuntakaavan ohjausvaikutukseen ja vaikuttavuuteen alue- ja yhdyskuntatatalouden kannalta
 - Kaavan ylätavoitteena tulisi olla asukkaiden hyvinvoinnin lisääminen ja yritysten toimintaedellytysten parantaminen, ja muiden tavoitteiden tulisi olla alisteisia näille tavoitteille
- Mahdollistavuus
 - Kaava mahdollistaa kasvun mutta ei takaa sitä
 - Se antaa tilaa erilaisille kasvusuunnille
 - Se antaa mahdollisuuksia rakennemuutoksiin sopeutumiselle
- Kasvun haasteet
 - Kasvu tuo resursseja ja riskejä: talouden tasapaino, ympäristö, ilmasto, liikkuminen, sosiaalinen eriarvoisuus, segregatio
 - Maakuntakaava ei ratkaise kaikkia ongelmia
 - On tärkeää tunnistaa kaavan yhteys politiikkavälineisiin ja toteuttamiseen

RATAHANKKEET

TMI KARI RUOHONEN



TUKEEKO LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITELMAN RAIDEHANKKEET KAAVAN TAVOITTEITA

- Paljon kehitystä kohti strategista kaavaa ja hankkeiden priorisointia
- Haasteena on, että kaava korostaa uusia liikennehankkeita tai merkittävää parantamista, kun haasteena on olemassa olevan verkoston kapasiteetti, **kunto** ja palvelumahdollisuudet
- Maakuntakaavassa näkyy HSL alueen ulkopuolinen raideverkosto, jolloin se osa verkostosta ja uusista hankkeista, joka eniten palvelee kaavan tavoitteita, puuttuu sekä kaavasta että toimenpidesuunnitelmasta
 - Esimerkiksi Pisara-rata tarvitaan kaukoliikenteen kehittämistä varten, vaikka keskellä Helsinkiä. Tarvitaan ennen tunnin juna hankkeita, mutta ratapihalle mahtuu Espoon kaupunkiradan ja pääradan lisälähiliikennettä
 - Kehittyvä metro- ja raitiotieverkosto sekä sen merkitys pitäisi näkyä paremmin. Solmupisteiden merkitys korostuu
- Kaukoliikenteen kaikki potentiaaliset yhteydet toimenpidesuunnitelmassa
 - Hyvää, että priorisointi on tehty hankkeiden toteutusaikataulujen osalta
 - Haasteena on niihin liittyvä lähiliikenteen hankkeet: Pääradalla ja Turun radalla ovat tarpeen jo nykytilanteessa myös kaukoliikenteen parantamiseksi; Porvoon rata suhteettoman kallis Itäradan ensimmäisenä vaiheena, jollei samalla ole tietoa hankkeen jatkumisesta Pietariin asti. Kun päätettiin Kerava - Lahti Oikoradan rakentamisesta, vaikutukset kaavan ja suunnitelman uusilla linjauksilla jäävät vähäiseksi Itä-Suomen kannalta
 - Uusissa hankkeissa tärkeää tarkastella sekä tunnin junat ja lähiliikenne vai onko lisäksi IC-tyyppinen suurimmissa taajamissa pysähtyvät junat sekä aikataulurakenne. Suunniteltava ensin liikennetarpeet ja niiden vaikutukset ja sitten linjaukset ja tekniset ratkaisut
 - Miten otetaan huomioon suunnitteluvalmius ja EU-tukien saantipotentiali
 - Helsinki Tallinna tunneli erikseen

TUKEEKO LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITELMAN RAIDEHANKKEET KAAVAN TAVOITTEITA

- Kaavassa pieniä Uudenmaan alueen ratahankkeita, joilla ei vaikutusta tai vain vähäinen kaavan tavoitteisiin
 - Hanko – Hyvinkää radan sähköistys tukee, mutta hankkeeseen on syytä sisällyttää myös tasoristeysturvallisuuden parantaminen
 - Sipoon rata, saadaanko vaikutuksia, kun vaihdollinen yhteys
 - Loviisan radan parantaminen ja Inkoon rata jääneet edellisestä maakuntakaavasta. Maakuntakaava mahdollistaa ja merkinnästä ei haittaa, mutta pitäisikö kaavatyön yhteydessä arvioida tarve
- Raideliikenne tarvitsee sekä varikot että radanpidon huoltoalueet
 - Ilmalan alue ei yksinään toiminnallisesti riitä, vaan tarvitaan pääradan ja länsiradan uudet pienemmät varikot
 - Radanpito tarvitsee myös huoltoalueet. Parhaiten toimivat, jos voi yhdistää varikoille
 - Haasteena, kuka kehittää varikkoalueita; Väylä, HSL, uusi operatiivinen kiinteistöyhtiö?
 - Kun ei suunnitelmia, on vaikea esittää kartalla, mutta syytä mainita selostuksessa
- Kapasiteetin kasvattaminen kulunvalvonnan kehittämisellä
 - Pitkällä tähtäyksellä voidaan saada lisää kapasiteettia, kunhan ensin infra ja erityisesti laiturikapasiteetti mahdollistaa. Vaatii koko teknisen järjestelmän muutoksen

