

Lausunto Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta

Maakuntahallitus 13.05.2024 § 73
41/06.02.00/2022

Tiivistelmä

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan luonnosvaiheen aineistosta. Lausunnossa tuodaan esiin, että osayleiskaavassa osoitettu maankäytön tehostaminen kestävään joukkoliikenteeseen tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Lahdenväylän osalta on tutkittu mahdollisuutta nopeusrajoituksen alentamiseen ja osoitettu samaan liikennekäytävään varaus Viikin-Malmin pikaraitiotielle. Kaavaluonnoksen ratkaisut maakuntakaavassa osoitettujen luontoarvojen ja viheryhteyden turvaamiseksi ovat oikeansuuntaisia. Maankäytön tehostaminen ja virkistyskäytön kasvu edellyttävät huolellista yhteensovittamista luontoarvoihin kohdistuvien häiriövaikutusten minimoimiseksi. Osayleiskaavan ilmastovaikutusten arvointi on ansiokas ja kaavan ohjausvaikutusta on arvioinnin pohjalta vielä tarpeen lisätä. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Helsingin kaupungin yleissuunnittelupalvelu pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan luonnoksesta. Lausuntopyyntö on saapunut 5.4.2024 ja lausunto pyydetään 3.5.2024 mennessä. Uudenmaan liitto on saanut lausunnot lisäaikaa 15.5.2024 asti.

Suunnitteluun liittyvä aineisto on esillä Helsingin karttapalvelussa osoitteessa kartta.hel.fi/suunnitelmat.

Asian tausta

Kaavan tavoitteet ja aikataulu

Yleiskaavan 2016 toteuttamisohjelma on päivitetty uuden kaupunkistrategian mukaiseksi ja päivityksen yhteydessä on tarkasteltu yleiskaavakokonaisuuden täydentämis- ja muuttamistarpeita koko kaupungin alueella. Viikinrannan-Lahdenväylän alueen yleiskaavallisen tilanteen päivittäminen on määritelty yhdeksi ensisijaisista muutostarpeista Helsingissä.

Suunnittelualue käsittää Lahdenväylän varren reuna-alueita Koskelasta Kehä I:lle. Osayleiskaavalla laajennetaan kantakaupunkia Lahdenväylän suunnassa, tiivistetään kaupunkirakennetta Viikin-Malmin pikaraitiotien joukkoliikennevyöhykkeellä, turvataan Vanhankaupunginlahden Natura-arvot sekä yhteensovitetaan Lahdenväylän liikenteellinen toimivuus kehittyvän kaupunkirakenteen kanssa.

Osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Tavoitteena on laatia osayleiskaava valtuustokauden 2021-2025 aikana.

Yleiskaava ja muut suunnitelmat

Yleiskaava 2016 osoitti Lahdenväylän käytävään kantakaupunkimaista rakentamista, jolla Viikin alueellinen keskusta yhdistyy kantakaupunkiin. Korkein hallinto-oikeus kumosi Lahdenväylän kaupunkibulevardimerkin ja siihen välittömästi liittyvät kantakaupunkimerkin. Kumotun alueen osalta voimassa on Yleiskaava 2002. Lisäksi alueella on voimassa Helsingin maanalainen yleiskaava 2021.

Osayleiskaava-alue kuuluu Viikin–Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmaan. Viikin-Malmin pikaraitiotietä suunnitellaan uutena joukkoliikenteen runkoyhteytenä keskustasta Viikin kautta Malmille.

Maakuntakaava

Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (jatkossa maakuntakaava) ohjaa osayleiskaavan laadintaa.

Maakuntakaavan yleisissä suunnittelumääräyksissä edellytetään muun muassa ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja. Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen. Liikenteen ympäristöhaittoja tulee minimoida sekä edistää kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot tulee turvata ja varmistaa erityisesti Natura 2000 -ohjelmaan sisällytettyjen alueiden arvojen säilyminen.

