

Uudenmaan 5. maakuntakaava (VISIO-kaava) OAS

68/10.02.02/2025 Visio-kaava, Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava.

Hallitus 06.05.2025 § 42

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Uudenmaan liitto on käynnistänyt uuden maakuntakaavan valmistelun. Kaavan nimi on VISIO – Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava. Kaavan tavoitevuosi on 2050 ja alueellisesti kaava kattaa koko Uudenmaan alueen, lukuun ottamatta voimassa olevan Östersundomin maakuntakaavan aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla. Kaavan tultua voimaan, kaikki mitä ei erikseen tämän kaavan hyväksymisen yhteydessä kumota, jää aikaisemmista maakuntakaavoista voimaan.

Nyt laadittava kaava on vaihemaakuntakaava, eli kaava täydentää voimassa olevaa ja lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreään siirtymään liittyvien teemakokonaisuuksien osalta:

- Energia
- Logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne
- Luonto ja hiilensidonta
- Teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto
- Vesihuolto ja vesivarat

Vaihemaakuntakaavan keskeinen lähtökohta on edistää vihreää siirtymää Uudellamaalla alueidenkäytön keinoin. Uudenmaan liiton mukaan tarve lainvoimaista maakuntakaavaa täydentävälle ja päivittävälle vaihemaakuntakaavalle on noussut esiin toimintaympäristön nopeiden muutosten takia ja sidosryhmiltä saadun palautteen kautta.

VISIO-kaavan materiaalit ovat löydettävissä Uudenmaan liiton verkkosivuilta:
<https://uudenmaanliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/maakuntakaavat/visiokaava/>

HSL tunnistaa, että perusteet Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavan laatimiselle ovat olemassa. Sen tavoitteet sujuvoittaa vihreän ja puhtaan siirtymän hankkeiden toteutusta Uudellamaalla ovat kannatettavia.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen keskipitkän tähtäimen suunnittelua ohjaa vuonna 2023 hyväksytty MAL 2023 -suunnitelma. MAL 2023 -suunnitelma sisältää Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vuoteen 2040 asti ja se toimii seudun lähtökohtana maakuntakaavaan ennen seuraavaa hyväksyttyä MAL-suunnitelmaa ja sen liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (SUMP-suunnitelma). Helsingin seudun MAL-suunnitteluprosessi on uudistumassa. Seuraava MAL 2027 -nimellä kulkeva suunnitelma tulee olemaan aiempaa strategisempi.

Suunnitelman liitteeksi laaditaan lakisääteinen liikennejärjestelmä-suunnitelma, josta tullaan laatimaan SOVA-lain edellyttämä vaikutusten arviointi. Liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee SUMP-velvoitteiden mukaisesti keskittymään aiempaa painokkaammin logistiikan ja pitkän matkan henkilöliikenteen kysymyksiin. Helsingin seudun liikennejärjestelmä- sekä MAL2027 -suunnitelmat valmistuvat arvioidun aikataulun mukaisesti samassa tahdissa VISIO-maakuntakaavan kanssa, joten tiivis seudullinen yhteistyö näiden välillä on ehdottoman tärkeää.

Maakuntakaavan ja MAL-suunnittelun suhteen olisikin tärkeää sopia työnjaosta Uudenmaan liiton kanssa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tärkein osuus käsittelee Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmän kehitystä. Joukkoliikenteen suuntaviivat 2060 -työssä tullaan ottamaan vahvemmin kantaa joukkoliikennejärjestelmän kehitykseen MAL-suunnitelmaa pidemmällä aikavälillä. Joukkoliikenteen suuntaviivat 2060 työssä suunnitellaan Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmän kokonaisvaltaista kehitystä aina vuoteen 2060 asti. Työssä yhteensovitetaan paikallinen ja pitkän matkan joukkoliikenne.

Työn lopputuloksena syntyy MAL 2027 ja sen liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikenteen tavoiteverkko, joka suunnitellaan liikennejärjestelmä/SUMP-suunnittelun yhteydessä. Suunnitelman valmistelussa tullaan tekemään yhteistyötä Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa (ja joukkoliikennetehtävien siirtyessä Traficom, myös heidän kanssaan).

Lähijunaliikenteen varikot ja raskaan liikenteen taukopaikat ovat molemmat teemoja, jotka ovat jääneet seudullisesti ratkaisematta. Maakuntakaavassa luodaan edellytykset näiden tärkeiden toimintaedellytyksiä turvaavien tukipisteiden toteutumiselle. Pitkän matkan henkilöjunaliikenteen sekä lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää lähijunaliikenteen varikoiden toteuttamista. HSL näkee, että maakuntakaavassa tulee varmistaa varikoiden sijoittaminen joukkoliikenteen toimivuuden kannalta optimaalisille sijainneille.

Vastaavasti logistiikan kannalta olennaisia ovat raskaan liikenteen taukopaikat. EU:n asetus taukopaikoista edellyttää turvallisia ja vähimmäispalvelutason omaavia raskaan liikenteen taukopaikkoja TEN-T-tieverkolla 150 kilometrin välein (ydinverkolla vuoteen 2030 mennessä ja kattavalla verkolla vuoteen 2040 mennessä). Raskaan liikenteen on arvioitu muodostavan liki puolet tieliikenteen CO₂-päästöistä Helsingin seudulla vuonna 2040 (MAL2023). Raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten energialähteiden jakeluverkoston potentiaaliset sijainnit tulee esittää maakuntakaavassa.

Pitkän matkan joukkoliikenteen verkosto muodostuu joukkoliikennekäytävistä sekä merkittävimmistä asemista ja pysäkeistä. Helsinki-Vantaan lentoasema ja Helsingin henkilöliikenteen satamat ovat myös kansainvälisen joukkoliikenteen solmukohtia ja kytkeytyvät seudullisella joukkoliikenteellä pitkän matkan joukkoliikenteeseen. Näiden pitkän matkan joukkoliikenteen solmukohtien kytkeytymistä seutuun, maakuntaan ja muuhun Suomeen tulee pyrkiä edistämään maakuntakaavalla.

Näiden lisäksi Uudellamaalla on vireillä suuri kolme suurta ratahanketta pitkän matkan henkilöliikenteeseen: Länsirata, Lentorata ja Itärata. HSL:n hallitus on 8.4.2025 päätöksellään valtuuttanut toimitusjohtajan valmistelevaan ja neuvottelevaan valtion viranomaisten ja kuntien kanssa junaliikenteen toimivallan tulevaisuuden ratkaisusta siten, että HSL voisi järjestää lähijunaliikenteen nykyistä laajemmalla pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella. Tähän voisi sisältyä nykyisen rataverkon lisäksi palvelua myös suurten ratahankkeiden käytävissä, mikäli tämä on taloudellisesti perusteltavissa.

Lähiliikenteen palvelualueen laajentaminen voisi mahdollistaa laadukkaan ja edullisemman pendelöinnin Helsingin seudulla ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamisen alueilla, joilla se on toistaiseksi jäänyt matalaksi.

Ehdotus

Hallitus päättää antaa liitteen mukaisen lausunnon Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavan (Visio-kaava, Innovatiivinen virheä siirtymä) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Päätös	Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.
Liitteet	Lausunto Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavasta (Visio-kaava)