TUKEEKO LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITELMAN RAIDEHANKKEET KAAVAN TAVOITTEITA

- Liikenteen ja maankäytön suunnitelma ei kuvaa liikennehankkeiden vaikutuksia maankäyttöön, vaikka itse hankkeilla suuri vaikutus tavoitteiden saavuttamiseen
 - Haasteena HSL alueen hankkeiden puute, jossa suurimmat vaikutukset
 - Mitä vaikutuksia saadaan pääradan parantamisella esim. Kerava, Järvenpää, Hyvinkää
 - Turun radan osalta esitetty pieniä taajamia, mutta vaikutukset Lohja / Nummela
- Rautatielogistiikka
 - Uudenmaan maankäyttöratkaisut eivät tue tavaraliikenteen rautatiekuljetuksia osana kaupunkilogistiikkaa eikä edes yhdistettyjä kuljetuksia
 - Pääradan kapasiteettihaasteiden takia, myös Vuosaaren sataman rautatieyhteydet liikenteellisesti haastavat. Otettava huomioon pääradan jatkovaiheissa
 - Onko tarve selvittää, voiko Uudellamaalla kehittää myös raideliikenne-logistiikkaa ennen mahdollista Tallinnan tunnelia ja uutta terminaalia Lentokentän pohjoispuolella
- Tallinnan tunneli
 - Suunnitelmassa esitetty Helsingin keskustan alittava linjaus, jossa henkilöliikenteen tunneliasemat Hki Keskusta, Pasila ja Lentokenttä ja tavaraliikenne maanpintaan lentokentän pohjoispuolella ja sieltä ratayhteys Hanko – Hyvinkää radalle
 - Vaihtoehto on perusteltu, koska se yhdistyy toimivasta ilman kapasiteetti riskejä olemassa olevaan liikennejärjestelmään. Espoon kautta kulkevien linjausten osalta liikenteellistä toimivuutta ei ole esitetty
 - Kun suunnitellaan Lentorataa, on Tallinnan tunnelin eurooppalainen raideleveys 1475 mm ja Suomen rataverkko 1524 mm syytä pitää toiminnallisesti eri raiteilla. Näin saadaan riittävä kapasiteetti ja häiriötilanteet Tallinnan tunnelissa eivät vaikuta Lentoradan liikenteeseen