Yleisten suunnittelumääräysten lisäksi osayleiskaava-alueeseen kohdistuvat seuraavat maakuntakaavamerkinnot määräyksineen:

- Keskustatoimintojen alue
- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Maakunnallisesti merkittävä tie
- Joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittävä tie tai katu
- Seudullisesti merkittävä tie
- Joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Virkistysalue
- Viheryhteystarve
- Suojelualue
- Natura 2000 -alue
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue
- Voimajohto
- Jätevesitunneli
- Yhdyskuntateknisen huollon alue

Uudenmaan liiton aiemmat lausunnot

Uudenmaan maakuntahallitus antoi 28.2.2022 lausunnon osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Lausunnossaan liitto kiinnitti huomiota

suunnittelualueen hyviin edellytyksiin kehittää yhdyskuntarakennetta kestävään liikkumiseen tukeutuen. Kaupunkirakenteen tiivistämisen reunaehtona on huomioitava Lahdenväylän merkitys valtakunnallisena ja seudullisena joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen yhteytenä sekä vaikutukset Vanhankaupunginlahden Natura-alueeseen ja Vantaanjoen viheryhteyteen. Liiton lausunto on huomioitu kaavaluonnoksen valmistelussa.

Ehdotus lausunnoksi

Yhdyskuntarakenne

Osayleiskaava on maakuntakaavassa taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja Koskelantien eteläpuolelta lisäksi pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen,

työpaikkojen ja palveluiden kokonaisuutena ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Osayleiskaavan tavoite tiivistää Lahdenväylän ympäristöä joukkoliikenteen kannalta edullisella vyöhykkeellä on erittäin kannatettavaa ja edistää maakuntakaavan kasvun kestävä ohjaamisen tavoitteita sekä verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä. Osayleiskaavan luonnosvaiheen asukas- ja työpaikkamäärän mitoitus sekä pikaraitiotietä koskeva ratkaisu tukevat maankäytön tehostamisen ja kestävä liikumisen paikallista ja seudullista yhteensovittamista.

Liikenne

Lahdenväylä, Kustaa Vaasan tie, Koskelantie

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa Lahdenväylä, Kustaa Vaasan tie ja Koskelantie Lahdenväylän länsipuolella on osayleiskaavan kohdalla osoitettu liikenteen, etenkin joukko- ja/tai tavaraliikenteen kannalta merkittäväksi tieksi tai kaduksi. Lahdenväylä on kaava-alueella osin maantie ja osin katu. Hallinnollisen luokan muutos tapahtuu Koskelan eritasoliittymän kohdalla, jonka eteläpuolella valtatie 4 on katu ja pohjoispuolella maantietä. Lahdenväylän ja Kustaa Vaasan tien yhteys on keskeinen valtakunnallisen ja pitkänmatkaisen tavaraliikenteen reitti sekä joukkoliikennekäytävä, joka johtaa mm. Eteläsatamaan ja Katajanokalle sekä Kampin terminaaliin. Kaava-alueella Koskelantie on merkitykseltään mahdollisesti muuttuva linja-autoliikenteen reitti. Maakuntakaavan suunnittelumääräyksen mukaan valtakunnallisen ja pitkänmatkaisen tavaraliikenteen yhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet on turvattava niin kauan kuin Helsingin kantakaupungissa on valtakunnallisesti merkittäviä henkilö- ja tavaraliikenteen terminaaleja.

Kaavaselostuksen mukaan kaavaratkaisulla ei itsessään ole merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Kaavassa suurin muutos Lahdenväylän nykytilaan on pikaraitiotien mahdollistaminen Lahdenväylän viereen. Pikaraitiotien sijoittaminen Lahdenväylän viereen kaventaa muutamassa kohdassa nykyisen väylän piennaralueita. Laajempia vaikutuksia väylään tulee, jos kaavan tavoitteiden toteuttamiseksi tien nopeakäyttöä alennetaan.

Mahdollisen nopeuden laskun vaikutuksia on tarkasteltu Lahdenväylän esiselvityksessä. Selvityksen mukaan nopeuden alentaminen 80 km/h nopeuteen on mahdollista. Nopeusrajoituksen lasku ei vaikuta merkittävästi Lahdenväylän liikenteen sujuvuuteen tai kapasiteettiin. Nopeuksien laskemisella saavutettaisiin hyötyjä liikenneturvallisuuden, päästöjen ja melutilanteen parantumisen myötä.

