



Uudenmaan liitto  
Nylands förbund



# Aluesuunnittelun seurantakatsaus 2016

Uudenmaan liiton julkaisu E 186 - 2017

**Uudenmaan liiton julkaisu E 186 - 2017**  
ISBN 978-952-448-470-1  
ISSN 2341-8885

Valokuvat: Tuula Palaste

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund**  
**Helsinki-Uusimaa Regional Council**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland  
+358 9 4767 411 • [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) • [uudenmaanliitto.fi](http://uudenmaanliitto.fi)

# KUVAILULEHTI

**Julkaisun nimi**

Aluesuunnittelun seurantakatsaus 2016

**Julkaisija**

Uudenmaan liitto

**Raportin laatija**

Jouni Suominen

**Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero**

Uudenmaan liiton julkaisuja E 186

**Julkaisuvuosi**

2017

**ISBN**

978-952-448-470-1

**ISSN**

2341-8885

**Kieli**

suomi

**Sivuja**

37

**Tiivistelmä**

Aluesuunnittelun seurantakatsaukseen on koottu ajankohtaista tietoa Uudenmaan maakuntakaavoituksesta ja maakuntakaavojen toteutumisesta vuonna 2016. Lähtöaineistoina toteutumisen seurannassa on hyödynnetty paikkatietoaineistoja sekä liiton antamia lausuntoja kuntakaavoista. Katsauksessa esitellään lisäksi Uudenmaan liiton toimenpiteitä, joilla maakuntakaavojen toteuttamista on edistetty. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi lausunnot, selvitykset sekä kansainväliset yhteistyöhankkeet. Katsauksen lopussa on kerrottu maakuntakaavoitukseen vaikuttavista toimintaympäristön muutoksista, kuten lainsäädännön uudistamisesta, kansallisista strategioista ja seudullisista suunnitelmista.

**Avainsanat (asiasanat)**

aluesuunnittelu, maakuntakaava, toimintaympäristö, seuranta

# PRESENTATIONSBLAD

**Publikation**

Uppföljningsöversikt av regionplaneringen 2016

**Författare**

Nylands förbund

**Rapporten är utarbetad av**

Jouni Suominen

**Seriens namn och nummer**

Nylands förbunds publikationer E 186

**Utgivningsdatum**

2017

**ISBN**

978-952-448-470-1

**ISSN**

2341-8885

**Språk**

finska

**Sidor**

37

**Sammanfattning**

Översikten över uppföljningen av regionplaneringen innehåller aktuell information om planläggningen på landskapsnivå och förverkligandet av landskapsplanerna i Nyland under år 2016. Geografiska data och förbundets utlåtanden om kommunernas planer har använts som utgångspunkt i uppföljningen av hur landskapsplanerna förverkligas. I översikten presenteras de åtgärder som Nylands förbund har vidtagit för att främja förverkligandet av landskapsplanerna. Sådana är till exempel utlåtanden, utredningar och internationella samarbetsprojekt. I slutet av översikten redogörs för de förändringar i verksamhetsmiljön som inverkar på planläggningen på landskapsnivå, såsom lagstiftning som förnyas, nationella strategier och regionala planer.

**Nyckelord (ämnesord)**

regionplanering, landskapsplan, verksamhetsmiljö, uppföljning

# SISÄLLYS

<b>1. Maakuntakaavoitus .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Liikennejärjestelmäsuunnittelu .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Maakuntakaavan toteuttaminen ja seuranta .....</b>	<b>11</b>
3.1 Maakuntakaavojen ohjausvaikutus ja tavoitteet .....	11
3.2 Lausunnot kuntakaavoista .....	12
3.3 Käynnistyneitä tai vireillä olevia hankkeita .....	15
3.4 Valmistuneita selvityksiä .....	18
3.5 Taajamarakenne ja asutus -teemakatsaus .....	24
<b>4. Aluesuunnittelun muuttuva toimintaympäristö .....</b>	<b>26</b>
4.1 Lainsäädännön uudistaminen .....	26
4.2 Sote- ja maakuntaudistus .....	29
4.3 Strategiat, sopimukset ja suunnitelmat .....	30
<b>5. Yhteenveto .....</b>	<b>34</b>

# 1. Maakuntakaavoitus



## Uusimaa-kaava 2050

Uudenmaan kokonaismaakuntakaavan eli Uusimaa-kaavan 2050 laadinta käynnistettiin virallisesti vuonna 2016. Kaava laaditaan koko Uudenmaan alueelle ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto voisi hyväksyä kaavan vuonna 2018, ennen sote- ja maakuntauudistuksen toteutumista.

Sote- ja maakuntauudistuksen valmistelu vaikuttaa Uusimaa-kaavan sisältöön, muotoon ja prosessiin. Seuraavasta maakuntakaavasta tehdään entistä strategisempi. Samalla pyritään kuitenkin vastaamaan Uudenmaan eri alueiden vaihteleviin tarpeisiin. Maakuntakaava tehdään ensi kertaa kaksipuolaisena. Kaava koostuu yleispiirteisestä pitkän aikavälin rakennekaavasta ja sitä tarkentavista seutujen vaihemaakuntakaavoista, jotka laaditaan Helsingin seudulle sekä Länsi- ja Itä-Uudellemaalle.

Vuoden 2016 aikana kaavatyössä ovat painottuneet sisällön ja tavoitteiden määrittely. Kaavatyötä tukemaan on valmisteltu useita taustaselvityksiä, mm. liikenteen, kaupan, matkailun sekä väestö- ja työpaikkaennusteiden osalta. Myös erilaisten kaavatyössä sovellettavien menetelmien ja työkalujen kartoittamista on tehty. On laadittu mm. maankäytön kasvusuuntien analysointiin kehitetyn IPM-mallinnusmenetelmän esiselvitys sekä ilmastovaikutusten arvioinnin työkalujen esiselvitys.

Uusimaa-kaavan sisältö ja tavoitteet ovat tarkentuneet vuorovaikutuksessa kuntien, viranomaisten ja muiden sidosryhmien kanssa. Niihin ovat vaikuttaneet myös liiton omana työnä laadittu tulevaisuustarkastelu sekä maakuntakaavoituksen kannalta merkittävimpien muutostekijöiden kartoitus. Uusimaa-kaavan sisältö ja tavoitteet on kirjattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, joka oli lausunnoilla ja nähtävillä alkuvuodesta 2017.

Kaavatyön kannalta tärkeän lähtökohdan muodostaa väestö- ja työpaikkamäärän kehityksen ennakointi. Väestön ja työpaikkamäärän kehityksestä on tehty vaihtoehtoiset laskelmat seutu- ja kuntatasolla vuoteen 2050 asti. Lisäksi on tehty laskelmat asuinrakennuskannan muutokselle ja

asuntotuotantotarpeelle. Projektit perustuvat Uudenmaan aluetalouden skenaarioihin. Skenaariot kuvaavat vaihtoehtoisia tulevaisuuden kehityspolkuja, joihin suunnittelussa on perusteltua varautua.

Keskeinen osa kaavan valmistelutyötä on ollut Etelä-Suomen kehityskäytävien hankekokonaisuus, joka toteutettiin yhteistyössä naapurimaakuntien kanssa ylimaakunnallisina tarkasteluina. Kokonaisuus muodostuu Etelä-Suomen liikennekäytävien aluetalouden ja logistiikan kehityskäytävätarkasteluista sekä näitä hyödyntävästä ja yhteen vetävästä kehityskäytävien profiloinnista. Tavoitteena on ollut muodostaa kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon.

Tulevaisuustarkastelut, väestö- ja työpaikkaprojektit sekä kehityskäytävätarkastelut ovat pohjana maakuntakaavan rakennemallityössä, jonka valmistelu aloitettiin syksyllä 2016. Rakennemallityössä kuvataan vaihtoehtoisia aluerakenteen kehittämispolkuja huomioiden mm. väestön ja työpaikkojen, liikenteen, keskusverkon sekä viheralueverkoston muodostama toiminnallinen kokonaisuus.

Uusimaa-kaavan pääteemoja ovat taajamarakenne ja asuminen, keskus- ja palveluverkko, ympäristön vetovoimatekijät, energia- ja ilmasto sekä liikkuminen ja logistiikka. Näistä teemoista valmistellaan kehityskuvat, jotka pohjustavat kaavan jatkotyötä. Kehityskuvat kokoavat yhteen jatkosuunnittelun kannalta tarpeelliset tiedot menneestä kehityksestä, nykytilasta ja tulevaisuudennäkymistä. Niiden pohjalta muodostetaan myös maakuntakaavoitusta ohjaavat suunnitteluperiaatteet.

## Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava

4. vaihemaakuntakaavaa on valmisteltu vuodesta 2013. Kaavan aikatahtain on vuodessa 2040. Suunnittelualueena on koko Uusimaa, lukuun ottamatta Östersundomin aluetta. Kaavan teemoja ovat elinkeinot ja innovaatiotoiminta, logistiikka, tuulivoima, viherrakenne sekä kulttuuriympäristöt. Lisäksi kaava täydentää 2. vaihemaakuntakaavan ratkaisua Hyvinkään Palopuroon ja Tuusulan Ristikytöön osoitettujen taajamamerkintöjen osalta.

Uudenmaan 4.vaihemaakuntakaavan ehdotus oli lausunnoilla joulukuun 2015 ja helmikuun 2016 välisenä aikana. Kaavaehdotuksesta saatiin yhteensä 78 lausuntoa. Keväällä 2016 järjestettiin vaihemaakuntakaavan 2. viranomaisneuvottelu sekä useita kunta- ja sidosryhmätapaamisia. Lausuntojen ja muun vuorovaikutuksen perusteella kaavaehdotukseen tehtiin tarkistuksia nähtävillä asettamista varten.

Kaavaehdotus oli nähtävillä marras-joulukuussa 2016. Nähtävilläolon aikana saatiin 90 muistutusta, joista noin puolet kohdistui viherrakenteen ratkaisuihin. Maakuntahallitus hyväksyi muistutusten vastineet maaliskuun kokouksessaan. Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto voi hyväksyä kaavan toukokuussa 2017.

## Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue

Östersundomin alueen maakuntakaavaa sekä Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteistä yleiskaavaa on valmisteltu samanaikaisesti mm. hyödyntäen samoja selvityksiä. Östersundomin alueen maakuntakaavaehdotus oli nähtävillä tammi-helmikuussa 2015. Tämän jälkeen kaavasta on tehty lisäselvityksiä sekä käyty neuvotteluja ympäristöministeriön, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Östersundom-toimikunnan kanssa.

Natura-arvioinnin mukaan kaavaehdotuksesta aiheutuu merkittävää haittaa eräille lintulajeille ja yhdelle luontotyypille, minkä vuoksi maakuntahallitus päätti jatkaa kaavaehdotuksen laatimista. Jatkovalmistelun yhteydessä on selvitetty erityisesti Natura-alueisiin kohdistuvien vaikutusten vähentämiseksi vaadittavia aluevarausmuutoksia ja kaavassa ohjeellisena merkittäväksi tulevan metron linjausta. Uusi kaavaehdotus oli lausunnoilla alkuvuodesta 2017. Siinä esitettiin kaksi vaihtoehtoista



metrolinjausta ja niihin tukeutuvat rakentamisalueet. Molemmista vaihtoehdoista on tehty Natura-vaikutusarvioinnit.

Lausuntojen pohjalta maakuntahallitus päättää, kumpi vaihtoehdoista viimeistellään elo–syyskuussa nähtävälle tulevaan kaavaan. Tällöin maakuntavaltuusto voisi hyväksyä kaavan joulukuussa 2017.



## Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava

Korkein hallinto-oikeus on 29.4.2016 antamallaan päätöksellä pitänyt voimassa ympäristöministeriön vahvistamispäätöksen Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Ministeriön vahvistamispäätöksestä tehtiin 8 valitusta, joista korkein hallinto-oikeus hylkäsi 7 ja jätti yhden tutkimatta. Näin ollen 2. vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman.

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on laadittu koko Uudenmaan alueelle, lukuun ottamatta Östersundomin aluetta. Vaihekaavan tärkeimpiä ratkaisuja ovat toimiva ja kestävä yhdyskuntarakenne sekä sitä tukeva liikennejärjestelmä, kaupan palveluverkko ja maakunnallinen kyläverkko.





## 2. Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kokonaisuutta, johon kuuluvat koko liikkumisympäristö ja eri liikennemuodot: kävely, pyöräily, joukko-, henkilöauto- ja tavaraliikenne. Alueiden kehittämistä koskevan lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on maakuntien liittojen tehtävä. Poikkeuksena on Helsingin seutu, jossa suunnittelusta vastaa Helsingin seudun liikenne HSL.

Uudellamaalla on kolme liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Länsi-Uudenmaan aiesopimukseen on kirjattu tärkeimmät kehittämistoimet vuosiksi 2014–2019. Itä-Uudenmaan aiesopimus kattaa vuodet 2015–2019. Helsingin seudulla kiireellisimmät kehittämistoimenpiteet toteutetaan osana maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimusta 2016–2019. Kaikissa suunnitelmissa määritellään myös pidemmän aikavälin strategiset kehitystehtävät ja kehittämishankkeet.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmien kehittämistoimenpiteitä rahoitetaan pääasiassa kuntien ja valtion budjetista. Nykyisen liikenneverkon kannalta merkittävää oli vuonna 2016 valtion myöntämä korjausvelkarahoitus, jolla kunnostetaan huonokuntoista infraa. Lisärahoitusta myönnettiin 600 miljoonaa euroa vuosille 2016–2018, mistä 100 miljoonaa euroa vuodelle 2016.

Lisärahoituksella vastataan erityisesti elinkeinoelämän ja työmatkaliikenteen tarpeisiin. Uudellamaalla lisärahoitusta kohdennetaan mm. teiden päällysteiden ja rakenteiden kunnostamiseen, Pääradan ja Rantaradan toimivuuden ja täsmällisyyden parantamiseen sekä liittymien ja siltojen korjaukseen.

Korjausvelkarahoituksen ohella valtio myöntää 364 miljoonaa euroa perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionavustuksiin vuosina 2017–2019. Rahoituksesta 70 milj. euroa kohdistetaan Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduille maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimusten mukaiseen toteuttamiseen. Uudellamaalla suurimmat kohteet ovat Klaukkalan ohikulkutien rakentaminen Nurmijärvellä sekä Rantaradan peruskorjaus välillä Karjaa-Salo.

Liikennejärjestelmä ja sen kehittäminen on tärkeä osa maakuntakaavan ratkaisua. Maakuntakaavassa osoitetaan merkittävät seudulliset ja valtakunnalliset liikenneväylät, näiden väylien kehittämisen tarpeet sekä myös uusia linjauksia ja pitkän aikavälin tilavarauksia. Joukkoliikenteen kehittämisen kannalta

osoitetaan seudulliset joukkoliikenteen vaihtopaikat, liityntäpysäköintipaikat sekä pääkaupunkiseudulla joukkoliikenteen poikittaiset yhteysvälit.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Uudellemaalle on laadittu vuosille 2017–2020.

Palvelutasotavoitteet kuvaavat sitä joukkoliikennetarjontaa, jota kunta ja ELY-keskus pyrkivät luomaan käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Helsingin seudun alueella joukkoliikenteen palvelutasotavoite on määritelty HSL:n toimesta vuosille 2016–2021.

Helsingin seudulla valtio osoitti osana maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusta (MAL) 2016–2019 yhteensä 15 miljoonaa euroa Helsingin seudun pieniin kustannustehokkaisiin hankkeisiin, joilla voidaan parantaa muun muassa kävelyn, pyöräilyn, joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin palveluja ja olosuhteita. Kunnat panostavat hankkeisiin samansuuruisella summalla. Lisäksi MAL-sopimuksessa päätettiin Raide-Jokerin ja Klaukkalan ohikulkutien rahoittamisesta valtion ja kuntien kesken.

Oheiseen taulukkoon on poimittu seudullisesti tai valtakunnallisesti merkittäviä liikenneväylähankkeita, jotka sisältyvät sekä voimassa oleviin liikennejärjestelmäsuunnitelmiin että maakuntakaavoissa osoitetun tavoitteellisen liikenneverkon kehittämiseen.

Hanke	Kuvaus toteuttamistilanteesta
Pasila–Riihimäki -rataosuus, 1. vaihe	Hankkeella parannetaan rataosuuden välitys- ja häiriösietokykyä. Ensimmäisen vaiheen rakennussuunnittelu on käynnistynyt vuonna 2015 ja ensimmäiset rakennusurakat käynnistyivät 2016. Toisen vaiheen ratasuunnitelman valmistelu on käynnistynyt syksyllä 2016.
Hanko–Hyvinkään -radan sähköistäminen	Ratasuunnitelma valmistui 2013 ja sen hyväksymiselle asetettu neljän vuoden määräaika suunnittelun aloituksesta on umpeutunut hyväksymisen edellytyksenä olleen kaavamuutoksen viivästymisestä johtuen. Kun hankkeelle myönnetään rahoitus, ratasuunnitelma päivitetään tarvittavilta osin.
Metro Matinkylä–Kivenlahti	Hankesuunnitelma on hyväksytty 2012. Metrotunnelin louhinnat aloitettiin 2014 lopulla. Hanke on Länsimetron Ruoholahti-Matinkylä rataosuuden jatke.
Raide-Jokeri	Hankesuunnitelma on hyväksytty 2016. Ennen rakentamista laaditaan vielä asemakaavoja, liikenne- ja katusuunnitelmia sekä varsinaiset rakennussuunnitelmat. Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille suunniteltu pikaraitiolinja.
Klaukkalan ohikulkutie	Yleissuunnitelma on hyväksytty 2014 ja tiesuunnitelma valmistunut 2016. Tien toteuttamisesta on sovittu valtion ja kuntien kesken Helsingin seudun MAL-sopimuksessa 2016–2019.
Espoon kaupunkirata	Ratasuunnitelma on hyväksytty 2014. Toteutuspäätöksen jälkeen tehdään rakentamissuunnitelma, jonka jälkeen alkaa rakentaminen. Ratasuunnitelmassa on esitetty kahden lisäraiteen rakentaminen nykyisten raiteiden viereen välille Leppävaara - Kauklahti.
Keski-Uudenmaan poikittaisyhteydet	Yhteyksien kehittämisen ensimmäisen vaiheen (Järvenpää-Kt45) yleissuunnitelman laatiminen aloitetaan vuonna 2017. Selvitystyö luo edellytykset toteuttaa poikittainen tieyhteys, joka palvelee alueen logistiikka-alueita, kuntien välistä työmatkaliikennettä sekä paikallista liikennettä.

Pisara-rata	Radan yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2012 ja ratasuunnitelma valmistui 2015. Pisararadan asemakaava on tullut voimaan 2015. Radan toteuttamisen aikataulusta ja rahoituksesta tehdään tarkempi arvio 2017. Pisararata on Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien kaupunkiratalenkki.
Espoo-Salo-Turku -rata (nk. ESA-rata, Tunnin juna)	Uudesta Turun suunnan ratayhteydestä on laadittu alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi 2010. Hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2017 jatkosuunnittelulle on myönnetty 10 M€ ja radan yleissuunnitelman laadinta on aloitettu. Suunnittelukustannukset ovat arviolta yhteensä noin 40 M€.
Itämetro (Mellunmäki-Östersundom)	Östersundomin alueelle laaditaan Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteistä yleiskaavaa sekä maakuntakaavaa, joka kattaa myös Sipoon Söderkullan länsiosan. Metron yleispiirteisestä linjauksesta välillä Mellunmäki-Sipoo ja siihen tukeutuvasta maankäytöstä päätetään kaavoituksen yhteydessä. Maakuntakaavaehdotus on lausunnoilla ja se on tarkoitus hyväksyä vuoden 2017 aikana.

Taulukko 1. Seudullisesti tai valtakunnallisesti merkittävien liikennehankkeiden suunnittelu- ja toteuttamistilanne.

## 3. Maakuntakaavan toteuttaminen ja seuranta

### 3.1 Maakuntakaavojen ohjausvaikutus ja tavoitteet

Maakuntakaavojen pääasiallinen ohjausvaikutus perustuu maankäyttö- ja rakennuslain 32.1 §. Sen mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Lisäksi MRL 32.2 § velvoittaa viranomaisia ottamaan maakuntakaavan huomioon ja edistämään sen toteuttamista suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta.

Uudellamaalla on voimassa useita maakuntakaavoja, joiden voidaan ajatella muodostavan yhden kaavakokonaisuuden. Toteuttamisen edistämisessä huomioidaan kaikki voimassa olevat maakuntakaavat sekä soveltuvilta osin myös pitkälle valmistellut kaavat, tässä tapauksessa siis myös Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava.

Maakuntakaavoitusta ohjaavat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja Uusimaa-ohjelmaan kirjatut tavoitteet. Näiden lisäksi maakuntakaavoille on asetettu tarkennettuja tavoitteita muun muassa viherrakenteeseen, kulttuuri- ja maisema-arvoihin, alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, liikennejärjestelmään, luonnonvarojen käyttöön ja elinkeinojen toimintaedellytyksiin liittyen.

Maakuntakaavan vaikuttavuus perustuu ennen kaikkea kaavamerkintöjen ja niihin liittyvien määräysten ohjausvaikutukseen. Ohjausvaikutus vaihtelee merkinnästä riippuen. Kaavamääräyksillä voidaan sallia, rajoittaa tai estää tiettyjä toimintoja. Määräykset voivat olla ehdollisia tai niihin voi liittyä erityislaki, joka ohjaa yksityiskohtaisempaa alueiden käyttöä.

Maakuntakaavan yleisten tavoitteiden sekä merkintöjen ja määräysten huomioon ottaminen tapahtuu ensisijaisesti lausunnotmenettelyn ja muun viranomaisyhteistyön kautta. Viranomaistyön lisäksi maakuntakaavojen toteuttamista edistetään hankkeilla, yhteistyöllä, selvityksillä, viestinnällä ja edunvalvonnalla.

### 3.2 Lausunnot kuntakaavoista

Suurin osa aluesuunnittelua koskevista lausuntopyynnöistä saadaan kunnista. Pääosa lausuntopyynnöistä koskee kuntien asema- tai ranta-asemakaavoja sekä yleiskaavoja. Uudenmaan liiton lausunto annetaan pääsääntöisesti aina jos kunnassa tai lausunnon kohteena olevalla alueella ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Lausuntoa ei yleensä anneta merkitykseltään paikallisista asemakaavoista tai ranta-asemakaavoista. Lausuntoja ei myöskään yleensä anneta suunnittelutarveratkaisuista, poikkeamispäätöksistä tai rakennusluvista.

Lausuntopyynnöt ja niistä annetut lausunnot aluesuunnittelun vastuualueella vuonna 2016:

Organisaatio	Lausuntopyynnöt	Annetut lausunnot
Uudenmaan kunnat	123	53
Maakuntien liitot	2	1
Ministeriöt	15	9
Valtion liikelaitokset tai virastot	5	3
ELY-keskus	14	8
Muut	5	2
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>164</b>	<b>76</b>

Seuduittain tarkasteltuna eniten lausuntopyyntöjä saatiin Kuuma-seudun kunnista. Kuuma-seudulla kaavoitus on vilkkaampaa kuin Länsi- ja Itä-Uudellamaalla ja toisaalta maakuntakaavan merkitys kaavaohjauksessa on siellä jossain määrin suurempi kuin pääkaupunkiseudulla. Kuntakaavoitusta koskevat lausuntopyynnöt ja niistä annetut lausunnot kuntaryhmittäin:

Kuntaryhmä	Lausuntopyynnöt	Annetut lausunnot
Pääkaupunkiseutu	13	6
Kuuma-seutu	62	31
Länsi-Uusimaa	36	8
Itä-Uusimaa	8	6
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>119</b>	<b>51</b>

Lausunto annetaan joko toimiston lausuntona tai painoarvoltaan merkittävämpänä maakuntahallituksen (MHS) lausuntona. Pääsääntö on, että maakuntakaavan vastaiset tai muutoin merkittävät lausunnot viedään hallituksen käsiteltäväksi.

Suurimpaan osaan lausuntopyynnöistä vastataan toimiston lausunnona. Esimerkiksi vuonna 2016 alle kymmenesosa lausunnoista oli maakuntahallituksen antamia. Kuntakaavoitusta koskevat lausuntopyynnöt ja niistä annetut lausunnot valmisteluvaiheittain:

Kaavavaihe	Lausuntopyynnöt	Toimiston lausunnot	MHS lausunnot
Kaavaluonnos tai muu valmisteluaineisto	43	25	1
Kaavaehdotus	67	20	3
Muut MRL:n mukaiset	9	0	0
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>119</b>	<b>45</b>	<b>4</b>

Suurin osa kunnille annetuista lausunnoista koskee asemakaavoja, joita laaditaan määrällisesti yleiskaavoja enemmän. Yleiskaavoista ja osayleiskaavoista annetaan poikkeuksetta lausunto, koska maakuntakaava on lain mukaan ohjeena yleiskaavaa laadittaessa tai muutettaessa. Kuntakaavoitusta koskevat lausuntopyynnöt ja niistä annetut lausunnot kaavatyypeittäin:

Kaavatyppi	Lausuntopyynnöt	Toimiston lausunnot	MHS lausunnot
Yleiskaava	13	9	4
Asemakaava	97	35	0
Muut MRL:n mukaiset	9	1	0
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>119</b>	<b>45</b>	<b>4</b>

Merkittäviä nähtäville ja lausunnoille asetettuja yleiskaavoja olivat mm. Keravan yleiskaavaehdotus, Kirkkonummen kuntakeskuksen osayleiskaavaluonnos, Espoon Finnoon osayleiskaavaehdotus, Espoon Keran osayleiskaavaehdotus, Helsingin Vartiosaaren osayleiskaavaehdotus sekä Helsingin yleiskaavaehdotus. Näistä vuonna 2016 hyväksyttiin Keravan yleiskaava, Finnoon osayleiskaava, Helsingin yleiskaava sekä Vartiosaaren osayleiskaava. Kaavat eivät ole vielä lainvoimaisia.

Hyvinkään Palopuron osayleiskaavasta laadittiin rakennemallivaihtoehtotarkastelu. Voimassa olevassa maakuntakaavassa Palopuron alue on osoitettu raideliikenteeseen tukeutuvana asemanseudun kehittämisalueena. 4. vaihemaakuntakaavan ehdotuksessa on esitetty aluetta koskevat tarkemmat maankäyttöratkaisut. Maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen kunta voi edetä alueen yleiskaavoituksessa.

Lausuntomäärien ohella on perusteltua seurata miten erityisesti kuntakaavat toteuttavat maakuntakaavaa ja millainen vaikuttavuus liiton antamalla lausunnoilla on kuntakaavoihin. Vuonna 2016 annettiin kaikkiaan 49 lausuntoa kuntien kaavoista ja näistä:

- 33 kaavaan annettiin lausunto ensimmäistä kertaa
- 16 kaavaa oli sellaisia joihin oli jo aikaisemmin annettu lausunto

16 kaavasta, joista lausunto oli aikaisemmin annettu:

- neljässä kaavassa liiton lausunto oli huomioitu hyvin
- kuudessa kaavassa liiton lausunto oli huomioitu osin
- yhdessä kaavassa liiton lausuntoa ei ollut huomioitu
- viidessä lausunnossa liitto ei ollut edellyttänyt toimenpiteitä kaavaan

Kaikista annetuista kuntakaavoja koskevista lausunnoista johtopäätökset jakautuivat seuraavasti:

- 24 oli maakuntakaavan mukaisia eikä liitolla ollut niihin huomauttamista
- 19 oli maakuntakaavan mukaisia, mutta niiden osalta liitto edellytti kaavaratkaisuun tai kaava-aineistoihin täydennyksiä

- 6 oli maakuntakaavan vastaisia ja niiden osalta liitto edellytti kaavaratkaisun tarkistamista tai kaava-aineistojen olennaista täydentämistä

Liitto kiinnitti lausunnoissaan huomioita erityisesti seuraaviin täydennys- ja muutostarpeisiin:

- olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hajauttavia ratkaisuja tulee välttää (tähän liittyvät mm. merkittävä asutuksen osoittaminen kaavan valkoisille alueille sekä vapaa-ajan asumista koskevat kaavamääräykset, jotka sallivat asuntojen muuttamisen vakituiseen käyttöön)
- kylien ja keskustatoimintojen alueiden alueellista ulottuvuutta (laajuus) tulee täsmentää
- kaavaratkaisun edellyttämät liikenneverkon kehittämisen vaikutukset ja toteuttamiseen liittyvät epävarmuudet tulee arvioida (esim. Helsingin sisääntuloväylien bulevardisointi)
- vaikutusten arviointia tulee täydentää erityisesti luonto-, kulttuuri- ja maisema-arvojen osalta
- seudullisten viheryhteystarpeiden jatkuvuus tulee turvata
- virkistysalueiden tai rantojen osoittamista rakentamiseen tulee välttää
- vähittäiskaupan suuryksiköiden mitoitusta tulee tarkistaa (supistaa) ja kaupan ratkaisuja tulee tarkastella kaava-aluetta laajempänä kokonaisuutena
- kaupan laatua koskevia määräyksiä tulee täsmentää (esim. kaupan suuryksiköihin ei tule sijoittaa erikoiskauppaa)
- reservialueiden toteuttamisen ajankohta tulee määritellä kaavaselostukseen

Kuntakaavojen ohella aluesuunnittelun vastuualue antaa lausuntoja mm. liikennesuunnitteluun, maa-aineslupavalmisteluun sekä maankäyttöä koskeviin lakiesityksiin liittyen. Muita kuin kuntakaavoitusta koskevat lausunnot aiheryhmittäin vuonna 2016:

Aiheryhmä	Lausuntopyynnöt	Toimiston lausunnot	MHS lausunnot
Liikenne	14	11	0
Maa-aines	8	5	2
Energiahuolto	1	0	0
Ympäristö ja suojelu	8	3	1
Lain valmistelu	11	1	2
Muut	5	0	1
<b>YHTEENSÄ</b>	<b>47</b>	<b>20</b>	<b>6</b>

Maakuntahallitushallitus antoi lausunnot maa-aineslupa (2) - ja ympäristölupahakemuksesta, maankäyttö- ja rakennuslain muutosluonnoksesta, valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventoinnista, liikennekaaren luonnoksesta sekä Päijät-Hämeen korjatusta maakuntakaavan ehdotuksesta.

### 3.3 Käynnistyneitä tai vireillä olevia hankkeita

Alle on listattu vuonna 2016 käynnistyneitä tai vireillä olevia hankkeita, joissa Uudenmaan liitto toimii koordinaattorina / pääpartnerina tai joissa liitto on muutoin keskeinen toimija. Yksittäinen hanke voi toteuttaa yhtä tai useampaa maakuntakaavojen tavoitetta.

- Suomen kasvukäytävä ja Pohjoinen kasvuvyöhyke
- Tallinna-tunneli (FinEstLink)
- Pohjanmeren ja Itämeren liikennekäytävä (NSBCore)
- Plan4Blue
- Asumisen työkalupakki
- Elinvoimaiset asemanseudut

Hankkeista on kerrottu tarkemmin seuraavassa.

#### **Suomen kasvukäytävä ja Pohjoinen kasvuvyöhyke**

Sipilän hallitusohjelman mukaan hallitus tukee kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien sekä eri alueiden omiin vahvuuksiin perustuvan kilpailukyyn parantamista muun muassa kehittämällä sopimus pohjaista yhteistyötä valtion kanssa.

Osana hallituksen kilpailukykykärkihankkeen toimenpidettä Alueellisten innovaatioiden ja kokeilujen käynnistäminen (AIKO) toteutetaan 2016–2018 kasvuvyöhykesopimuksia. Uudenmaan liitto on sopija-osapuolena kolmessa: Suomen kasvukäytävä, Pohjoinen kasvuvyöhyke sekä Pääkaupunkiseutu-Lahti.

Pääkaupunkiseudun ja Lahden kaupunkien kasvusopimuksessa painotetaan puolestaan älykkäiden ja puhtaiden eli ns. Smart & Clean -ratkaisujen kehittämistä. Kahden muun kasvusopimuksen tavoitteena on toiminnallisen kokonaisuuden kehittäminen siten, että kasvuvyöhykkeet yhdistävät eri keskuksia laajemmiksi työmarkkina-, talous- ja yhteistoiminta-alueiksi. Tavoitteen toteuttaminen edellyttää, että vyöhykkeiden sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta parannetaan.

Suomen kasvukäytävä ulottuu Helsingistä Hämeenlinnan ja Tampereen kautta Seinäjoelle. Kaikkiaan vyöhykkeellä on 3 maakuntaa ja 21 kuntaa. Hankkeen toimenpiteillä edistetään asemanseutujen saavutettavuutta, kasvukäytävän ulkoista saavutettavuutta sekä luodaan edellytyksiä osaamisen hyödyntämiselle ja kestäväälle kasvulle.

Pohjoinen kasvuvyöhyke on Suomen itä-länsi suunnassa halkaiseva vyöhyke, joka ulottuu viiden maakunnan ja 12 kunnan alueelle. Pohjoisen kasvuvyöhykkeen strategiset painopisteet ovat elinkeinoelämän kannalta keskeisten kuljetusketjujen ja logistiikkaratkaisujen kehittäminen. Erityisesti tavoitellaan sisäisen saavutettavuuden parantamista kotimaan ja kansainvälisen tavaraliikenteen solmukohdissa.

Uudenmaan liitto hoitaa molempien kasvukäytäväsovimusten toteutuksen koordinoinnin ja hallinnoinnin yhtenä projektina. Suomen kasvukäytävä toteutetaan yhteistyössä Suomen kasvukäytävä-verkoston kanssa, jonka isäntäorganisaationa toimii Hämeenlinnan kaupunki. Pohjoinen kasvuvyöhyke toteutetaan yhteistyössä Turun kaupungin kanssa.

Kavusopimusten toteuttaminen edistää Uudenmaan 2. ja 4. vaihemaakuntakaavojen tavoitteita vahvistamalla elinkeinoelämän ja logistiikan toimintamahdollisuuksia ja parantamalla Uudenmaan sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta.



## Pohjanmeren ja Itämeren liikennekäytävä



NSB CoRe (North Sea Baltic Connector of Regions) on Pohjanmeren rannikolta itäiselle Itämeren alueelle kulkevan North Sea – Baltic TEN-T ydinverkkokäytävän Itämeren osuuden kolmevuotinen (2016–2019) kehittämishanke.

Hankkeessa luodaan tavara- ja matkustajaliikenteeseen kestäviä ratkaisuja siten, että liikenneinvestoinneista saataisiin mahdollisimman paljon hyötyä. Samalla parannetaan käytävän toimivuutta, jotta kaupunkien

muodostamasta nauhasta kehittyisi toiminnallisesti yhtenäisempi kokonaisuus.

Uudenmaan ja Suomen osalta hankkeella pyritään parantamaan kansainvälisiä liikenneyhteyksiä ja saavutettavuutta luomalla edellytyksiä muun muassa Tallinna-tunnelin ja Rail Baltica -radan toteutumiselle. Hankkeessa on neljä pääteemaa: tavaraliikenteen intermodaalilogistiikka, käytävän kaupunkien välinen pendelöinti, koko käytävän aluesuunnittelu ja Rail Baltica ratayhteyden brändäys.

Uudenmaan liitto on hankkeen pääpartneri ja pääsee näin aktiivisesti vaikuttamaan EU:n liikennepolitiikan kehitykseen Itämeren alueella. Hanke edistää 4. vaihemaakuntakaavan tavoitteita Uudenmaan kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseksi. Hankkeessa on mukana kaikkiaan 16 partneria Suomesta, Virossa, Latviasta, Liettuasta, Puolasta ja Saksasta.

## Helsinki–Tallinna-tunneli



FinEst Link -projektin yhteistyösopimus allekirjoitettiin tammikuussa 2016 ja EU-rahoituspäätös varmistui kesäkuussa. Kaksivuotisessa hankkeessa Uudenmaan liitto kumppaneineen selvittää Helsinki–Tallinna-rautatietunnelin toteutusmahdollisuudet. Tunnelihanketta tutkitaan teknisestä, taloudellisesta ja kilpailukyvyn näkökulmasta.

Uudenmaan liiton kumppaneina hankkeessa ovat Harjun maakunta, Helsingin ja Tallinnan kaupungit, Viron liikenneministeriö ja Suomen liikennevirasto.

Helsinki–Tallinna-yhteys on osa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) Itämeren ja Baltian alueen liikennekäytävää. Helsinki ja Tallinna ovat jo lähes samaa työmarkkina-alueetta. Helsingin seudulla arvioidaan työskentelevän kymmeniä tuhansia virolaisia, joista suuri osa matkustaa nopeilla laivoilla Helsinkiin viikoittain. Yhdessä Helsinki ja Tallinna muodostaisivat noin puoleltoista miljoonan asukkaan talousalueen, jonka potentiaalin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää nykyistä nopeampaa ja sujuvampaa matkustamista kaupunkien välillä.

Hanke edistää Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa osoitetun Helsinki–Tallinna-liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen toteuttamista.

## Plan4Blue

Plan4Blue on Suomenlahden ja Saaristomeren merialuesuunnittelua tukeva hanke. Hankkeessa tuotetaan merialuesuunnittelun taustaksi skenaarioita meri- ja rannikkoalueen kehityskuvasta ja tehdään analyysit skenaarioiden taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristöön liittyvistä vaikutuksista sekä tarkastellaan näiden skenaarioiden toteutusmahdollisuuksia ja -malleja merialuesuunnittelun ja kaavoituksen näkökulmasta Suomenlahden ja Saaristomeren alueilla.

Plan4Blue-hankkeen vetovastuu on Suomen ympäristökeskuksella. Muita partnereita ovat Uudenmaan ja Varsinais-Suomen liitot, Turun ja Tarton yliopistot sekä Viron sisäministeriö. Hanke käynnistyi lokakuussa 2016 ja jatkuu vuoden 2019 loppuun. Hanke saa osan rahoituksesta EU:n Interreg Central Baltic Europe -ohjelmasta.

Hankkeen taustalla on EU:n direktiivi, joka edellyttää jäsenmaitaan järjestämään merialuesuunnittelun. Direktiivin tarkoituksena on edistää merialueen eri käyttömuotojen kestävä kehitystä ja kasvua sekä merialueen luonnonvarojen kestävä käyttöä sovittamalla yhteen eri käyttömuotojen tarpeita.

Keväällä 2016 hallitus antoi eduskunnalle merialuesuunnittelua koskevan esityksen, jonka mukaan maankäyttö- ja rakennuslakiin lisätään merialuesuunnittelua koskevat säännökset. Laki tuli voimaan lokakuussa 2016.

Suomessa merialuesuunnitelman laatimisesta ja hyväksymisestä vastaavat ne maakuntien liitot, joiden alueeseen kuuluu aluevesiä. Uudenmaan liitto laatii selvityksen yhteistyössä Kymenlaakson liiton kanssa.

## Hyvän asumisen työkalupakki



Hyvän asumisen työkalupakki -hankkeessa rakennetaan kunnille välineitä toimivampaan asumispolitiikkaan. Samalla se on osa Uudenmaan liitossa tehtävää maapolitiikan työtä. Hankkeen tavoitteina on:

- parantaa täydennysrakentamisen edellytyksiä
- auttaa kuntia huomioimaan asumisen muuttuvat tarpeet
- vaikuttaa asumisen laadun ja hinnan parempaan kohtaamiseen
- edistää kilpailua asuntorakentamisessa.

Vuonna 2016 hankkeessa on tehty selvitys kilpailun edistämisestä asuntorakentamisessa. Selvityksessä koottiin tietoa yritysten ja kuntien kokemuksista pk-sektorin pääsystä Uudenmaan asuntomarkkinoille sekä ryhmärakennuttamishankkeiden toteuttamisesta sekä niiden toteuttamisen edistämisestä. Selvitys tehtiin työpajoissa, joihin osallistui kuntien asiantuntijoita, kiinteistö- ja rakennusalan toimijoita sekä Ryhmärakennuttajat ry:n jäseniä.

Lisäksi on tehty selvitys täydennysrakentamisen prosessien sujuvoittamisesta. Tavoitteena oli jakaa uusinta tietoa kuntien täydennysrakentamisen hyvistä käytännöistä sekä koota tietoa täydennysrakentamisen prosesseista ja terminologiasta. Selvitys on tehty työpajoissa johon on osallistunut kuntien asiantuntijoita kaupunkisuunnittelusta ja rakennusvalvonnasta.

Liiton toimenpiteillä on myötävaikutettu siihen, että ARA-infra-avustuksia myönnettiin vuonna 2016 ensimmäisen kerran myös täydennysrakentamisen kynnysinvestointeihin. Tätä ennen avustukset kohdennettiin uusille asuntoalueille ja rahoitusta myönnettiin vain katujen ja puistojen rakentamiseen.

Avustukset kohdistuvat suurimpiin täydennysrakentamiskohteisiin, jotka vaativat kunnallisteknisiä investointeja ja joille on mahdollista rakentaa merkittävä määrä uusia asuntoja. Valtaosa vuoden 2016 infra-avustuksista kohdentui Uudellemaalle (lähes 40 miljoonaa).

Taustalla vaikuttavat vuosina 2014–15 liiton tekemät selvitystyöt täydennysrakentamisen edistämisen toimenpiteistä sekä kuntajohtajien kannanotto, jossa yhtenä asiana nostettiin esille infra-avustusten suuntaaminen myös täydennysrakentamiseen.

Valtioneuvoston asetus asuntoalueiden kunnallistekniikan rakentamiseen vuosina 2016–2019 myönnettävistä valtionavustuksista on nyt voimassa. Sen mukaan infra-avustuksia ovat voivat hakea vuosina 2016–2019 sellaiset kunnat, jotka solmivat valtion kanssa MAL- sopimuksen.

### **Elinvoimaiset asemanseudut**

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), Helsingin seudun liikenne (HSL), Uudenmaan liitto ja ympäristöministeriö käynnistivät vuonna 2015 hankkeen ”Elinvoimaiset asemanseudut Helsingin seudulla ja Uudellamaalla. Hanke sai myöhemmin nimilyhenteen ELIAS.

ELIAS-hankkeessa tuotetaan aineistoa asemanseutujen kehittämisen tueksi, verkostoidaan alan toimijoita ja selvitetään asemanseutujen kehittämisen haasteita ja mahdollisuuksia. Tavoitteena on myös niiden toimivuuden ja houkuttelevuuden kehittäminen osana uudentyypistä kaupunkikehitystä ja vähähiilistä yhteiskuntaa.

Uudellamaalla tarkemmassa tarkastelussa ovat olleet kymmenen asemanseutua, jotka sijaitsevat Helsingissä, Espoossa, Kauniaisissa, Vantaalla, Järvenpäässä, Siuntiossa, Hyvinkäällä, Mäntsälässä ja Keravalla. Uudenmaan liitto on ollut mukana tuottamassa tietoa asemanseuduista sekä laatinut raportin, jossa kuvataan eri toimijoiden rooleja ja intressejä asemanseutujen kehittämisessä. Valmistuneesta raportista on kerrottu lisää seuraavassa luvussa.

## **3.4 Valmistuneita selvityksiä**

Tässä luvussa kuvataan vuoden 2016 ja alkuvuoden 2017 aikana valmistuneita selvityksiä. Selvityksissä näkyy varautuminen seuraavaan kokonaisu- ja maakuntakaavaan, sillä osa selvityksistä ovat luonteeltaan taustoittavia ja tuottavat tärkeää pohjatietoa Uusimaa-kaavan 2050 valmisteluun. Samalla niiden voidaan kuitenkin nähdä palvelevan myös kuntien ja muiden Uudenmaan toimijoiden omia suunnittelutarpeita ja sitä kautta edistävän maakuntakaavojen toteuttamista. Näiden lisäksi on tehty myös useita selvityksiä, jotka palvelevat suoraan maakuntakaavojen toteuttamista.

### **Asemanseutujen kehittämisen osapuolet ja intressit**

Raportissa kuvataan eri toimijoiden rooleja ja intressejä asemanseutujen kehittämisessä. Raportti on tulos yhdestä ELIAS-hankkeen viidestä työpaketista. Sen tavoitteena on lisätä ymmärrystä eri osapuolten vastuista ja yhteistyön tarpeesta sekä niistä tekijöistä, joista elinvoimainen asemanseutu muodostuu. Raportin toivotaan innostavan asemanseutujen kehittäjien moninaista toimijajoukkoa ja näkemään paitsi oman roolinsa mutta myös toisten toimijoiden intressit aiempaa laajemmin. Tulokset edistävät Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan toteuttamista.

Selvitys osoittaa, että asemanseudut ja ratapihat ovat olleet ja ovat jatkossakin isojen muutosten edessä. Ratapiha-alueita on ryhdytty suunnittelemaan myös muuhun kuin junaliikenteen operointiin

liittyviin toimintoihin. Asemanseutuja halutaan kehittää joukkoliikenteeseen tukeutuvina, tiiviinä asuin- ja työpaikka-alueina. Ne ovat myös kaupan toimijoiden näkökulmasta yhä kiinnostavampia kohteita. Haasteita kaupunkikehittämiselle aiheutuu mm. kiinteistönomistuksesta ja rataliikenteen operoinnista. Ratapihat myös luovat estevaikutuksia ja liikennöinnistä aiheutuu meluhaittoja.

Valtiolla on asemanseutujen kehittämisessä useita intressejä ja eri lainsäädännön kautta määrittyviä tehtäviä. Liikennevirasto vastaa valtakunnallisen rataverkon kunnosta ja kehittämisestä. VR, valtion osin omistamana osakeyhtiönä, huolehtii markkinaehtoisesti toimivasta kaukojunaliikenteestä, ja tuottaa myös osin valtion ja kuntien tukemaa lähijunaliikennettä. Myös kunnat ovat asemanseuduilla keskeinen toimija. Kuntien tulisikin pyrkiä luomaan eri tahojen kanssa yhteinen tavoite asemanseudun kehittämiselle ja tehdä kehittämistyötä pitkäjänteisesti. Kunnan johdonmukaisuus ja sitoutuminen jatkuvaan asemanseudun kehittämiseen luo uskottavuutta alueen nykyisille sekä uusillekin toimijoille.

### **Vetreämmät veet – Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöt**



Selvityksessä kerrotaan historian taustoja ja lähtökohtia, jotka ovat vaikuttaneet ja muokanneet Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöjä. Selvityksessä käydään läpi yleispiirteisesti alueen asutushistoriaa ja rakennuskulttuuria, merenkulkua ja sen luomia elinkeinoja ja rakenteita, muita saariston perinteisiä elinkeinoja, teollisuusperintöä, sotien puolustusvarustuksia ja linnoitteita, sekä rannikon ja saariston virkistys- ja vapaa-ajan viettoon liittyvää kulttuuriperintöä.

Uudenmaan maakunnalliset kulttuuriympäristöt selvitettiin ja arvoitettiin maakuntakaavaa varten Missä maat on mainiommat – Uudenmaan kulttuuriympäristöt -selvityksessä (2012). Työn aikana todettiin joitakin täydentävien selvitysten tarpeita. Rannikko- ja saaristoalueiden osalta todettiin, että lähtöaineistot ovat puutteellisia, joten saariston ja rannikon kokonaisvaltaista tarkastelua oli tarpeen täydentää.

Selvitysalueeseen kuuluvat väljästi Uudenmaan ulko- ja sisäsaaristo sekä rannikkovyöhyke, joka ulottuu mantereella likimain Suureen Rantatiehen. Uudenmaan maakuntakaavassa rannikko, saaristo ja merialue on jaettu mantereen rantavyöhykkeeseen, sisäsaaristoon, ulkosaaristoon ja merivyöhykkeeseen. Jokaiselle vyöhykkeelle on maakuntakaavassa oma suunnittelumääräyksensä, jossa annetaan määräykset alueen kulttuuri- ja luonnonmaiseman arvojen huomioon ottamisesta ja turvaamisesta. Selvitys edistää Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteuttamista.

## **Helsingin ympäristön logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartta**

Selvityksessä arvioidaan Helsingin ympäristössä logistiikka-alueiden kehittämismahdollisuuksia. Selvityksessä on muodostettu yhdessä alueen kuntien kanssa tavoitteet alueiden kehittämiseksi ja tiekartta toimenpiteistä asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Työn lähtökohtana ovat olleet Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa muodostetut logistiikan ja logistiikka-alueiden kehittämisen linjaukset sekä tavoitteet. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu keskeiset tulevaisuuden logistiikka-alueet. Kaavavarausten lisäksi muilla yritysalueilla on mahdollista kehittää toimintaa myös tulevaisuudessa. Suunnitelmassa määritettyjen toimenpiteiden toteutusta esitetään vietävän eteenpäin yhteistyössä eri organisaatioiden välillä osana liikennejärjestelmän, maankäytön ja elinkeinotoiminnan kehittämistä.

## **Maapolitiikkaa Uudellamaalla – keinovalikoima aasta ööhön**

Julkaisussa tarkastellaan maapolitiikan keinojen käyttöä ja keinojen toimivuutta Uudellamaalla. Niitä on selvitetty Uudenmaan kuntien maapolitiikan asiantuntijoista koostuvassa ryhmässä kyselyillä ja haastatteluilla. Toimivuustarkastelu kattaa nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain voimassaoloajan. Tavoitteena on, että Uudenmaan kunnat pystyisivät yhdessä vastaamaan paremmin asutokesyntään, joka on kasvuseudun kehittymisen ja kilpailukyvyn kannalta kriittinen tekijä.

Julkaisuun on koottu suosituksia kuntien hyväksi maapolitiikan toimintaperiaatteiksi, etenkin asuntotonttien tuotantoa ajatellen. Kunnat harkitsevat itse, toimivatko ne suositusten mukaisesti. Lisäksi julkaisussa esitetään perusteltuja esityksiä toimenpiteiksi, joilla valtio voi edesauttaa kuntien tonttutuotantoa. Selvitystyössä on tunnistettu muun muassa tarpeita tarkistaa lainsäädäntöä tukemaan paremmin kasvuseutujen kehitystä. Selvitys edistää erityisesti Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tavoitteiden toteuttamista.

## **Uudenmaan viherrakenteen analysointi Zonation-menetelmällä – Kohdekuvaukset**

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavatyössä testattiin Zonation-analyysin soveltuvuutta maakuntatasoiseen suunnitteluun. Analyysien tuloksia ei osoiteta maakuntakaavassa vaan ne ovat kaavan tausta-aineistoa ja avoimesti eri toimijoiden hyödynnettävissä. Kohdekuvaukset raportissa kuvataan analyysin tuloksena tunnistetut luonnonarvoiltaan tärkeät alueet Uudellamaalla. Kohdekuvauksia on yhteensä 225 ja ne kattavat lähes kaikki Uudenmaan kunnat.

Zonation-analyysissä tunnistettujen alueiden korkeaa prioriteettituloista analyysissä selittää useampi tekijä samanaikaisesti. Alueella voi olla maakunnan mittakaavassa suhteellisen harvinainen tai pinta-alaltaan merkittävä esiintymä. Korkeaa prioriteettitasoa selittävät myös luontopiirteiden monimuotoisuus alueella sekä elinympäristöjen muodostama yhtenäinen ja hyvin kytkeytynyt kokonaisuus yhdessä luonnon monimuotoisuutta tukevan, vähemmän intensiivisen maankäytön kanssa.

## **Uudenmaan kaupan palveluverkon kehitys ja vertailu**

Selvityksessä kuvataan Uudenmaan alueen kaupan mennyttä kehitystä ja ennakoitaan tulevia kaupan alaan vaikuttavia trendejä. Selvityksessä myös verrataan Uudenmaan kaupan ratkaisua viiden muun maakunnan maakuntakaavan kaupan ratkaisuun. Uudenmaan kaupan ratkaisu on muihin selvityksessä tarkasteltuihin kaavoihin verrattuna useassa kohdassa muita tiukempi ja ohjaavampi.

Maakuntakaavan keskusta-alueilla kaupan kehitys on ollut positiivista, mutta keskustan ulkopuolisissa vähittäiskaupan suuryksiköissä kasvu on ollut tätäkin nopeampaa. Valmistuneita ja vireillä olevia kaupan hankkeita on keskusta-alueilla kuitenkin pinta-alalla mitattuna enemmän kuin donitsi-alueilla. Kauppaa on myös merkittävä määrä maakuntakaavan keskusta- ja suuryksikköalueiden ulkopuolella, kuten taajamissa.

Tulevaisuudessa kuluttamiseen ja arvoihin liittyvät trendit sekä osin myös kaupan toimintaympäristön trendit kuten väestön ikääntyminen, kaupungistuminen, matkailun ja vapaa-ajan kasvu, painottanevat kaupan kehitystä keskusta-alueilla keskustojen ulkopuolisia kauppapaikkoja enemmän. Tästä huolimatta keskustojen ulkopuolisia vähittäiskaupan keskittymiä ei voida maakuntakaavoituksessa unohtaa. Saavutettavuus on yksi tärkeistä sijaintikriteereistä ja hyvän sijainnin merkitys korostuu entistään. Kaupallisten alueiden luonne voi muuttua entistä enemmän monitoimikeskuksiksi, joissa on kauppaa, vapaa-ajan palveluita sekä verkkokaupan noutokeskuksia.

## **Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointi**

Etelä-Suomen kehityskäytäväänalyysit -hankkeessa tarkastellaan Etelä-Suomen kehityskäytäviä asumisen, liikenteen ja muun maankäytön osalta ja tavoitteena on ollut muodostaa kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon. Hankekokonaisuus muodostuu Etelä-Suomen liikennekäytävien kehityskäytävätarkasteluista sekä osaselvityksiä hyödyntävästä ja yhteen vetävästä kehityskäytävien profiloinnista.

Etelä-Suomen kehityskäytävien profilointityö on osa kaavatyöhön liittyvää valmistelutyötä, jota tehdään Etelä-Suomen kehityskäytäväänalyysit -hankekokonaisuudessa. Tässä selvityksessä on kuvattu ja profiloitu Uuttamaata laajemmat kehityskäytävät ja tuo tärkeää pohjatietoa Uusimaa-kaavan laadinnan tueksi. Tässä esitetty kehityskäytävien profilointi on koostettu erilaisten aiempien selvitysten pohjalta laajassa yhteistyössä maakuntien edustajien ja toimijoiden kanssa ylimaakunnallisten työpajojen ja niihin liittyvien kyselyiden tuloksena.

Kehityskäytäviä on tarkasteltu Uudenmaan näkökulmasta sekä kolmen eri arjen toiminnallisuuden näkökulmasta; ihmiset, yritykset ja ympäristö. Selvityksessä jokainen käytävä profiloituu omanlaisillaan vahvuuksilla. Helsinki–Turku-käytävällä korostuvat merellisyys ja siihen liittyvä vapaa-ajan asuminen, matkailu ja teollisuus. Helsinki–Tampere-käytävällä korostuvat hyvät työmarkkinat, startup-yritykset ja innovaatioekosysteemit. Helsinki–Lahti–Kouvola-käytävällä korostuvat ympäristö, pohjavedet, Salpausselkä ja ympäristöliiketoiminta. Helsinki–Kotka-käytävällä korostuvat hyvät yhteydet Venäjälle ja idän markkinoiden läheisyys sekä siihen liittyvä potentiaali yritysten ja osaamisen näkökulmasta.

## **Etelä-Suomen liikennekäytävät**

Liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta on kehityskäytäväänalyysien ensimmäinen osa. Selvitys tuottaa pohjatietoa liikennekäytävien merkityksestä talousalueiden laajenemiselle ja luo perustaa määritellä toteuttamisjärjestys Etelä-Suomen kehityskäytävien liikenneinvestoinneille. Näkökulmana on työmarkkinoiden toimivuus sekä ylimaakunnalliset sekä kansainväliset yhteydet.

Selvityksessä vertaillaan seuraavia Uudenmaan kannalta merkittäviä liikennekäytäviä: Helsinki–Turku, Helsinki–Pori, Helsinki–Tampere, Helsinki–Lahti–Kouvola, Helsinki–Kotka, Pisara-rata (varsinaisia käytäviä tukevana hankkeena) sekä Tallinnan yhteys ja Pietarin yhteys.

Tulosten mukaan Etelä-Suomen ratakäytävien investoinneista eniten aluetaloudellista hyötyä tuo Helsinki-Turku junayhteyden nopeuttaminen. Myös Tampereen junayhteyden nopeuttamisen



potentiaalinen hyöty työmarkkinoille ja aluetaloudelle on huomattava. Selvityksen perusteella ei löytynyt aluetaloudellisia perusteita tehdä maakuntakaavaan varauksia uusille ratayhteyksille.

## **Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikka**



Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys on kehityskäytäväänalyysien toinen osa. Kehityskäytävälle on selvityksessä muodostettu analyysien perusteella priorisointi sekä profiilit tavaraliikenteen näkökulmasta.

Selvityksessä tarkasteltiin seuraavia liikennekäytäviä tavaraliikenteen näkökulmasta: Hanko–Hyvinkää–Porvoo, Helsinki–Kotka, Helsinki–Lahti–Kouvola, Helsinki–Pori, Helsinki–Tampere ja Helsinki–Turku. Lisäksi tarkasteltiin yhteyksiä Pietariin ja Tallinnaan sekä erillistarkasteluna Turku–Helsinki–Vaalimaa (E18) /Vainikkala -liikennekäytävää.

Selvityksessä kehitetyllä liikennekäytävien priorisointimenetelmällä saatiin selkeä lopputulos, jossa kaksi liikennekäytävää, Helsinki–Tampere-liikennekäytävä ja Helsinki–Lahti–Kouvola-liikennekäytävä korostuivat selkeästi priorisoinnissa.

## **Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot**

Selvityksessä esitetään vaihtoehtoisia aluetalouden skenaarioita Uudenmaan näkökulmasta. Skenaariot ovat kuvauksia toimintaympäristöstä, jossa on sekä kasvua mahdollistavia että rajoittavia tekijöitä. Skenaarioiden perusteella on laadittu kunta- ja seututasoisia väestö- ja työpaikkaprojektioita vuoteen 2050 asti. Projektoiden välisiä eroja selittävät talouden, väestön ja työpaikkojen kasvunopeus sekä kasvun suuntautuminen Uudenmaan eri seuduille. Selvityksessä on tehty myös laskelmat asuinrakennuskannan muutokselle sekä asuntotuotantarpeelle.

Tulosten mukaan eläkeikäisten määrä ja väestöosuus tulevat kasvamaan kaikissa vaihtoehdoissa ja jokaisella alueella. Työkäinen väestö kasvaa edelleen Uudellamaalla, toisin kuin muualla Suomessa. Vaihtoehtojen välillä on kuitenkin suuret erot työkäisen väestön kehityksen suhteen Uudenmaan eri seuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Lasten ja nuorten määrän kasvu hidastuu. Maahanmuuttajataustainen väestö, joka muuttaa Uudellemaalle suoraan ulkomailta tai välivaiheiden



jälkeen muualta Suomesta, on keskeinen väestönkasvun lähde. Erityisesti nopean kasvun vaihtoehdot perustuvat oletukseen Uudellemaalle suuntautuvan maahanmuuton jatkumisesta aktiivisena.

## **Uudenmaan tulevaisuustarkastelu 2050**

Vuoteen 2050 ulottuvaa Uudenmaan tulevaisuustarkastelua varten hahmoteltiin Uudenmaan toimintaympäristön keskeiset epävarmuustekijät ja trendit sekä toimintaympäristöä läpileikkaavat muutosvoimat. Näiden perusteella määriteltiin tekijöiden mahdolliset kehitysvaihtoehdot. Kehitysvaihtoehtoja loogisesti yhdistelemällä muodostettiin viisi erilaista Uudenmaan toimintaympäristön kehitystä kuvaavaa skenaariota vuoteen 2050. Kullekin skenaariolle laadittiin varautumissuunnitelmat. Lisäksi suunnitelmasta poimittiin skenaarioista riippumattomia kehittämisteemoja, joista muodostettiin Uudenmaan tulevaisuuskuva.

Uudenmaan tulevaisuuskuvasssa 2050 korostuvat ihmisen, liiketoiminnan ja ympäristön tarpeiden huomioiminen kestäväällä tavalla. Ihmisten hyvinvoinnin edellytyksenä ovat puhdas ja monimuotoinen elinympäristö sekä rohkea, kokeileva ja vastuullinen elinkeinoelämä. Yhteiskunnan, yhteisöjen ja yritystoiminnan kehitystä vahvistavat aikaisempaa syvemmät kumppanuudet ja uudenlaiset toimintamallit. Teknologiaa ja tieteen tuloksia osataan hyödyntää ja ne toimivat ihmistä varten. Myös kulttuuri ja ihmisten omaehtoinen tekeminen parantavat asukkaiden hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä.

## **Asiantuntija-artikkelit tulevaisuuden haasteista ja kehityssuunnista**

Uudenmaan liitossa on laadittu Uudenmaan yhteinen tulevaisuustarkastelu. Vuoteen 2050 ulottuva tulevaisuustarkastelu pohjustaa seuraavaa Uusimaa-ohjelmaa ja Uusimaa-kaavaa. Osana tätä kokonaisuutta eri alojen asiantuntijat ovat arvioineet tulevaisuuden kehitystä ja siihen vaikuttavia ilmiöitä erityisesti maakuntakaavoituksen näkökulmasta.

Raportissa esitellään kuuden asiantuntijan laatimat arviointiartikkelit. Niissä arvioidaan miten maankäytön suunnittelun sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen toimintaympäristö tulee jatkossa muuttumaan ja miten siihen tulisi maakuntakaavoituksella reagoida. Artikkeleissa nousevat esille muun muassa teknologian kehitys, ilmastonmuutos, ikääntyvä ja monikulttuuristuva väestö, asumisen ja työn muutos sekä aluerakenteen monikeskisuus ja uudet strategiset kumppanuudet.

## **Matkailun aluerakenne Uudellamaalla 2050**

Työssä on kuvattu Uudenmaan matkailuvyöhykkeiden kehittämispotentiaali, luotu yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa tulevaisuuden kehityskuva matkailun osalta sekä linjattu tiekarttaa tulevaisuuden tavoitteiden saavuttamiseksi. Selvityksen ja visiotyön ensisijainen tarkoitus on toimia taustaselvityksenä Uusimaa-kaavaa 2050 ja sen toteuttamisohjelmaa varten.

Maakunnan kehittämisessä tavoitteena on alueen matkailun vetovoimatekijöiden tunnistaminen ja säilyttäminen sekä vahvuuksien korostaminen entisestään. Uudenmaan matkailun vahvuuksia ovat kaupunki- ja kulttuurimatkailun ohella ainutlaatuinen luonnonympäristö saaristoineen ja metsineen sekä keskeinen lentoasema. Työssä matkailukohteiden saavutettavuus otetaan huomioon tunnistamalla olennaisia yhteys- ja matkaketjujen kehittämistarpeita.

### 3.5 Taajamarakenne ja asutus -teemakatsaus

Seurannan teemakatsauksissa maakuntakaavan keskeisimpiin teemoihin syvennyttään yksi kerrallaan. Teemakatsaus pyrkii kuvaamaan tapahtuneita muutoksia kartalla, tekstinä ja tunnuslukuina. Vertailua tehdään myös voimassa oleviin maakuntakaavoihin. Kartta-aineistot myös mahdollistavat visuaalisen vertailun maakuntakaavan merkintöihin. Katsaukset julkaistaan StoryMap -karttasovelluksina.

Ensimmäisessä teemakatsauksessa esitellään taajamarakennetta ja asutusta kuvaavia aineistoa sekä havainnollistetaan tapahtuneita muutoksia ja nykytilannetta. Katsauksen lopussa kerrotaan muutosten ennakkoinnista sekä aluesuunnittelun keinoista vaikuttaa kehitykseen.

Katsauksessa käsitellään pääasiassa Suomen ympäristökeskuksen taajama- ja asutusrakennetta kuvaavia paikkatietoaineistoja:

- YKR-taajamat ja YKR-kylät 1990 ja 2015 (SYKE)
- YKR-tiheä ja YKR-harva taajama 1990 ja 2015 (SYKE)
- Kaupunki- ja maaseututaajamat 1990 ja 2014 (SYKE)
- Kerrostalo-, pientalo- ja harva pientaloasutus 1990 ja 2015 (SYKE)
- Asemakaavoittamattomat taajamat 2015 (SYKE) ja asemakaavoitus asuntorakentamiseen 2012–2015 (HSY, SYKE)

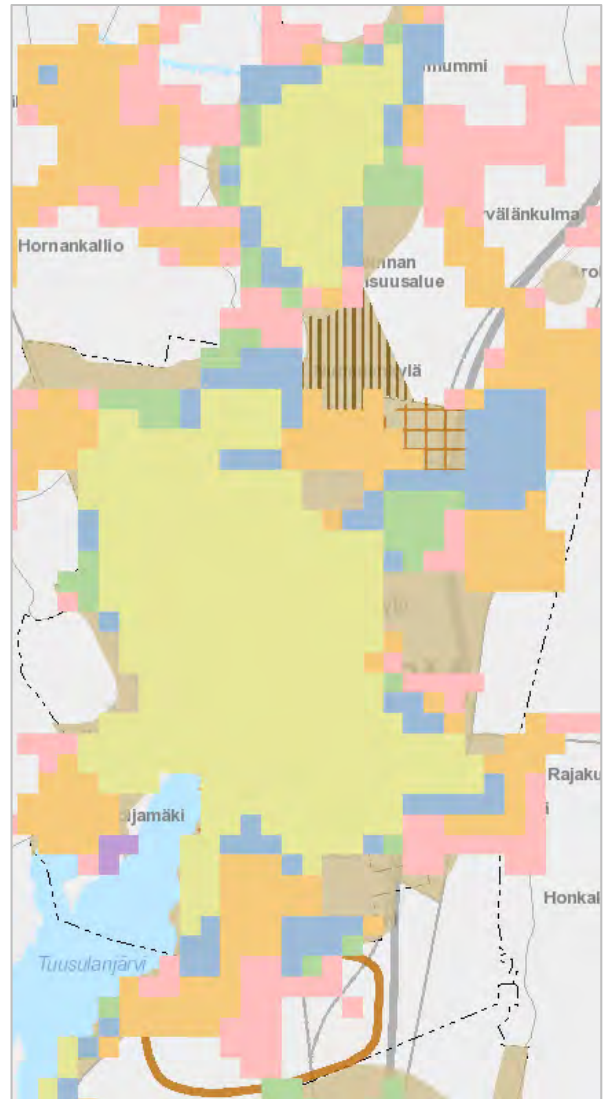
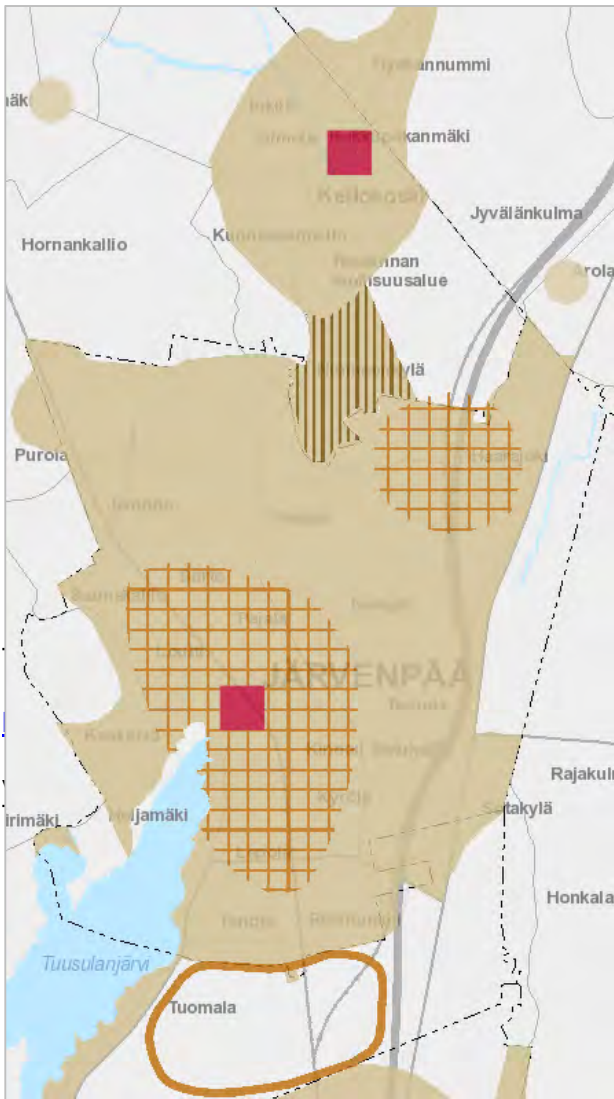
Tehtyjen tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että taajamat ovat paikoin tiivistyneet, mutta vielä merkittävämpää on ollut niiden laajentuminen. Monet väljästi asutut alueet, kuten harva taajama tai kaupunkiseudun lievettaajamat ovat levittäytyneet kauas taajamien ytimistä.

Taajamarakenne noudattelee pääpiirteissään maakuntakaavaa, mutta kokonaisuutena rakenne on väljä ja sen eheyttäminen on kaavan tavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämätöntä. Erityisen tärkeää olisi painottaa rakentamista maakuntakaavan tiivistettävillä alueilla ja välttää uusien, muusta rakenteesta erillään olevien taajamien kaavoittamista. Teemakatsaukseen voi tutustua verkkoselaimella alla olevasta linkistä

<https://uudenmaanliitto.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=c9a5d7a62cd0457598d8becfc4530524>

Alla on kuvapari Taajamat ja asutus -karttapalvelusta. Vasemmalla puolella kuvataan voimassa olevat maakuntakaavan taajamatoimintoja koskevat merkinnät. Oikealla puolella esitetään tiheän ja harvan taajaman muuttumista välillä 1990–2015 vastaavalla alueella. Maakunnallisen taajamarakenteen kannalta kiinnostavaa on ennen kaikkea tiheän taajaman muutos. Harva taajama vertautuu aluetehokkuudeltaan lähinnä paikallisen tason (kuntien sisäisen) taajamarakenteeseen.

Kuvasta nähdään, että maakuntakaavassa tiivistettäväksi osoitetut alueet ovat pääosin jo tiheän taajaman alueita tai sellaiseksi muuttuneita alueita. Toisaalta harvan taajaman alueet ovat laajentuneet moneen suuntaan mikä on hajauttanut yhdyskuntarakennetta.



- Keskustatoimintojen alue
- Kylä
- Taajamatoimintojen alue
- Raideliikenteeseen tukeutuva asemansuuden kehittämisalue
- Taajamatoimintojen reservialue
- Tiivistettävä alue

- Tiheänä taajama pysynyt alue
- Harvana taajamana pysynyt alue
- Harvasta tiheäksi taajamaksi muuttunut alue
- Tiheästä harvaksi taajamaksi muuttunut alue
- Taajaman tiheä laajentumisalue
- Taajaman harva laajenemisalue

# 4. Aluesuunnittelun muuttuva toimintaympäristö

## 4.1 Lainsäädännön uudistaminen

### Maankäyttö- ja rakennuslakiin kaavoitusta koskevia muutoksia

Maankäyttö- ja rakennuslakia uudistetaan hallitusohjelman mukaisesti siten, että kaavoituksen ja rakentamisen lupaprosesseja sujuvoitetaan ja normeja puretaan. Marraskuussa 2016 hallitus antoi eduskunnalle esityksen maankäyttö- ja rakennuslain muuttamisesta. Esitetyt uudistukset koskevat hajarakentamista, vähittäiskaupan suuryksiköiden sääntelyä, asemakaavoituksen ja yleiskaavoituksen suhdetta sekä ELY-keskusten roolia. Eduskunta on hyväksynyt lakimuutokset ja ne tulevat voimaan 1.5.2017.

#### Hajarakentamisen helpottaminen

- Yleiskaavaa voidaan käyttää rakennusluvan myöntämisen perusteena jatkossa myös kasvupainealueella, ei kuitenkaan tiiviisti rakennetuilla kaupunkimaisilla alueilla.
- Kunta voi osoittaa rakennusjärjestyksessä alueet, joilla vapaa-ajan-asunnon käyttötarkoitusta saa muuttaa vakituiseen asumiseen suoraan rakennusluvalla ilman suunnittelutarveratkaisua tai poikkeamispäätöstä.

#### Vähittäiskaupan ohjauksen keventäminen

- Vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja nousee 2000:sta 4000 kerrosneliömetriin. Alle 4000 kerrosneliömetrin kokoisia kaupan yksiköitä ei jatkossa osoiteta maakuntakaavassa.
- Vähittäiskaupan suuryksiköt tulee ensisijaisesti sijoittaa keskusta-alueelle. Jos palvelujen saavutettavuus voidaan taata, voi suuryksikön sijoittaa kuitenkin myös muualle.
- Maakuntakaavassa vähittäiskaupan enimmäismitoitus pitää jatkossa osoittaa vain keskusta-alueen ulkopuolella. Jos suuryksikkö sijoitetaan keskustan ulkopuolelle, ei kaupan laatua enää tarvitse ottaa kaavoituksessa huomioon.

#### Kaavaprosessien keventäminen

- Asemakaavaa voi jatkossa muuttaa myös vaiheittain, esimerkiksi vain pysäköintimääräysten osalta. Jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut, voi asemakaavan myös perustellusta syystä laatia ilman tai muuttaa vastoin yleiskaavaa. Kunnan ei siis ole jatkossa välttämätöntä laatia uutta yleiskaavaa ennen asemakaavan laatimista.

#### Kaavaohjauksen vähentäminen

- ELY-keskusten valvonta- ja valitusoikeutta rajataan. Valitusoikeus koskee jatkossa ainoastaan ratkaisuja, joilla on valtakunnallisia tai maakunnallisesti merkittäviä vaikutuksia. Valitusoikeus koskee siis esimerkiksi sellaisia kuntakaavoja, joissa maakuntakaava ei ole ollut riittävällä tavalla ohjeena kuntakaavan valmistelussa.
- ELY-keskus ei enää ohjaa kuntakaavoitusta vaan sen tehtävänä on edistää kuntien alueiden käytön suunnittelua ja rakennustoimen järjestämistä.

## **Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet uudistuvat**

Ympäristöministeriö käynnisti keväällä 2016 valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) uudistamisen. Tavoitteena on, että valtioneuvosto voisi päättää uudistetuista tavoitteista keväällä 2017. VAT:ta uudistetaan vaikuttavimmiksi siten, että ne koskevat nykyistä rajatummin keskeisimpiä valtakunnallisia näkökohtia ja ovat nykyistä täsmällisempiä.

Nykyiset tavoitteet ovat vuodelta 2000, ja niitä on tarkistettu vuonna 2008. Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuusarvioinnin mukaan ne ovat toimineet hyvin alueidenkäytön valtakunnallisena ohjausvälineenä, mutta käytäntöön sovellettaessa hankalaksi on koettu tavoitteiden sisällön laajuus ja kirjavuus.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Niiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa kaikkialla maassa.

Tavoitteet konkretisoidaan erityisesti maakuntakaavoissa, joissa ne sovitetaan yhteen maakunnan tavoitteiden kanssa. Ympäristöministeriön maakuntakaavojen vahvistamismenettelyn eli jälkivalvonnan poistuminen korostaa entisestään maakuntien vastuuta huolehtia valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta ja edistämisestä.

Uudistamista varten ympäristöministeriö on perustanut työryhmän, jossa ovat edustettuina ministeriöt, maakuntien liitot, Suomen Kuntaliitto ja ELY-keskukset. Työryhmässä Etelä-Suomen liittojen edustajana on toiminut Uudenmaan liiton aluesuunnittelun johtaja Merja Vikman-Kanerva.

## **Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä uudistuu**

Hallitus antoi joulukuussa 2016 eduskunnalle esityksen uudeksi YVA-laiksi. Uudistuksella pyritään helpottamaan hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia ja samalla painottamaan enemmän merkittäviä ympäristövaikutuksia.

Esityksen mukaan eri lakien, kuten YVA-, maankäyttö- ja rakennus- sekä luonnonsuojelulain, mukaisten ympäristöllisten menettelyjen vaiheita olisi mahdollista sovittaa yhteen entistä paremmin. Lakiesitys mahdollistaisi muun muassa, että hankkeen ympäristövaikutukset voidaan arvioida hankkeen toteuttamiseksi laadittavan kaavan yhteydessä ilman erillistä YVA-lain mukaista vaikutusten arviointia.

Käytännössä kyse olisi hankkeen toteuttamisen edellyttämän maakuntakaavan, yleiskaavan tai asemakaavan laadinnasta. YVA-lain mukaisena yhteysviranomaisena toimisi edelleen ELY-keskus. YVA-menettelyn toteuttaminen kaavoituksen kautta edellyttää hyvää yhteistyötä kaavoituksesta vastaavan tahon ja YVA-yhteysviranomaisen välillä varsinkin hankkeen alkuvaiheessa.

YVA-menettelyä edellyttävien hankkeiden luetteloa ei muuteta tässä yhteydessä, vaan siihen liittyvät muutostarpeet selvitetään erikseen vuoden 2017 aikana.



### **Maankäyttö- ja rakennuslakiin uusi luku merialuesuunnittelusta**

Maankäyttö- ja rakennuslakiin on lisätty uusi merialuesuunnittelua koskeva luku (8 a). Laki tuli voimaan 1. lokakuuta 2016. Lain mukaan maakuntien liittojen tulee laatia merialuesuunnitelmat vuoden 2021 alkuun mennessä. Niillä sovitetaan yhteen meren eri käyttömuodot ja -intressit, kuten kalastus, liikenne, luonnonsuojelu ja energiantuotanto. Suunnitelmat kattavat sekä aluevedet että talousvyöhykkeen.

Aluevedet kuuluvat maakuntien liittojen toimialueeseen ja nykyiset maakuntakaavat kattavat lähes kaikki aluevedet. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää ei kuitenkaan voida soveltaa aluevesien ulkopuolella Suomen talousvyöhykkeellä. Nykyinen kaavoitusjärjestelmä ei ole siten riittävän kattava, kun otetaan huomioon merialueiden käytön haasteet ja meriympäristön suojelun tarve.

Merialuesuunnitelmat tehdään Suomessa Suomenlahdelle, Saaristomerelle ja Pohjanlahdelle. Uudenmaan liitto vastaa selvityksen laatimisesta Suomenlahden alueelle yhteistyössä Kymenlaakson liiton kanssa. Ympäristöministeriö vastaa myös jatkossa merialuesuunnittelun yleisestä kehittämisestä ja ohjauksesta sekä yhteistyöstä naapurimaiden kanssa.

Lakiesitys perustuu EU:n merialuesuunnittelua koskevaan direktiiviin, joka edistää merialueiden käytön kestävyttä ja toteuttaa niin sanottua sinistä kasvua yhteisen meripolitiikan mukaisesti. Muut Itämeren rantavaltiot tekevät jo vastaavia merialuesuunnitelmia.

### **Liikennemarkkinoiden sääntely kootaan Liikennekaareen**

Liikennekaarella tarkoitetaan liikennemarkkinoiden sääntelyn kokoamista yhtenäiseksi laiksi. Liikennekaari toteutetaan kolmessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen kootaan ja mahdollisuuksien mukaan yhtenäistetään liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset. Toteutuessaan liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi esimerkiksi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset.

Henkilöliikenteessä ehdotetaan avattavaksi liikkumispalveluja koskevat olennaiset tiedot ja säädettäväksi lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuudesta. Näin liikenteen palvelut olisivat mahdollisimman hyvin kaikkien tavoitettavissa ja myös tarkoituksenmukaisella tavalla yhdisteltävissä.



Esityksellä myös muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännelty ja julkisin toimin ohjatut. Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta.

Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kun palveluja voidaan tarjota, yhdistellä ja käyttää monipuolisemmin ja tehokkaammin, voidaan saavuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Liikenteen uudet palvelut ja liikenteen automaatio voivat olla myös merkittäviä tekijöitä liikenteen päästöjä vähennettäessä.

Uudenmaan maakuntahallitus totesi antamassaan lausunnossaan, että esitys liikennekaaresta sisältää monia hyviä tavoitteita, mutta myös epävarmuuksia. Esimerkiksi uuden teknologian edistäminen, sääntelyn keventäminen ja uuden liiketoiminnan mahdollistaminen ovat kannatettavia tavoitteita.

Hallituksen esitys liikennekaareksi annettiin eduskunnalle syyskuussa 2016. Liikenne- ja viestintävaliokunta hyväksyi maaliskuussa 2017 mietinnön, jossa liikennekaareksi kutsuttu esitys oli muutettu laiksi liikenteen palveluista. Laki liikenteen palveluista tulee voimaan uusien sähköisten palvelujen edistämistä koskevien eräiden säännösten osalta 1.1.2018 ja suurin osa laista 1.7.2018.

Hallituksen esittämät uudistukset liikennemarkkinoiden sääntelyyn on tarkoitus toteuttaa kolmessa vaiheessa. Nyt käsiteltävänä oleva hallituksen esitys käsittää uudistuksen ensimmäisen vaiheen.

## 4.2 Sote- ja maakuntauudistus

Pääministeri Sipilän hallitus on päättänyt toteuttaa sote- ja aluehallinnon uudistuksen. Vuonna 2016 on käynnistetty uudistuksen esivalmistelu, joka luo edellytyksiä tehtävien ja omaisuuden siirtämiselle uusille maakunnille sekä uusien maakuntien toiminnan käynnistämiseksi.



Esivalmisteluvaihe jatkuu kesäkuun 2017 loppuun asti. 1.7.2017 alkaen perustetaan väliaikaishallinto kunnes uusi maakuntavaltuusto aloittaa 1.3.2018.

Uudellamaalla uudistuksen valmistelua koordinoi Uudenmaan liitto. Valmisteluun osallistuvia tahoja ovat myös kunnat, perusterveydenhuollon ja sosiaalihuollon yhteistoiminta-alueet, sairaanhoitopiiri, erityishuoltopiiri, pelastuslaitos, ELY-keskus, työ- ja elinkeinotoimisto sekä aluehallintovirasto.

Maakuntauudistuksen esivalmistelua johtaa kaksi muutosjohtajaa. Työtä ohjaavat laaja neuvottelukunta, poliittinen ohjausryhmä, virkamiesjohtoryhmä ja kuntajohtajakokous. Lisäksi esivalmisteluorganisaatioon kuuluu laaja neuvottelukunta. Kaikki kunnat ovat valmistelussa mukana joko omalla edustajallaan tai sovitusti seutunsa edustajan välityksellä.



Hallituksen esitysluonnos oli lausuntokierroksella 31.8.–9.11.2016. Uudistuksen tärkeimmät lait ovat maakuntalaki, sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämislaki, voimaannpanolaki ja maakuntien rahoituslaki. Lait ovat parhaillaan eduskunnan käsittelyssä

Esitysluonnoksen mukaisesti kaikki nykyisten maakuntien liittojen lakisääteiset tehtävät (mm. maakuntakaavoitus ja aluekehitys) siirretään maakunnille. Samoin ELY-keskuksilta ja aluehallintovirastoilta siirretään maakunnille erikseen säädettyjä tehtäviä. Maakuntalakia koskevassa esityksessä (6 §) maakuntien tehtävät olisivat siirtojen jälkeen aluesuunnitteluun liittyvien tehtävien osalta seuraavat:

- vesitalous
- maakunnan suunnittelu ja maakuntakaavoitus
- kuntien alueiden käytön suunnittelun ja rakennustoimen järjestämisen edistäminen;
- luonnon monimuotoisuuden suojelun edistäminen ja kulttuuriympäristön hoito
- liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäytön yhteistyö sekä toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun
- yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevat valtionavustustehtävät
- vesihuollon edistäminen ja suunnittelu, vesivarojen käytön ja hoidon sekä tulvariskien hallinnan tehtävät, alueelliset luonnonvaratehtävät ja huolehtiminen ympäristö-, vesihuolto- ja vesistöiden toteuttamisesta
- vesien ja merensuojelu, vesien ja merenhoidon järjestäminen ja toteuttaminen sekä merialuesuunnittelu
- ympäristötiedon tuottaminen ja ympäristötietouden parantaminen

## 4.3 Strategiat, sopimukset ja suunnitelmat

### Kansallinen energia- ja ilmastostrategia 2030

Hallitus hyväksyi 24.11.2016 kansallisen energia- ja ilmastostrategian vuoteen 2030. Se annettiin selontekona eduskunnalle. Strategiassa linjataan konkreettisia toimia ja tavoitteita, joilla Suomi saavuttaa Sipilän hallitusohjelmassa ja EU:ssa sovitut energia- ja ilmastotavoitteet vuoteen 2030.

Linjausten mukaan toimittaessa uusiutuvan energian osuus energian loppukulutuksesta nousee yli 50 prosenttiin 2020-luvulla. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että energiajärjestelmä muuttuu hiilineutraaliksi ja perustuu vahvasti uusiutuviin energialähteisiin.

Aluesuunnittelun kannalta keskeisiä ovat ainakin seuraavat strategiassa esitetyt toimenpiteet:

- Kehitetään kuntien ja alueiden ilmatoratkaisuja tukevaa työtä mm. toteuttamalla kokeilu- ja yhteistyöhankkeita.
- Huolehditaan liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisesta sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä erityisesti kaupunkiseuduilla. Varaudutaan liikkumistottumuksien muuttumiseen myös kaavoituksessa ja pysäköintinormeissa.
- Edistetään kaupunkiseutujen alueidenkäytön ja liikkumisen toimivuutta kehittämällä lainsäädäntöä ja alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää, uudistamalla valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä valtion ja kuntien välisillä sopimuksilla. Liikenteen infrastruktuurin toteuttaminen kytketään kaavoitukseen ja rakentamiseen siten, että päästöt vähenevät.

- Kasvavilla kaupunkiseuduilla uudisrakentaminen ohjataan ensisijaisesti olemassa olevien palveluiden ja joukkoliikenteen piiriin. Kasvavien keskusten ulkopuolella maankäytön ohjausta kehitetään huomioiden alueiden kehittämistarve, luonnonvaratalouden uudet kehityssuunnat ja pyrkimys paikalliseen energiatuotantoon. Maaseutujen keskuksia ja kyliä vahvistetaan palveluiden paikallisen saatavuuden turvaamiseksi.
- Alueidenkäytön suunnittelussa ja rakentamisessa sekä näiden ohjauksen kehittämisessä varaudutaan aurinkoenergian hyödyntämiseen.
- Alueidenkäytön suunnittelussa varaudutaan Suomen tuulivoimapotentiaalin laajamittaiseen hyödyntämiseen. Tuulivoimaloista aiheutuvien haitallisten vaikutusten minimoimiseksi tuulivoimarakentaminen pyritään ensisijaisesti keskittämään suuriin yksiköihin ja riittävälle etäisyydelle pysyvistä asutuksesta.
- Suomen metsien hiilinielujen vähenemistä ehkäistään vahvistamalla metsien kasvua ja hiilensitomiskykyä pitkällä aikajaksolla, selvittämällä puuttomien alueiden metsittämistä sekä vähentämällä metsien raivausta yhdyskunta- ja liikenne- ja rakentamisen yhteydessä.

### **Kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien kasvusopimukset**

Pääministeri Sipilän hallitusohjelman mukaan hallitus tukee kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien sekä eri alueiden omiin vahvuuksiin perustuvan kilpailukyvyntä parantamista muun muassa kehittämällä sopimus pohjaista yhteistyötä valtion kanssa.

Kasvusopimusten tavoitteena on elinkeinoelämän kasvun ja kilpailukyvyntä vahvistaminen. Kasvusopimuksia voidaan tehdä kaupunkien, kasvuvyöhykkeiden ja teemakohtaisten kaupunkiverkostojen kanssa. Sopimukset tehdään vuosille 2016–2018.

Uudenmaan liitto on sopijaosapuolena kolmessa kasvusopimuksessa: Pääkaupunkiseudun kasvusopimus, Pohjoisen Suomen kasvusopimus sekä Pohjoinen kasvuvyöhyke.

Pääkaupunkiseudun kasvusopimuksen tavoitteena on kehittää sopimuskaupungeista älykkäiden ja puhtaiden ratkaisujen edelläkävijäalueita. Kahdessa muussa hankkeessa painotetaan vyöhykkeiden toiminnallisen kokonaisuuden ja saavutettavuuden parantamista. Näistä hankkeista kerrotaan enemmän luvussa 3.3.

### **Helsingin seudun MAL-sopimus 2016–2019**

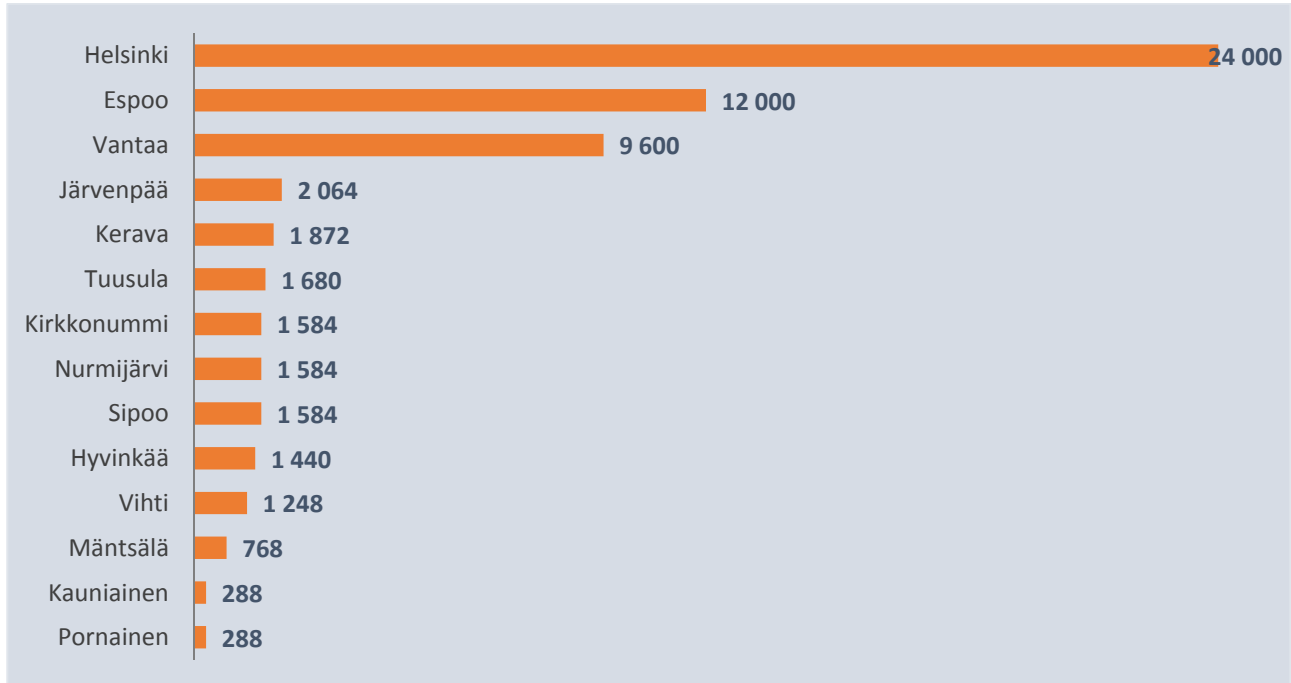
Hallitusohjelman kärkihankkeisiin sisältyvät valtion ja suurten kaupunkiseutujen eli Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun MAL-sopimukset.

Sopimuksilla tuetaan kaupunkiseudun kuntien sekä kuntien ja valtion yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa. Sopimuksissa on huomioitu voimakkaasti kasvaneesta maahanmuutosta lisääntynyt asuntotuotantotarve ja sen edellyttämä tonttutuotanto.

MAL-sopimukset kattavat vuodet 2016–2019. Sopimuksissa määritetään esimerkiksi tavoitteet lähivuosien maankäytön kehittämiseksi ja asuntotuotannolle sekä liikenneverkon keskeiset kehittämishankkeet. Helsingin seudulla on määritelty muun muassa seuraavat toimenpiteet vuosille 2016–2019:

#### Asuntotuotantotarpeeseen vastaaminen:

- Asuntotonttien asemakaavoja valmistuu noin 6,1 miljoonaa kerrosneliometriä. Kerrosalatavoitteet on määritelty kunnittain ja niissä on huomioitu edellisen sopimuskauden yli- tai alijäämä.
- Asuntoja valmistuu 60 000. Vuonna 2016 asuntotuotanto on yhteensä 13 500 asuntoa ja määrä kasvaa vuosittain 1000 asunnolla siten, että vuonna 2019 valmistuu 16 500 uutta asuntoa.



Kuva 1. Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2016–2019 kunnittaiset asuntotuotantotavoitteet.

#### Maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittaminen:

- Helsingin seudun maankäyttösuunnitelmaa MASU 2050, asuntostrategiaa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmaa HLJ 2015 toteutetaan toiminnallisena kokonaisuutena.
- Pääkaupunkiseudun kunnat tekevät selvityksen MRL:n mukaisen yhteisen yleiskaavan laadinnan aikataulusta. Seudun muiden kuntien yhteisten yleiskaavojen tarpeesta ja aikataulusta tehdään selvitys.

#### Liikennepalvelut ja liikenneinfrastruktuuri:

- Kestävien kulkutapojen palvelutasoa nostetaan ja digitaalisten palveluiden syntymistä edistetään.
- Valtio osoittaa Raide-Jokerin toteuttamiseen 84 miljoonaa euroa.
- Klaukkalan ohikulkutie toteutetaan, hankkeen kustannusjaosta sovitaan erikseen.
- Tiemaksujen käyttöönoton valmistelua jatketaan.

Sopimuksen toteutumista seurataan vuosittain ja sen raportoinnista vastaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY. Uudenmaan liitto ja HSY keräävät kaavoitusta ja asuntotuotantoa koskevat seuranta-aineistot kunnista. Helsingin seudun liikenne HSL vastaa liikennepalveluita ja liikenneinfrastruktuuria koskevien tietojen keräämisestä.

## **MAL 2019 puiteohjelma**

MAL 2019-puiteohjelma kertoo, miten maankäytön, asumisen ja liikenteen seuraava suunnittelukierros seudulla toteutetaan ja mitkä ovat sen keskeiset teemat. Puiteohjelmassa esitetään suuntaviivat myös sille, miten liikenteen päästöt saadaan seudulla selvään laskuun.

Helsingin seudun MAL-suunnitelma ja Uusimaa-kaava 2050 laaditaan rinnakkain mutta erillisinä prosesseina. Suunnitelmien yhteensovittaminen on kuitenkin välttämätöntä, jotta niiden ratkaisut ovat linjassa toistensa kanssa ja välttyään päällekkäiseltä työltä. Maakuntakaavoituksen ja MAL 2019 -suunnitelman yhteiset tarkistuspisteet on sisällytetty suunnitelmien aikatauluihin. Vain Uusimaa-kaavalla on lakiin perustuvia oikeusvaikutuksia.

Uusimaa-kaavassa Helsingin seutu on yksi vaihekaava-alue. Maakuntakaavaan liittyvät liikennejärjestelmäsuunnitelmat tehdään kolmelle seudulle, joista MAL-suunnitelman liikenneosa (HLJ) täyttää liikennejärjestelmäsuunnittelutarpeen Helsingin seudun osalta.

Uusimaa-kaavan aikajänne ulottuu vuoteen 2050. MAL-suunnittelussa määritetään tarkemmalla tasolla vuoteen 2030 ulottuva konkreettinen toteuttaminen. Vuoteen 2050 tarkastelua tehdään strategisemmalla tasolla hahmottelemalla erilaisia skenaarioita ja maankäytön potentiaaleja.

MAL 2019 -suunnittelukierroksella laaditaan yksi yhtenäinen suunnitelma. Suunnitelman kokoamisvaiheessa määritetään keskeiset maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä koskevat linjaukset, kytetään maankäytön potentiaalit liikenneinvestointeihin ja muihin toimenpiteisiin sekä muodostetaan yhteinen näkemys seudun kannalta keskeisimpien hankkeiden priorisoinnista. MAL-suunnitelma hyväksytään seudun päätöksenteossa keväällä 2019.

## 5. Yhteenveto

### Maakuntakaavoitus

Vuonna 2016 käynnistettiin uuden kokonaismaakuntakaavan eli Uusimaa-kaavan valmistelu. Kaava laaditaan ensi kertaa kaksiportaisena siten, että kokonaisuus muodostuu yleispiirteisestä pitkän aikavälin rakennekaavasta ja sitä tarkentavista lyhyen aikavälin seutujen vaihemaakuntakaavoista.

Vuoden 2016 aikana kaavatyössä ovat painottuneet sisällön ja tavoitteiden määrittely sekä taustaselvitysten, rakennemallityön sekä kehityskuvien käynnistyminen. Syksyllä 2016 tehtiin Uudenmaan tulevaisuustarkastelu, jossa kuvattiin tulevaisuuden toimintaympäristön muutoksia, joihin myös maakuntakaavoituksessa tulee varautua. Uusimaa-kaavan sisältö ja tavoitteet on kirjattu osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, joka valmistui alkuvuodesta 2017.

Kaavatyön kannalta tärkeitä tausta-selvityksiä ovat olleet väestö- ja työpaikkamäärän kehityksen ennakointi sekä Etelä-Suomen ylimaakunnalliset kehityskäytäväänalyysit. Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot -selvityksessä on esitetty kunta- ja seututasoisia väestö- ja työpaikkaprojektioita vuoteen 2050 asti. Etelä-Suomen kehityskäytävätarkasteluissa on muodostettu kokonaiskuva Uudenmaan kytkeytymisestä Etelä-Suomen kehityskäytävien verkostoon aluetalouden, logistiikan, asumisen ja maankäytön näkökulmista.

Muita Uudenmaan vireillä olevia kaavoja ovat 4. vaihemaakuntakaava sekä Östersundomin alueen maakuntakaava. Östersundomin alueen kaavaratkaisua ovat hidastaneet Natura-alueille kohdistuvat haitalliset vaikutukset. Molemmat kaavat on tarkoitus hyväksyä vuoden 2017 aikana.

### Liikennejärjestelmäsuunnittelu

Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa esitettyjä ja vuonna 2016 edistyneitä uusia tai parannettavia liikenneväyliä ovat mm., Raide-Jokeri, Pasila–Riihimäki-rataosuuden 1.vaihe, Länsimetron jatke Matinkylästä Kivenlahteen, Klaukkalan ohikulkutie (Mt 132), Keski-Uudenmaan poikittainen tieyhteys, Pisararata sekä Espoo-Salo-Lohja-rata.

Nykyisen liikenneverkon kannalta merkittävää oli valtion myöntämä korjausvelkarahoitus, jolla kunnostetaan huonokuntoista infraa. Uudellamaalla rahoitusta kohdennetaan mm. teiden päällysteiden ja rakenteiden kunnostamiseen, Pääradan ja Rantaradan toimivuuden ja täsmällisyyden parantamiseen sekä liittymien ja siltojen korjaukseen.

Korjausvelkarahoituksen ohella lisärahoitusta perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionavustuksiin vuosina 2017–2019. Uudellamaalla suurimmat rahoitettavat kohteet ovat Klaukkalan ohikulkutien rakentaminen Nurmijärvellä sekä Rantaradan peruskorjaus välillä Karjaa-Salo.

Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet on laadittu Uudellemaalle vuosille 2017–2020.

Palvelutasotavoitteet kuvaavat sitä joukkoliikennetarjontaa, jota kunta ja ELY-keskus pyrkivät luomaan käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa. Helsingin seudun alueella joukkoliikenteen palvelutasotavoite on määritelty HSL:n toimesta vuosille 2016–2021.

## Maakuntakaavojen toteuttamisen edistäminen

### Kuntakaavoitus

Aluesuunnitteluun liittyviä lausuntoja annettiin 76 kappaletta vuonna 2016. Näistä 53 kohdistui Uudenmaan kuntien kaavoitukseen (49 kpl) ja muuhun maankäytön suunnitteluun (4 kpl).

Kuntakaavoja koskevista lausunnoista johtopäätökset jakautuivat seuraavasti:

- 24 oli maakuntakaavan mukaisia eikä liitolla ollut niihin huomauttamista
- 19 oli maakuntakaavan mukaisia, mutta niiden osalta liitto edellytti kaavaratkaisuun tai kaava-aineistoihin täydennyksiä
- 6 oli maakuntakaavan vastaisia ja niiden osalta liitto edellytti kaavaratkaisun tarkistamista tai kaava-aineistojen olennaista täydentämistä

### Hankkeet ja yhteistyö

Uusia aluesuunnitteluun kytkeytyviä hankkeita vuonna 2016 olivat

- Pohjanmeren ja Itämeren liikennekäytävä eli NSBCore (Uudenmaan liitto pääpartneri)
- Helsinki–Tallinna-tunnelin selvityshanke eli FinEstLink (Uudenmaan liitto partnerina)
- Suomen kasvukäytävä ja Pohjoinen kasvuvyöhyke (Uudenmaan liitto koordinoi)
- Plan4Blue (Uudenmaan liitto partnerina)

Aiemmin käynnistyneitä ja vuonna 2016 jatkuneita hankkeita olivat

- Hyvän asumisen työkalupakki (Uudenmaan liitto koordinoi)
- Elinvoimaiset asemanseudut (toteutetaan virkatyönä)

### Valmistuneita selvityksiä

Vuonna 2016 valmistui monia selvityksiä, joista osa on laadittu ensisijaisesti Uusimaa-kaavan 2050 suunnittelua taustoittamaan ja tukemaan. Maakuntakaavojen toteuttamista edistäviä selvityksiä ovat:

- Alueelliset hiilitasetiedot Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueelta
- Asemanseutujen kehittämisen osapuolet ja intressit
- Uudenmaan rannikon ja saariston kulttuuriympäristöt
- Helsingin ympäristön logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartta
- Maapolitiikan keinojen käyttö ja toimivuus Uudenmaan kunnissa
- Kilpailun edistäminen asuntorakentamisessa
- Täydennysrakentamisen prosessien sujuvoittaminen
- Uudenmaan viherrakenteen analysointi Zonation-menetelmällä – Kohdekuvaukset
- Uudenmaan kaupan palveluverkon kehitys ja vertailu

## Maakuntakaavojen toteutumisen seuranta



Seurannan teemakatsauksissa maakuntakaavan keskeisimpiin teemoihin syvennytään yksi kerrallaan. Tarkoituksena on keskittyä sellaisiin teemoihin, joiden seuranta on käytettävissä olevien aineistojen valossa mielekäästä ja johon maakuntakaavalla voidaan eniten vaikuttaa.

Syksyllä 2016 koostetussa katsauksessa kuvataan taajamarakennetta ja asutusta kuvaavia paikkatietoaineistoja perustuen pääosin SYKEN tuottamiin aineistoihin. Näiden perusteella havainnollistetaan

taajamarakenteessa tapahtuneita muutoksia ja nykytilannetta. Karttapohjainen sovellus mahdollistaa aineistojen vertailun voimassa oleviin maakuntakaavoihin.

Katsauksessa esitettyjen tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että edellisen 25 vuoden aikana taajamat ovat paikoin tiivistyneet, mutta vielä merkittävämpää on ollut niiden laajentuminen. Monet väljästi asutut alueet, kuten *harva taajama* (SYKE) tai *kaupunkiseudun lievettaajamat* (SYKE) ovat levittäytyneet kauas nykyisen YKR-taajamien (SYKE) ydinalueilta. Sen sijaan tiiviin rakentamisen alueet noudattelevat varsin hyvin maakuntakaavassa osoitetun taajamatoimintojen aluevarauksia.

Nykyinen taajamarakenne noudattelee pääpiirteissään maakuntakaavaa, mutta kokonaisuutena rakenne on väljä ja sen eheyttäminen on kaavan tavoitteiden saavuttamisen kannalta välttämätöntä. Erityisen tärkeää olisi painottaa rakentamista maakuntakaavan tiivistettäville alueille ja välttää uusien, muusta rakenteesta erillään olevien taajamien kaavoittamista.

## Lainsäädäntö

Merkittävimmät aluesuunnitteluun liittyvät lainsäädännölliset muutokset koskivat maankäyttö- ja rakennuslakia, YVA-lakia, valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä liikennemerkkinoiden sääntelyä.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin esitetyt uudistukset helpottavat haja-asutusalueille rakentamista, keventävät vähittäiskaupan ohjausta ja keventävät kuntien kaavaprosessia. Samalla ELY-keskusten valitusoikeutta kaavapäätöksistä rajoitetaan ja niiden rooli muuttuu kuntien kaavoitusta edistäväksi.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin on myös lisätty luku merialuesuunnittelusta. Laki tuli voimaan lokakuussa 2016. Lain mukaan maakuntien liittojen tulee laatia vuoden 2021 alkuun mennessä merialuesuunnitelmat, jolla sovitaan yhteen meren eri käyttömuodot ja -intressit, kuten kalastus, liikenne, luonnonsuojelu ja energiantuotanto.

Ympäristövaikutusten arviointia koskevalla uudistuksella pyritään helpottamaan hankkeiden ympäristövaikutusten arviointia ja samalla painottamaan enemmän merkittäviä ympäristövaikutuksia. YVA-lain muutos merkitsee, että hankkeen ympäristövaikutukset voidaan arvioida hankkeen toteuttamiseksi laadittavan kaavan yhteydessä ilman erillistä YVA-lain mukaista vaikutusten arviointia.

Uudistettavien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) periaatteena on, että ne koskevat aidosti valtakunnallisia asioita, jolloin alemman tason maankäyttöratkaisujen liikkumatila lisääntyy.



VAT:a ei myöskään enää jaeta yleis- ja erityistavoitteisiin eikä niissä nimetä erikseen tiettyjä hallinnollisia alueita tai maantieteellisiä aluekokonaisuuksia.

Liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi laiksi. Nykyisin liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Uudistuksilla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta. Liikenne- ja viestintävaliokunta hyväksyi maaliskuussa 2017 mietinnön, jossa liikennekaareksi kutsuttu esitys oli muutettu laiksi liikenteen palveluista.

## Sote- ja maakuntaudistus

Vuonna 2016 on käynnistetty uudistuksen esivalmistelu, joka luo edellytyksiä tehtävien ja omaisuuden siirtämiselle uusille maakunnille sekä uusien maakuntien toiminnan käynnistämiseksi. Uudenmaan liitto koordinoi uudistuksen esivalmistelua Uudellamaalla.

Hallituksen esitysluonnos sote- ja maakuntaudistuksesta oli lausuntokierroksella 31.8.–9.11.2016. Esitysluonnoksen mukaisesti kaikki nykyisten maakuntien liittojen lakisääteiset tehtävät (mm. maakuntakaavoitus ja aluekehitys) siirretään maakunnille. Lisäksi ELY-keskuksilta ja aluehallintovirastoilta siirretään maakunnille useita erikseen säädettyjä tehtäviä.

Esivalmisteluvaiheen pitäisi hallituksen linjauksien mukaan päättyä kesäkuun lopussa, kun niin sanottu väliaikainen maakuntahallinto aloittaa toimintansa. Hallitus pyrkii antamaan esitykset lainsäädännöksi vuoden 2017 aikana.

## Strategiat, sopimukset ja suunnitelmat

Hallitus hyväksyi marraskuussa 2016 kansallisen energia- ja ilmastostrategian vuoteen 2030. Strategiassa linjataan konkreettisia toimia ja tavoitteita, joilla Suomi saavuttaa hallitusohjelmassa ja EU:ssa sovitut energia- ja ilmastotavoitteet. Strategiassa esitetään myös useita alueidenkäyttöön kohdistuvia linjauksia ja toimenpiteitä.

Hallitusohjelman mukaan hallitus tukee kaupunkiseutujen ja kasvukäytävien sekä eri alueiden omiin vahvuuksiin perustuvan kilpailukyvyyn parantamista muun muassa kehittämällä sopimus pohjaista yhteistyötä valtion kanssa. Uudenmaan liitto on sopijaosapuolena Pääkaupunkiseudun, Pohjoisen Suomen sekä Pohjoisen kasvuvyöhykkeen kasvusopimuksissa. Uudenmaan liitto vastaa kahden jälkimmäisen kasvusopimuksen toteutuksen koordinoinnista ja hallinnoinnista.

Valtio, Helsingin seudun kunnat ja HSL ovat allekirjoittaneet maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen vuosille 2016–2019. Sopimuksissa on huomioitu voimakkaasti kasvaneesta maahanmuutosta lisääntynyt asuntotuotantotarve ja sen edellyttämä tonttutuotanto. Sopimuksen toteutumista seurataan vuosittain.

Vuonna 2016 valmisteltiin Helsingin seudun MAL 2019-puiteohjelma. Edellinen suunnittelukierros tuotti Helsingin seudun maankäyttösuunnitelman (MASU), asuntostrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ). MAL 2019 -suunnittelukierroksella laaditaan yksi yhtenäinen Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma. MAL-suunnitelma hyväksytään seudun päätöksenteossa keväällä 2019.