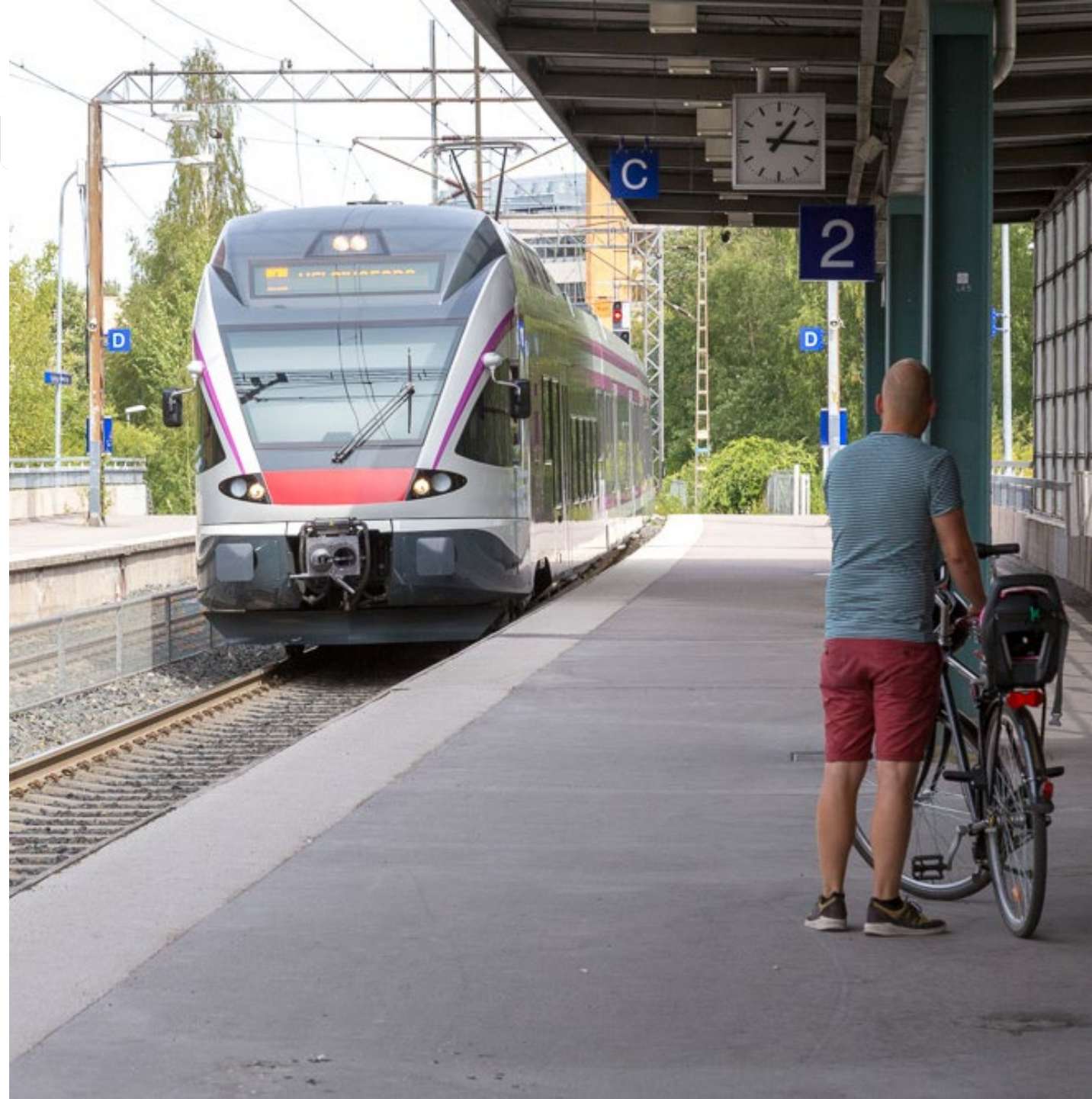
TUKEEKO LIIKENTEN JA MAANKÄYTÖN SUUNNITELMAN RAIDEHANKKEET KAAVAN TAVOITTEITA YHTEENVETO

- Raidehankkeet mahdollistavat kaavan tavoitteiden toteuttamisen, mutta vaikutukset maankäyttöön ei näy suunnitelmassa
- Tarvitaan Liikennejärjestelmä suunnitelma
 - Lähtökohtana tarve, vaikutukset ja liikennöinti, sitten vasta ratkaisut tarvitaanko raide vai kehitetäänkö muita liikenneratkaisuja
 - Solmupisteiden toimivuus ja toiminnallisuus
- Nykyinen MRL ei oikein toimi suurten raidehankkeiden suunnittelussa
 - Tarvitaan ensi tavoitteet, ratkaisut ja niillä saavutettavat vaikutukset ja vasta sitten hankkeet linjauksineen

KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

SITOWISE

SIT



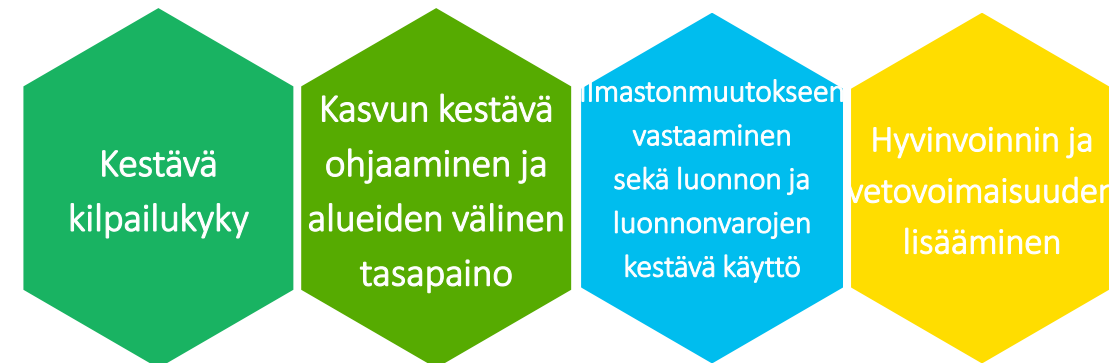
KÄSITYKSEMME SIITÄ, MIKÄ TOTEUTUSOHJELMAN TULISI OLLA

- Toteutusohjelma on osa maakuntakaavakokonaisuutta
- Luo perustellun näkemyksen alue- ja yhdyskuntarakenteen ja liikenteen suurista linjoista
- Ohjaa jatkovalmistelua tavoitteiden suuntaan ja nostaa esiin kysymyksiä, jotka ovat eri suunnittelutasojen yhteistyötä vaativia tai ylikunnallisia
- Esittää toimien vaikuttavuudet suhteessa tavoitteisiin
- Auttaa Uudellamaalla etenemään rakennesuunnitelmasta kohden liikennestrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa huomioon ottaen tavoitellun alue- ja yhdyskuntarakenteen
- Auttaa käsittelemään useita kysymyksiä kokonaisuuksina
- Se on luonteeltaan strateginen ja tarkastelee kehitystä pitkällä aikavälillä
- Se on näkemys merkittävistä hankkeista Uudenmaan kannalta, vaikka ottaa huomioon vaikutukset muuhun Suomeen



Uusimaa-kaava 2050: Ehdotus
Liiteaineisto 3: Toteuttamisohjelma, liikenne ja maankäyttö

Lausunnoilla 21.3. - 24.5.2019



KESTÄVIEN KULKUMUOTOJEN EDELLYTYKSIEN TUKEMINEN

Kytkentää maankäyttöön tulisi vahventaa ja siksi olisi tunnistettava

1. alueita, joissa uusi asuminen, palvelut ja työpaikat luovat tarpeita kestävän liikkumisen toteuttamiselle
2. alueita, missä asuntojen ja työpaikkojen lisäämisellä luodaan edellytyksiä kestävän liikkumisen lisäämiselle
3. alueita, joilla erityisesti kiinnitettävä huomiota rakenteen tiivistämiseen (esim. joukkoliikenteen toimivuuden näkökulmasta) esim. tiivistettävät asemanseudut

Vielä voisi pohtia, miten huomioidaan

1. kävelyn ja pyöräilyn asema kestävän liikkumisen muotona. Voitaisiinko esim. esittää vyöhykkeet ja kaupan palveluiden saavuttaminen kestävin liikennemuodoin?
2. haja-asutusalueet- pitäisikö antaa ohjeita, miten liikennejärjestelmäsuunnittelussa otetaan haja-asutusten kestävä liikkuminen huomioon?

JOUKKOLIIKENTEN VERKOSTOKAUPUNGIN EDELLYTYSTEN TUKEMINEN MM. POIKITTAISYHTEYKSILLÄ

Tarvitsisi tuekseen verkostoselvityksen, jossa

1. tarkasteltaisiin kaikkia joukkoliikennemuotoja ja muodostuvia matkaketjuja koko alueella
2. verkostoa muodostettaessa luotaisiin kiinteä yhteys alue- ja yhdyskuntarakenteeseen sekä elinkeinotoimintaan (tarvelähtöisyys)
3. tunnistettaisiin eri keskuksat ja niiden kehittymismahdollisuudet sekä erityisesti aseman seutujen rooli kaupunkirakenteessa
4. tunnistettaisiin eri keskusten yhteyksiin liittyvät palvelutasotarpeet nyt ja tulevaisuudessa
5. määritettäisiin solmupisteet ja niiden kehittäminen
6. huomioon otettaisiin liityntäpysäköinti kaikkien kulkumuotojen osalta osana matkaketjuja sekä jakeluliikenteen uudet ratkaisut
7. tunnistettaisiin verkoston kehittämiseen sisältyvät riskit

KESKUSTEN ELINVOIMAN TUKEMINEN KAUPAN, MAANKÄYTÖN JA LIIKENTEEN RATKAISULLA

Toimenpideohjelmassa tulisi nostaa esiin

1. valtakunnalliset yhteydet
2. alueet, joilla tarvitsisi tarkastella palveluiden ja maankäytön kehittämistä yhtä kuntaa laajemmin esim. raidekäytävät (metro) ja raja-alueet (esim. Kuninkaankolmio)
3. alueita, joissa huolena on palveluiden etääntyminen kilpailun kautta suuriin yksiköihin
4. alueet, joilla liikenneratkaisun yhteydessä tulee kiinnittää huomiota olemassa olevan keskuksen toimintojen säilymiseen/kehitysmahdollisuuksiin (esim. Lohja - Lempola, Höytiönummi - Nummela)
5. alueet, joilla on kiinnitettävä huomiota toimintojen sekoittumiseen ja pysäköinnin tehostamiseen
6. kaupan logistiikan tarpeet