Kaavatyön yhteydessä tehtyjen tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että nopeusrajoitus voidaan laskea 80 km/h välillä Lahdenväylällä välillä Koskelan eritasoliittymä – Kivikon eritasoliittymä. Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkänmatkaiseen liikenteeseen on tarkastelujen perusteella maltillinen, eikä toimivuustarkastelujen perusteella vaaranna matka-ajan ennakoitavuutta tai liikenteen sujuvuutta. *Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkänmatkaiseen liikenteeseen on etenkin työmatkaliikenteen kannalta merkittävä, vaarantaa liikenteen sujuvuutta ja aiheuttaa tarpeettomia päästöjä, mikäli Lahdenväylän osuudella Koskelan eritasoliittymä - Kivikon eritasoliittymä nopeusrajoitukseksi laskettaisiin 60 km/h. On myös kyseenalaista onko tässä perusteita pääväyläasetuksen*

mukaiseen poikkeamisperusteeseen. Melu- ja muut haitat voidaan ottaa huomioon väylään tehtävien muutosten ja sen läheisyyden suunnittelussa ja rakentamisessa. Liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämisessä ovat aivan olennaisia autojen teknologinen kehitys sekä liikkumistarpeiden ja koko liikennejärjestelmän kehitys, kuten robottiautot, liityntäliikenne, monien kulkutapojen dynaaminen yhdistäminen matkaketjuissa, liikkumistarpeiden muutokset.

Uudenmaan liitto pitää tarpeellisena jatkotarkasteluja tieympäristön toimenpiteiksi, jotta tieympäristöllä voidaan tarpeeksi hyvin tukea nopeusrajoitusta.

Uudenmaan liitto toteaa, että ottaen huomioon Lahdenväylän merkityksen tavara- ja joukkoliikenteelle, tulee Lahdenväylän pysyä jatkossakin pääväyläasetuksen tason I väylänä.

Pikaraitiotie

Maakuntakaavan mukaisesti Helsingin seudulla taajamatoimintojen vyöhykettä tulee kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina. Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaan ratkaisuun merkityt Viikin–Malmin pikaraitiotie sekä Tiederatikka tukevat tätä tavoitetta. Osayleiskaavassa Viikin–Malmin pikaraitiotie on linjattu Lahdenväylän varteen ja Koskelantien eteläpuolella Kustaa Vaasan tiellä ajoratojen keskelle. Uudenmaan liitto huomauttaa, että Kustaa Vaasan tie on

joukko- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä katu ja pikaraitiotien linjauksen muutos ajoradan keskelle aiheuttaa pikaraitiotielle pohjoisen suuntautuvan kaistan ylityksen. Tästä aiheutuvat vaikutukset joukko- ja tavaraliikenteeseen tulee selvittää ja huomioida kaavaratkaisussa.

Joukkoliikenteen vaihtopaikka

Maakuntakaavassa on merkitty kaava-alueelle joukkoliikenteen vaihtopaikka Lahdenväylälle Viikin keskustan pohjoispuolelle Lahdenväylään tukeutuen. Uudenmaan liiton mukaan Viikin-Malmin ja Raide-Jokerin pikaraitioiteilta tulee mahdollistaa sujuvat vaihtoyhteydet seudulliseen ja pitkämatkaiseen linja-autoliikenteeseen. Nyt kaavaratkaisu mahdollistaa vaihtoyhteyden Viikin kampuksen pysäkillä ja Uudenmaan liitto pitää ratkaisua maakunnallisten tarpeiden osalta hyvänä. Selostukseen on kuitenkin syytä avata vaihtoyhteyden toteutumisen merkitystä myös valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto-liikenteen kannalta.

Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Suunnittelualue rajautuu etelässä maakuntakaavassa osoitettuun Natura 2000-alueeseen Vanhankaupunginlahden lintuvesi, joka on sekä luonto- että lintudirektiivin mukainen suojelualue. Osayleiskaavaselostuksen mukaan Natura-arvio laaditaan kaavaluonnoksen pohjalta kaavaehdotusta valmisteltaessa, jotta sen yhteydessä tehdyt havainnot, kuten mahdolliset ehdotetut lieventämistoimet, voidaan ottaa huomioon ehdotuksessa. Uudenmaan liitto pitää Natura-arviointia tarpeellisena erityisesti alueelle kohdistuvien yhteisvaikutusten tunnistamiseksi.

Uusimaa-kaavan valmistelun yhteydessä laadittiin

Vanhankaupunginlahden Natura-arviointi, johon sisältyi toimenpide-ehdotuksia heikentävien vaikutusten ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi. Näitä olivat erityisesti virkistyskäytön ohjaaminen, ekologisten yhteyksien turvaaminen, viheralueiden säilyttäminen sekä meluntorjunta. Arvioinnin mukaan keskeistä luontoarvojen säilymiselle on riittävän rauhallinen puskurivyöhyke alueen ympärillä sekä luontoyhteyksien turvaaminen katkeamattomana vyöhykkeenä myös kauempana Natura-alueesta.

Kaavaluonnoksessa on osoitettu virkistysalueita rakentamisalueiden ja Natura-alueen välille. Virkistysalueet on osoitettu noudatellen olemassa olevia metsä- ja puistoalueita. Virkistysalueiden määräys edellyttää huomioimaan suunnittelussa maisema-arvot, ekologiset yhteydet, luonnon monimuotoisuuden sekä virkistystarpeet. Lisäksi suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota kulutuskestävyyteen ja ulkoilun ohjaamiseen. Natura-alueen ja Vanhankaupunginlahden suojeluarvoja turvataan lisäksi koko kaava-aluetta koskevilla yleismääräyksillä koskien mm. linnuston elinolosuhteita, alueen kosteusolosuhteita ja hulevesien hallintaa.

Uudemaan liitto pitää kaavaratkaisua luontoarvojen turvaamisen ja ekologisten yhteyksien osalta oikeansuuntaisena. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan virkistysalueita, suojelualuetta sekä koko kaava-aluetta koskevat määräykset edistävät Natura-arvojen turvaamista. Luontoarvojen turvaaminen ja virkistyskäytön kasvu edellyttävät kuitenkin huolellista yhteensovittamista muun maankäytön kanssa Natura-alueelle kohdistuvien häiriövaikutusten minimoimiseksi.

Maakuntakaavassa osoitettu Vantaanjoki-Pornaistenniemi viheryhteystarve on tärkeä osa Helsingin seudun viherkehää, sillä se yhdistää merenrannan sisämaahan ja Helsingin keskuspuistoon. Yhteyden ekologinen merkitys on tunnistettu Uudenmaan liiton selvityksessä Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella (2018). Zonation-analyysien mukaan kyseinen yhteys on nykytilassaan jo heikentynyt eikä sille ole vaihtoehtoisia sijaintiratkaisuja tiiviisti rakennetussa ympäristössä.

Kaavaluonnoksessa osoitettu maankäyttö ei merkittävästi heikennä Vantaanjoki-Pornaistenniemi välistä ekologista yhteyttä nykytilanteeseen nähden. Viheryhteyden toimivuus on riittävä joillekin lajeille, mutta ihmistoiminnan häiriövaikutusten takia se ei täysin vastaa maakuntakaavan viheryhteydelle asetettuja tavoitteita etenkin kun otetaan huomioon, ettei yhteyden toteuttamiselle ole vaihtoehtoisia tai useampia sijainteja. Yhteyden toimivuuden parantamiseksi suunnittelussa tulee varmistaa metsäisen ja puustoisien ympäristön muodostaman verkoston mahdollisimman katkeamaton jatkuvuus.

Ilmastovaikutusten arviointi

Uudenmaan ja myös Helsingin kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Helsingin hiilineutraalisuustavoitteen toimenpideohjelmassa painotus on kaupungin sisällä syntyvissä suorissa päästövähennyksissä (lämmön- ja sähköntuotanto, liikenne). Epäsuorat eli ns. kulutusperäiset päästöt eivät sisälly tavoitteeseen, mutta ne huomioidaan aiempaa tavoitelähtöisemmin vuonna 2022 päivitetystä päästövähennysohjelmassa. Kulutusperusteisten päästöjen painopiste on rakentamisen päästöissä, joihin myös kaupunki voi omalla toiminnallaan vaikuttaa.

Osayleiskaavan luonnoksen yhteydessä on tarkasteltu alueen rakentamis- ja käyttövaiheen ilmastovaikutuksia. Näihin sisältyvät esirakentamisen, rakentamisen, rakennusten energiankulutuksen ja liikkumisen päästökehitys sekä hiilivarastojen muutokset. Uudenmaan liitto näkee ansiokkaana, että ilmastovaikutuksia on arvioitu tavanomaisen kehityksen ohella myös tavoitteellisella skenaariolla, mikä havainnollistaa erilaisten ratkaisujen vaikuttavuutta. Kokonaispäästöt on tavoitteellisella suunnittelulla mahdollista saada jopa 30% tavanomaisia ratkaisuja pienemmiksi.

Selvästi merkittävin osa kaavan toteuttamisen laskennallisista ilmastopäästöistä aiheutuu alueen rakentamisvaiheessa. Näiden päästöjen syntymiseen alueen sijainnin merkitys on verrattain vähäinen, joskin osayleiskaavan alueella esirakentamisen aikaisia ilmastopäästöjä lisää haasteellinen maaperä. Arvioinnin mukaan rakentamisvaiheen päästöjä on mahdollista laskea puurakentamisella ja vähäpäästöisillä esirakentamismenetelmillä. Kaavassa ei kuitenkaan ole annettu määräyksiä, jotka ohjaisivat yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja toteuttamista tähän suuntaan.

Liikenteen ja energiajärjestelmän ilmastopäästöt on arvioitu päästökokonaisuudessa melko pieniksi alueen käyttöönoton aikaan ja sen jälkeen. Suuri ilmastopäästöjen vähentämisen potentiaali on lämmitysjärjestelmän kehittämisessä, johon kaavalla ei suoraan voida vaikuttaa. Jatkosuunnittelussa olisi kuitenkin tarpeen tarkastella energiaa ja myös rakentamisen kiertotaloutta koskevien kaavamääräysten käyttöä, jotta ilmaston kannalta kestävämpien ratkaisujen mahdollisuudet voidaan varmistaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Osayleiskaavan ilmastohyödyiksi on arvioinnissa tunnistettu kaupunkirakenteen tiivistämisestä (ml. kestävän liikkumisen edellytysten parantaminen) sekä Lahdenväylän noperusrajoituksen laskemisesta aiheutuvat seudulliset päästövähennykset. Kaavan toteuttamisesta saatava ilmastohyöty on tärkeä näkökulma kun tarkastellaan kasvun kestävää ohjaamista seudullisesti. Jos vastaava määrä rakentamista toteutettaisiin toisaalle, jossa edellytykset yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle ja kestäväälle liikkumiselle eivät ole yhtä suotuisat, olisivat myös haitalliset ilmastovaikutukset suuremmat.

Yhteenveto

Osayleiskaavan tavoite tiivistää Lahdenväylän ympäristöä joukkoliikenteen kannalta edullisella vyöhykkeellä on kannatettavaa ja edistää maakuntakaavan kasvun kestävä ohjaamisen tavoitteita sekä verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä. Myös osayleiskaavaan merkityt pikaraitiotiet tukevat näitä tavoitteita. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Viikin-Malmin pikaraitiotien linjauksen vaikutukset joukko- ja tavaraliikenteeseen tulee selvittää ja huomioida kaavaratkaisussa.

Kaavaratkaisulla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään. Mahdollisen nopeusrajoituksen laskun vaikutuksia on tarkasteltu Lahdenväylän esiselvityksessä. Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkämatkaiseen liikenteeseen on tarkastelujen perusteella maltillinen eikä näin ollen vaikeuta maakuntakaavan tavoitteiden toteutumista. Uudenmaan liitto korostaa, että Lahdenväylän tulee pysyä jatkossakin pääväyläasetuksen tason I väylänä ja että jatkotarkasteluja tieympäristön kehittämiseksi tarvitaan. Selostukseen on myös tarpeen avata maakuntakaavassa osoitetun joukkoliikenteen vaihtopaikan toteutumisen merkitystä valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen kannalta.

Uudemaan liitto pitää kaavaratkaisua luontoarvojen turvaamisen ja ekologisten yhteyksien osalta oikeansuuntaisena. Luontoarvojen turvaaminen ja virkistyskäytön kasvu edellyttävät kuitenkin huolellista yhteensovittamista muun maankäytön kanssa Natura-alueelle kohdistuvien häiriövaikutusten minimoimiseksi. Maakuntakaavassa osoitetun Vantaanjoki-Pornaistenniemi viheryhteystarpeen toimivuus on riittävä joillekin lajeille, mutta ihmistoiminnan häiriövaikutusten takia se ei täysin vastaa viheryhteydelle asetettuja tavoitteita etenkin kun otetaan

huomioon, ettei yhteyden toteuttamiselle ole vaihtoehtoisia tai useampia sijainteja. Yhteyden toimivuuden parantamiseksi suunnittelussa tulee varmistaa metsäisen ja puustoisien ympäristön muodostaman verkoston mahdollisimman katkeamaton jatkuvuus.

Uudenmaan liitto näkee ansiokkaana, että ilmastovaikutuksia on arvioitu tavanomaisen kehityksen ohella myös tavoitteellisella skenaariolla, mikä havainnollistaa erilaisten ratkaisujen vaikuttavuutta. Kokonaispäästöt on tavoitteellisella suunnittelulla mahdollista saada jopa 30% tavanomaisia ratkaisuja pienemmiksi. Arvioinnin mukaan rakentamisvaiheen päästöjä on mahdollista laskea puurakentamisella ja vähäpäästöisillä esirakentamismenetelmillä. Osayleiskaavassa tulisi nyt esitettyä painokkaammin edellyttää ilmaston kannalta kestäviä ratkaisuja.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana hallituksen 2. varapuheenjohtaja Mervi Syväranta maakuntahallituksen puheenjohtaja Markku Markkulan kannattamana teki vastaesityksen, jonka mukaisesti lausunnon Liikenne-kohdan virke ”Tehdyn selvityksen perusteella myös pääväyläasetuksen mukainen poikkeamisperuste täyttyy nopeusrajoituksen laskemiseksi 60 km/h Lahdenväylän osuudella Koskelan eritasoliittymä - Kivikon eritasoliittymä.” korvataan seuraavalla:

Nopeusrajoituksen laskun vaikutus pitkämatkaiseen liikenteeseen on etenkin työmatkaliikenteen kannalta merkittävä, vaarantaa liikenteen sujuvuutta ja aiheuttaa tarpeettomia päästöjä, mikäli Lahdenväylän osuudella Koskelan eritasoliittymä - Kivikon eritasoliittymä nopeusrajoitukseksi laskettaisiin 60 km/h. On myös kyseenalaista onko tässä perusteita pääväyläasetuksen mukaiseen poikkeamisperusteeseen. Melu- ja muut haitat voidaan ottaa huomioon väylään tehtävien muutosten ja sen läheisyyden suunnittelussa ja rakentamisessa. Liikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämisessä ovat aivan olennaisia autojen teknologinen kehitys sekä liikkumistarpeiden ja koko liikennejärjestelmän kehitys, kuten robottiautot, liityntäliikenne, monien kulkutapojen dynaaminen yhdistäminen matkaketjuissa, liikkumistarpeiden muutokset.

Koska tehtyä vastaesitystä oli kannatettu, suoritettiin äänestys. Äänestys suoritettiin nimenhuutona. Ne, jotka kannattivat pohjaehdotusta, äänestivät JAA ja ne, jotka kannattivat Syvärannan vastaesitystä, äänestivät EI. Äänestyksessä annettiin 7 JAA -ääntä (Holmberg, Hyvärinen, Kaukola, Koski, Krohn, Lohikoski, Komulainen) ja 7 EI-ääntä (Hemming, Markkula, Nieminen, Piirtola, Saxberg, Syväranta, Kivimäki) 1 jäsenen ollessa poissa (Stranius).

Puheenjohtaja totesi, että koska puheenjohtajan ääni ratkaisee äänten mennessä tasan, oli vastaesityksen mukainen lausunto tullut maakuntahallituksen päätökseksi.

Muutettu kohta on merkitty pöytäkirjaan kursivilla.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti

- antaa kokouksessa tehdyn muutoksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntijat Ilona Mansikka ja Jouni Suominen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Helsingin kaupunki