



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



UUSIMAA-KAAVA
2050



UUSIMAA-KAAVAN 2050 ARVIOINTI Kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne

Uudenmaan liiton julkaisu E 225 - 2019
ISBN 978-952-448-527-2
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

Uusimaa-kaavan 2050 arviointi: Kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Tekijät

Panu Söderström (FM, arkkitehti)

Maija Tiitu (FM, tutkija, Suomen Ympäristökeskus)

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 225

Julkaisuaika

6/2019

ISBN

978-952-448-527-2

ISSN

2341-8885

Kieli

suomi

Sivuja

33

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 arvioinnissa käsitellään Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavaehdotuksen sekä liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelman kestävyyttä alue- ja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta. Vaikutuksia arvioidaan myös suhteessa kaavalle asetettuihin kärkitavoitteisiin ja niiden toteutumiseen.

Huomautuksia

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

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Uusimaa-kaavan 2050 arviointi: Kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne
(Bedömning av Nylandsplanen 2050: Hållbar region- och samhällsstruktur)

Utgivare

Nylands förbund

Författare

Panu Söderström (FM, arkitekt)

Maiju Tiitu (FM, forskare, Finlands miljöcentral)

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 225

Utgivningsdatum

6/2019

ISBN

978-952-448-527-2

ISSN

2341-8885

Språk

finska

Sidor

33

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 bedömning behandlas hållbarhet hos förslaget till Nylandsplanen 2050 och hos programmet för förverkligande av trafik och markanvändning ur region- och samhällsstrukturens synvinkel. 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.

ARVIOINNIN RAKENNE

1. Kaavaratkaisun kehitys luonnosvaiheesta ehdotusvaiheeseen	5
2. Kaavan kärkitavoitteiden arviointi.....	14
3. Liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelma.....	17
4. Tapaustarkastelu: ESA-rata Lohjalla ja Vihdissä.....	19
5. Tapaustarkastelu: Kerava–Nikkilä-ratayhteys henkilöliikenteelle.....	27
6. Yhteenvedo ja kehitysehdotukset	33

Arvioinnissa käsitellään Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavaehdotuksen kestävyttä alue- ja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta.

Kaavaluonnosvaiheen alue- ja yhdyskuntarakenteen arvio (Söderström & Tiitu 2018) on taustana arvioitavalle kokonaisuudelle, ja tavoitteena on seurata myös luonnosvaiheessa esiin nousseiden kysymysten jatkokehitystä kaavan valmistelussa. Kaavamateriaalia arvioidaan myös suhteessa Uudenmaan liiton asettamiin kärkitavoitteisiin ja niiden toteutumiseen.

Arviointi kohdistuu Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan sekä Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoihin sekä Uusimaa-kaava 2050:n liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelmaan. Arviointiin kytkeytyy myös kahden ratahankkeen tapaustarkastelu, jonka tavoitteena on tukea ja täsmentää asemapaikkojen ja liikennejärjestelmäkokonaisuuden jatkosuunnittelua.

Arvioinnissa hyödynnetään paikkatietoanalyysijä. Vertailuaineistoina hyödynnetään mm. Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen seurannan (YKR) tietoaineistoja sekä ja aluerajauksia.

KAAVARATKAISUN KEHITYS LUONNOSVAIHEESTA EHDOTUSVAIHEESEEN

Käsitellyt osakokonaisuudet vastaavat kuin aiemmassa luonnosvaiheen arvioinnissa.

Taajamatoiminnot ja kasvusuunnat

Kasvuvyöhykkeen rajaus

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaus tarkentunut ja supistunut paikoin mm. Espoon ja Vantaan taajamarakenteen reuna-alueilla. Kaavaratkaisun osalta muutokset kaavaluonnokseen verrattuna ovat vähäisiä, kokonaisuudessaan kasvuvyöhykkeen pinta-ala on supistunut 2 prosenttia.

Keskeisimmät muutokset taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajauksessa koskevat rajaukseen kaavaluonnosvaiheen jälkeen sisällytettyjä kaupan alueita, joiden käsittelyyn palataan keskus- ja palveluverkon käsittelyn yhteydessä.

Edullisten sijaintien priorisointi

Edullisten sijaintien priorisointi taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen sisällä **pohjautuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen rajaukseen** (luonnosvaiheessa nimenä Ensisijaisesti tiivistettävät alueet).

Vyöhyke on kaavamääräysten osalta lähinnä ohjeellinen (tavoitellaan muita alueita tehokkaampaa rakentamista). Esimerkiksi kaupan mitoituksen osalta ydinvyöhykettä ei ole priorisoitu suhteessa muihin (heikommin saavutettaviin) taajamatoimintojen kehittämisalueisiin.

Uusien kasvualueiden avaukset

Uusien kasvualueiden avaukset kytkeytyvät raideliikenteen kehitykseen. Kasvualueiden rajaukset ovat supistuneet kaavatyön edetessä. Kasvualueita ja näiden välistä priorisointia Lohjan kaupunkiradan ja Kerava–Nikkilä-radon yhteydessä käsitellään tarkemmin arvion tapaustarkasteluosiossa.

KAAVARATKAISUN KEHITYS LUONNOSVAIHEESTA EHDOTUSVAIHEESEEN

Käsitellyt osakokonaisuudet vastaavat kuin aiemmassa luonnosvaiheen arvioinnissa.

Keskus- ja palveluverkko

Helsingin keskustan ja kantakaupungin kehitys

Kaavaehdotuksessa on muodostettu **selkeä kanta Helsinki–Tallinna-tunnelin linjauksesta** Helsingin keskustan ja Pasilan kautta, mikä on Helsingin ja Tallinnan kaksoiskaupunkikehityksen ja valtakunnallisen joukkoliikenneverkon kytkentöjen kannalta perusteltua.

Kaavaehdotuksessa **Kehä I:n sisäpuolelle sijoittuvat keskeiset väylät** on osoitettu nimikkeellä *Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu*. Määräys keskittyy ajoneuvoliikenteen sujuvuuteen ja sivuuttaa tavoitellun pääkatuympäristön ja tähän kytkeytyvät laatutekijät.

Monikeskuksisuus ja strategiset kehitysalueet

Ei merkittäviä muutoksia kaavaluonnosvaiheen jälkeen. **Keskushierarkia tai keskusten profiloituminen eivät välity kaavamateriaaleista.** Strategisesti keskeisten alueiden tunnistaminen on olennaisempaa kuin kaikkien keskusten tasapuolinen esittäminen. Keskusten erottelu volyymiltaan, seudulliselta rooliltaan ja kytkeytymiseltään erilaisiin tyypeihin on tarpeellista keskusten kehitystavoitteiden tarkentamiseksi.

Uudet kohdemerkinnät joukkoliikenteen vaihtopysäkeistä sekä liityntäpysäköinnin sijainneista ovat irrallaan keskenään hyvin erilaisten keskusten ja asemanseutujen maankäytön tavoitteista.

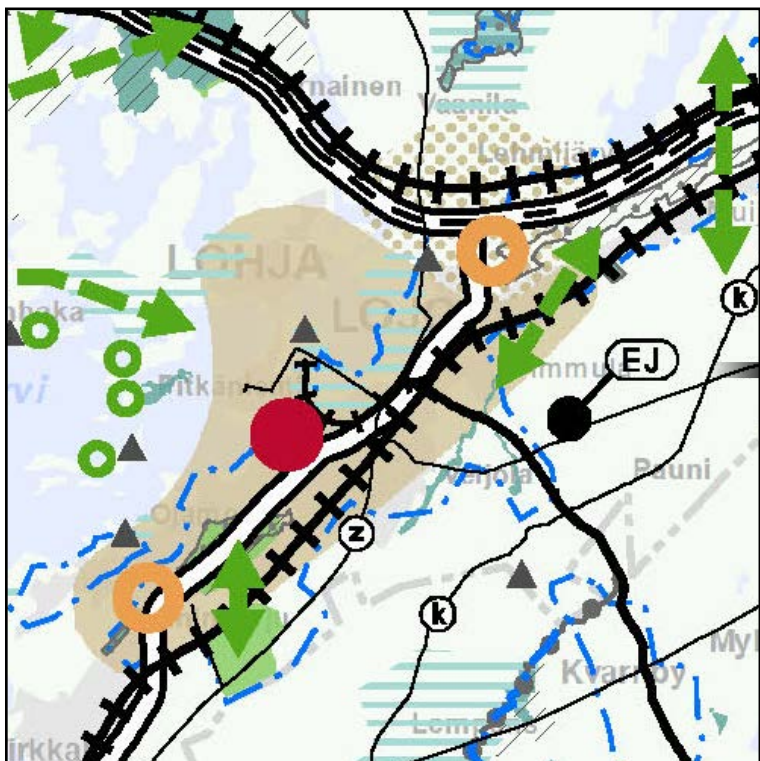
Kaupan sijoittuminen suhteessa keskusverkkoon

Kaupan säätely kaavaehdotuksessa on pääosin luonnoksen kaltaista. Kaava mahdollistaa edelleen suurten kaupan hankkeiden toteutuksen myös keskusten kehityksen kannalta ongelmallisiin sijanteihin. Lohjan Lempolan ja Porvoon Kuninkaanportin kaupan alueiden osalta kytkös raideyhteyksien toteutumiseen on luonnosvaiheen jälkeen muuttunut väljemmäksi. Tämä saattaa vaarantaa mahdollisten uusien asemanseutujen kehitystavoitteiden toteutumisen. Myös Varisto–Petikon ja Kulloonsillan kaupan alueet Kehä III:n varrella ovat siirtyneet taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle, mikä nostaa tuntuvasti niiden enimmäismitoitusta.

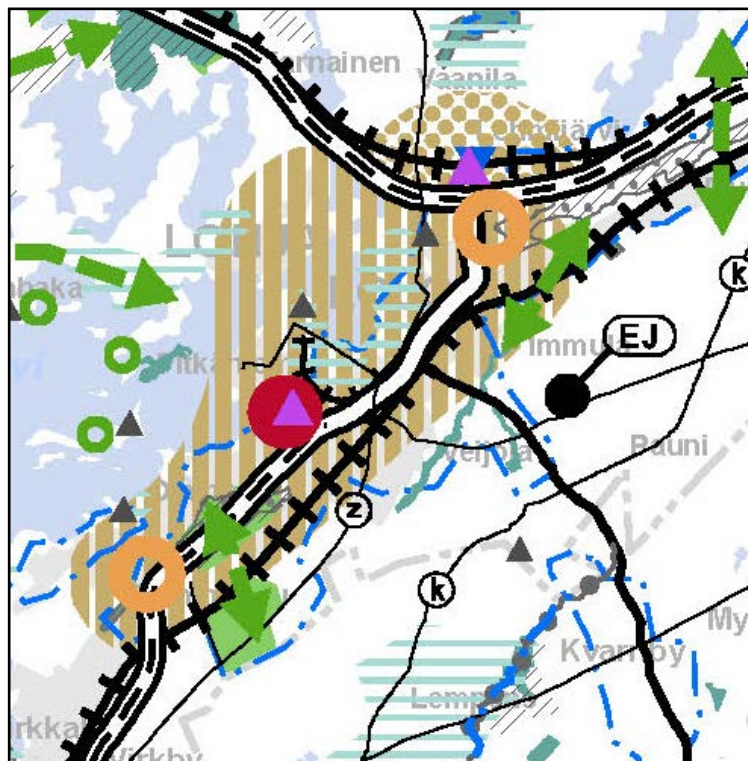
KAAVARATKAISUN KEHITYS LUONNOSVAIHEESTA EHDOTUSVAIHEESEEN

Kaupan sijoittuminen suhteessa keskusverkkoon

Lohjan Lempolan kaupan alue (100 000 m²) ei ehdotuksessa sijoitu raideliikenteeseen tukeutuvalla kehittämisvyöhykkeellä, eikä mitoitus ole riippuvainen aseman totutumisesta.



Kaavaluonnos

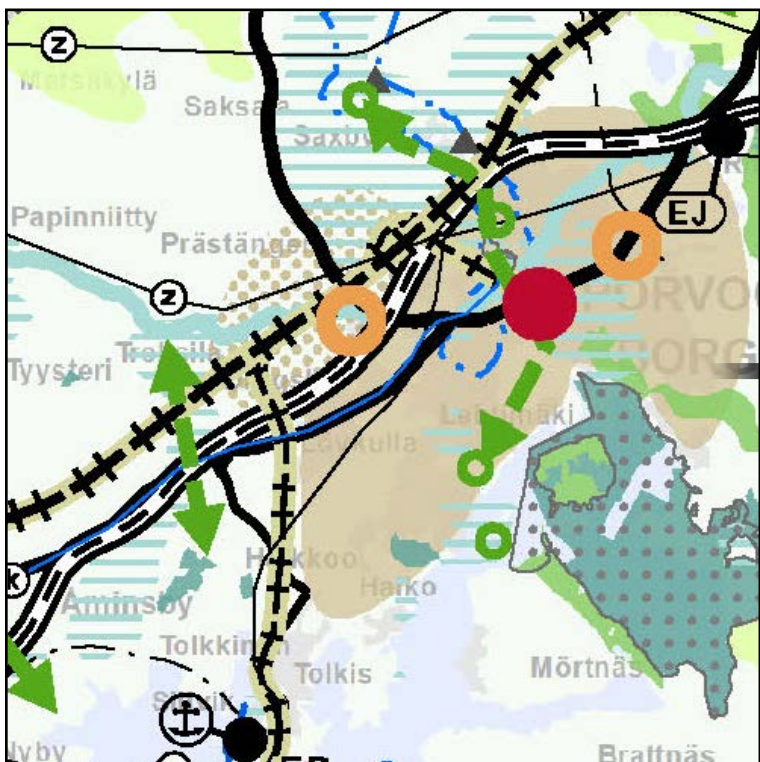


Kaavaehdotus

KAAVARATKAISUN KEHITYS LUONNOSVAIHEESTA EHDOTUSVAIHEESEEN

Kaupan sijoittuminen suhteessa keskusverkkoon

Porvoon Kuninkaanportin kaupan alue (125 000 m²) ei ehdotuksessa sijoitu raideliikenteeseen tukeutuvalla kehittämisvyöhykkeelle, eikä mitoitus ole riippuvainen aseman totutumisesta.



Kaavaluonnos



Kaavaehdotus

KAAVARATKAISUN KEHITYS LUONNOSVAIHEESTA EHDOTUSVAIHEESEEN

Käsitellyt osakokonaisuudet vastaavat kuin aiemmassa luonnosvaiheen arvioinnissa.

Viherrakenne ja hajarakentamisen hallinta

Kaupunkiseudun viherkehän hahmottuminen

Viherkehän käsittely kaavaselostuksessa ja kaavan liiteaineistoissa on luonnosvaihetta laajempaa ja havainnollisempaa. Kaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä myös todetaan, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen.

Viherkehä ei välity yhtenäisenä vyöhykkeenä myöskään kaavaehdotuksen kartalla.

Erityyppisten viher-, virkistys- ja suojelualueiden yhdistyminen on ratkaistu viheryhteysmerkintöjen avulla.

Kehysalueen hajarakentamisen hallinta

Kaavan yleismääräyksissä tuodaan esille, että taajamien ulkopuolisen asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen, ja että Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen on huomioitava suunnittelussa.

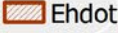





Esitetyt tavoitteet tukevat hajautumisen ehkäisyä, mutta kaava ei yleispiirteisyydessään tarjoa uusia konkreettisia työkaluja hajarakentamisen hillintään. Tavoitteiden toteutuminen jää kuntatason päätösten varaan.

Elinvoimaisten kylien kehittäminen







Palvelukeskus-merkinnällä on osoitettu Länsi- ja Itä-Uudellamaalla pieniä taajamakeskuksia, jotka tarjoavat mm. lähi- ja matkailupalveluita. Monet paikallisesti merkittävät kyläalueet jäävät kuitenkin edelleen osaksi kaavan valkoisia alueita.

Maaseutualueiden uudisrakentamisen ohjaukseen otetaan yleisellä tasolla kantaa kaavan yleismääräyksissä, mutta kylien roolista maakunnan maaseutumaisissa osissa kaavamateriaali tarjoaa myös ehdotusvaiheessa melko niukasti evästyä.

Taajamatoimintojen aluerajausten muutokset kaavaluonnos- ja ehdotusvaiheissa

-  Ehdotus – Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
-  Ehdotus – Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Ehdotus – Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Luonnos – Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
-  Luonnos – Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Luonnos – Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke

Kaavaehdotuksen keskus- ja palveluverkko

-  Keskustatoimintojen alue, valtakunnan keskus
-  Keskustatoimintojen alue, keskus
-  Keskustatoimintojen alue, pieni keskus
-  Kaupan alue, laaturajoittamaton
-  Kaupan alue
-  Palvelukeskittymä

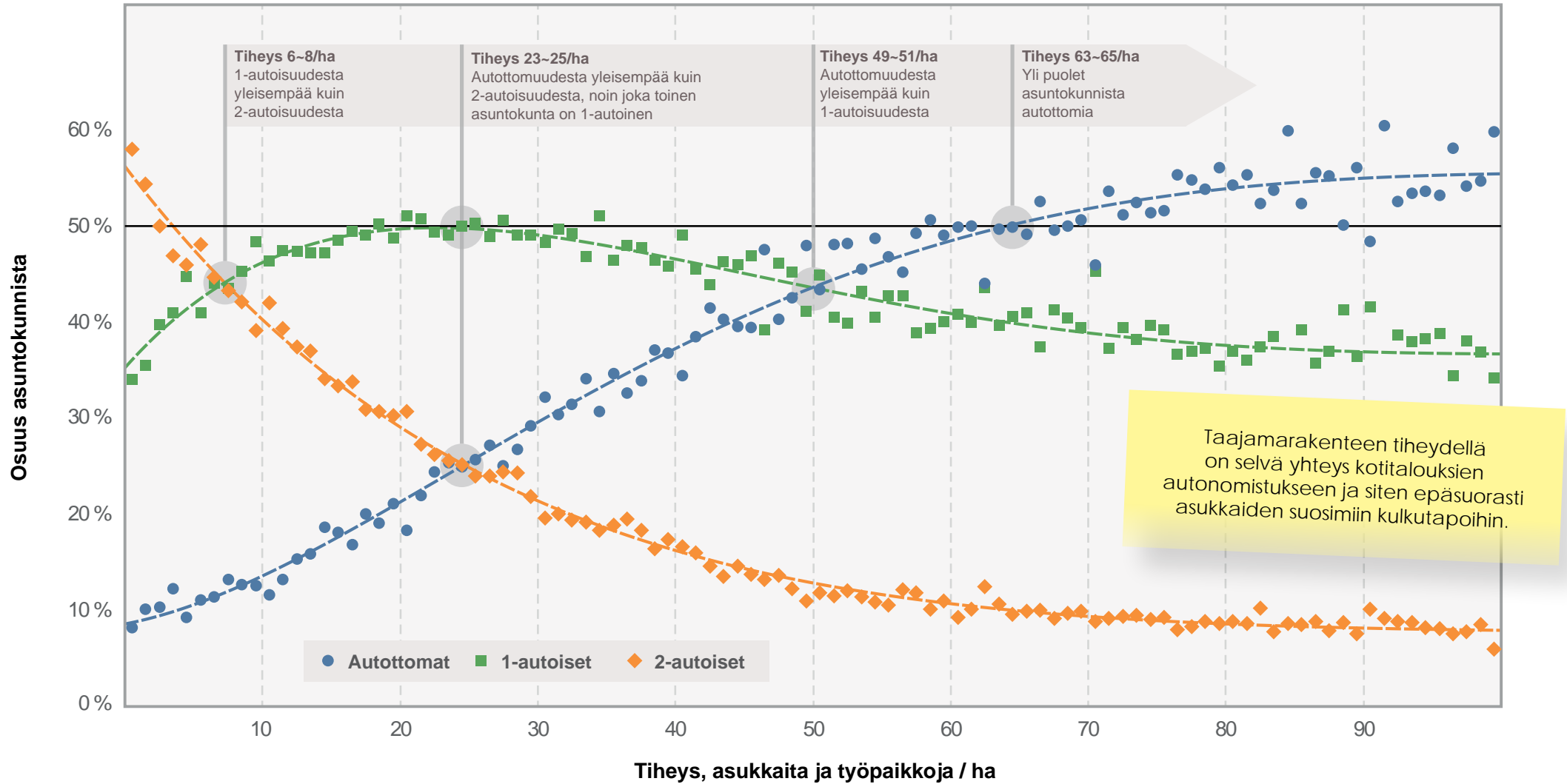
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajaus on tarkentunut kaavatyön edetessä.

Taajamatoimintojen pinta-alamuutokset	Alustava luonnos, ha	Lopullinen luonnos, ha	Ehdotus, ha	Muutos alustavan luonnoksen ja ehdotuksen välillä, %	Muutos lopullisen luonnoksen ja ehdotuksen välillä, %
Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke	17 981	16 121*	15 444	-14	-4
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke	88 277	79 729**	78 477	-11	-2
Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke	7 692	9 082	6 507	-15	-28

*) Valtakunnan keskus -merkinnällä rajatun alueen sisällä otettu pinta-alavertailuun alustavan luonnoksen luku.












**) Luvussa mukana valtakunnan keskus -merkinnällä rajatun alueen pinta-ala

Asuntokuntien autonomistus tiheysluokittain 2015



Kuvan lähde:
BEMINE-hanke, SYKE / YKR ja Tilastokeskus 2019

Taajamatoiminnot ja kaupunkikudokset 2050

-  Ehdotus – Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
-  Ehdotus – Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Ehdotus – Uusi raiteliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Sisempi jalankulkukaupunki
-  Ulompi jalankulkukaupunki - ydinalue
-  Ulompi jalankulkukaupunki - muu alue
-  Alakeskus
-  Sisempi joukkoliikennekaupunki
-  Ulompi joukkoliikennekaupunki
-  Sisempi autokaupunki
-  Ulompi autokaupunki

Syken tuottama kaupunkikudosaineisto tunnistaa monipuolisia liikkumismahdollisuuksia tukevat alueet vuoden 2050 tilanteessa.

Aineisto perustuu tiheyden, joukkoliikenteen ja palveluiden välisiin kynnsarvoihin sekä Helsingin seudun kuntien itse tavoittelemaan maankäyttöön.

Pääosa etenkin pk-seudun ja pääradan varren taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeestä kuuluu jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin alueisiin.

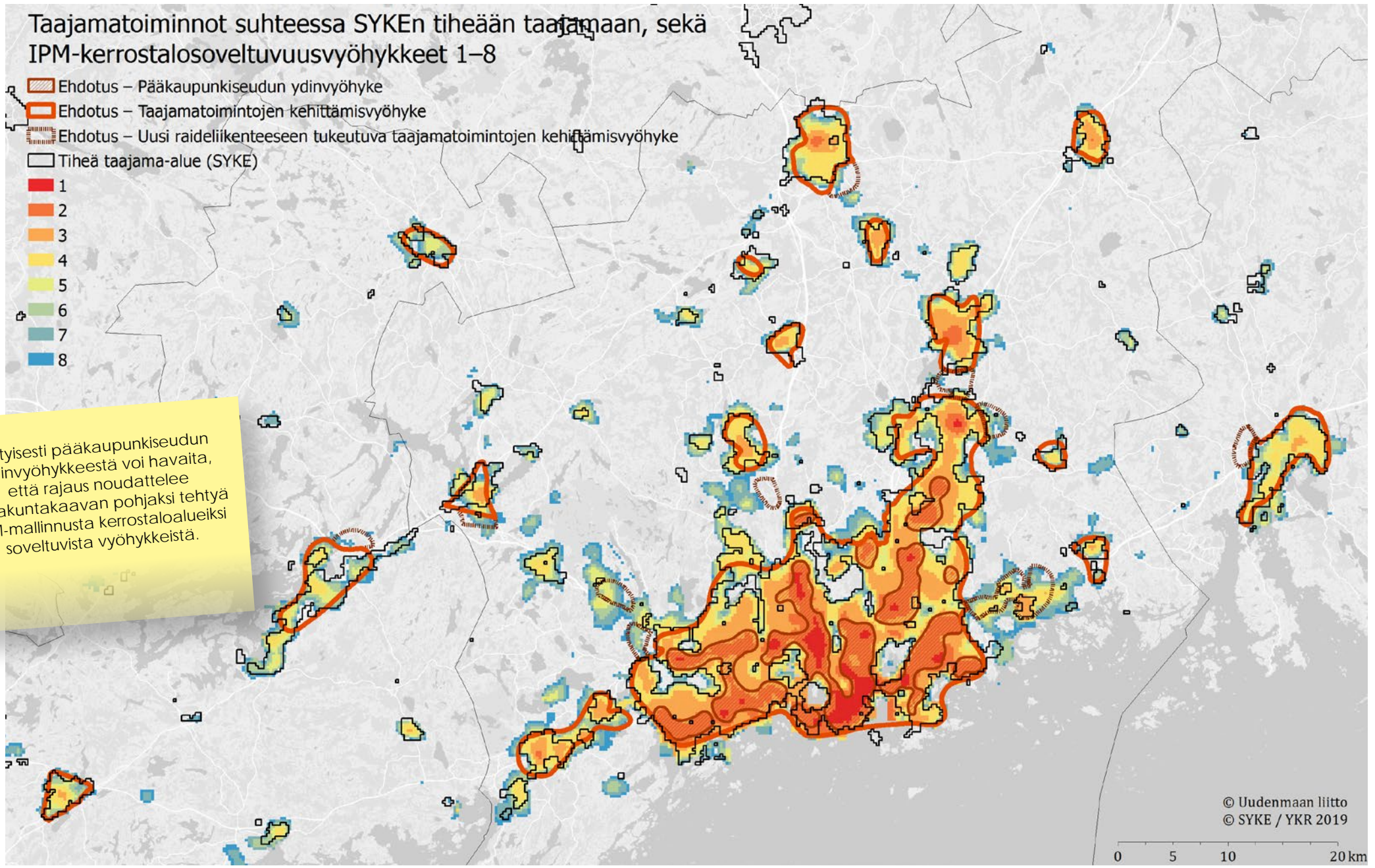
Kehyksunnissa on enemmän taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä, joilla suunniteltu maankäyttö toteutuu autokaupunkina melko pienialaisen keskusta-alueen ulkopuolella. Niiden kestävä kehittäminen vaatii panostusta lähipalveluihin, jalankulkuun ja pyöräilyyn.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke noudattelee hyvin suunniteltua alakeskusverkkoa.

Taajamatoiminnot suhteessa SYKEN tiheään taajamaan, sekä IPM-kerrostalosoveltuvuusvyöhykkeet 1–8

-  Ehdotus – Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
-  Ehdotus – Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Ehdotus – Uusi raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
-  Tiheä taajama-alue (SYKE)
-  1
-  2
-  3
-  4
-  5
-  6
-  7
-  8

Erityisesti pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeestä voi havaita, että rajaus noudattelee maakuntakaavan pohjaksi tehtyä IPM-mallinnusta kerrostalotaloalueiksi soveltuvista vyöhykkeistä.



© Uudenmaan liitto
© SYKE / YKR 2019

KAAVAN KÄRKITAVOITTEIDEN ARVIOINTI

Kuinka hyvin kaavaratkaisu vastaa asetettuihin tavoitteisiin?

Ilmastonmuutokseen vastaaminen ja siihen liittyvät kaavaratkaisut

Kasvun suuntaaminen tiivistäen olevaan rakenteeseen

Kaavaehdotuksessa osoitetuista **taajamatoimintojen kehitysalueista 82 prosenttia sijoittuu nykyisille taajama-alueille** (2017). Uudet taajamatoimintojen alueet tukeutuvat pääosin oleviin tai suunniteltuihin raideliikenteen yhteyksiin.

Kaavaratkaisu tukee yhdyskuntarakenteen tiivistämistavoitteita, mutta koska kaava mahdollistaa hyvin monentyyppisiä kehityskulkuja, **päätökset** mm. hajarakentamisen hillinnästä ja kaupan sijoittumisesta kestävien kulkutapojen kannalta suotuisiin sijainteihin **jäävät monin paikoin kuntien oman harkinnan varaan**.

Luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalveluiden turvaaminen

Kaavassa osoitetut **suojelu- ja virkistysalueet sekä näitä yhdistävät viheryhteysmerkinnät muodostavat seudun viherverkoston rungon**. Lisäksi kaavakartalla on esitetty laajat ja yhtenäiset, ekologisen verkoston kannalta merkittävät metsäalueet. Luonnonarvojen turvaaminen ja ekologisen verkoston kytkeytymisen varmistaminen on huomioitu myös osana taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen määräyksiä.

Helsingin seudun **viherkehän kehittämisen osalta luontoalueiden pirtoutumisen välttäminen ja hajarakentamisen hillintä jää kaavan valkoisilla alueilla pääosin kuntatason päätöksenteon varaan**. Yleiset suunnittelumääräykset avaavat kuitenkin yleispiirteisesti maakuntakaavataso tavoitteita myös näiden alueiden kehityksen osalta.

Kestävien kulkumuotojen edellytyksien tukeminen

Kaavassa on osoitettu useita uusia raideliikenteen yhteyksiä, jotka toteutuessaan parantavat edellytyksiä kestävien kulkutapojen käytölle sekä lähi- että kaukoliikenteen matkoilla. Kaavan liiteaineistoksi tuotettu liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelma konkretisoi tarkemmin eri yhteyksien toteuttamisedellytyksiä ja aikataulutusta.

Kaavaehdotus tukee erityisesti raideliikenteen kehitysmahdollisuuksia. Jalan ja pyörällä saavutettavan palveluverkon kehityksen osalta kaupan sijainnin ohjauksen tulisi kuitenkin olla määrätietoisempaa. Konkreettisesti tämä tarkoittaa, että ylimitoitettujen kaupan alueiden sijoittaminen lähelle nykyisiä alakeskuksia tai uusia asemanseutuja on omiaan viemään kehittämismahdollisuuksia jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen tukevalta yhdyskuntarakenteelta ja keskusverkolta. Kestävyystavoitteiden valossa kaavan ei tulisikaan mahdollistaa päivittäistavarakaupan valumista suuryksiköihin keskusten ja asemanseutujen ulkopuolelle.

KAAVAN KÄRKITAVOITTEIDEN ARVIOINTI

Kuinka hyvin kaavaratkaisu vastaa asetettuihin tavoitteisiin?

Kansainvälisen saavutettavuuden kehittäminen ja siihen liittyvät kaavaratkaisut

Lentoaseman yhteyksien kehittäminen / mm. Lentorata

Kaava mahdollistaa lentoradan toteutumisen sekä pääradan ja mahdollisesti myöhemmin toteutettavan itäradan linjaamisen lentoaseman kautta.

Arvioinnissa nousi esille, että kaavan **kärkitavoitteisiin olisi luontevaa kuulua myös pääradan kehittäminen**, missä saavutettavat hyödyt palvelevat suurta osaa Suomen junaliikenteestä. Yhteyden kehitys kytkeytyy myös EU:n North Sea -Baltic -ydinkäytävän esitettyyn pohjoiseen laajennukseen.

Kiinteä yhteys Viron kautta Eurooppaan / Tallinna-tunneli ja Rail Baltica

Kaava mahdollistaa Tallinna-tunnelin toteuttamisen Rail Baltican jatkeeksi. Kaavaehdotuksen mukainen linjaus tavoittaa Helsingin keskustan ja Pasilan asemat vaihtoyhteyksineen, mikä on keskeistä yhteyden seudullisen ja valtakunnallisen kytkeytymisen kannalta.

Itärata Pietariin

Itäradan ohjeellinen linjaus on merkitty kaavakartalle. Yhteyden kytkeytyminen Lentoradan kautta Helsinki–Vantaan lentoasemalle voimistaa lentoaseman roolia seudullisen, valtakunnallisen ja kansainvälisen liikenteen vaihtoterminaalina. Asemanseudun kehitystarpeet Porvoossa on huomioitu raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen merkinnällä.

ESA-rata Turun suuntaan

Kaavakartalla on esitetty ESA-radan linjaus sekä huomioitu mahdollisten asemanseutujen kehitystarpeita raideliikenteeseen tukeutuvina taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeinä.

Vihdin–Lohjan alueella kaukoliikennettä palvelevan aseman sijoittuminen ja tähän tukeutuen muodostuva liikennejärjestelmä vaatii vielä tarkempaa tarkastelua.

KAAVAN KÄRKITAVOITTEIDEN ARVIOINTI

Kuinka hyvin kaavaratkaisu vastaa asetettuihin tavoitteisiin?

Kaupungistuminen, tiivistyminen ja keskittyminen sekä näihin liittyvät kaavaratkaisut

Kasvun ohjaaminen ensisijaisesti oleviin keskuksiin, PKS:n ydinvyöhykkeille ja taajamiin

Kaarvaratkaisu tukee kasvun ohjaamista pääosin keskuksiin, ydinvyöhykkeelle ja taajamiin. Hajarakentamisen hillintäpyrkimykset kaavan valkoisilla alueilla voisivat kuitenkin olla kunnianhimoisempia pääkaupunkiseutua ympäröivillä vahvan rakentamispaineen alaisilla alueilla. Yleismääräyksinä esitetyt tavoitteet ovat toimivia, mutta esimerkiksi keskeisesti **hajarakentamisen hillintään kytkeytyvä tavoite Helsingin seudu viherkehän kehittämisestä voisi näkyä voimakkaammin** myös itse kaavakartalla.

Keskusten elinvoiman tukeminen kaupan, maankäytön ja liikenteen ratkaisulla

Kaarvaratkaisu tukee keskusten kehitystä erityisesti näihin kytkeytyvien raideliikenneyhteyksien osoittamisen kautta sekä ohjaamalla määräyksin kasvua ensisijaisesti keskuksiin ja näiden lähialueille. Keskusten ulkopuolisen keskustahakuisen kaupan enimmäismitoitus taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeellä (10 000 k-m²) on kuitenkin ylimitoitettu, mikäli tavoitteena on ohjata kaupan hankkeita keskusten jalankulkuvyöhykkeille.

Kohdemerkinnällä osoitettujen, mitoitukseltaan huomattavien kaupan alueiden osoittaminen keskusten ulkopuolelle ja kestävien kulkutapojen kannalta ongelmallisiin sijainteihin heikentää paikoin keskusten kehittämismahdollisuuksia. Erityisesti ongelma korostuu pääkaupunkiseudulla, missä lähinnä ajoneuvoliikenteen yhteyksiin tukeutuvat kaupan alueet on osoitettu monin paikoin laaturajoittamattomina.

Joukkoliikenteen verkostokaupunki pääkaupunkiseudulla mm. poikittaisyhteydet

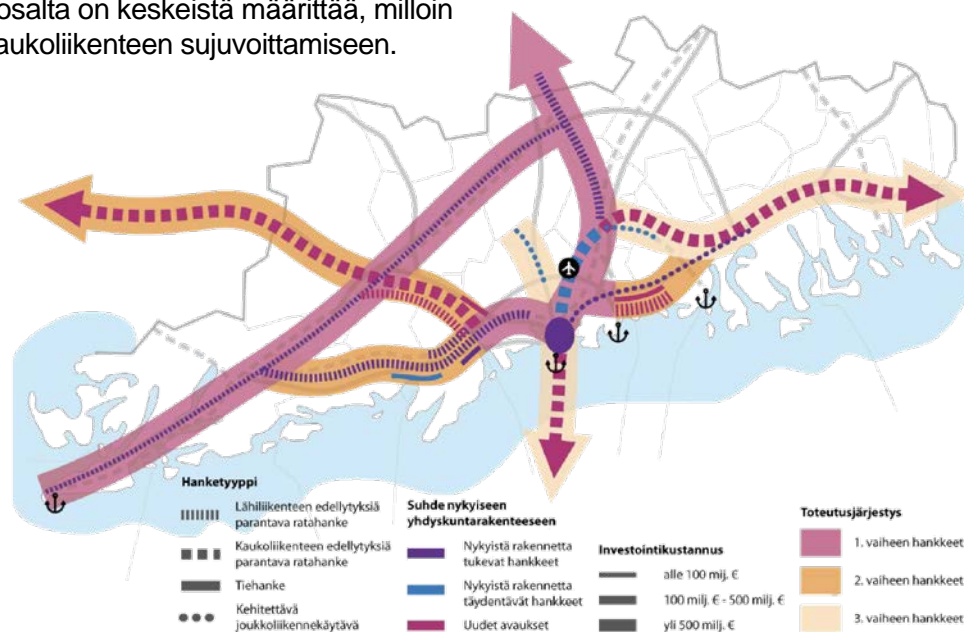
Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen esittäminen kaavakartalla tuo näkyväksi joukkoliikenteen verkostokaupungin keskeiset kehittämisalueet seudun ydinosissa.

Poikittaisten raideyhteyksien kehittämiseen itse kaavassa ei oteta juuri kantaa. Kaavaselostuksessa mainittu linjaus jättää raitiotiet kategorisesti esittämättä kaavassa "maakuntakaavan yleispiirteisyyden vuoksi" herättää kysymyksiä, kun pääkaupunkiseudun keskeisimmät suunnitellut joukkoliikenteen poikittaiset runkoyhteydet perustuvat nimenomaan raitioteihin. Kaavan tavoitteita palvelisi pikemmin raidepohjaisten joukkoliikenteen runkoyhteyksien korostaminen kuin häivyttäminen kaavakartalta ja toteuttamisohjelmasta.

LIIKENTEEN JA MAANKÄYTÖN TOTEUTTAMISOHJELMA

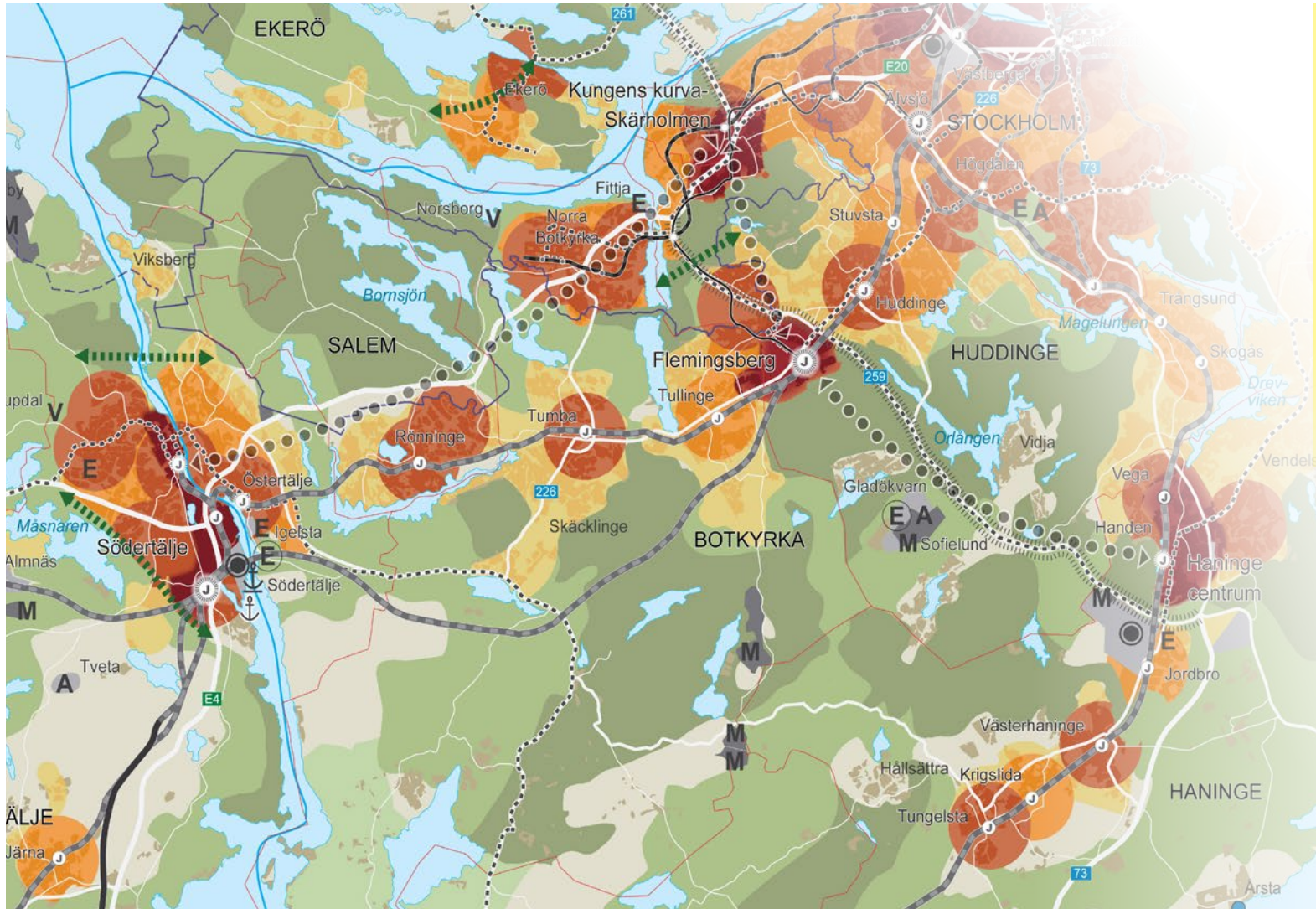
Kommentteja ja kehitysehdotuksia

- **Maakuntakaavan mittakaavatasolla etenkin kehityssuuntakohtainen tavoitteiden määrittely ja priorisointi on keskeistä.** Priorisointi välittyy tällä hetkellä rakennesuunnitelmasta sekä toteuttamishjelman yhteenvedosta (kuva alla). Käytävien strategiset kehitystavoitteet tulisi kuitenkin määrittellä ohjelmassa selkeämmin (mihin tarpeisiin vastataan, tavoiteltu palvelutaso, mahdolliset matka-aikatavoitteet, maankäyttöön kytkeytyvät tavoitteet ym.) Ajallisen vaiheistuksen lisäksi priorisoinnista tulisi välittyä myös kehityskäytävien painoarvoerot ja hierarkia (esim. päärata vs. Hanko–Hyvinkää käytävä).
- **Kärkihankkeet ja näiden muodostamat kokonaisuudet selkeästi esille** – esim. pääradan kehittäminen ei hahmotu kokonaisuutena, vaikka kyseessä on ensisijaisesti priorisoitu kehityssuunta rakennesuunnitelmassa. Ohjelmasta tulee selvitä, missä tilassa käytävä on kokonaisuutenaan, jos yksittäiset listatut hankkeet toteutetaan. Käytäviä on tarpeen käsitellä riittävällä tarkkuudella yli maakuntarajojen.
- **Yksittäiset toteuttamishjelman hankkeet keskenään hyvin eri suuruisia niin hinnaltaan ja vaikutuksiltaan** – tarve kaavan tavoitteiden kannalta olennaisimpien avainhankkeiden korostamiselle ajallisen vaiheistuksen rinnalla. Pienimmät hankkeet, joiden strateginen merkitys on vähäinen tarpeen listata jonkin ylemmän tason tavoitteen/kehityskäytävän osina tai jättää ohjelman ulkopuolelle.
- **Maankäytön rooli toteuttamishjelmassa on hyvin niukka**, eivätkä ohjelmassa osoitetut maankäytön hankkeet edusta kuin pientä osaa seudun kehitysalueista (mm. pk-seudun suuret hankkeet ja olevan rakenteen tiivistäminen puuttuvat). **Nykymuodossaan ohjelmaa olisi syytä nimittää ainoastaan liikenteen toteuttamishjelmaksi.** Tästä huolimatta hankkeiden osalta on keskeistä määrittää, milloin tavoitteet liittyvät paikallisen maankäytön kehittämiseen ja milloin esimerkiksi kaukoliikenteen sujuvoittamiseen.
- **Pääkaupunkiseudun hankkeiden ohjelmointi vaatii tarkennusta.** Seudun sisäisten joukkoliikennehankkeiden käsittely on puutteellista, vaikka hankkeilla on keskeinen merkitys joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittämisessä ja alueelle suuntautuvan väestönkasvun mahdollistamisessa.
- **Liikennejärjestelmän kehittäminen tarpeen huomioida laajemmin kuin vain tie- ja ratahankkeina.** Jos toteutusohjelma ymmärretään kehityspolkuna seudullisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi, tulisi sen sisältää havainnollisesti tiivistettynä myös keskeiset linjanvedot mm. joukkoliikenteen verkostokaupungin kehityspäätteistä, liikenteen hinnoittelusta, pysäköinnin järjestämissä periaatteista, pyöräilyn roolista ym. tukeutuen kaavan tavoitteisiin. Hyvää pohjatyötä tähän on jo tehty raportissa *Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus* (UL E207–2018).



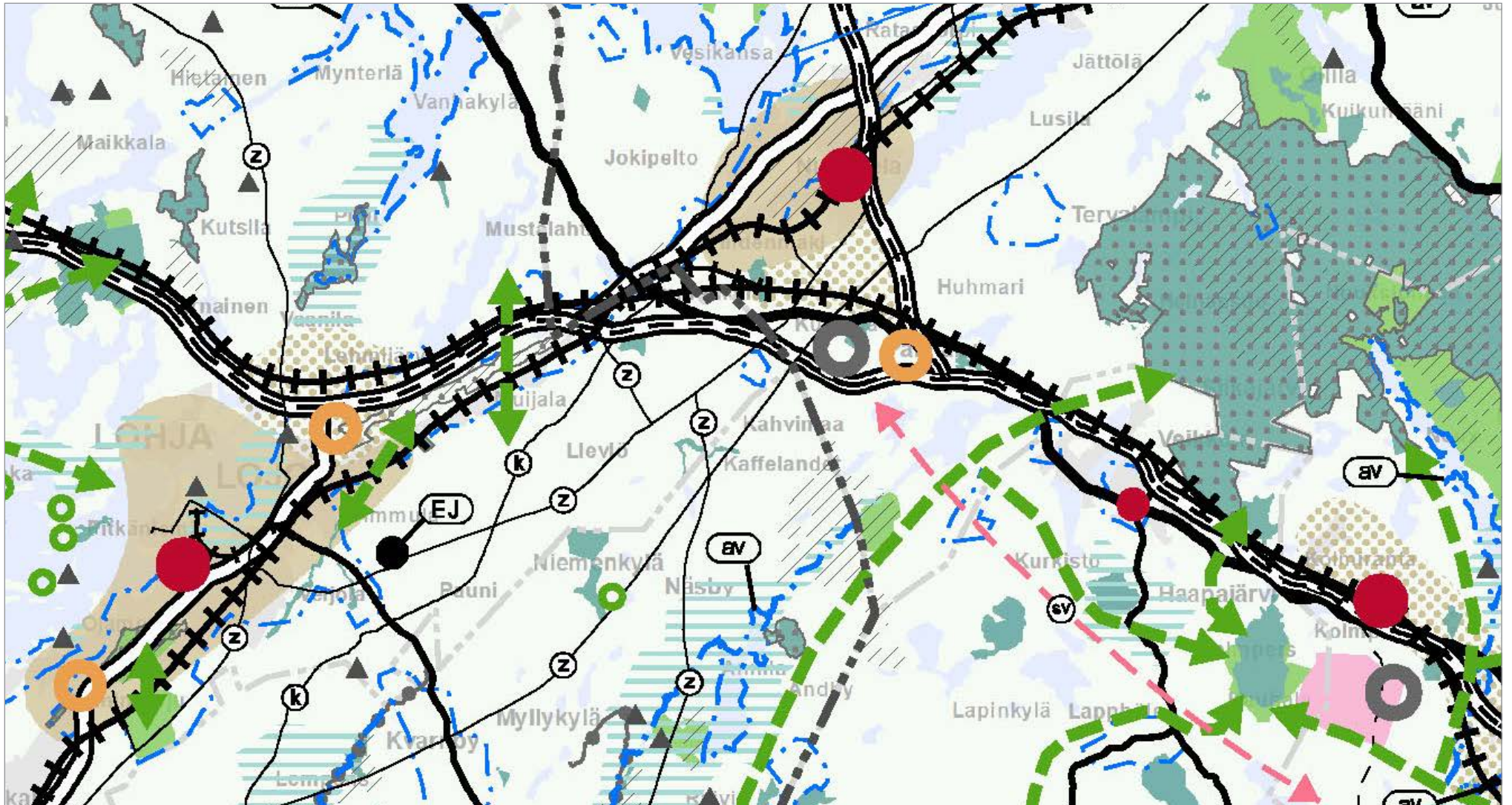
LIIKENTEEN JA MAANKÄYTÖN TOTEUTTAMISOHJELMA

Kommentteja ja kehitysehdotuksia

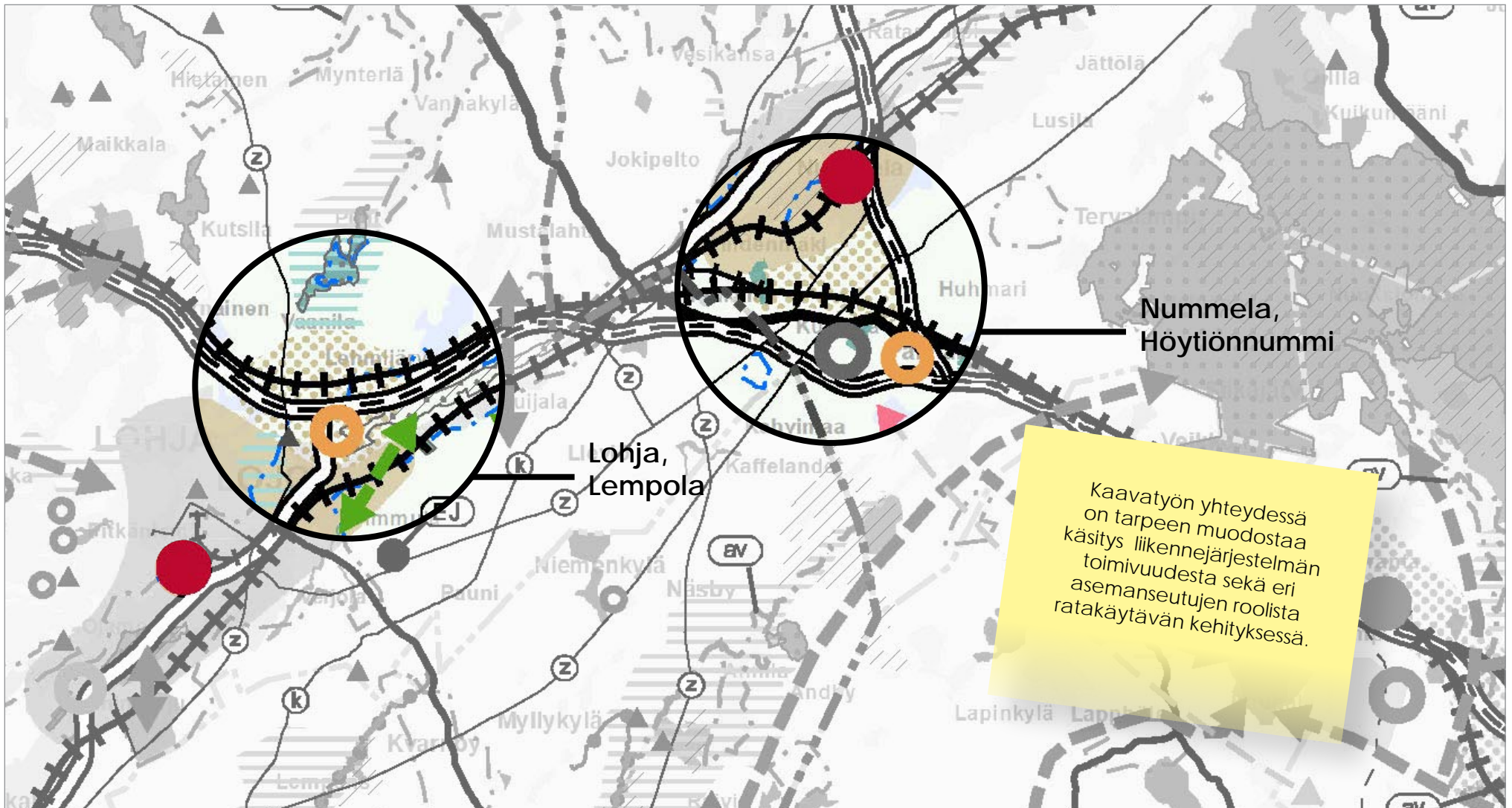


Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutuksen periaatteet ja raideliikenteen asemansuhteiden strategisesti keskeinen rooli on helposti luettavissa Tukholman RUF 2050 -suunnitelman kartalta. Vastaavaan suuntaisten kytkentöjen konkretisointi ja visualisointi olisi hyödyllistä myös Uusimaa -kaavan materiaaleissa.

TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ



TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ



TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ

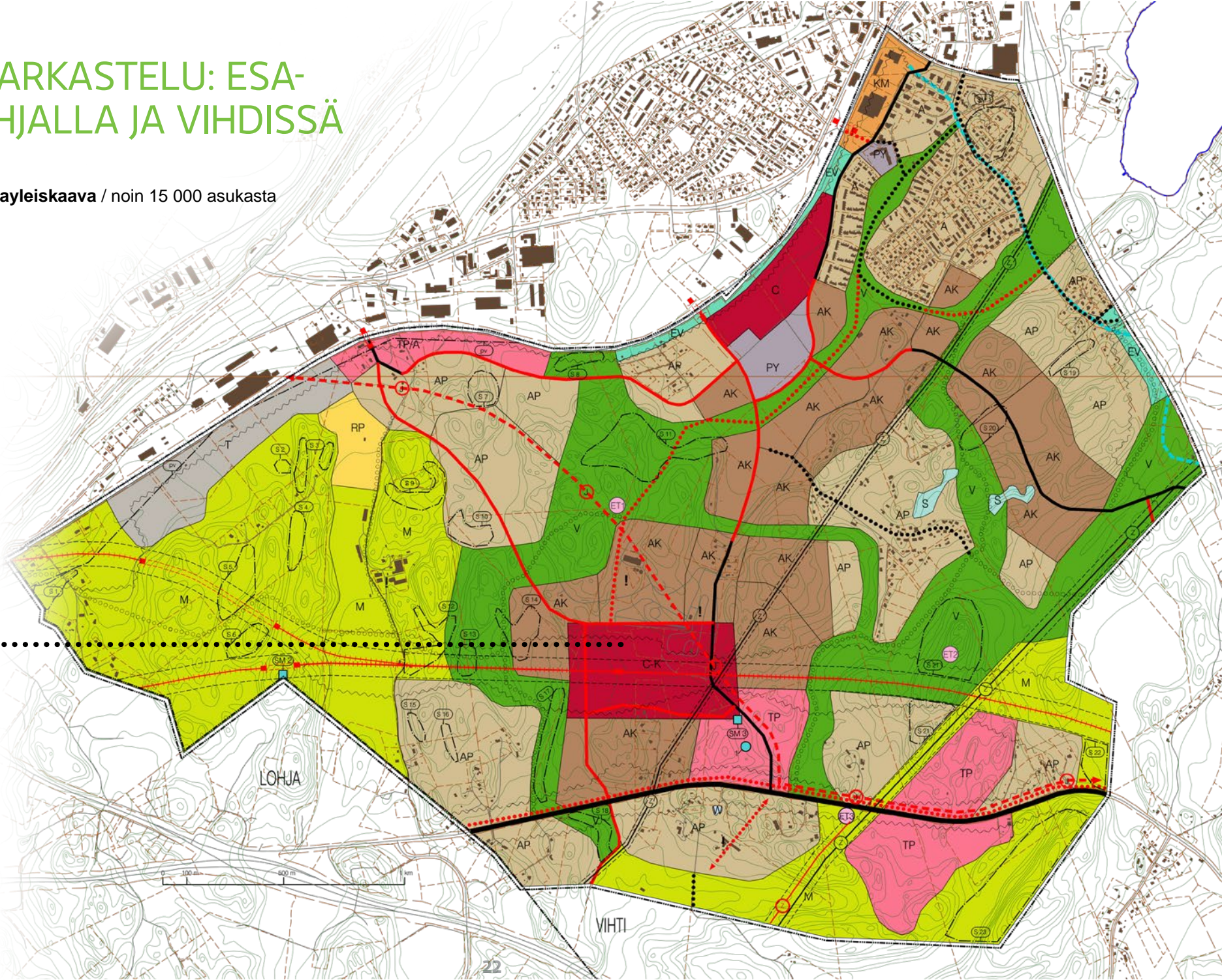
Lohjan visio Lempolan asemanseudun kehittämisestä / tavoitteena 11 000 asukkaan uudisalue



TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ

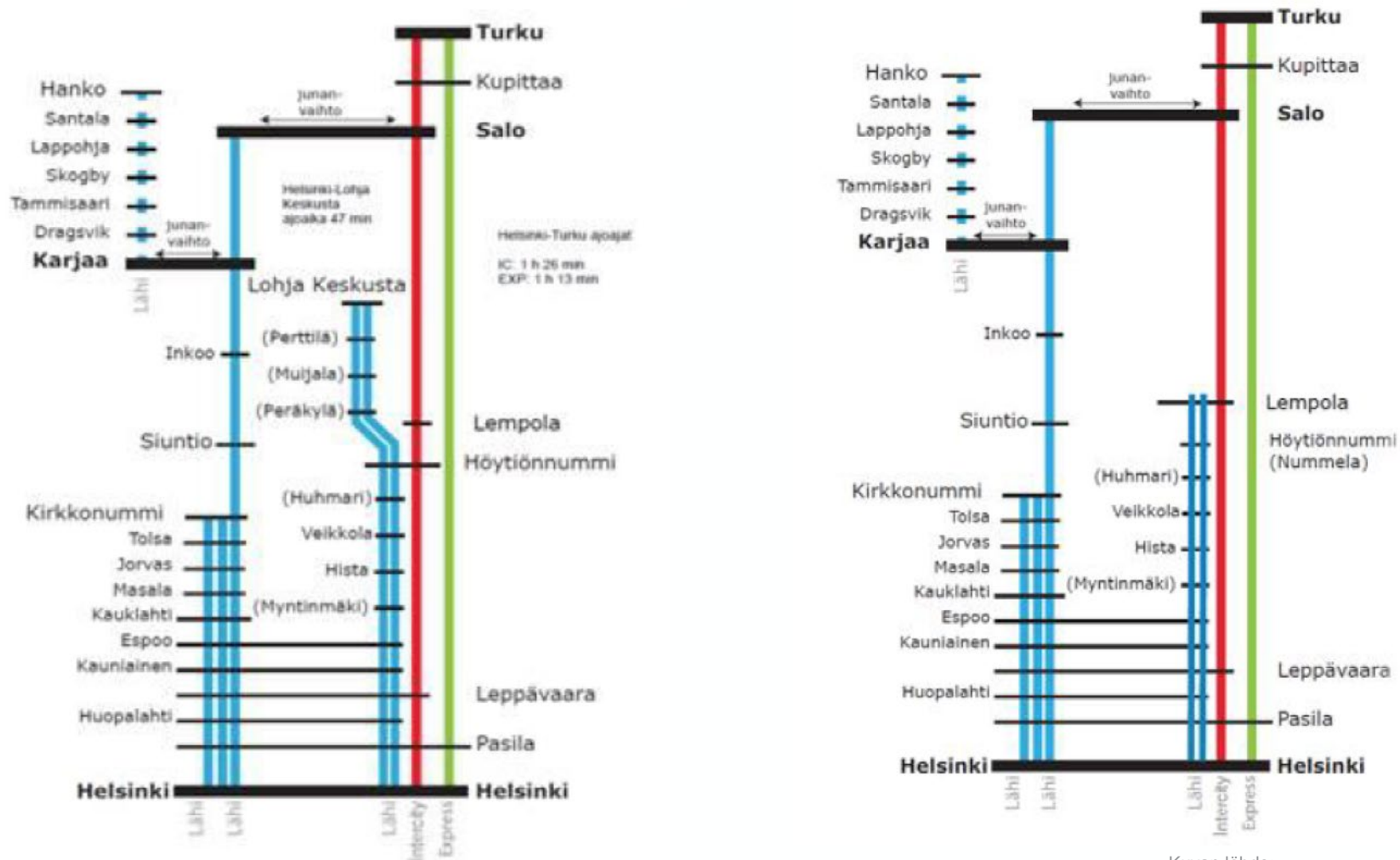
Etelä-Nummellan osayleiskaava / noin 15 000 asukasta

HÖYTIÖNNUMMI



TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ

Liikennöinti Helsingin ja Turun välillä / perusvaihtoehdot Lohjan ja Vihdin näkökulmasta



Kuvan lähde:
Espoo–Salo-oikoradan infotilaisuus 23.10.2018, Lohjan kaupungin esitys.

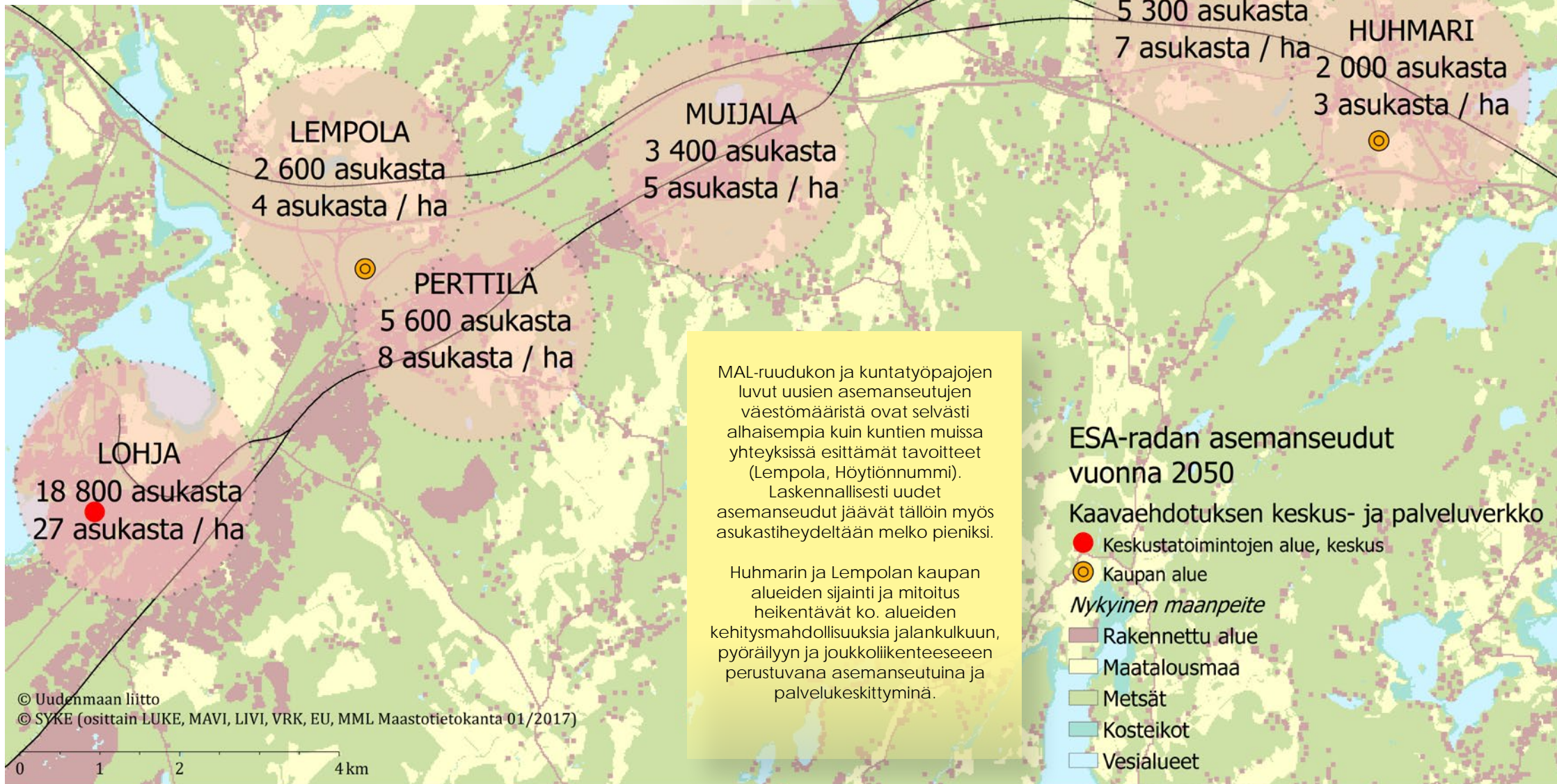
Perusvaihtoehtojen erot Lohjan ja Vihdin alueella liittyvät kaukojunien pysähdyspaikkoihin (Höytiönnummi, Lempola vai molemmat näistä) sekä taajamajunaliikenteen linjaukseen (Lohjan keskusta vai Lempolaan).

Valittavan ratkaisun tulee olla toimiva sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden että alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen näkökulmasta.

TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ

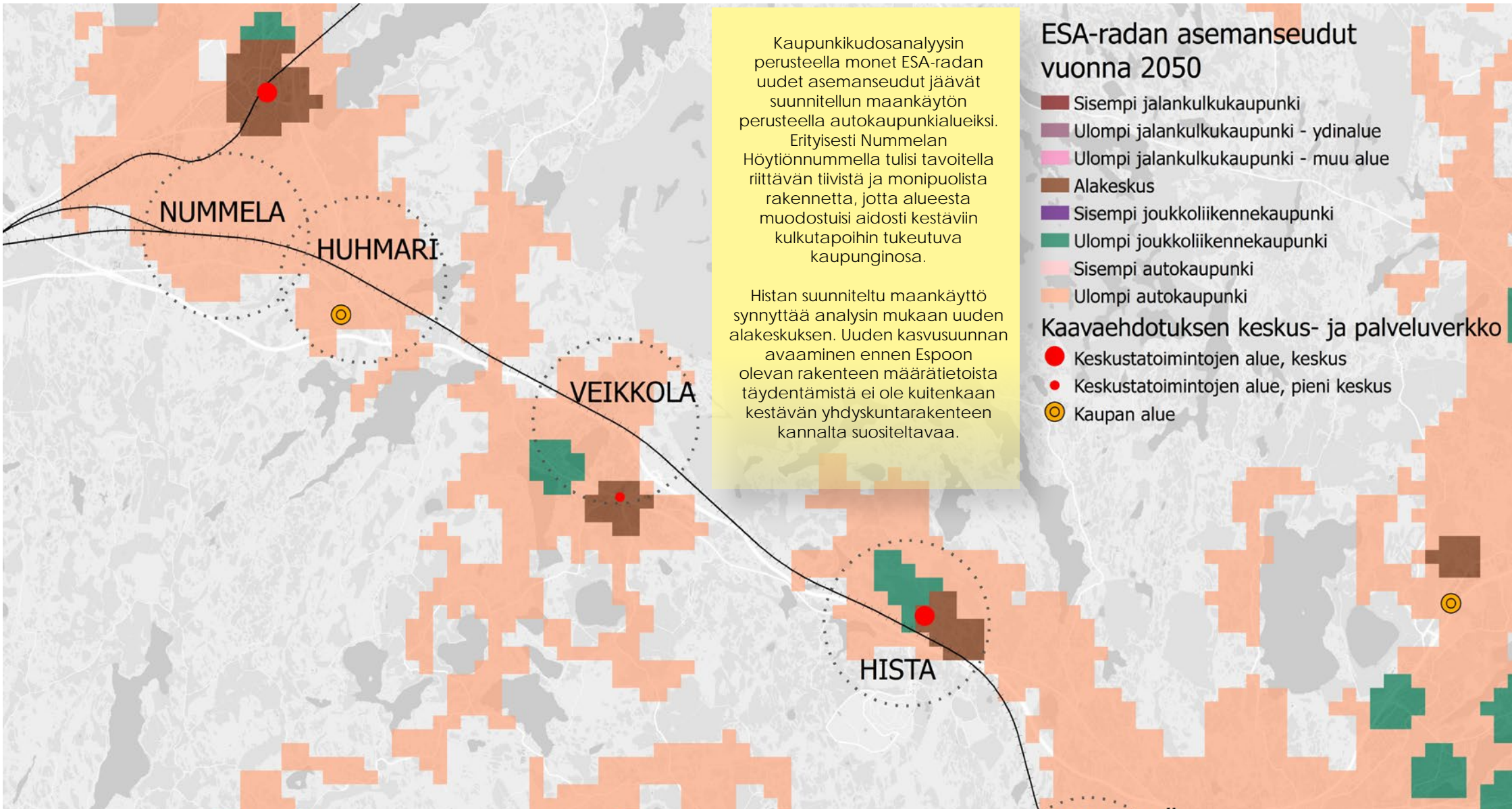
4

Vuoden 2050 tilanne asemanseuduilla (r=1,5 km)
MAL 2050 ja kuntatyöpajatietojen mukaan



TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ

Kaupunkikudosten alueet 2050



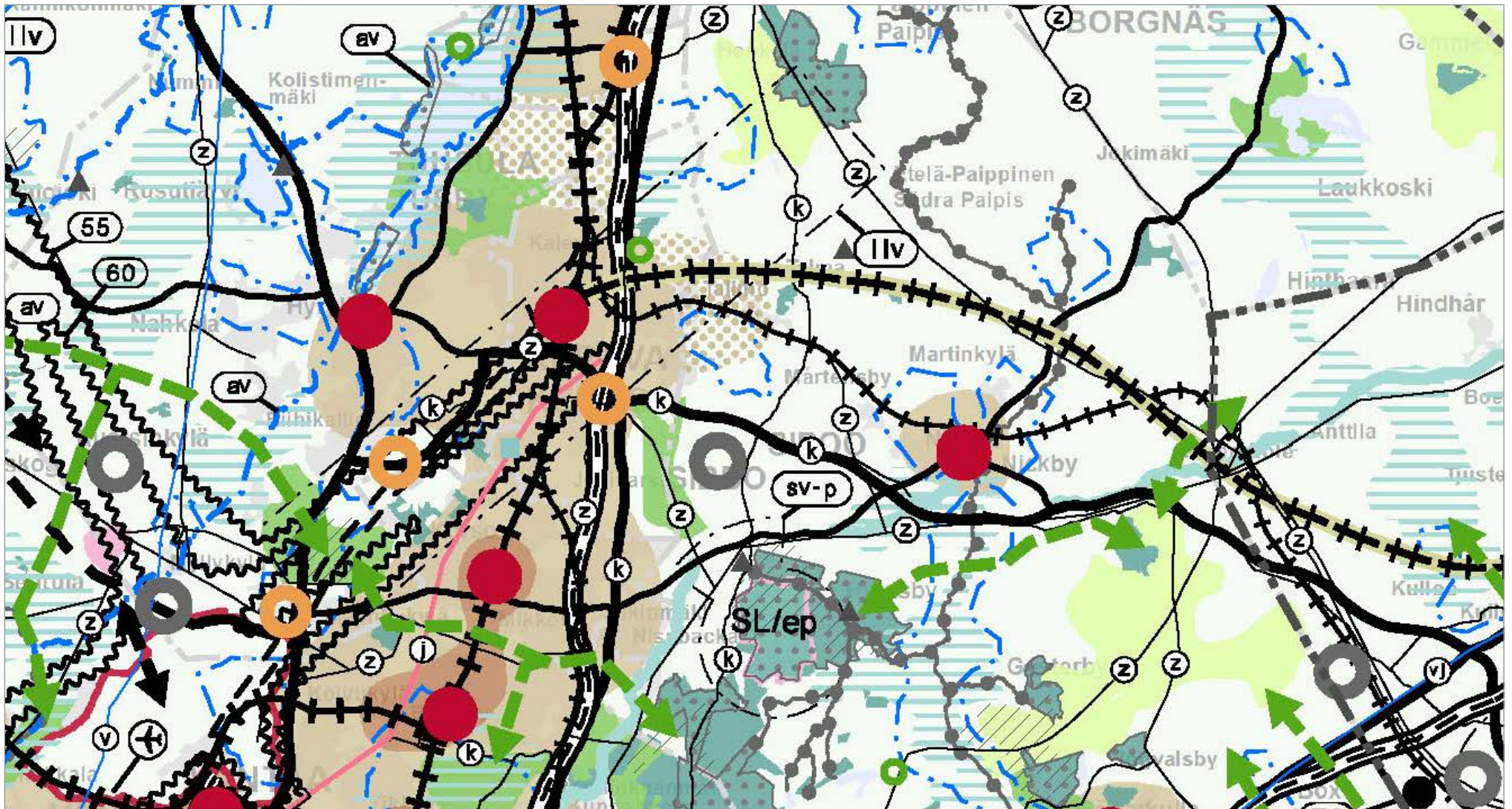
TAPAUSTARKASTELU: ESA-RATA LOHJALLA JA VIHDISSÄ

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

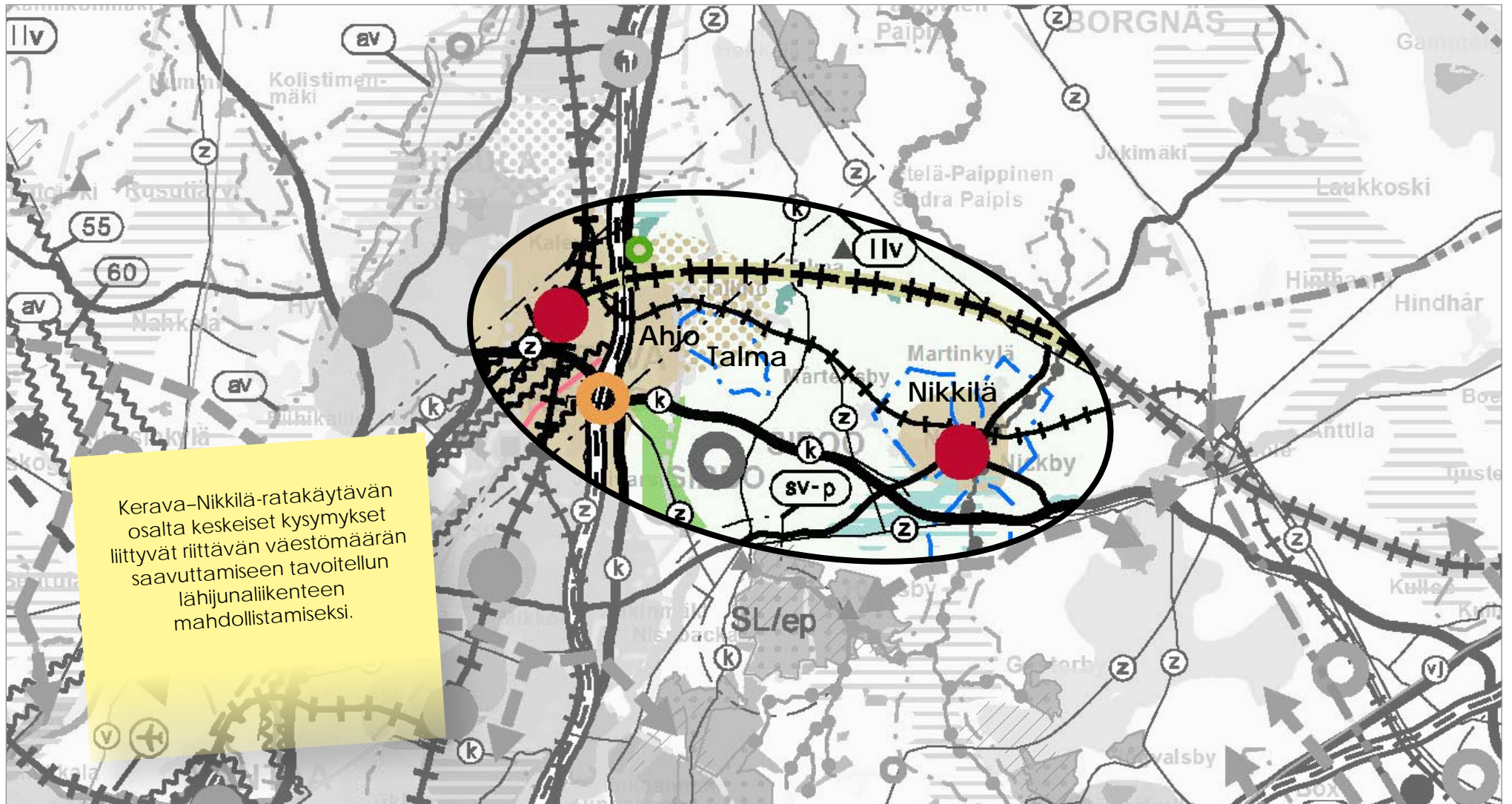
	Vaihtoehto 1:	Vaihtoehto 2:	Vaihtoehto 3:	Vaihtoehto 4:
	Kaukoliikenteen asema Vihdin Nummelassa (Höytiönnummi) Taajamajunayhteys Nummelan kautta Lohjan keskustaan	Kaukoliikenteen asema Vihdin Nummelassa ja Lohjan Lempolassa Taajamajunayhteys Nummelan kautta Lohjan keskustaan	Kaukoliikenteen asema Lohjan Lempolassa Taajamajunayhteys Nummelan kautta Lempolaan	Ei kaukoliikenteen asemaa Taajamajunayhteys Nummelan kautta Lohjan keskustaan
Lohjan ja Nummelan keskustojen kytkeytyminen junayhteyksiin	<i>Lohjan keskusta kytkeytyy kiinteästi taajamajunaan ja vaihdon kautta kaukoliikenteeseen. Nummelassa rautatieasema 3 km keskustasta.</i>	<i>Lohjan keskusta kytkeytyy kiinteästi taajamajunaan ja vaihdon kautta kaukoliikenteeseen. Nummelassa rautatieasema 3 km keskustasta.</i>	<i>Nummelan eteläosa kytkeytyy taajamajunaan, Lohjan keskustasta mahdollinen liityntä Lempolan asemalle linja-autolla.</i>	<i>Keskukset kytkeytyvät taajamajunaan, ei kaukoliikenteen raideyhteyksiä.</i>
Vaihtoyhteyksien toimivuus lähi- ja kaukoliikenteen välillä	<i>Vaihtoyhteys lähi- ja kaukoliikenteen junien välillä Nummelan asemalla, yhteys Lohjan keskustaan.</i>	<i>Vaihtoyhteys lähi- ja kaukoliikenteen junien välillä Nummelan asemalla, yhteys Lohjan keskustaan.</i>	<i>Vaihtoyhteys lähi- ja kaukoliikenteen junien välillä toteutuu Lempolan asemalla, mutta ei yhteyttä Lohjan keskustaan.</i>	<i>Ei vaihtoyhteyttä lähi- ja kaukoliikenteen junien välillä.</i>
Kaukoliikenteen yhteyksien toteutettavuus	<i>IC-junan pysähtyminen uskottava mahdollisuus. Taajamajunat kaukoliikenteen syöttöliikenteenä mm. Lohjan keskustasta.</i>	<i>IC-junan pysähtyminen kahdella lähellä sijaitsevalla asemalla hidastaa junayhteyttä. Vaihtoyhteyksien kannalta Lempolan pysähdykselle ei ole tarvetta.</i>	<i>IC-junan pysähtyminen uskottava mahdollisuus. Taajamajunat kaukoliikenteen syöttöliikenteenä, joskaan eivät tavoita Lohjan keskustaa.</i>	<i>Uuden ratayhteyden täysi hyöty ei toteudu, jos Lohjan seutu jää kytkeytymättä Turun suunnan yhteyksiin.</i>
Nauhataajaman kehitys yhdyskuntarakenteen runkona	<i>Taajamajunaliikenne ja uudet asemanseudut tukevat nauhataajaman kehitystä.</i>	<i>Taajamajunaliikenne tukee nauhataajaman kehitystä, mutta Lempolan kehitys hajauttaa kasvun suuntautumista.</i>	<i>Kehityksen painopiste siirtyy olevan taajaman ulkopuolelle.</i>	<i>Taajamajunaliikenne tukee nauhataajaman kehitystä, vaikka kaukoliikenne ei toteudu.</i>
Maankäytön kehityksen mahdollisuudet Nummelan eteläosissa	<i>Nummelan Höytiönnummen kehittäminen mahdollista keskuksena (vaihtoasema).</i>	<i>Nummelan Höytiönnummen kehittäminen mahdollista keskuksena (vaihtoasema).</i>	<i>Nummelan Höytiönnummen kehittäminen mahdollista paikallisena asemanseutuna.</i>	<i>Nummelan Höytiönnummen kehittäminen mahdollista paikallisena asemanseutuna.</i>
Maankäytön kehityksen mahdollisuudet Lohjan Lempolassa	<i>Ilman asemaa Lempolan kehittämisen ei ole mielekästä eikä mahdollista.</i>	<i>Pysähtyvien kaukoliikenteen junien harva vuoroväli ei mahdollista laajaa kehitystä.</i>	<i>Monipuoliset junayhteydet mahdollistavat asemanseudun kehittämisen.</i>	<i>Ilman asemaa Lempolan kehittämisen ei ole mielekästä eikä mahdollista.</i>

MAANKÄYTTÖ

TAPAUSTARKASTELU: KERAVA-NIKKILÄ-RATAYHTEYS HENKILÖLIIKENTEELLE

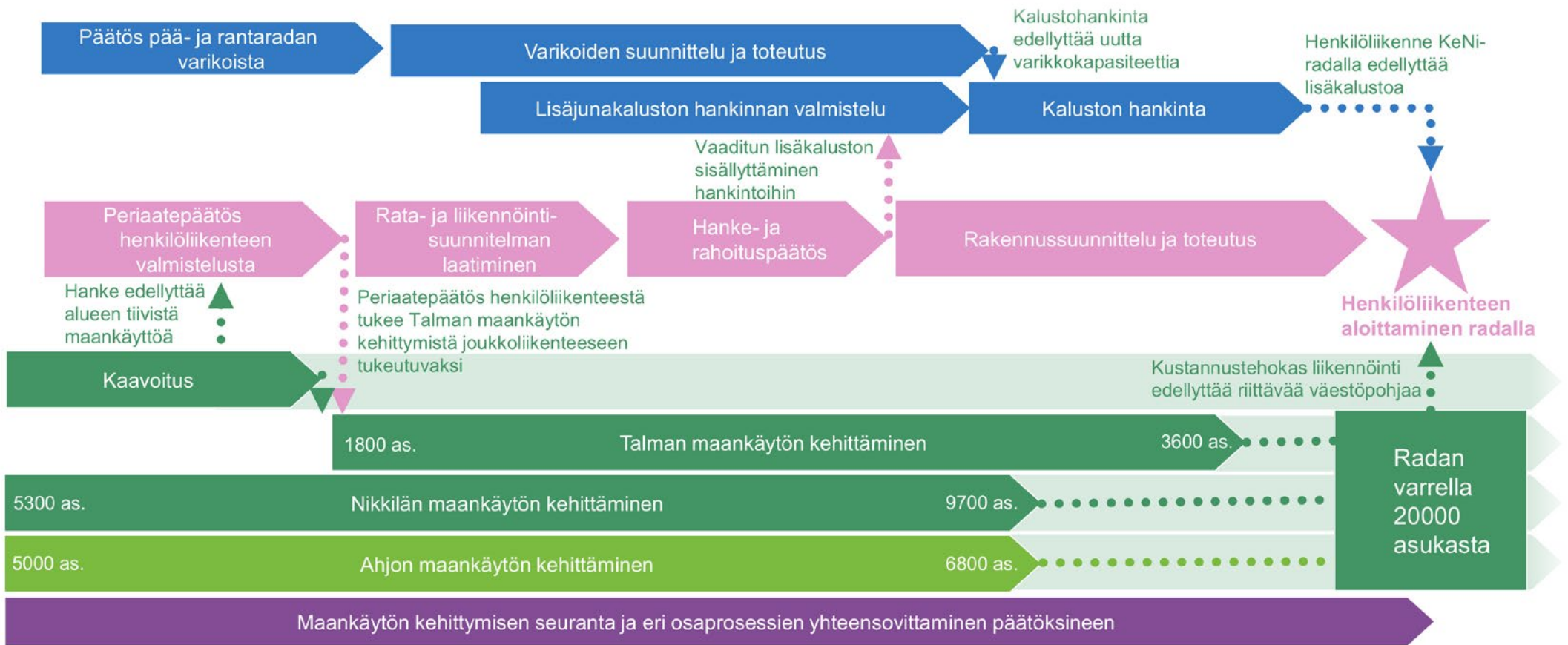


TAPAUSTARKASTELU: KERAVA-NIKKILÄ-RATAYHTEYS HENKILÖLIIKENTEELLE



TAPAUSTARKASTELU: KERAVA–NIKKILÄ-RATAYHTEYS HENKILÖLIIKENTEELLE

MAL-suunnitelmassa esillä ollut kehittämisspolku, tavoitteena 20 000 asukasta ratakäytävälle vuoden 2030 tuntumassa:

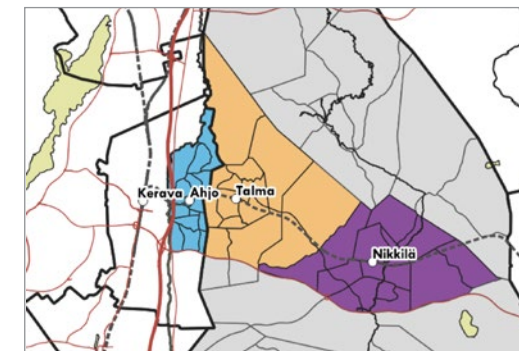


Kuvan lähde:
MAL 2019. Kerava–Nikkilä-radan henkilöliikenteen tarkastelut. Loppuraportti 27.11.2018.

TAPAUSTARKASTELU: KERAVA–NIKKILÄ-RATAYHTEYS HENKILÖLIIKENTEELLE

Asemiin kytkeytyvien tarkastelualueiden kasvu Sipoon ja Keravan laatiman maankäyttöennusteen/tavoitteen mukaisesti, pohjautuen 3 % väestönkasvuun

	Väestö 2016	Väestötavoite 2030	Osuus kunnan kasvusta –2030	Väestötavoite 2050
Ahjo, Kerava	5 000	6 800 (+1 800)	12 %	9 000
Talma, Sipoo	1 800	3 600 (+1800)	20 %	7 600
Nikkilä, Sipoo	5 300	9 700 (+4 400)	50 %	13 700
Yhteensä	12 100	20 100 (+8 000)	33 %	30 300

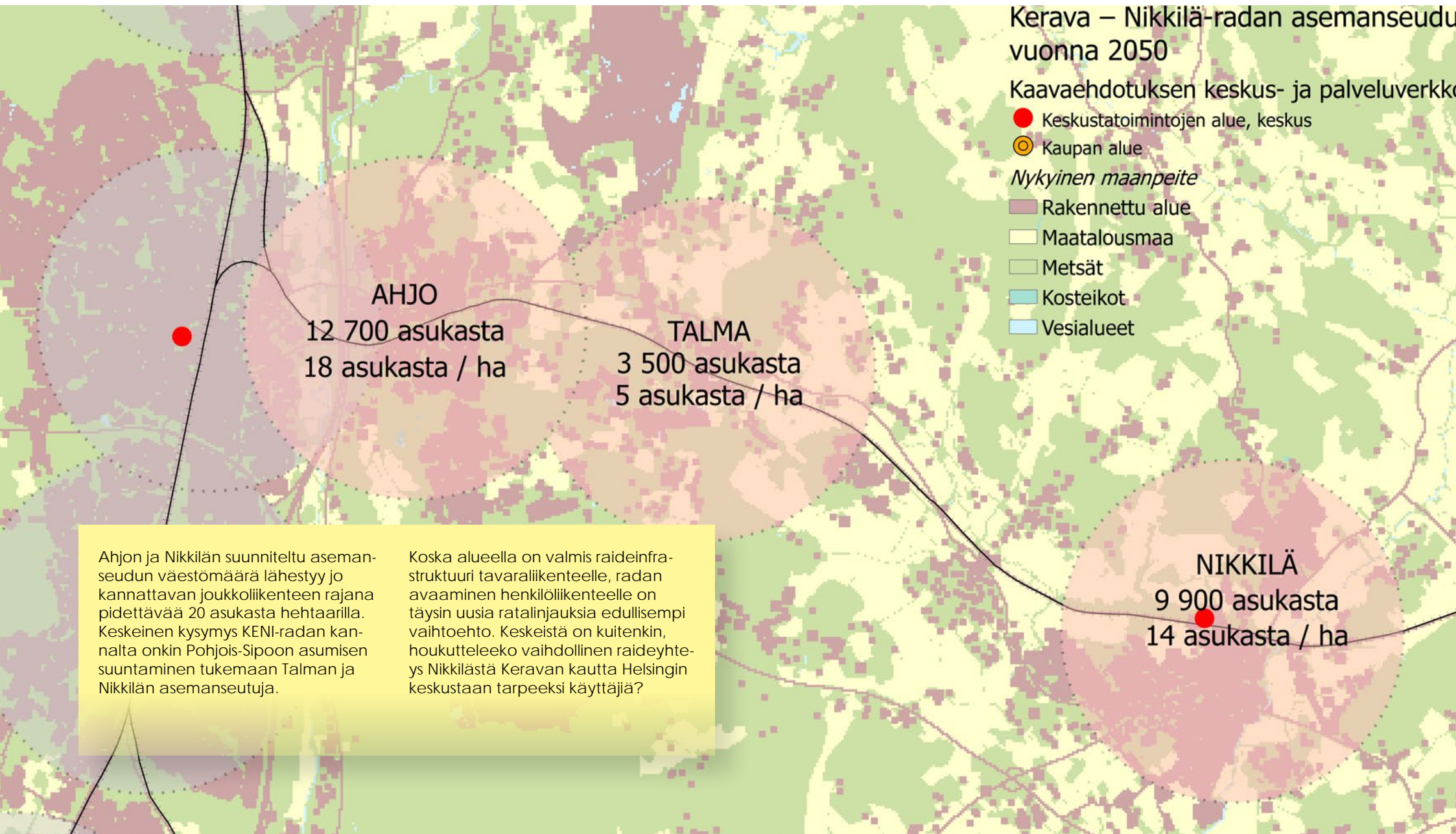


- Kuntien omiin tavoitteisiin pohjautuvat kasvutavoitteet ratakäytävän alueella ovat etenkin Sipoon osalta huomattavan suuria suhteessa kunnan toteutuneeseen kasvuun ja aiempaan kasvun suuntautumiseen.
- Taulukossa esitetyn kasvun toteutuminen edellyttäisi vakaata 3 prosentin vuotuista väestönkasvua ja kasvun suuntaamista jopa 70-prosenttisesti ratakäytävän alueelle.
- Kasvun tulisi myös painottua selvästi aiempaa voimakkaammin joukkoliikenteen käyttöä tukevan, riittävän tiiviin kaupunkirakenteen kehittämiseen jalankulku- ja pyöräilyetäisyydelle suunnitelluista lähiliikenteen asemista.
- Toteutuessaankaan vaihdollinen junayhteys Kerava–Nikkilä-radnan asemilta Helsingin suuntaan ei välttämättä vastaa vetovoimaltaan vastaavia suoria yhteyksiä. Vaihtoyhteyden Keravalla tulisi toteutua saumattomasti "laiturin yli" nopeisiin R-juniin, että yhteyden matka-aika muodostuisi kilpailukykyiseksi.

Kuvan ja lukujen lähde:
MAL 2019. Kerava–Nikkilä-radnan henkilöliikenteen
tarkastelut. Loppuraportti 27.11.2018.

TAPAUSTARKASTELU: KERAVA–NIKKILÄ-RATAYHTEYS HENKILÖLIIKENTEELLE

Vuoden 2050 tilanne asemanseuduilla (r=1,5 km), MAL 2050 -aineiston mukaan



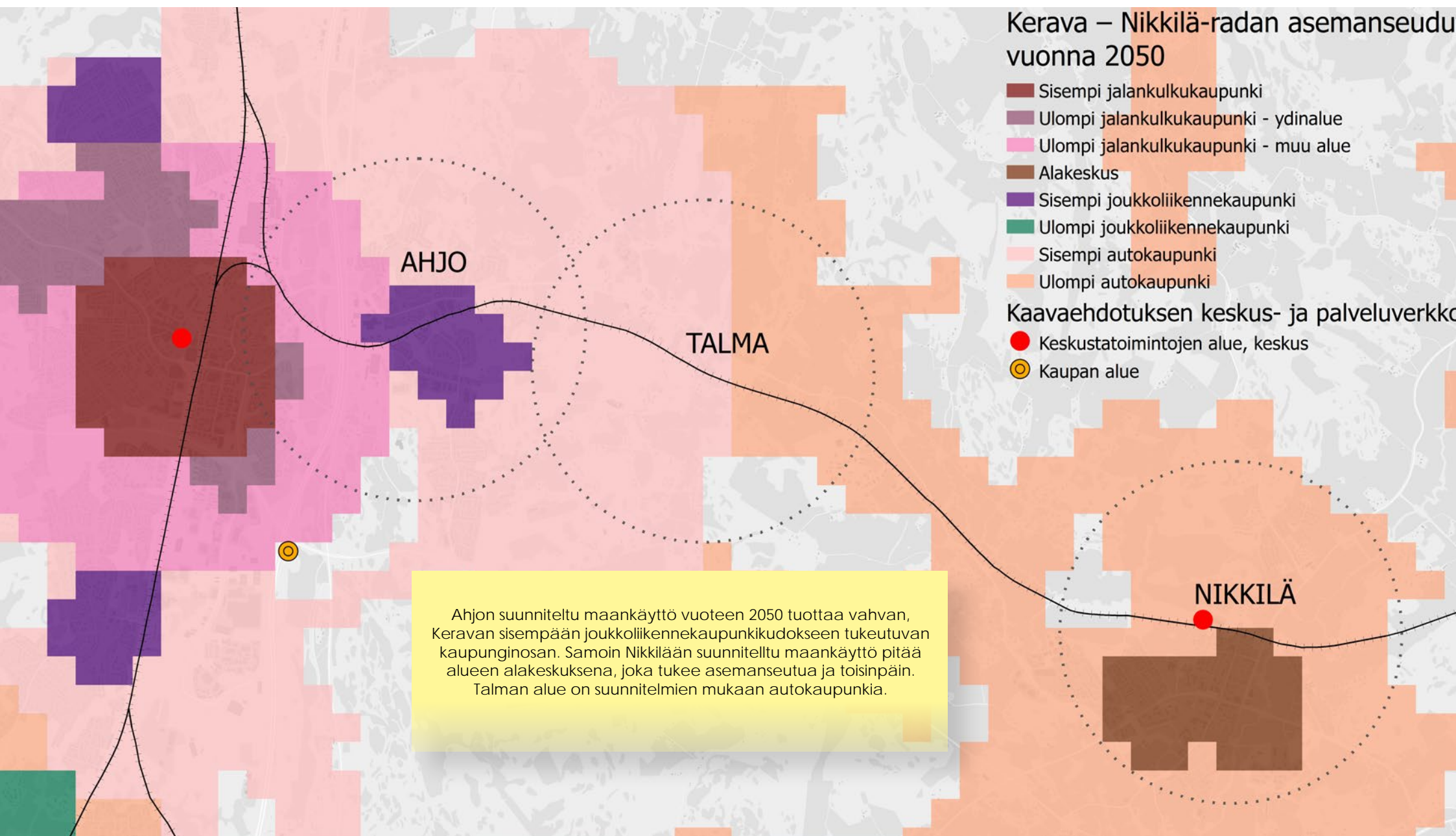
Ahjon ja Nikkilän suunniteltu asemanseudun väestömäärä lähestyy jo kannattavan joukkoliikenteen rajana pidettävää 20 asukasta hehtaarilla. Keskeinen kysymys KENI-radan kannalta onkin Pohjois-Sipoon asumisen suuntaminen tukemaan Talman ja Nikkilän asemanseutuja.

Koska alueella on valmis raideinfrastruktuuri tavaraliikenteelle, radan avaaminen henkilöliikenteelle on täysin uusia ratalinjauksia edullisempi vaihtoehto. Keskeistä on kuitenkin, houkutteleeko vaihdollinen raideyhteys Nikkilästä Keravan kautta Helsingin keskusta tarpeeksi käyttäjiä?

TAPAUSTARKASTELU: KERAVA–NIKKILÄ-RATAYHTEYS HENKILÖLIIKENTEELLE

5

Kaupunkikudosten alueet 2050 (SYKE/YKR)



Ahjon suunniteltu maankäyttö vuoteen 2050 tuottaa vahvan, Keravan sisempään joukkoliikennekaupunkikudokseen tukeutuvan kaupunginosan. Samoin Nikkilään suunniteltu maankäyttö pitää alueen alakeskuksena, joka tukee asemanseutua ja toisinpäin. Talman alue on suunnitelmien mukaan autokaupunkia.

YHTEENVETO JA KEHITYSEHDOTUKSET

- **Maankäytön ja liikenteen aito vuorovaikutus keskeistä** niin toteuttamishjelmassa kuin itse kaavassakin. Miten eri liikennehankkeet kytkeytyvät maankäytön kehitykseen, palvelevatko ne kaavan tavoitteita? Huomoitava myös olevan taajamarakenteen sisällä tapahtuva täydentävä kehitys, joka on avainasemassa etenkin pääkaupunkiseudulla ja muiden keskusten ympäristössä.
- **Maakuntakaavan tasolla keskiössä strategiset linjanvedot ja tulevaisuuteen tähtäävät tavoitteet.** Toteuttamishjelmassa yksittäisten, erikokoisten hankkeiden jäsenitys on tarpeen toteuttaa suhteessa kaavan kärkitavoitteisiin ja mm. priorisoituihin kehityskäytäviin. Pienet ja hajanaiset hankkeet saavat merkityksensä vasta osana kokonaisuutta.
- **Seudun olevan rakenteen ja tulevan kasvun ydin on pääkaupunkiseudulla.** Tämän tulisi välittyä itse kaavaratkaisun lisäksi selvästi myös liikenteen ja maankäytön kehittämisohjelmasta ja mukaan valikoituvista hankkeista/kehitysalueista. Pääkaupunkiseudun rooli välittyy puutteellisesti erityisesti maankäytön kehityksen ja poikittaisten raideyhteyksien kehittämisen osalta.
- **Keskusverkon profilointi** / erottelu volyymiltaan, seudulliselta rooliltaan ja kytkeytymiseltään erilaisiin keskuksiin on tarpeellista keskusten kehitystavoitteiden tarkentamiseksi. Tällä hetkellä kaavassa on esitetty suurina keskuksina huomattavasti pieniä taajamakeskuksia, mikä antaa harhaanjohtavan kuvan seudun keskusverkon luonteesta.
- Keskusten ja pääkaupunkiseudun ydinalueen lisäksi **asemanseudut ovat avainsijainteja** palveluiden, asumisen, työpaikkojen ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta. Kaavan tavoitteiden kannalta ei ole riittävää, että sijainnit on tunnustettu ainoastaan liityntäpysäköintitarpeen ja vaihtopaikkojen kautta, vaan asemanseudut tulisi esittää kaavakartalla selkeästi priorisoituina alueina (vrt. RUFSSuunnitelma).
- Kaavassa tulisi tehdä **tarvittavat linjaukset vaihtoehtoisten asemapaikkojen kesken** esim. ESA-radan osalta, samoin kuin Tallinna-tunnelista on esitetty vain yksi, liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta suotuisimmaksi arvioitu linjaus. Kestävän alue- ja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta Vihdin Höytiönnummi tulisi valita ESA-radan kaukoliikenteen ja lähiliikenteen vaihtoasemaksi sekä toteuttaa lähijunayhteys Lohjan keskustaan. Lohjan Lempolan kehittämisessä on riskinä, että alue ei kytkeydy luontevaksi osaksi ympäröivää rakennetta eikä kehitettäviä taajamajunayhteyksiä.
- **Kaupan runsas mitoitus keskusten ulkopuolella ei tue keskusten kehitystavoitteita.** Erityisen ongelmallisia ovat laaturajoittumattomat, kaupan alueet pääkaupunkiseudulla, mutta myös muilla erikoistavarakaupan sijainneilla on merkitystä kestävän yhdyskuntarakenteen kannalta (esim. Porvoon Kuninkaanportin tiva-kauppa koostuu Gigantista, Eurokankaasta, Hong Kongista jne.). Vähittäiskaupan suuryksiköt olevien ja suunniteltujen asemanseutujen lähistöllä ovat kestävien kulkutapojen edistämisen kannalta ongelmallisia, sillä ne heikentävät asemanseuduille sijoittuvien palveluiden toteutusedellytyksiä eivätkä tue mittakaavaltaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkikudoksen syntymistä.

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

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