KANSAINVÄLISEN JA VALTAKUNNALLISEN SAAVUTETTAVUUDEN KEHITTÄMINEN

1. Esille pitäisi nostaa kansainvälisen ja valtakunnallisen liikkumisen ja kuljetusten palvelutasotarve nykytilassa, oletetun kasvun ja taantumien vaikutukset palvelutasoon ja kasvusta aiheutuvat kehittämistarpeet
2. Olisi tunnistettava alueet, joissa paikallisesti olisi huomioon otettava eri aluetasojen tarpeet ohjeksi yhteistyölle ja kaavoitukselle (esim. vt 25-Vihti)
3. Kehittämishankkeita tulisi tarkastella osana verkostoa ja priorisoida Uudenmaan kehittämisen näkökulmasta, (muutokset ja tavoitteet)
4. Olisi selkeästi tuotava esiin tärkeät solmupisteet satamat ja lentoasema ja niiden saavutettavuuden ja kehittämisen turvaaminen
5. Tulisi esittää perustelut isoille uusille hankkeille tarvelähtöisesti ja esittää, millaista liikkumista ja yhdyskunnan rakentamista ne mahdollistavat sekä esitettävä niihin liittyvät infraa edellyttävät hankkeet (esim. varikot)
6. Toteutusohjelmaan ei tulisi ottaa teknisiä järjestelmiä esim. ERMTS
7. Selkeämmin tulisi esittää hankkeiden riippuvuus toistaan, prioriteetit Uudenmaan kannalta, tuoda esiin, millaista kehitystä mahdollistavat ja miten kehityssuunnat eroavat toisistaan aluerakenteen ja elinkeinotoiminnan kannalta

KESTÄVÄ TAVARALIIKENTEN KOLMEN KÄRKI

Kaupunkilogistiikan tehostaminen

- Jakelukuljetusten huomioiminen katuverkon kehittämisessä ja suunnittelussa
- Lastaus- ja purkupaikkojen osoittaminen
- Jakelukuljetusten pysäköintipaikkojen riittävyys ja käytettävyys
- Pakettiautomaattien sijoittaminen
- Verkkokaupan vastaanottopaikkojen yhdistäminen kaavamääräyksiin

sopivalla tarkkuustasolla

Runkokuljetusten tehostaminen

- HCT-kuljetusten runkotiet
- Yhdistettyjen kuljetusten terminaalit
- Raskaan liikenteen taukopaikkatarjonta

Logistiset palvelut kaupunkiseutujen ulkopuolella

- Logistiikka-alueiden osoittaminen kaavoissa
- Logistiikkakeskusten tarvitsemien huolto- ja tukipalveluiden osoittaminen samoille alueille
- Toimialakohtaiset teollisuusalueet

YHTEENVETO JA SUOSITUKSIA

- Toteutusohjelman sisältöä tulisi tarkistaa osana maakuntakaava-aineiston kokonaisuutta ja suhteessa jatkosuunnittelun välineisiin siten, että se säilyttää strategisen luonteensa
- Liikkumisen kytkentää maankäyttöön tulisi vahventaa ja tunnistaa, missä kestäväälle liikkumiselle voidaan luoda edellytyksiä sekä näin ohjata jatkosuunnittelua
- Koko alueen kattava verkostaselvitys loisi pohjaa jatkosuunnittelulle, kytkisi Uudenmaan muuhun maahan, ulkomaihin ja maakunnan ytimeen sekä auttaisi tunnistamaan kehittämiskohteita tarvelähtöisesti
- Asemanseutujen rooli kaupunkirakenteessa on tärkeä ja siksi kannattaisi tuoda korostetusti esiin kestävä liikumisen ja vetovoimaisen kaupungin nimissä
- Olisi suunnitteluyhteistyön edistämiseksi nostettava esiin alueita, jossa tarvitaan eri suunnittelutasojen tai kuntien tiiviimpää yhteistyötä
- Kehittämishankkeita tulisi tarkastella osana verkostoa ja priorisoida Uudenmaan kehittämisen näkökulmasta
- Tavaraliikenteen erityiskysymykset (jakeluliikenne ja runkokuljetukset) tulisi huomioida

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi