

Maakuntahallitus

Aika 24.02.2025 klo 08:30 -

Paikka Hybridi-kokous (Esterinportti 2 B, Helsinki ja Microsoft Teams-sovellus)

Käsiteltävät asiat

Asia	Otsikko	Sivu
16	Kokouksen järjestäytyminen	3
17	Asiantuntijoiden läsnäolo kokouksessa	4
18	Maakuntajohtajan ajankohtaiskatsaus	5
19	Uusimaa-ohjelman 2026–2029 työohjelma ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma	6
20	VISIO-kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vireilletulo	8
21	Valtion ja maakuntien väliset aluekehittämiskeskustelut 2025	15
22	Vuoden 2025 talousarvion muuttaminen	18
23	Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2026-2037 luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta	20
24	Lausunto Helsingin Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavasta, ehdotusvaihe	33
25	Lausunto Inkoon Joddböle V asemakaavasta, ehdotusvaihe	39
26	Uudenmaan liiton organisaatiotarkastelun tulokset	51
27	Kannanotto EU:n ennallistamisasetukseen	56
28	Edustajan nimeäminen CPMR:n ylimääräiseen yleiskokoukseen 18.3.2025	58
29	Luottamushenkilöiden matkamääräykset	59
30	Viranhaltijoiden päätökset	60
31	Johtajien antamat lausunnot	62
32	Ilmoitusasioita	63
33	Valmistuneet julkaisut	64
34	Kokousaikataulu tiedoksi	65

Osallistujat

	Nimi	Tehtävä
Läsnä	Markkula Markku	Puheenjohtaja
	Krohn Minerva	I Varapuheenjohtaja
	Syväranta Mervi	II varapuheenjohtaja
	Hyvärinen Reetta	Jäsen
	Kaukola Ulla	Jäsen
	Komulainen Pirjo	Jäsen
	Lohikoski Pia	Jäsen
	Kivimäki Otso	Jäsen
	Koski Olli	Jäsen
	Nieminen Johannes	Jäsen
	Piirtola Mikko	Jäsen
	Saxberg Mirita	Jäsen
	Sigfrids Frida	Jäsen
	Stranius Leo	Jäsen
	Tikkanen Tuomas	Jäsen
	Arajärvi Pentti	Maakuntavaltuuston pj
	Karhuvaara Arja	Maakuntavaltuuston I vpj
	Ikkela Kalle	Maakuntavaltuuston II vpj
	Bruun Janne	Strateginen varajäsen
	Hava Eeva	Strateginen varajäsen
Holmberg Sven	Strateginen varajäsen	
Tarvainen Ritva	Strateginen varajäsen	
Vikman-Kanerva Merja	Strateginen varajäsen	
Muu	Telén Tuija	Esittelijä
	Venäläinen Eero	Aluekehittämisen vastualueen johtaja
	Siivola Mari	Aluesuunnittelun vastualueen johtaja
	Isokangas Liisa	vs. Hallintojohtaja, pöytäkirjanpitäjä
	Suursalmi Tero	Lakimies
	Salo-Jouppila Satu	Viestintäyksikön ryhmänvetäjä
Leino Janne	Helsinki EU Office johtaja	

Maakuntahallitus

24.02.2025

16

Kokouksen järjestäytyminen

Maakuntahallitus 24.02.2025

Esittelijän päätösesitys

Maakuntahallitus

- päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi,
- toteaa, että kyseessä on maakuntavaltuuston 5.10.2021 § 24 hyväksymän perussopimuksen soveltamisohjeen mukainen strategisesti merkittävä kokous, johon on kutsuttu puhe- ja läsnäolo-oikeudella kehyskuntia edustavat varajäsenet,
- valitsee kaksi pöytäkirjan tarkastajaa (Johannes Nieminen ja Mikko Piirtola).

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.02.2025

17
Asiantuntijoiden läsnäolo kokouksessa

Maakuntahallitus 24.02.2025

Tiivistelmä

Uudenmaan liiton hallintosäännön 114 § mukaan toimitella voi päättää asiantuntijan kuulemisesta yksittäisessä asiassa. Asiantuntija voi olla läsnä kokouksessa asiasta käytävän keskustelun päättymiseen asti.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää myöntää tähän kokoukseen läsnäolo- ja puheoikeuden seuraavasti:

- § 20; kaavoituspäällikkö Ilona Mansikka
- § 21; Elinvoimapäällikkö Outi Ervasti
- § 23; Liikennesuunnittelupäällikkö Heini Peltonen

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.02.2025

18
Maakuntajohtajan ajankohtaiskatsaus

Maakuntahallitus 24.02.2025

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää merkitä tiedoksi maakuntajohtajan ajankohtaiskatsauksen.

Selostus

Maakuntajohtaja esittelee kokouksessa katsauksen ajankohtaisista asioista:

- Talouden tilanne
- Henkilöstöasiat
- Strategiatyön tilanne
- Sidosryhmäyhteistyön tilanne

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä maakuntajohtajan ajankohtaiskatsauksen tiedoksi.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.02.2025

19

Uusimaa-ohjelman 2026–2029 työohjelma ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Maakuntahallitus 24.02.2025

455/07.00.00.00/2024

Tiivistelmä

Uusimaa-ohjelman 2026–2029 työohjelma ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuvaa maakuntaohjelman laatimisen prosessin, osallistumisen mahdollisuudet sekä arvioinnin menettelyn. Uusimaa-ohjelma määrittää Uudenmaan kehittämisen tavoitteet ja menestymisen edellytykset vuosille 2026–2029 sekä pitkän aikavälin suuntaviivat. Ohjelman valmistelusta vastaa Uudenmaan liitto, ja se laaditaan yhteistyössä Uudenmaan keskeisten kehittämistoimijoiden kanssa.

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää hyväksyä nähtävillä Uusimaa-ohjelman 2026–2029 työohjelman ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Selostus

Uusimaa-ohjelman 2026–2029 työohjelma ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuvaa maakuntaohjelman laatimisen prosessin, osallistumisen mahdollisuudet sekä arvioinnin menettelyn. Uusimaa-ohjelma määrittää Uudenmaan kehittämisen tavoitteet ja menestymisen edellytykset vuosille 2026–2029 sekä pitkän aikavälin suuntaviivat. Valmistelussa huomioidaan käynnissä olevat ja tuoreet hallinnolliset uudistukset sekä mm. väestönkehityksen muutokset, ilmastonmuutos ja teknologian kehitys, sekä globaalien poliittisten valtasuhteiden muutokset. Ohjelman valmistelua on pohjustettu mm. vieraillemalla kaikissa Uudenmaan kunnissa, nykyisen maakuntaohjelman vertaisarvioinnilla ja laatimalla pitkän aikavälin kehityskulkuja kuvaava skenaariotyö.

Ohjelman valmisteluun voi osallistua työpajoissa, keskustelutilaisuuksissa ja lausuntokierroksilla. Myös Uudenmaan liiton verkkosivuilla on mahdollisuus antaa palautetta ja ideoita. Ohjelman toteuttaminen tapahtuu mm. hankkeiden kautta, ja tärkeimpiä rahoituslähteitä ovat EU:n rahoitusohjelmat. Tavoitteiden toteutumista seurataan määrällisten ja laadullisten indikaattoreiden avulla.

Ohjelmalle tehdään SOVA-lain mukainen vaikutusten arviointi huomioiden ympäristövaikutukset sekä tasa-arvolain mukainen sukupuolivaikutusten arviointi. Ohjelmaa valmistelee Uudenmaan liiton asiantuntijoista koostuva työryhmä. Työtä ohjaa ohjausryhmä, johon kuuluu Uudenmaan liiton ja Uudenmaan ELY-keskuksen johtoa. Valmistelua tehdään vuonna 2025 samanaikaisesti vaihemaakuntakaavan valmistelun kanssa. Tavoitteena on viedä ohjelma maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi joulukuussa 2025.

Uusimaa-ohjelman valmistelua käsiteltiin maakuntahallituksen iltakoulussa 12.2.2025. Iltakoulussa esitelty materiaali on esityslistan oheismateriaalina.

Asian tausta

Maakuntaohjelma tehdään noudattaen lakia alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan toimeenpanosta sekä työ- ja elinkeinoministeriön ohjeita. Maakuntaohjelmasta tehdään SOVA-lain (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista, 200/2005) mukainen ympäristöarviointi. Sukupuolivaikutusten arviointi tehdään tasa-arvolain (609/1986) mukaisesti.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää hyväksyä nähtäville Uusimaa-ohjelman 2026-2029 työohjelman ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Eero Venäläinen
Asiantuntija Rosa Tuomi

Liitteet

Liite 1 Uusimaa-ohjelman 2026–2029 työohjelma ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Oheismateriaali

Uusimaa-ohjelma MHS iltakoulu 12.2.2025

Maakuntahallitus	§ 72	13.05.2024
Maakuntavaltuusto	§ 7	11.06.2024
Maakuntahallitus		24.02.2025

20

VISIO-kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja vireilletulo

Maakuntahallitus 13.05.2024 § 72

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää käynnistää vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavan laadinnan sekä viedä asian maakuntavaltuustolle tiedoksi. Vuorovaikutuksessa kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa on noussut esiin tarve lainvoimaista Uusimaa-kaavaa täydentävän vihreän siirtymän teemoja edistävän vaihemaakuntakaavan laatimisesta, mm. toimintaympäristön nopeiden muutosten takia. Laajan sidosryhmävuorovaikutuksen ja ajantasaisuuden arvioinnin pohjalta on valmisteltu uuden kaavakierroksen käynnistämistä. Lainvoimaista Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta täydennetään kokonaan uusilla teemoilla ja joitakin teemoja päivitetään. Vihreän siirtymän teemakaava laaditaan koko Uudenmaan alueelle ja sen aikatahtain on vuodessa 2050, kuten Uusimaa-kaavallakin. Kaava on tarkoitus laatia siten, että maakuntavaltuusto voi hyväksyä sen vuonna 2027.

Strateginen lähtökohta

Kaavatyö tukee osaltaan Uusimaa-ohjelman kaikkia kolmea painopistettä: hiilineutraaliuden edistämistä, TKI-tavoitetta ja työllisyystavoitetta helpottaen ja nopeuttaen mahdollisten investointien sijoittumista. On tärkeää, että alueidenkäytön suunnittelu tukee maakuntaohjelmaan kirjattuja vihreän siirtymän, älykkään erikoistumisen sekä ympäristöviisaan maakunnan tavoitteita. Samalla vihreän siirtymän teemakaava tukee myös Uudenmaan ilmastotiekarttaa sekä älykkään erikoistumisen strategiaa.

Uusimaa-ohjelman päivitystyö käynnistyy vuonna 2025, ja kaavatyö etenee sen rinnalla tiiviissä vuorovaikutuksessa, yhteisiä selvityksiä hyödyntäen. Myös uuden MAL2027-suunnitelman laatiminen Helsingin seudulle käynnistyy tänä vuonna, ja tavoitteena on tiivis yhteistyö rinnakkain etenevien kaava- ja MAL-prosessien kesken.

Selostus

Lainvoimaista Uusimaa-kaavaa 2050 on aika täydentää

Maakuntakaavalla päätetään koko maakunnan suuret linjaukset pitkälle tulevaisuuteen. Se toimii ohjeena kuntien kaavoitukselle ja muulle tarkemmalle alueidenkäytön suunnittelulle. Lainvoimainen Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uusimaa-kaavan kokonaisuuden syksyllä 2020, ja kaavakokonaisuus tuli

lainvoimaiseksi keväällä 2023. Lainvoimaista maakuntakaavaa on liitossa edistetty mm. lausunnoilla sekä viranomaisyhteistyöllä.

Sidosryhmävuorovaikutuksessa esiin nousseiden tarpeiden sekä toimintaympäristön nopeiden muutosten takia valmistaudutaan uuden, lainvoimaista maakuntakaavaa täydentävän teema- eli vaihemaakuntakaavan aloitukseen ajantasaisuuden arvioinnin ja täydennystarpeiden kartoituksen pohjalta. Lainvoimaista Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta täydennetään kokonaan uusilla teemoilla ja joitakin teemoja päivitetään.

Miksi tarvitaan vihreän siirtymän vaihemaakuntakaava ja mitä se sisältää?

Vuonna 2023 kartoitettiin sekä maakuntakaavan että Uusimaa-ohjelman täydennystarpeita sidosryhmäkyselyiden ja kuntakierroksen kautta. Kyselyissä merkittävimmit tulevaisuuden haasteiksi nousivat toimiva seudullinen joukkoliikenne, ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen, luontokadon pysäyttäminen sekä kasvun kestävä ohjaaminen. Maakuntakaavan täydennys- ja päivitystarpeista korostuivat eri energiamuotoihin, vihreään siirtymään, kiertotalouteen, ekologiseen verkostoon sekä joukkoliikenteeseen liittyvät kaavaratkaisut.

Kuntakierroksella suunnittelu- ja selvitysteemoina korostuivat erityisesti aurinkoenergia, liikenne (radat, joukkoliikenteen kehittäminen, väylät sekä satama- ja tavaraliikenne), kaupan ohjaus, aluerakenneteemat (tulevat kasvusuunnat, keskusten ja kylien kehittäminen sekä hajarakentamisen hallinta), ilmastovaikutukset, kiertotalous sekä kaivosvaraukset. Lisäksi liiton asiantuntijat ovat tehneet alkuvuonna lainvoimaisen maakuntakaavan ajantasaisuuden arviointia sekä seurantaa.

Sidosryhmävuorovaikutuksen ja arviointien perusteella tulevassa maakuntakaavatyössä tulisi käsitellä ainakin seuraavia keskeisiä aiheita:

- Energia: energiantuotanto, siirtoverkot ja uudet energiaratkaisut (kuten pienydinvoima, vety)
- Tekninen huolto: vesihuolto ja vesivarat
- Elinkeinot: Teollisuus ja tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto
- Liikkuminen: logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne
- Luonnon ja ympäristön voimavarat ja vetovoima: suojelualueet, ekologinen verkosto sekä metsäalueet/hiilensidonta.
- Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen: mm. vaikutusten arvioinnissa

Lisäksi läpileikkaavina näkökulmina kaavatyössä korostuvat mm. huoltovarmuus ja turvallisuus.

Yhteenvedona ja johtopäätöksenä sidosryhmävuorovaikutuksen ja ajantasaisuuden arvioinnin tuloksista maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää käynnistää vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavan laadinnan lainvoimaisen Uusimaa-kaavan täydentämiseksi ja ajantasaistamiseksi. Päätöksellä maakuntahallitus valtuuttaa kaavatyön käynnistämisen sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laadinnan aloittamisen.

Vihreää siirtymää tukevien hankkeiden ja niiden sijoittumisedellytysten tunnistaminen, sekä hankkeiden tarpeiden ja sijoittumisalueiden ennakointi ja huomioon ottaminen maakuntakaavassa on yksi keskeinen tapa varmistaa, että seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti merkittäville

hankkeille on alueidenkäytölliset toteuttamisedellytykset. Vihreän siirtymän teemakaavalla ja kaavatyöhön liittyvillä selvityksillä voidaan myös tukea alueemme kuntien kaavoitusta ja sitä kautta edesauttaa vihreän siirtymän hankkeiden mahdollisimman sujuvaa toteutumista Uudellemaalle.

Milloin ja miten kaavaa laaditaan ja mille alueelle?

Vihreän siirtymän teemakaava on tarkoitus laatia vuosina 2024–2027, tiiviissä yhteistyössä kaavan sidosryhmien kanssa. Tänä vuonna kaavatyön käynnistysvaiheessa on tavoitteena päivittää väestö- ja työpaikkaprojektiot, laatia selvitys vihreän siirtymän hankkeiden maankäyttötarpeista sekä tilannekuvat kaavan teemoista. Kaavan OAS laaditaan näiden pohjalta loppuvuonna siten, että hallitus voisi hyväksyä sen nähtäville alkuvuodesta 2025, Uusimaa-ohjelman OAS:n rinnalla. Samalla hallitus päättää kaavan vireilletulon ilmoittamisesta osallisille.

Kaavan sisältöä ja tavoitteita tarkennetaan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, jota tarvittaessa päivitetään kaavatyön edetessä. Teemakaavan luonnosvaihe ajoittuu vuoteen 2025, ja ehdotusvaihe vuoteen 2026. Tavoitteena on, että valtuusto voisi hyväksyä kaavan vuonna 2027, minkä jälkeen käynnistyvät mahdolliset muutoksenhakuprosessit ja täytäntöönpano, toteuttamisen edistäminen ja seuranta.

Vihreän siirtymän vaihemaakuntakaava laaditaan koko Uudenmaan alueelle yhtenä kaavana, ja se täydentää teemoillaan Uudenmaan lainvoimaisia maakuntakaavoja Helsingin seudulla sekä itäisellä ja läntisellä Uudellamaalla. Kaavan tavoitevuosi teemakaavalla on 2050, joka on sama kuin Uusimaa-kaavalla, ja sen esitystapa pysyy yhtä yleispiirteisenä ja strategisena kuin Uusimaa-kaavassakin. Kaavatyössä on tavoitteena hyödyntää innovatiivisia työmenetelmiä mm. kansainvälisen yhteistyön kautta. Kaavatyöllä tullaan vastaamaan myös muuttuvaan sääntelyyn niin kansallisella kuin EU-tasolla.

Kaikkiin esille nouseviin kysymyksiin ei ole mahdollisuutta vastata maakuntakaavan muutoksilla, vaan aiheista voidaan myös tehdä taustaselvityksiä, avata lainvoimaisen maakuntakaavan tulkintaa aiheen osalta tai tukea lainvoimaisen maakuntakaavan tavoitteiden ja ratkaisuiden toteutumista esimerkiksi viranomaistyössä tai hankkeilla.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää:

- käynnistää vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavan laadinnan,
- esittää maakuntavaltuustolle, että valtuusto merkitsee tiedoksi vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavan laadinnan käynnistymisen.

Päätös:

Maakuntahallitus päätti esityksen mukaan.

Esittelijä:

Maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi
Asiantuntija Ilona Mansikka

Maakuntavaltuusto 11.06.2024 § 7

Kaavoituspäällikkö Ilona Mansikka antaa asiasta suullisen selostuksen kokouksessa.

Päätösesitys:

Maakuntavaltuusto päättää merkitä tiedoksi vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavan laadinnan käynnistymisen.

Päätös

Maakuntavaltuusto päätti esityksen mukaan.

Maakuntahallitus 24.02.2025
253/06.01.00/2024

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää hyväksyä nähtäville VISIO-vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä päättää oikeuttaa toimisto kuuluttamaan kaavan vireille ja lähettämään osallistumis- ja arviointisuunnitelman tiedoksi ja kommentoitavaksi.

Viime keväänä käynnistetty uuden innovatiivisen vihreän siirtymän VISIO-kaavan laadinta on edennyt siten, että kaavatyö voidaan nyt laittaa vireille. Kaavatyön pohjaksi on laadittu kaavan teemoista selvityksiä sekä kehityskuvat, joiden avulla on määritelty työlle alustavat tavoitteet. Niistä muotoiltiin yhdessä sidosryhmien kanssa viimeistellyt versiot, jotka on tuotu osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan (OAS). Suunnitelma sisältää tietoa kaavatyön eri vaiheista, vuorovaikutuksesta ja vaikutusten arvioinneista. OAS päivittyy kaavaprosessin kehittyessä ja saatavan palautteen kautta.

Strateginen lähtökohta

Maakuntakaava on lakisääteinen pitkän aikajänteen strateginen suunnitelma, jolla ohjataan maakunnan maankäytön ja toiminnallisen kokonaisuuden kehitystä kohti määriteltyä tavoitetilaa.

Maakuntakaavalla edistetään osaltaan Uudenmaan liiton strategisten linjauksien toteuttamista. Uusi kaavatyö tukee Uusimaa-ohjelman kaikkia kolmea painopistettä: hiilineutraaliuden edistämistä, TKI-tavoitetta ja työllisyystavoitetta helpottaen ja nopeuttaen mahdollisten investointien sijoittumista. VISIO-kaava edistää erityisesti maakuntaohjelmaan kirjattuja vihreän siirtymän, älykkään erikoistumisen sekä ympäristöviisaan maakunnan tavoitteita.

Uudenmaan liiton strategiset linjaukset päivitetään tänä vuonna maakuntaohjelmaan tiiviissä vuorovaikutuksessa kaavan valmisteluvaiheen kanssa. VISIO-kaavaa laaditaan Uusimaa-ohjelman, alueellisen innovaatiostrategian, liiton ilmastotyön ja merialuesuunnitelman päivittämisen rinnalla yhteistyössä ja mahdollisuuksien mukaan yhteistä tietopohjaa hyödyntäen.

Kaavan sisältö, tavoitteet ja aikataulu

Maakuntahallitus päätti vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavan (VISIO) käynnistämisestä 13.05.2024 § 72. Vuorovaikutuksessa kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa oli noussut esiin tarve lainvoimaista maakuntakaavakokonaisuutta täydentävän vihreän siirtymän teemoja edistävän vaihemaakuntakaavan laatimisesta mm. toimintaympäristön nopeiden muutosten takia. Vaihemaakuntakaavan tavoitevuosi on sama 2050 kuin lainvoimaisen Uusimaa-kaavakokonaisuuden, ja sen esitystapa pysyy yhtä yleispiirteisenä ja strategisena.

Kaava kattaa kaikki Uudenmaan alueen kunnat lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla. Östersundomin aluetta ei sisällytetä mukaan VISIO-kaavaan, koska alueella on vuorovaikutuksessa kuntien kanssa tunnistettu olevan riittävän ajantasainen maakuntakaava. VISIO-kaavan taustaselvitykset kattavat kuitenkin myös Östersundomin maakuntakaavan alueen.

Kaavatyön taustaksi laadittiin 2024 selvitys vihreän siirtymän hankkeiden maankäyttötarpeista Uudellamaalla. Selvitys arvioi, miten voimassa olevat maakuntakaavat vastaavat vihreän siirtymän hankkeiden maankäyttötarpeisiin, ja millaisia päivitystarpeita eri hanketyypit sekä infrastruktuuri maakuntakaavalta edellyttävät. Selvitys toimii myös maakuntaohjelman tausta-aineistona. Lisäksi valmistumassa on kaksi sekä kaavatyötä että ohjelmaa taustoittavaa selvitystä: Uudenmaan väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä Uudenmaan ja Pohjois-Pohjanmaan liittojen yhteinen skenaariotyö.

VISIO-kaavan ja tavoitteiden pohjaksi laadittiin liiton omana työnä kaavatyön lähtökohdista teemoittain kehityskuvat:

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

Kehityskuvien laajuus vaihtelee aiheittain. Kolmesta ensimmäisestä tehdään oma julkaisu ja kaksi muuta on koottu muistioiksi, koska aiheista on olemassa valmiita selvitysaineistoja. Kehityskuvat tarjoavat taustatietoa kaavan teemoista osallisille, joten ne julkaistaan samaan aikaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman kanssa.

Kehityskuvien laadinnan yhteydessä määriteltiin kaavatyölle alustavat tavoitteet, joita täsmennettiin yhdessä sidosryhmien kanssa. Päättävöitteiksi on nostettu kolme tärkeintä kärkeä: ilmastonmuutokseen vastaaminen ja luonnon monimuotoisuuden lisääminen, kestävän ja innovatiivisen kilpailukyvyn vahvistaminen sekä toimintavarmuuden ja turvallisuuden edistäminen. Jokaiselle näistä on asetettu omia alatavoitteita.

Tavoitteet ovat tärkeä osa valmisteluvaihetta, koska niissä määritellään, mihin kaavalla pyritään ja niihin kiteytyvät aiheet, joiden ratkaisemiseen kaavatyössä tartutaan. Ne on sisällytetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, joka on tarkoitus asettaa nähtäville ja kommentoitavaksi maaliskuussa. Kaavan ja ohjelman tiimoilta järjestetään myös alueelliset sidosryhmäpajat.

Vuorovaikutuksen myötä tavoitteiden pohjalta työstetään keväällä kaavan suunnitteluperiaatteet, jotka tuodaan kesäkuussa maakuntahallituksen hyväksyttäväksi. Suunnitteluperiaatteet kuvaavat tarkemmin, millä kaavan keinoilla tavoitteisiin päästään. Syksy käytetään kaavaluonnoksen laadintaan ja tarvittaviin lisäselvityksiin. 2026 on luonnoksen vuorovaikutuksen aika ja samana vuonna päästään työstämään ehdotusta. Kaavan on tarkoitus valmistua hyväksyttäväksi 2027.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä vireilletulosta ilmoittaminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on Alueidenkäyttölain 63 § mukainen suunnitelma, joka välittää tietoa kaavan etenemisestä, vaikutusten arvioinnista ja mahdollisuuksista osallistua valmisteluun. OAS:ia päivitetään kaavoitustyön edetessä ja se on nähtävillä ajantasaisena Uudenmaan liiton verkkosivuilla koko kaavaprosessin ajan. Koska OAS päivittyy jatkuvasti, tuomme siitä nyt tiedoksi vireilletulovaiheen version, joka julkaistaan yleisölle kommentoitavaksi.

Samassa Alueidenkäyttölain pykälässä on määritelty, miten kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa, ja sitä on täsmennetty Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 30 §. Vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä. Ilmoittaminen on järjestettävä kaavan tarkoituksen ja merkityksen kannalta sopivalla tavalla. Maakuntakaavan vireilletulosta ilmoitetaan kuuluttamalla. Kuulutukset kaavan vireille tulosta, lausuntoajoista ja nähtävillöoloista julkaistaan Uudenmaan liiton verkkosivuilla, jäsenkunnissa siten kuin viralliset ilmoitukset kunnissa julkaistaan sekä Uudenmaan liiton määrittelemissä ilmoituslehdissä (Helsingin Sanomat ja Hufvudstadsbladet).

Osallisilla on mahdollisuus nähtävillöoloaikana maaliskuussa tutustua kaava-aineistoon ja kommentoida sitä. Kaavan lausunnonantajille lähetetään lisäksi kaava-aineiston kommentointipyyntö ja nämä tahot kutsutaan myös lausunnonantajien webinaariin maaliskuussa.

VISIO-kaavan valmistelua käsiteltiin maakuntahallituksen iltakoulussa 12.2.2025. Iltakoulussa esitelty materiaali on esityslistan oheismateriaalina.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää:

- hyväksyä nähtäville VISIO-kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman
- valtuuttaa liiton toimiston kuuluttamaan kaavan vireille ja lähettämään osallistumis- ja arviointisuunnitelman kunnille ja sidosryhmille tiedoksi ja kommentoitavaksi.
- julkaista tässä maakuntakaavaprosessissa kuulutukset Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Ilona Mansikka

Liitteet

Liite 2 VISIO-kaavan Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Oheismateriaali

VISIOkaavan kehityskuvat ja tavoitteet

Maakuntahallitus

24.02.2025

21

Valtion ja maakuntien väliset aluekehittämiskeskustelut 2025

Maakuntahallitus 24.02.2025
458/07.00.01.00/2024

Tiivistelmä

Valtion ja alueiden väliset aluekehittämiskeskustelut käydään 20.-21.3.2025 läsnätilaisuutena. Keskusteluteemat ovat luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, alueellinen resilienssi ja henkinen kriisinkestävyys sekä alueellisten ja kansallisten toimien yhteensovitus talouskasvun vauhdittamiseksi.

Maakuntahallitukselle esitetään, että se käy lähetekeskustelun Uudenmaan tavoitteista ALKE-keskusteluissa ja päättää merkitä tiedoksi maakuntien sekä valtion yhteisten aluekehittämiskeskusteluiden tilannekatsauksen.

Strateginen lähtökohta

Alueiden kehittäminen perustuu alueiden, maakuntien ja valtion tiiviiseen yhteistyöhön. Osana tätä valtio ja maakunnat käyvät säännöllisesti työ- ja elinkeinoministeriön (TEM) johdolla aluekehittämiskeskustelut (ALKE-keskustelut). Keskustelut perustuvat aluekehittämispäätökseen, aluekehityksen tilanne- ja kehityskuvaan sekä maakuntaohjelmaan.

Maakuntastrategiansa mukaisesti Uusimaa haluaa olla reilusti edellä ja tavoittelee ekologisesti kestävä, taloudellisesti vastuullista ja sosiaalisesti oikeudenmukaista maakuntaa. Haluamme olla hiilineutraali maakunta vuonna 2030, olla EU:n innovatiivisin alue ja nostaa Uudenmaan t&k-menojen osuus 5 % maakunnan bruttokansantuotteest sekä saavuttaa Uudellamaalla 80 prosentin työllisyysaste vuoden 2030 loppuun mennessä.

Uusimaa poikkeaa merkittävästi muista maakunnista jo siinä, että Suomen nopeimmin kasvavana maakuntana katamme koko maan väestöstä ja yrityksistä kolmanneksen. Vaikka kansallisin mittarein Uusimaa menestyy koko Suomen veturina edelleen hyvin, EU:n 9. koheesioraportin mukaan Uudenmaan suhteellinen kasvuvauhti on ollut Suomen hitainta koko 2000-luvun. Olemme myös jäljessä kansainvälisiä verrokialueitamme, muun muassa Tukholman ja Kööpenhaminan seutuja, esimerkiksi TKI-intensiteetissä. Samalla Uudenmaan mahdollisuudet, mutta myös haasteet ovat usein moniin Suomen maakuntiin verrattuna moninkertaiset.

Selostus

ALKE-keskusteluissa käydään läpi alueiden kehittämisen tavoitteita ja toimintaedellytyksiä ja pyritään löytämään yhteistä ymmärrystä alueiden

nykytilasta ja yhteistyön paikoista. Valtiolta keskusteluihin osallistuu useita ministeriöitä, jolloin on mahdollista kiinnittää huomiota kunkin maakunnan kehitykseen yhdessä vaikuttaviin tekijöihin. Keskusteluja koordinoi TEM, alueilla keskusteluihin valmistautumisesta vastaavat maakuntien liitot.

Vuoden 2025 keskusteluita taustoittavat, maakuntien laatimien tilanne- ja kehityskuvien esittely pidettiin tammikuun aikana (Uusimaa 23.1.). Uudenmaan liitto korosti omassa tilannekuva-alustuksessaan alueemme erityispiirteinä ja -nostoina kestävästä väestönkasvun hallinnasta, maakunnan roolin ja tarpeet t&k -toiminnassa sekä kansainvälisessä saavutettavuudessa sekä vihreät investoinnit, joissa yhteistyön tiivistäminen valtion kanssa on tarpeen.

Varsinaiset ALKE-keskustelut käydään maakuntien yhteisinä, temaattisina keskusteluinä 20-21.3.2025. Teemojen valintaa on valmisteltu syksyllä yhteistyössä ministeriöiden ja maakuntien kesken, käsitelty alueiden uudistumisen neuvottelukunta AUNE:ssa ja linjaukset päätetty TEM:n alueet ja kasvupalvelut – osaston johtoryhmässä seuraaviksi:

1. Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen
 - Alueelliset luonnon monimuotoisuusohjelmat
 - Aluekehittämisen näkökulma suhteessa monimuotoisuuteen, vihreän siirtymän hankkeet jne.
 - Keskustelun pääpaino todennäköisesti ennallistamisessa
 - Muut mahdolliset, esim. metsien hiilitaseet, maankäyttösektori, ilmasto
2. Alueellinen resilienssi ja henkinen kriisinkestävyys
 - Toimijoiden välisen yhteistyön vahvistaminen henkisen kriisinkestävyyden edistämiseksi (kulttuuri, liikunta, koulutus, työelämä, yhteisöllisyys, osallisuus, syrjäytymisen ehkäisy, kotoutuminen)
 - Alueellisen resilienssin vahvistaminen ja kansalaisten turvallisuusosaaminen, digitaidot, arkitaidot, kyky toimia
3. Alueellisten ja kansallisten toimien yhteensovitus talouskasvun vauhdittamiseksi
 - Kansalliset ja alueelliset TKI-toimet: kansalliset ja alueelliset valinnat, niiden merkitys kv kilpailukyisten osaamisen keskittymien rakentamiselle
 - Investointeja tukeva toimintaympäristö, esim. investointinyrkin työ, kytkentä teollisuuspolitiikkaan ja teollisten keskittymien kehittämiseen, luvitusprosessien sujuvuus
 - Osaamisen ja osaavan työvoiman saatavuus

Keskusteluita varten valmistellaan parhaillaan vastuuministeriön /ministeriöiden johdolla ja vuoropuhelussa maakuntien kanssa kunkin teeman rajaus keskustelukysymyksineen sekä laaditaan teemakohtaiset taustamuistiot. Maakuntien osalta valmistelun koordinaatio on teemoittain vastuutettu Pohjanmaan, Pohjois-Pohjanmaan sekä Päijät-Hämeen aluekehittämisjohtajille. Uudenmaan liitto osallistuu aktiivisesti valmisteluun, jotta meille tärkeät näkökulmat huomioitaisiin muistioissa ja itse keskustelussa muiden 17 maakunnan rinnalla.

Asian tausta

ALKE-keskusteluiden sisältö ja kokoonpano on vaihdellut eri vuosina maakuntakohtaisista keskusteluista suuraluekohtaisiin ja kaikkien maakuntien yhteisiin keskusteluihin.

ALKE-keskusteluiden tuloksellisuus ja vaikuttavuus suhteessa valmistelun työmäärään on herättänyt kritiikkiä alueilla. Myös ministeriöt kokevat prosessin työlääksi. Tyytyväisimpiä keskusteluihin ollaan alueilla oltu vuonna 2022, jolloin ALKE-keskustelujen yhteydessä jaettiin maakuntien liitolle sopimuksellisen yhteistyön määrärahaa (AKKE-rahoitusta) yhteisesti keskusteluissa sovittuihin toimenpiteisiin.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus

- käy lähetekeskustelun Uudenmaan tavoitteista ALKE-keskusteluissa ja
- päättää merkitä tiedoksi maakuntien sekä valtion yhteisten aluekehittämiskeskusteluiden tilannekatsauksen.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Eero Venäläinen
Asiantuntija Outi Ervasti

Maakuntahallitus

24.02.2025

22

Vuoden 2025 talousarvion muuttaminen

Maakuntahallitus 24.02.2025

496/02.01.00/2024

Tiivistelmä

Uudenmaan liiton hallintosäännön 49 § mukaan talousarvioon tehtävät muutokset on esitettävä maakuntavaltuustolle siten, että maakuntavaltuusto ehtii käsitellä muutosehdotukset talousarviovuoden aikana.

Uudenmaan liiton varsinaisen toiminnan talousarvioon kuuluu liiton hallinnoiman Helsinki EU Officen myyntituotot ja kulut. Sopimuskumppanien määrässä tapahtuneen muutoksen johdosta Helsinki EU Officen myyntituotot vähenevät 52 500 euroa maakuntavaltuuston 10.12.2024 hyväksymään talousarvioon verrattuna. Helsinki EU Officen kuluja on vähennetty vastaavalla summalla. Muutetussa talousarvioesityksessä varsinaisen toiminnan vuosikate ja tulos pysyvät valtuuston 10.12.2024 hyväksymällä tasolla.

Maakuntahallitus päättää esittää maakuntavaltuustolle, että valtuusto hyväksyy Uudenmaan liiton talousarvion muutoksen vuodelle 2025.

Selostus

Helsinki EU Officen sopimuskumppanien määrässä on tapahtunut muutos Uudenmaan liiton vuoden 2025 talousarvion hyväksymisen jälkeen. Muutoksesta johtuen Helsinki EU Officen myyntituotot vähenevät 52 500 euroa maakuntavaltuuston 10.12.2024 hyväksymään talousarvioon verrattuna. Helsinki EU Officen kuluja on vähennetty vastaavalla summalla.

Talousarvion käyttötalousoosassa Helsinki EU Office on osa Uudenmaan liiton varsinaista toimintaa. Alla olevassa taulukossa on esitetty talousarviomuutoksen vaikutus liiton varsinaisen toiminnan tuloslaskelmaan. Liiton varsinaisen toiminnan vuosikate ja tulos pysyvät maakuntavaltuuston 10.12.2024 hyväksymällä tasolla.

Tuloslaskelma, varsinainen toiminta

	TALOUSARVIO 2025, Hyväksytty 10.12.2024	TALOUSARVION MUUTOSESITYS	EROTUS, €
Toimintatuotot			
Liiketoiminnan myyntituotot	421 595	369 095	-52 500
Kuntien osuudet	7 800 405	7 800 405	0
Myyntituotot	8 222 000	8 169 500	-52 500

Tuet ja avustukset	15 000	15 000	0
Muut toimintatuotot	0	0	0
Toimintatuotot	8 237 000	8 184 500	-52 500
Toimintakulut			
Palkat ja palkkiot	-4 715 500	-4 682 000	33 500
Eläkekulut	-785 000	-779 000	6 000
Muut henkilösivukulut	-108 500	-108 150	350
Henkilöstökulut	-5 609 000	-5 569 150	39 850
Palvelujen ostot	-2 053 200	-2 040 550	12 650
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-197 800	-197 800	0
Avustukset	-9 000	-9 000	0
Muut toimintakulut	-630 000	-630 000	0
Toimintakulut	-8 499 000	-8 446 500	52 500
Toimintakate	-262 000	-262 000	0
Muut rahoitustuotot	0	0	0
Muut rahoituskulut	-1 000	-1 000	0
Rahoitustuotot ja -kulut	-1 000	-1 000	0
Vuosikate	-263 000	-263 000	0
Poistot ja arvonalentumiset	0	0	0
Tilikauden tulos	-263 000	-263 000	0

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää esittää maakuntavaltuustolle, että valtuusto hyväksyy Uudenmaan liiton talousarvion muutoksen vuodelle 2025 yllä selostusosassa kuvatulla tavalla.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas
Asiantuntija Jukka Hynninen

Liitteet

Liite 3 Talousarviomuutos 2025 liitetaulukot

Maakuntahallitus

24.02.2025

23

Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2026-2037 luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta

Maakuntahallitus 24.02.2025
437/07.00.04.00.00/2023

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 – suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki).

Asian vireilletulo

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Uudenmaan liiton lausuntoa aiheesta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2026-2037) luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi). Lausuntopyyntö on saapunut 20.12.2024 ja lausunto on pyydetty antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi sivuston kautta 5.3.2025 mennessä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös, joka annetaan eduskunnalle selontekona.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä, ennen päätöksentekoa. Lopullinen Liikenne 12 –suunnitelma annetaan eduskuntaan syysistuntokauden 2025 aikana. Suunnitelma julkaistaan valtioneuvoston julkaisuarkistossa ja ympäristöselostus liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa.

Asian tausta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo yhtenäisen tilannekuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuisista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän

kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, alueelliset painotukset sekä toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Vuosien 2026-2029 osalta suunnitelmaluonnos valmistellaan julkisen talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen raamiin, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Uudenmaan liitto on lausunnossaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta todennut seuraavaa:

- Valmistelussa maakuntien ja seudullisten toimijoiden asiantuntemus ja alueellisten erityispiirteiden tuntemus tulee ottaa huomioon.
- Suunnitelmaa toimeenpanevat investointiohjelma ja suunnitteluohjelma tulee valmistella yhtenä kokonaisuutena avoimesti ja vuorovaikutuksessa kunta- ja seututoimijoiden kanssa.
- Visio on edelleen ajankohtainen ja tavoitteet kaipaavat korkeintaan hienosäätöä.
- Arvioinnissa on kiinnitettävä huomioita toimenpiteiden ja toimenpidekokonaisuuksien ristikkäisiin vaikutuksiin sekä tuoda esille arviointiin liittyvät epävarmuudet.
- Arvioinnissa tulee tarkastella, miten valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää Helsingin seudun saavutettavuutta niin sisäisesti, valtakunnallisesti kuin kansainvälisestikin. Kaupunkiseutujen sisäisen saavutettavuuden arviointiin tulee ottaa mukaan kaikki maakuntakeskusten kokoluokkaa olevat kaupunkiseudut, kuten Lohja ja Porvoo.
- Arvioinnissa tulee huomioida potentiaalisten valtakunnallisesti merkittävien hankkeiden tarpeet, jotta näiden toteutuminen ei kaatuisi puutteelliseen infrastruktuuriin tai palvelutarjontaan.

Ehdotus lausunnoksi

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikenne 12 -suunnitelman päätavoitteiksi on asetettu toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kestävyys pitää suunnitelmaluonnoksen mukaan sisällään taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kestävyys. Päätavoitteita yhdistäväksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Kolmea päätavoitetta tarkentavat myös strategiset linjaukset, joissa nostetaan esille mm. digitaalisuutta,

kokonaisturvallisuutta, olemassa olevan liikennejärjestelmän hyödyntämistä ja kestävää liikkumista kaupunkiseuduilla.

Kehittämislinjausten lisäksi toimenpideohjelmassa on tunnistettu alueellisia painotuksia. Näissä Etelä-Suomessa korostuvat kansainväliset kuljetus- ja matkaketjut, huoltovarmuus sekä liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen tehokas hyödyntäminen. Kaupunkiseudulla puolestaan korostuvat sisäiset matkaketjut, häiriöherkkyyden parantaminen sekä kestävä liikkuminen.

Uudenmaan liiton mukaan tavoitteet, tavoitteita yhdistävät näkökulmat, strategiset linjaukset ja alueelliset painotukset Etelä-Suomelle sekä kaupunkiseuduille ovat aikaan sopivia. Kestävyyttä koskevissa strategisissa linjauksissa päästövähennystarpeet eivät ole riittävästi huomioitu. Siksi niissä tulisi korostaa toimenpiteitä, jotka vähentävät erityisesti liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, päästöjä tulee kansallisesti arviolta vähentää noin 0,42 miljoonaa CO₂-ekvivalenttitonnia vuosittain, jotta kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä saavutettaisiin. Liikenteen kansalliset päästövähennystavoitteet ovat linjassa Uudenmaan tavoitteiden kanssa, sillä tavoitteemme on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Resilienssi, joka on tullut edelliseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan nähden uutena käsitteenä suunnitelmaan, edellyttää sisältöä strategiaan linjauksiin. Resilienssitavoite huomioiden strategiaan linjauksiin tulee lisätä paitsi liikennemuotojen toimivuus myös vaihtoehtoiset reitit kansainvälisille yhteyksille.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Uudenmaan liiton mukaan toimenpiteet suunnitelmaluonnoksessa jäävät tavoitteisiin nähden suppeaksi eivätkä ne näytä pitkäjänteistä tahtotilaa Suomen liikenneinfran kehittämiseksi, jolla voidaan kilpailla mm. EU-rahoituksen saamiseksi. Hankeyhtiöistä Länsiradan ja Lentoradan toteutus tulee sisällyttää tämän suunnitelman rahoituskehitykseen, niin että ne saadaan hallitusohjelman mukaisesti toteutukseen. Niin sanottu pohjoisen Suomen huoltovarmuusreitti voi parhaassa tapauksessa hoitaa vain marginaalisen osan kriittisestä liikenteestä ja yhteyksiä Baltian suuntaan on kehitettävä. Tallinna-tunnelin tulee sisältyä suunnitelmassa Suomen liikennejärjestelmän kehittämisen kokonaisuuteen pitkällä aikavälillä, niin että sillä on valmiuksia suunnittelun edistämiseksi jo suunnitelmakauden alkupuolella. Suunnitelmaluonnoksessa on paljon selvitysasteisia toimenpiteitä, jolloin todelliset toimeenpantavat toimenpiteet eivät ole suunnitelmassa vielä tiedossa. Näin ollen suunnitelman tässä vaiheessa on vaikea arvioida kuinka hyvin suunnitelma todellisuudessa vastaa tavoitteisiin. Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos ei sisällä investointeja ja jää irralliseksi väyläverkon investointiohjelmasta ja suunnitelmaohjelmasta sekä niiden valmisteluprosessista, mikä heikentää pitkäjänteisen liikennepolitiikan edellytyksiä.

Uudenmaan liitto nostaa näkökantojaan suunnitelmaluonnoksen toimenpiteisiin suunnitelmassa annetun jäsentelyn mukaan.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

Liikenne 12 -suunnitelman laadinnan ja toimeenpanon perustuminen tietopohjaiseen prosessiin on suunnitelman vaikuttavuuden perusta. Useat suunnitelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet ovat kuitenkin vasta selvitys- tai arviointiasteella tai esitetty suunnitelmaluonnoksessa niin

yleispiirteisesti, ettei tietopohjaisesti voida arvioida niiden vaikutuksia suunnitelmaan.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan ennakoivasti EU-rahoituksen hyödyntäminen. EU-rahoituksen hyödyntäminen niin suunnitteluun kuin toteutukseenkin vaikeutuu, kun suunnitelmaluonnos ei osoita kansallisella tasolla pitkäjärjenteistä tahtotilaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Raidelevyden pitkän aikavälin kokonaisratkaisu on kansallinen kysymys, ja sen määrittely tulisi sisällyttää suunnitelman toimenpiteisiin.

Laadinnan alla oleva pohjoismainen liikennejärjestelmästrategia tulee hyödyntää suunnitelmassa ja se tulee kytkeä Suomesta Baltian kautta kulkeviin yhteyksiin. Uudenmaan liiton mukaan liikennejärjestelmästrategia tulee laadittua myös Baltian suuntaan ja muodostaa pohjoismaisen liikennejärjestelmästrategian kanssa kokonaisuudeksi.

Neljän maakunnan yhteisessä liikennestrategiassa Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson liitto on tuonut esille Itärajan ylittävään liikenteeseen liittyvän merkittävän epävarmuuden, joka vaikuttaa myös Uudenmaan alueella kehitettäviin Itäisiin ratayhteyksiin, joissa on Kouvolan tai Loviisan ja Kotkan kautta menevät yhteydet. Uudenmaan liiton mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee ottaa usean maakunnan alueella oleviin ratalinjauksiin kantaa, jos ne nähdään kansallisella tasolla toisilleen vaihtoehtoisina. Uudenmaan liiton mukaan suunnitelmassa tulee osoittaa kansallinen tahtotila itäisten ratayhteyksien kehittämisestä.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä periaatteena suunnitelmaluonnoksen toimenpidettä valtion ja maakuntien menettelytavan kehittämisestä, jonka avulla alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa. Uudenmaan liitto on mielellään kehittämisessä mukana. Yleisenä kantana Uudenmaan liitto haluaa kiinnittää huomiota kansallisen priorisoinnin merkitykseen muun muassa liikennehankkeiden EU-rahoituksen lähtökohtana.

Suunnitelman vaikuttavuuden kannalta kansallisen liikennejärjestelmän visualisointi on hyödyllistä. Suunnitelmaluonnoksessa on kuvattu Suomen kytkeytyminen kansainvälisesti muuhun Eurooppaan liikenteen ja digitalisaation keinoin karkealla karttatasolla, jopa TEN-T verkkokuvauksia yleisemmin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta valtakunnallisen liikennejärjestelmän tahtotilan kuvaaminen tulee kuitenkin pystyä kuvaamaan TEN-T verkkokuvauksia tarkemmin.

Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

Perusväylänpito

Valtion väyläverkon korjausvelka on jo kasvanut vuosia ja suunnitelmaluonnoksessa esitetty perusväylänpidon tason nosto vuosina 2029–2037 on kannatettavaa. Merkittävä asia perusväylänpidossa on miten rahoitus kohdistetaan alueellisesti. Uudenmaan liiton mukaan perusväylänpidon rahoituksen kohdistaminen tulee tehdä tietoon perustuen perusparannustarpeen sekä saatavan hyödyn näkökulmasta kasvavat alueet huomioiden. Perusväylänpidon parantamishankkeiden merkitys on alueellisesti suuri, ja kuten suunnitelmaluonnoksessa todettu perusväylänpidon investointien toteutusajat nopeita (1–2 vuotta). Luonnoksen mukaan vuodesta 2029 alkaen perusväylänpidon

vuosittaisesta määrärahasta varataan keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin.

Rataverkko

Digiradan kehittäminen on välttämätöntä ja suunnitelmaluonnos osoittaa määrätietoisen digiradan kehittämisen tahtotilan, jota Uudenmaan liitto pitää positiivisena asiana.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio varautuu junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Uudenmaan liitto toteaa, että Hanko-Helsinki -välin alueelliselle junaliikenteelle on selvitysten mukaan kysyntää ja liikennöinti edellyttää parantamistoimenpiteitä, joihin suunnitelmaa toimeenpanevas investointiohjelmassa tulee varautua.

Suunnitelmaluonnoksen mukaisesti perusväylänpidon parantamiseen varattavaa rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Uudenmaan liitto toteaa, että Hyvinkää-Hanko -välin tasoristeykset vaativat parantamistoimia niin elinkeinoelämän, mutta myös turvallisuuden parantamiseksi.

Kehittämisrahoilla toteutettava pääradan parantamisen (Helsinki-Tampere) seuraava vaihe on Pasila-Riihimäki-radnan 3. vaiheen toteutus, joka tulee katkeä heti 2. vaiheen toteutuksen jatkoksi.

Hankeyhtiöllä edistettävien hankkeiden status suunnitelmaluonnoksessa on huolestuttava, sillä hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että hankeyhtiöiden suunnitteleminen ratojen osalta päätös siitä, onko rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään rakentamispäätöksen yhteydessä. Uudenmaan liitto toteaa, että Turun tunnin juna -hankeen rakentaminen tulee käynnistää ja Lentorata saattaa toteutus päätökseen hallitusohjelman mukaisesti ja näiden toteutuksen varmistamiseksi hankeyhtiöiden ratayhteyksien rahoitus tulee sisältyä suunnitelman talousraamiin. Suunnitelmaan tuleekin avata miten valtio varautuu riittävin varoin hankeyhtiöiden toteutukseen, jos ne eivät sisältyisi suunnitelman talousraamiin. Hankeyhtiöiden ratojen tulee olla osa valtion rataverkkoa, jotta ratojen käyttöä voidaan optimoida niin maankäytön, liikennöinnin ja liikenteen hinnoittelun osalta.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentoratahankeen suunnittelua hankeyhtiömallilla. Uudenmaan liitto toteaa, että lentorata tarjoaa erinomaisia mahdollisuuksia tarjota multimodaaleja henkilöliikenteen matkaketjuja. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että multimodaalien matkaketjujen suunnittelun ja kehittämisen tarve koskee myös tavaraliikennettä. Multimodaalien tavarakuljetusten edistäminen tulee nostaa suunnitelmassa merkittäviin vienti- ja tuonti satamiin ja Baltian kautta tapahtuviin kuljetuksiin huomioiden Rail Baltican toteutuminen. Baltian suunnan liikenteeseen liittyy multimodaalikuljetuksia, kun Tallinna-tunnelin raiteita pitkin saapuu eurooppalaisella raideleveydellä kuljetuksia Suomeen ja osa kuljetuksista jatkaa kumipyöräliikenteellä terminaalista eteenpäin.

Raideleveyden pitkän aikajänteen kansallisen tahtotilan kokonaisuus tulee näkyä suunnitelmassa. Raideleveyteen liittyvät kytkökset liittyvät myös Helsinki-Tallinna -tunnelin kautta tapahtuvaan tavaraliikenteen kuljetuksiin.

Maatieverkko

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Uudenmaan liiton mukaan edellä mainittujen lisäksi rahoitusta tulee kohdentaa maankäytön tiivistymisen edellytysten kehittämiseen. Maankäytön tiivistymisen mahdollistamisessa on kyse liikenneturvallisuuden lisäämisen lisäksi liikenteenpäästöjen vähentämisestä sekä infran tehokkaasta käytöstä.

Uudellamaalla seuraavat maantiekohteet tarvitsevat kehittämishankkeille suunnattua valtionrahoitusta jo lähivuosina (2025-2027):

- Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela (Helsinki)
- Kt 50 Masalanportti (Kirkkonummi)
- Vt 25 parantaminen välillä Hanko – Mäntsälä

Lisäksi valtion kehittämisrahoituksella parantamista odottavat:

- Keski-Uudenmaan logistiikkayhteydet (Järvenpää ja Nurmijärvi sekä Kehä IV)
- Satamatunneli ja siihen kytkeytyvät yhteydet (Helsinki)
- Vt 4 välillä Kehä III–Keravantie

Raskaan liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon tukeminen on tehokas keino nopeuttaa siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista sektorilla, jossa markkinaehtoinen kehitys on hidasta. Suunnitelmassa on varmistettava riittävä tuki jakeluverkon kehittämiselle, jotta päästötavoitteet saavutetaan. Tukea ei tule rajoittaa vain EU-tason rahoitukseen, vaan kansallista panostusta on lisättävä tarpeen mukaan. Lisäksi valtion tulee osoittaa Uudellemaalle rahoitusta raskaan liikenteen taukopaikan toteutukseen, joista Uudellamaalla on ollut pulaa jo pitkäaikaisesti. Taukopaikat voivat olla osin samoissa sijainneissa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelupisteiden kanssa.

Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku

Suunnitelmaluonnoksen vesiväyläverkon ja talvimerenkulun toimenpiteet ovat kannatettavia. Huoltovarmuusnäkökulma ja elinkeinoelämän toimintaedellytykset huomioon ottaen Loviisan meriväylä odottaa toteutusta, joka tulee olla suunnitelmaa toimeenpanevassa investointiohjelmassa.

Katuverkko

Uudenmaan liitto pitää kannatettavana suunnitelmaluonnoksen mukaista toimintatapaa, jolla valtio kohdistaa liikkumisen ohjauksen avustusta kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille mm. lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin, sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen.

Alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukeminen on hyvä ja kannatettava toimenpide. Uudenmaan liitto on tunnistanut Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa selvitystarpeita, joissa liiton, ELY-keskuksen ja Väylän yhteisrahoitus on tarpeen. Valtion osallistuminen

alueellisen liikennejärjestelmän tukemiseen ei saa kuitenkaan vähentää kunnille suunnattua liikkumisen ohjauksen avustusta, sillä ne ovat osoittautuneet kustannustehokkaiksi toimenpiteiksi, jolla on saatu kunnissa käynnistettyjä toimenpiteitä, joiden kautta mm. kestävän liikkumisen toimenpiteitä on jatkettu osana jatkuvaa toimintatapaa.

Luonnoksessa todetaan myös, että valtio selvittää mahdollisuuksia laajentaa katuverkkoa koskevia valtioavustuskäytäntöjä ja lisäksi yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi. Kuntien saama valtion tuki katuverkolle on lähtökohtaisesti kannatettavaa, mutta Uudenmaan liitto huomauttaa, että valtion tulee ensisijaisesti huolehtia omasta väyläverkostaan, eikä olettaa kuntien osallistuvan sen kehittämiseen. Kuntien avustuskäytäntöjä kannattaa selvittää sekä suurten keskuskaupunkien että pienempien kuntien kanssa yhteistyössä.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

Lentoliikenteen muuttunut tilanne, kuten Suomen saavutettavuuden heikentyminen Venäjän ilmatilan sulun takia, on tunnistettu suunnitelmassa. Helsinki-Vantaa on menettänyt sijaintiinsa perustuvan kilpailuedun Aasian liikenteessä, joten lentoaseman tulovirrat ovat heikentyneet ja liikenne ei ole palautunut koronaa edeltävälle tasolle.

Helsinki-Vantaan matkustajamäärä on palautunut vasta noin 70 prosenttisesti vuoden 2019 vastaavasta tasosta. (HEL 2019 21,9 miljoonaa matkustajaa, 2024 16,3 miljoonaa matkustajaa). Absoluuttisina lukuina pudotus on n. 5,5 miljoonaa matkustajaa. Matkustajaliikenteen reittivalikoimasta pitkälti riippuvainen lentorahtikin noin neljänneksen jäljessä 2019 tasosta. Suomen kokonaissaavutettavuus lentoteitse on laskenut -37 % verrattuna koronaviruspandemiaa edeltävään tasoon.

Helsinki-Vantaan HUB asema Aasian liikenteessä on menetetty Venäjän ilmatilan ylilentokiellon myötä Ukrainan sodan takia. Aasian lentoliikenne kanavoituu Lähi-Idän kautta, samalla myös aasialaiset lentoyhtiöt kasvattavat markkinaosuutta Euroopan liikenteessä. Kansainvälisen kasvun, matkailun, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden kannalta lentoyhteydet ovat tärkeitä ja Helsinki-Vantaan kehittäminen on turvattava.

Liikenne 12 suunnitelmassa todetaan, että lisäksi on välttämätöntä huomioida lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta. Suomen osalta lentoliikenteen toimintaedellytykset ovat edelleen heikot.

Valtio kehittää Helsinki-Vantaan HUB-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian HUB:na on toivottavaa, mutta samalla se vaatii huomattavia resursseja lentoaseman heikentyneen kilpailutilanteen takia. Pohjois-Euroopassa on kehittyviä lentoasemia kuten Riika, Kööpenhamina ja Puolan Varsovan uusi CPK-lentoasema, joka on myös multimodaali raideliikenteen keskus (Rail Baltica). Samoin Riika tulee olemaan Rail Baltican myötä multimodaali raideliikenteen keskus.

Sähköinen lentoliikenne mahdollistaa lentoasemaverkoston kehittämisen sekä pienempien, nykyään kannattamattomien lentoasemien ja -paikkojen markkinaehtoisen, tehokkaan ja kysyntään pohjautuvan liiketoiminnan.

Kansainvälisessä yhteistyössä valtio vaikuttaa kansainvälisen ja EU-lainsäädännön valmisteluun, esimerkiksi kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO), edistämällä Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä. Tässä työssä on tärkeää huomioida Suomen sijainti Euroopan laidalla sekä pitkät etäisyydet. Jotta vaikuttaminen valmistelu on tehokasta, valtion on varattava siihen riittävät resurssit.

Hallitusohjelman mukaisesti nykyinen Finavian ylläpitämä lentoasemaverkosto säilytetään. Uudet käyttövoimat ja liiketoimintamallit tulee ottaa laajaan tarkasteluun ja lentoasemaverkostoa tulee tarkastella yhdessä eri toimijoiden kanssa. Maakuntien ja kaupunkien näkemykset tulee ottaa huomioon esim. tarkasteltaessa lentoasema ja -paikka verkostoa alailmatilan ja kaupunki-ilmailun kehittyessä. Suomen liikennejärjestelmää tulee kehittää saavutettavuuden ja taloudellisten realiteettien pohjalta.

Matkaketjuja tulee kehittää koko Suomen laajuudella, niin että lentoasemaverkosto tukee myös muita liikennemuotoja.

Satamat

Uudenmaanliitto pitää suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä satamille hyvinä, joissa korostuu satamien rooli liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttunut rooli energiahuollossa. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden lisäksi Uudenmaan satamat tarvitsevat toimenpiteitä multimodaalikuljetusten edellytysten parantamiseen kytkeytyen mm. Rail Baltican valmistumiseen, joita valtion tulee selvittää yhteistyössä satamien kanssa. Uudenmaan liitto korostaa myös tarvetta varmistaa satamien ja niiden kautta kulkevien kuljetus- ja matkaketjujen siirtyminen hiilineutraaleiksi.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteenä maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita.

Uudenmaan liitto on jo tarkentanut selvityksellään potentiaaliset raskaan liikenteen jakeluinfran sijainnit maakunnan alueella ja käsittelee kehittämistarpeita myös Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Katriinantien rekkaparkki, Tuuliruusu, Hangon rekkaparkki ja Vuosaaren satama ovat toteutettavissa Uudellamaalla vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluun heti. Edellä mainittujen lisäksi Uudellamalla on potentiaalisia sijainteja raskaan liikenteen jakeluverkoille seuraavissa kohteissa; Kallio-Noppo, Mäntsälä E, Klaukkalan ohikulkutie tai Kehä IV, Östersundom, Nesteentie tai Kilpilahdentie sekä Ämmässuo. Valtion tulee antaa tukea raskaan liikenteen jakeluverkon kehittämiseksi, sillä markkinaehtoisesti raskaan liikenteen jakeluverkot kehittyvät hitaasti. Lisäksi valtion tulee tukea uusien vaihtoehtoisten jakelupisteiden kehitystä toteuttamalla tarvittavat yhteydet ja liittymät potentiaalisille sijainneille väyläverkoltaan.

Liikenne 12 - suunnitelmassa tunnistetaan lentoliikenteen päästövähennystavoitteet ja käyttövoimien kuten kestävien lentopolttoaineiden (SAF), sähkön ja vedyn tuomat haasteet lentoliikenteen kilpailukyvyille. Suunnitelmassa ei oteta kantaa siihen miten uusien, tulevaisuuden käyttövoimien saatavuus turvataan kuten lentoasemien infrastruktuuriin vaadittavat muutokset ja investoinnit.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuus tulee huomioida lentoasemien infrastruktuuria kehitettäessä. Finavian ulkopuolisten lentoasemien ja -paikkojen valtionavustuksissa tulee entistä enemmän huomioida elinkeinoelämän tarpeet. Lentoasemien tulee ensisijaisesti toimia markkinaehtoisesti ilman pysyviä valtion tukia.

Henkilöliikenteen palvelut

Valtio ostaa markkinaehtoista liikennettä täydentävää henkilöjunaliikennettä ja lentoliikennettä. Valtio on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta. Vuoden 2030 loppuun asti voimassa olevan sopimuksen arvo on arvonlisäverollisena enintään 34,87 mil. € vuodessa. Henkilöliikenteen palveluihin ei ole suunnitelmaluonnoksessa tehty viime vuosien kustannustason kasvusta huolimatta merkittäviä määrärahalisäyksiä. Tämä kehitys ei noudata suunnitelmaluonnoksen strategista linjausta, jonka mukaan kestävästä liikkumisesta korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

Kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen näkymä on myös huolestuttava. ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen määrärahan kasvattaminen ei mahdollista kuin minimitasoisen liikenteen säilyttämisen. ELY-keskuksille suunnattu lisärahoitus on suunniteltu toteutuvaksi vasta nykyisen hallituskauden jälkeen, joten käytännössä kuluvalle hallituskaudella ELY-keskuksen edellytykset joukkoliikenteen järjestämiseen heikkenevät. Tämäkin kehitys on vastoin suunnitelmaluonnoksen Etelä-Suomen alueellista painotusta, jonka mukaan liikennejärjestelmää ja yhdysrakennetta hyödynnetään joukkoliikenteessä.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan joukkoliikenteen rahoituksen ennakoitaan pitkällä aikavälillä vähenevän. Tämä kehitys siirtää entistä suuremman vastuun linja-auto- ja raideliikenteen järjestämisestä kunnille, joilla kaikilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia ylläpitää kilpailukykyistä joukkoliikennettä. Tämä heikentää kestävien kulkumuotojen houkuttelevuutta.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä kehityssuuntana, että valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että alueellista junaliikennettä kehitetään yhteistyössä kuntien kanssa. Pitkän aikavälin näkymän muodostaminen henkilöjunaliikenteen palvelujen, ostojen, infran ja valtion rahoituksen tavoitteista sekä tasosta on erittäin kannatettava toimenpide.

Muut liikennepalvelut

Uudenmaan liitto toteaa, että julkisesti järjestettyjen joukkoliikennepalvelujen tietopohjan kehittäminen on tärkeää. Lisäksi on tunnistettava ja vähennettävä lainsäädännöllisiä esteitä, jotka haittaavat yhteiskäyttöä edistäviä julkisia liikennepalveluja.

Kuljetukset ja logistiikka

Uusimaa on nyt ja tulevaisuudessa Suomen liikenteen ja logistiikan

solmukohta. Uudellamaalla sijaitsee maan merkittävin kansainvälinen lentoasema ja tavarakuljetusmääriään suuria satamia. Uudenmaan päätieverkko on merkittävä myös valtakunnallisesti. Raskaan tieliikenteen määrä Uudenmaan tieverkolla on suuri erityisesti valtateilla 1, 3, 4 ja 7, kantatiellä 50 (Kehä III) ja seututiellä 101 (Kehä I) ja tieliikenteessä kuljetettujen tavaratonniin määrä on suuri erityisesti Uudenmaan valtateilla. Uudenmaan alueen rautateiden tavaraliikenne on lähes kokonaan satamaliikennettä ja valtakunnallisesti merkittävää.

Niin sanottu pohjoisen Suomen huoltovarmuusreitti voi parhaassa tapauksessa hoitaa vain marginaalisen osan kriittisestä liikenteestä. Tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä tuleekin kytkeä Rail Baltican junalauttayhteyksien lisäksi Helsinki-Talinn-tunneli ja Via Balticaan kytkeytyminen.

Valtio on selvittämässä valtakunnallista näkemystä raidelevyden kehittämisestä ja suunnitelmaluonnoksen mukaan siinä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tärkeisiin satamiin. Uudenmaan liitto toteaa, että huomioiden Uudenmaan satamien merkittävä rooli niin huoltovarmuuden kuin Suomen kilpailukyvyn kannalta raidelevysselvityksessä tulee olla mukana kaikki raideyhteydellä kytketyt Uudenmaan satamat Sköldvik, Vuosaari, Hanko ja Loviisa.

Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet

Suunnitelmaluonnoksessa esitetään, että valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Lisäksi todetaan, että erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, ja että yhteisrahoitteisuudessa pyritään vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi edellisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Vuoden 2021 suunnitelmassa esitettiin, että valtion kustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa.

Uudenmaan liitto toteaa, että valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta. Liikenneverkon mahdollisissa yhteisrahoitteisissa hankkeissa on noudatettava valtakunnallisesti yhtenäisiä periaatteita ja kohdeltava alueita tasapuolisesti. Väyläverkon kehittämishankkeet on jatkossa toteutettava liikenteen kehittämisrahoituksella. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset tulee palauttaa alkuperäiseen rooliinsa kestävä liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen välineenä. Kunnille on kohtuutonta, että valtionkustannusosuus on 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää merkittävästi parantavissa hankkeissa.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että Suomi jatkaa EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, viestintäverkkojen rakentamiseen sekä digitaalisten ratkaisujen edistämiseen niin valtion väyläverkolla kuin yksityisten hallinnoimilla verkkoilla. Uudenmaan liitto toteaa, että tähän asti Suomi ei ole menestynyt liikenteen kehityshankkeiden EU-rahoituksen saannissa. Uudenmaan liitto korostaa suunnitteluvalmiuden nostoa EU-rahoituskelpoisilla hankkeilla, kuten Länsiradalle, Lentoradalle ja Tallinna-tunnelille sekä valtion tahtotilan osoittamista valtakunnallisissa

liikennejärjestelmäkysymyksissä kuten raideleveydessä. Yleisenä kantana Uudenmaan liitto haluaa kiinnittää huomiota kansallisen priorisoinnin merkitykseen muun muassa liikennehankkeiden EU-rahoituksen lähtökohtana.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä on noin 4,2 miljardia euroa. Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450-580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029-2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,73 miljardista eurosta 1,85 miljardiin euroon. Vuoteen 2028 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset. Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa. Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Suunnitelmaluonnoksen mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä.

Uudenmaan liitto pitää perusväylänpidon rahoituksen tason nostoa tarpeellisena väyläverkon korjausvelka huomioiden. Tämä ei saa kuitenkaan johtaa kehittämisrahoituksen vähentämiseen. Koko Suomen vilkasliikenteisimmät tiet sijaitsevat Uudenmaan alueella niin raskaan tieliikenteen määrien kuin henkilöautoliikenteen määrien osalta. Uudenmaan perusväylänpidon rahoitus on jo pitkään ollut suhteellisesti alhaisempi kuin muualla Suomessa, kun sitä verrataan alueen väkilukuun tai ajosuoritteeseen. Lisäksi Uudenmaan alueella sijaitsevat maan tärkeimmät vientisatamat, mikä lisää liikenneverkon kehittämistarvetta. Käytettävissä oleva perusväylänpidonrahoitus tulee kohdentaa pääosin vilkkaimmin liikennöidylle väyläverkolle. Suunniteohjelman mukaan erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä. Uudenmaan liiton mukaan tämä ei saa johtaa tilanteeseen, jossa kunnille siirretään kustannuksia valtion väylien perusväylänpidosta. Valtion tulee kantaa pääasiallinen vastuu valtion väyläverkon rahoituksesta.

Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 miljardia euroa, mukaan lukien hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet. Jo päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia euroa. Kehittämisessä huomioidaan suunnitelmaluonnoksen mukaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky. Kehittämisrahoituksesta noin 9 miljoonaa euroa vuodessa kohdistetaan väylien suunnitteluun vuodesta 2029 alkaen. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin.

Uudenmaan liitto on tuonut useita näkökantoja Uudenmaan liikenteen välttämättömistä kehitystarpeista lausunnon muissa kohdissa. Uudenmaan liiton mukaa väyläverkon kehittämisrahoitus talousraami on

suunnitelmaluonnoksessa riittämätön. Jo pelkästään Länsirata ja Lentorata tarvitsevat hallitusohjelman mukaisesti toteutuessaan suunnitelmakauden lähes koko kehittämisrahoituksen suuruisen varautumisen. Uudenmaan liitto on nostanut esiin tarpeen Länsiradan ja Lentoradan valtion rahoituksen sisällyttämisestä talousraamiin lausunnon kohdassa liikenteen verkot ja liikenteen solmukohdat. Suunnitelmaluonnoksen rahoitus henkilöliikenteenpalveluihin on myös riittämätön, jonka Uudenmaan liitto on perustellut lausunnossa kohdassa henkilöliikenteenpalvelut.

Yhteenvedona Uudenmaan liitto pitää perusväylänpidonrahoituksen nostoa oikeasuuntaisena, mutta kehittämisinvestointien sekä henkilöliikennepalveluiden rahoitustasoa riittämättömänä tavoitteiden näkökulmasta.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Liikenne 12 suunnitelmasta on laadittu SOVA-lain mukainen vaikutusten arviointi ja ympäristöselostus. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinnista annetut säädökset on otettu huomioon vaikutusten arviointiprosessissa ja ympäristöselostuksen sisällössä. Laadittu arviointi on laaja. Arviointi jää kuitenkin hyvin yleispiirteiseksi, ja konkretian taso pitkän ja lyhyen aikavälin, välillisten ja välittömien, sekä pysyvien ja väliaikaisten vaikutusten osalta paikoin ohueksi. Esimerkiksi luvussa 6.3 olisi toivonut konkreettisempia arviointeja vaikutuksista ekologiseen kestävytyteen ja ilmastohaasteisiin. Vaikutusten arvioinnissa tehtävien johtopäätösten kautta olisi mahdollista esittää suunnitelmaan tarvittavia lisätoimia ja kielteisiä vaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä esimerkiksi ilmastovaikutusten osalta.

Laajuutensa vuoksi ympäristöselostus on vaikeasti sisäistettävä, eikä siitä saa helposti yleiskuvaa suunnitelman merkittävimmistä vaikutuksista. Ympäristöselostuksen luettavuutta ja sisäistettävyyttä olisi voinut keventää esimerkiksi kuvilla ja vaikutusten yhteenvedoilla, kuten arviointimatriiseilla. Selostuksessa todetaan, että laadullisen arvioinnin tueksi on muodostettu karkea arviointiasteikko kahdesta plussasta kahteen miinukseen, jolla on pyritty kuvamaan muutoksen suuruutta suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tämä aineisto on toiminut arvioinnin taustamateriaalina. Selostuksessa mainittu arviointikehikko ei kuitenkaan sisälly ympäristöselostukseen. Kehikko olisi voinut olla havainnollinen lisä ja tuoda konkretiaa vaikutusten merkittävydestä ja arvioitujen teemojen välisistä suhteista.

Arviointi on toteutettu pääosin laadullisena arviointina ja määrällistä arviointia on hyödynnetty mahdollisuuksien mukaan. Arvioinnissa on hyvin tunnistettu laadulliseen arviointiin liittyvät epävarmuustekijät, jotka on ollut tarpeellista tiedostaa johtopäätöksiä tehtäessä. Arviointi on laadittu asiantuntija-arviointina, mutta epäselväksi jää, keiden asiantuntijoiden toimesta ja millaisilla menetelmillä. Arvioinnin menetelmiä, arviointiin osallistuneita tahoja ja arviointiin liittyvää vuorovaikutusta olisi voinut kuvailla tarkemmin. Epäselväksi jää myös se, miten suunnitelma saavuttaa sille asetetut tavoitteet. Saavutetaanko tavoitteet toimivuuteen, turvallisuuteen ja kestävytyteen liittyen täysin, hyvin vai osittain. Suunnitelma olisi antanut mahdollisuuden tarkempaankin analyysiin.

Ympäristöselostuksessa viitataan sivuilla 38 ja 39 Maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). Liitto toteaa, että MRL:n nimi on 1.1.2025 muuttunut Alueidenkäyttölakiin.

Muut huomiot?

Uudenmaan kasvava väestö ja sen keskeinen merkitys Suomen menestykselle on otettava huomioon sekä suunnitelmassa että investointiohjelmassa. Uusimaa on maan suurin väestö-, työpaikka- ja talouskeskittymä, ja sen kasvu vaikuttaa merkittävästi koko Suomen tuottavuuskehitykseen ja Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn. Uudenmaan liitto korostaa, että valtakunnallisen liikennejärjestelmän on tuettava Uudenmaan alueen kasvun kehitystä, mikä tulee näkyä sekä suunnitelmassa että sen toimeenpanossa alueellisesti kohdistettujen investointien kautta. Tämä on huomioitava myös Helsingin seudun MAL-sopimuksessa valtion rahoitusosuuksien kautta.

Liikenne 12-suunnitelmaa toimeenpanevat investointiohjelma ja suunnitteluohjelma tulee valmistella yhtenä kokonaisuutena avoimesti ja vuorovaikutuksessa kunta- ja seututoimijoiden kanssa. Suunnitelmaohjelma onkin syytä laittaa lausunnonle samanaikaisesti investointiohjelman kanssa.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Heini Peltonen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö

Maakuntahallitus

24.02.2025

24

Lausunto Helsingin Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavasta, ehdotusvaihe

Maakuntahallitus 24.02.2025

41/06.02.00/2022

Tiivistelmä

Helsingin kaupunki pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan ehdotusvaiheen aineistosta. Lausunnossa tuodaan esiin, että osayleiskaavassa osoitettu maankäytön tehostaminen kestäväään joukkoliikenteeseen tukeutuen on maakuntakaavan tavoitteiden mukaista. Osayleiskaavalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään, joka säilyy pääväyläasetuksen tason I väylänä. Virkistysalueita, suojelualuetta ja koko kaava-aluetta koskevat määräykset edistävät Natura-arvojen turvaamista. Kaavan ilmastovaikutukset on tunnistettu hyvin, mutta keinoja niiden vähentämiseksi tulisi käsitellä kattavammin. Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Helsingin kaupungin yleissuunnittelupalvelu pyytää lausuntoa Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavan ehdotuksesta. Lausuntopyyntö on saapunut 19.12.2024 ja lausunto pyydetään 31.1.2025 mennessä. Uudenmaan liitto on saanut lausunnonle lisäaikaa 28.2.2025 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 yhteensovitetään 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 kaupunkibulevardimerkinnän ja siihen välittömästi liittyvät kantakaupunkimerkinnät. 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

Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (jatkossa maakuntakaava) ohjaa osayleiskaavan laadintaa. Maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset edellyttävät ilmastomuutoksen hillinnän ja ilmastomuutokseen 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 maakuntakaavamerkinnät 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 13.5.2024 lausunnon osayleiskaavan luonnoksesta. Lausunnossaan liitto kiinnitti huomiota suunnittelualueen hyviin edellytyksiin kehittää yhdyskuntarakennetta kestäväan 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

kehittämisyöhykettä tulee kehittää tiiviinä ja monipuolisena asumisen, työpaikkojen ja palveluiden kokonaisuutena ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Osayleiskaavan tavoite tiivistää Lahdenväylän ympäristöä joukkoliikenteen kannalta edullisella vyöhykkeellä on maakuntakaavan mukaista edistään kasvun kestävän ohjaamisen tavoitteita ja verkostomaisen joukkoliikennekaupungin kehittämistä. Osayleiskaavan mitoitus sekä pikaraitiotietä koskeva ratkaisu tukevat maankäytön tehostamisen ja kestävän liikkumisen paikallista ja seudullista yhteensovittamista. Uudenmaan liitto kannustaa osayleiskaava-alueella maankäytön tehokkaaseen käyttöön elinympäristön viihtyvyys, terveellisyys sekä luonto- ja maisema-arvot huomioiden.

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, mikä kaventaa muutamassa kohdassa nykyisen väylän piennaralueita. Väylävirasto on päättänyt Lahdenväylän tiejaksolle 80 km/h mukaiset suunnitteluperusteet. Kaavalla merkinnöin tai määräyksin ei määritellä väylän nopeusrajoituksia. Nopeuden laskemisella saavutetaan hyötyjä liikenneturvallisuuden, päästöjen ja melutilanteen parantumisen myötä. Uudenmaan liiton luonnosvaiheen lausunnossa todettiin, että Lahdenväylän tulee säilyä pääväyläasetuksen tason I väylänä, ja selostuksen mukaan näin myös tapahtuu.

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 huomautti luonnosvaiheen lausunnossa, 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. Kustaa-Vaasan tien järjestelyjä on tutkittu Lahdenväylän esiselvityksen sujuvuustarkasteluissa ja niiden mukaisesti liikenne jonoutuu liikennevalojen takia raitiotien ylityskohdassa Koskelantien eteläpuolella, mutta jonot purkautuvat nopeasti. Jonot eivät yllä Koskelantien rampin erkanemiskohtaan saakka. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavan laadinnan aikana on selvitetty riittävästi liikennevalojen vaikutusta Lahdenväylän raitiotien ylityskohdassa ja huomioitu ne 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. Uudenmaan liitto totesi luonnosvaiheen lausunnossa, että selostukseen on kuitenkin syytä avata vaihtoyhteyden toteutumisen merkitystä myös valtakunnallisen ja pitkämatkaisen seudullisen linja-auto-liikenteen kannalta ja ne on lisätty selostukseen asianmukaisesti.

Luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Suunnittelualue rajautuu etelässä maakuntakaavassa osoitettuun Natura 2000-alueeseen Vanhankaupunginlahden lintuvesi, joka on sekä luonto- että lintudirektiivin mukainen suojelualue. Lisäksi osa kaava-alueesta sijoittuu Vantaanjoen Natura-alueelle. Kaavaluonnoksen pohjalta on laadittu Natura-arvio, jossa esitetään suositukset lieventämistoimiksi. Arvioinnin perusteella kumpaankaan Natura-alueeseen ei kohdistu merkittäviä haitallisia vaikutuksia mikäli esitetyt lieventämistoimet huomioidaan kaavan valmistelussa.

Kaavaehdotukseen on luonnosvaiheen jälkeen täydennetty koko kaava- aluetta koskevia määräyksiä. Natura-alueisiin rajautuvilla alueilla tulee määräyksen mukaan suunnitella noin 50 metrin puustoinen suojavyöhyke tai muilla keinoin varmistaa, ettei Natura-alueelle suuntaudu hallitsematonta kulkua. Uudenmaan liitto esittää, että ”tai muilla keinoin” muutetaan muotoon ”ja lisäksi muilla keinoin”. Muutoinkin Uudenmaan liitto pitää erityisen tärkeänä, että jo osayleiskaavassa ohjataan riittävästi alueen virkistyskäyttöä ja ihmisten liikkumista herkkien luontoalueiden läheisyydessä. Alueen virkistyskäyttöpaine ja ihmistoiminnan häiriövaikutukset tulevat merkittävästi kasvamaan kaavan toteutuessa.

Maakuntakaavassa osoitettu Vantaanjoki-Pornaistenniemi viheryhteystarve on tärkeä osa Helsingin seudun viherkehää, sillä se yhdistää merenrantaa sisämaahan ja Helsingin keskuspuistoon. Yhteyden ekologinen merkitys on tunnistettu 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.

Kaavaehdotuksessa osoitettu maankäyttö ei merkittävästi heikennä Vantaanjoki-Pornaistenniemi välistä ekologista yhteyttä nykytilanteeseen nähden. Lahdenväylä, tuleva pikaraitiotie ja muu ihmistoiminta muodostavat este- ja häiriövaikutuksia, joita voidaan hyvällä suunnittelulla jossain määrin lieventää. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että viheryhteyden suunnittelussa ja toteuttamisessa varmistetaan metsäisen

ja puustoisien ympäristön muodostaman verkoston mahdollisimman katkeamaton jatkuvuus. Uudenmaan liitto kiinnittää huomiota siihen, että VL-alueen määräyksessä todetaan erikseen luonnon monimuotoisuus ja ekologisten yhteyksien toimivuus, mutta niitä ei mainita VL/s -aluetta koskevassa määräyksessä, vaikka nämä kaksi merkintää yhdessä vaikuttavat maakuntakaavassa osoitetun viheryhteyden toimivuuteen.

Uudenmaan liitto pitää kaavaratkaisua luontoarvojen turvaamisen ja ekologisten yhteyksien osalta kohtuullisen onnistuneena. Virkistysalueita, suojelualuetta ja koko kaava-aluetta koskevat määräykset edistävät Natura-arvojen turvaamista. Virkistyskäytön kasvu alueella sekä rakentamisen aiheuttamat muutokset ja häiriövaikutukset edellyttävät kuitenkin Natura-arvioinnissa esitettyjen lieventämistoimien riittävää huomioon ottamista.

Ilmastovaikutukset

Osayleiskaavatyössä on tarkasteltu ansiokkaasti alueen rakentamis- ja käyttövaiheen ilmastovaikutuksia. Näihin sisältyvät esirakentamisen, rakentamisen, rakennusten energiankulutuksen ja liikkumisen päästökehitys sekä hiilivarastojen muutokset. Selvästi merkittävin osa kaavan toteuttamisen laskennallisista ilmastopäästöistä aiheutuu alueen rakentamisvaiheesta. Arvio rakentamisaikaisten päästöjen osuudesta on edelleen noussut luonnosvaiheesta (75%) ehdotusvaiheeseen (80%). Arvioinnin mukaan rakentamisvaiheen päästöjä on mahdollista laskea puurakentamisella ja vähäpäästöisillä esirakentamismenetelmillä. Uudenmaan liitto tuo esille myös rakentamisen kiertotalouden merkityksen rakentamisen päästöjen minimoimiseksi. Kaavaselostuksessa tai -määräyksissä ei kuitenkaan esitetä keinoja, jotka ohjaisivat yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja toteuttamista tähän suuntaan.

Hiilinielujen kannalta on hyvä, että rakentaminen on osoitettu jo nykyisellään rakennetuille alueille, jolloin metsää ja kasvillisuutta voidaan säilyttää mahdollisimman paljon. Kaavaratkaisulla myös lisätään puuston ja muun kaupunkivihreän määrää, mikä on tärkeää ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta. Osayleiskaavassa on kuvattu tulvariskien ja hulevesien hallintaa sekä annettu näitä koskevia määräyksiä. Uudenmaan liitto tuo esille, että kaavaselostuksessa olisi hyvä kuvata myös omana kokonaisuutenaan osayleiskaavan keinoja varautua ja sopeutua ilmastonmuutoksiin vaikutuksiin.

Yhteenveto

Osayleiskaavan tavoite tiivistää Lahdenväylän ympäristöä muun muassa tulevaan pikaraitiotiehen tukeutuen edistää maakuntakaavan kestävän kasvun ohjaamisen tavoitteita.

Osayleiskaavalla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia Lahdenväylään, joka säilyy pääväyläasetuksen tason I väylänä.

Osayleiskaavassa Viikin–Malmin pikaraitiotien linjauksella on vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen Koskelantien eteläpuolella Kustaa Vaasan tiellä, joka on maakuntakaavassa joukko- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävä katu.

Uudenmaan liitto pitää tehtyjä selvityksiä riittävinä ja kaavaratkaisu huomioi tältä osin maakuntakaavan tavoitteet.

Maakuntakaavassa osoitetun Vantaanjoki-Pornaistenniemi viheryhteyden suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee varmistaa metsäisen ja puustoisien

ympäristön muodostaman verkoston mahdollisimman hyvä jatkuvuus. Virkistyskäytön kasvu ja rakentamisen aiheuttamat häiriövaikutukset tulee huomioida osayleiskaavassa Natura-arvioinnin mukaisesti.

Puurakentamisella, vähäpäästöisillä esirakentamismenetelmillä sekä rakentamisen kiertotaloudella voidaan vaikuttaa osayleiskaavan toteuttamisen elinkaaripäästöihin. Kaavaselostuksessa tai -määräyksissä ei kuitenkaan esitetä keinoja, jotka ohjaisivat yksityiskohtaisempaa suunnittelua ja toteuttamista tähän suuntaan.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

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

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntijat Ilona Mansikka ja Jouni Suominen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Helsingin kaupunki

Oheismateriaali

MHS 13.5.2024 Lausunto Viikinrannan-Lahdenväylän osayleiskaavaluonnoksesta

Maakuntahallitus

24.02.2025

25**Lausunto Inkoon Joddböle V asemakaavasta, ehdotusvaihe**

Maakuntahallitus 24.02.2025
366/06.02.00/2024

Tiivistelmä

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen teollisena alueena, jonne voidaan sijoittaa eri teollisuusalojen toimintoja, kuten vähäpäästöisesti tuotetun teräksen ja siihen integroidun vedyn tuotantolaitos (T/kem), Liitto toteaa asemakaavaehdotusta koskevassa lausunnossaan, että asemakaavamuutoksen mahdollistaman teollisuusalueen kaikissa toteutumisvaihtoehdoissa tulisi varmistaa asemakaavallisesti, että alue toteutuu toiminnallisena kokonaisuutena, vähähiilisesti ja resurssiviisaasti, alueen rakentumisen joka vaiheessa.

Lisäksi liitto kiinnittää huomiota luontoarvojen osalta maakuntatason ekologisten verkostojen käsittelyyn sekä ekologisen kompensaation tarkastelun tarpeeseen. Lisäksi todetaan, että hanke hyötyisi hukkalämmön hyödyntämisen mahdollisuuksien tutkimisesta jo osana asemakaavoitusta, mikäli tavoitteena on puhtaan, vihreän siirtymän toimintojen alueen edistäminen ja maakuntakaavan tavoitteiden edistäminen. Tavoitellun tehtaan toimintaan liittyy keskeisesti Inkoon sataman itäosaan rakennettava uusi lastauslaituri, joka ei kuitenkaan sijoitu asemakaava-alueelle, mutta jolla on vaikutuksia Stor-Ramsjön luonnonsuojelualueen pohjoisrannan ekologiaan, erityisesti laiturin rakennusvaiheessa. Tämä vaikutusalue kuvataan kaavaselostuksessa, mutta ei haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja.

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Kunnanhallitus pyytää lausuntoa Joddböle V asemakaavan ehdotuksesta 10.2.2025 klo 15.30 mennessä osoitteeseen Inkoon kunta/kaavoitus, Rantatie 2, 10210 Inkoo tai s-postitse osoitteeseen kaavoitus@inkoo.fi Uudenmaan liitto on saanut lisäaikaa lausunnon sille, että maakuntahallituksen virallinen lausunto on toimitettava 28.2.2025 mennessä.

Kaava-aineisto on saatavilla osoitteessa <https://www.inkoo.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-maankaytto/ajankohtainen-kaavoitus/asekaavat/joddbole-v/>

Asian tausta

Kaava-alueen sijainti ja laajuus

Kaava-alue sijaitsee Inkoon kunnassa, noin 5 kilometrin päässä lounaaseen Inkoon keskustasta meren rannalla Norrfjärdenissä. Alueen

pohjoispuolella kulkee yhdystie 1130 (Fagervikintie) ja alueen eteläpuolella on Storransjön saari. Alueen itäpuolella kulkee pohjoiseteläsuunnassa maantie 186 (Satamatie). Kaava-alueen poikki kulkee kaksi 400 kV:n sekä neljä 110 kV:n voimalinjaa kahdessa johtokäytävässä. Suunnittelualueen koko on noin 444 hehtaaria.

Kaava-alueen eteläosassa on sijainnut aiemmin Fortumin hiilivoimalaitos. Alueen itäpuolella on Inkoo Shippingin satama sekä niin kutsuttu kalasatama, jossa sijaitsee muun muassa venehotelli. Kaavoitettavan alueen eteläpuolella sijaitsee Inkoon syväsataman aluetta ja sataman toimintaan liittyviä rakennuksia ja rakennelmia. Kunnan jätevedenpuhdistamo sijaitsee Inkoo Shippingin sataman itäpuolella. Eteläpuolelta alue rajautuu satama-alueeseen, jonne on sijoitettu LNG-termiinalialus.

Kaavan tavoitteet ja vaiheet

Joddböle V asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen teollisena alueena, jonne voidaan sijoittaa vihreän eli vähäpäästöisesti tuotetun teräksen tuotantolaitos, sen tarvitsemia tukitoimintoja sekä muuta alueen infrastruktuuria hyödyntävää teollista toimintaa. Pidemmän tähtäimen tavoitteena on myös varata raideyhteys rantaradalta alueelle

Merkittävimpiä alueelle sijoituvia tiedossa olevia tavoitteellisia toimintoja ovat vähäpäästöisesti tuotetun teräksen ja siihen integroidun vedyn tuotantolaitos (T/kem), sataman logistiikka-alueen laajennus (T), kantaverkon laajennusvaraus, pistoraidevaraus, Carunan sähköasemavaraus (EN) sekä aurinkosähköenergian tuotantoalue vanhalla turvetuotantoalueella (EN/aur).

Kunta on kaavoituksen käynnistämissopimuksessa asettanut seuraavat tavoitteet:

- Varmistaa riittävällä tasolla kunnan huoltovarmuus vesihuollon suhteen, varsinkin vedenhankintaa koskien.
- Selvittää ekologisen kompensaation toteuttamista kaava-alueella tai muilla, kompensaation soveltuvilla alueilla.
- Selvittää mahdollisimman kattavasti mahdollisten negatiivisten ympäristövaikutuksien minimointimahdollisuudet.
- Järjestää alueen liikenne sujuvaksi ja toimivaksi sekä järjestää tarvittavat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet alueelle.

Kaava-alueen suurin maanomistaja on Fortum. Muut omistajat ovat Huoltovarmuuskeskus, Rudus, Inkoo Shipping ja Inkoon kunta.

Joddböle V asemakaavamuutos on ehdotusvaiheessa, ja kaava-aineisto on virallisesti nähtävillä 3.1.-10.2.2025. Blastr Green Finland Oy terästehdashankkeen YVA-menettelyn mukainen arviointiselostus on ollut nähtävillä 13.12.2024-31.1.2025 ja Uudenmaan liitto on antanut siitä lausuntonsa 27.1.2025.

Alustavan tavoitteen mukaan kaavamuutos viedään hyväksymiskäsittelyyn keväällä 2025.

Kaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa vuonna 2001 hyväksytty Inkoon mantereen yleiskaava 2015. Joddbölen alue on osoitettu yleiskaavassa yritystoiminnan alueeksi, jossa on suunnittelutarvetta (TC). Alueelle on lisäksi merkitty vedenhankinnalle tärkeä pohjavesialue (pv-1)

(pohjavesialueen luokitus poistettu 6.10.2006), sähkövoimalinja (z) ja maakaasujohto (G). Pieni osa suunnittelualueesta on osoitettu maaseutuelinkeinojen alueeksi, jolla on ympäristöarvoja (MY).

Alueella on voimassa vuonna 2009 hyväksytty Joddbölen asemakaava. Suunnittelualueen eteläosa sijoittuu merkittävältä osin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle (T-1).

Maakuntakaava

Suunnittelualueetta koskee Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuutta. Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen kuuluvat kolme vaihemaakuntakaavaa ovat saaneet lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Kaavakokonaisuus korvaa aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa ja 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua.

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä ovat voimassa seuraavat merkinnät:

- Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue
- Satama
- Pitkällä aikavälillä toteutettavan yhdysradan ohjeellinen linjaus
- Laivaväylä
- Seudullisesti merkittävä tie (kt 51)
- Voimajohto (Inkoo-Virkkala 110 kV / Inkoo-Espoo 110 kV / Inkoo-Espoo 400 kV)
- Maakaasun runkoputki
- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema, Suuri Rantatie)
- Luonnonsuojelualue (Storrarnsjö, Bredsmossen)

Lisäksi voimassa ovat yleiset suunnittelumääräykset.

Kun vallitsevaa kaavatilannetta tulkitaan, on kaikki voimassa olevat maakuntakaavat ja maakuntakaavamerkinnot huomioitava samanaikaisesti. Epäviralliseen kaavayhdistelmään voi tutustua osoitteessa: www.uudenmaanliitto.fi/maakuntakaavatvoimassa

Aiemmin lausuttu

Uudenmaan liitto kaavan valmisteluaineistosta antamassaan lausunnossa ([mhs 23.9.2024 § 128](#)) on todennut, että Joddböle V asemakaavamuutos on Uusimaa-ohjelman mukainen, ja maakunnallisesti kuten myös valtakunnallisesti merkittävä. Kaavahankkeen on todettu edistävän maakuntakaavan toteutumista, kuitenkin edellyttäen, että kaavaratkaisu huomioi riittävällä tasolla maakuntakaavan keskeiset kaavamääräykset ja siten vaatimukset keskeisten tavoitteiden ja arvojen yhteensovittamisesta. Liitto on antamassaan lausunnossa erityisesti pyytänyt täydentämään selvityksiä, niiden johtopäätöksiä ja vaikutusten arviointia.

Ehdotus lausunnoksi

Maakuntahallitus antaa lausuntonsa kaavaehdotuksesta seudullista ja maakunnallista tasoa painottaen. Uudenmaan liitto toteaa, että liiton asemakaavamuutoksen valmisteluvaiheesta antama lausunto 23.9.2024 on otettu huomioon monin tavoin: selvitysaineistoa, vaikutusten arviointia sekä kaavamääräyksiä on täydennetty.

Kaavaselostus, jonka tulisi perustella kaavaratkaisut, vetää yhteen selvitysten johtopäätökset ja esittää kattavasti vaikutusten arvioinnit, on kuitenkin jäänyt yhä vaikeahkosti hahmotettavaksi.

Maakuntakaava: tilanne ja VISIO-kaava

Kaavaselostuksen s. 61 on kuvattu maakuntakaavatilanne. Uudenmaan liitto pyytää täydentämään kaava-aluetta ja sen välitöntä vaikutusaluetta koskevia merkintöjä vähintään seuraavasti: luonnonsuojelualueita on kaksi, Stor-Ramsjön lisäksi kaava-alueen pohjoispuolella Bredsmossen. Edellisen huomion lisäksi on syytä tuoda esiin, että alueella on voimassa lisäksi maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset. Maakuntakaavatilanne on selostettu edellä, ”Asian tausta” -osiossa.

Kaavaselostuksen s. 92 tarkastellaan asemakaavahankkeen suhdetta maakuntakaavaan. Liitto painottaa, että Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus on luonteeltaan strateginen ja yleispiirteinen maankäytönsuunnitelma, mikä korostaa tarkemman tason suunnittelun merkitystä, kuten tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue -kohdemerkinnän suunnittelumääräyksen osaa: ”Uusi rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä tavalla, joka turvaa ympäristö- ja luontoarvot sekä ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet ” ja yleismääräyksiä kuten:

- Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja alueidenkäytössä on otettava huomioon alueiden arvokkaat ominaispiirteet ja turvattava luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on pyrittävä minimoimaan liikenteestä aiheutuvia melu-, värinä- ja päästöhaittoja.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä vesiensuojelua ja pyrittävä parantamaan vesien ekologista tilaa.

Eri tavoitteiden yhteensovittaminen on tärkeää ja korostaa vaikutusten arvioinnin ja tunnistettujen negatiivisten vaikutusten lieventämiskeinojen merkitystä ja näiden esiintuontia kaavaratkaisussa.

Maakuntakaavan keskeiset merkinnät: tuotannon ja logistiikka-toimintojen kehittämisalue

Suunnittelualueutta koskevan kaavamerkinnän *tuotannon ja logistiikka-toimintojen kehittämisalue* -suunnittelumääräyksen mukaan ”merkittävät ympäristöhäiriöt on estettävä teknisin ratkaisuin ja/tai osoittamalla riittävät suoja-alueet. Siltä osin kuin alueella varastoidaan ja/tai valmistetaan polttonesteitä tai muita vaarallisia aineita, alueen ja sen lähiympäristön suunnittelussa on huomioitava varastoinnin aiheuttamat ympäristöriskit.” Liiton valmisteluvaiheen lausunto on tältä osin hyvin huomioitu. Kaavaehdotus mahdollistaa vihreän siirtymän hankkeita alueelle, korostaa vähähiilisyttä ja yleismääräyksiä on myös täydennetty riskien osalta.

Kaavaratkaisua on muokattu kokonaisuutena siten, että se huomioi alueen toteutumisen mahdollistamisen myös muiden kuin tällä hetkellä tiedossa olevien toimijoiden hankkeina. Tämä ilmenee muun muassa kaavamääräyksissä T/kem ja T. Toisaalta kaavaselostuksessa toiminnan kuvaus ja vaikutusten arviointi on moni paikoin johdettu Blastr Green Steel Oy vihreän teräksen hankkeesta eikä kaavamääräysten mahdollistamasta toiminnasta yleensä. Liitto painottaa tältä osin tuotannon ja logistiikkatoimintojen määräyksen osaa ”Alueen sijainti ja laajuus on määriteltävä tarkemmin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, siten että

se muodostaa riittävän laajan toiminnallisen kokonaisuuden” sekä yleisistä määräyksistä ”Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja”. Määräykset muistuttavat siitä, että teollisuusalueen kaikissa toteutusvaihtoehdoissa (vrt. toimijoiden vaihtuminen) tulisi **varmistaa asemakaavallisesti, että alue toteutuu toiminnallisena kokonaisuutena, vähähiilisesti ja resurssiviisaasti, alueen rakentumisen joka vaiheessa.**

Liitto tunnistaa alueen potentiaalin ja toteaa, että vihreän siirtymän hankkeiden energiatarve on tunnistettu. Suunnittelualueella kulkee kaksi 400 kV:n sekä neljä 110 kV:n voimalinjaa, jotka on huomioitu kaavassa. Fingrid Oyj:n sähköasema sijaitsee entisen hiilivoimalan luoteispuolella ja se syöttää sähköä kaava-alueen nykyisiin ja tuleviin tarpeisiin. Fingrid Oyj varautuu kantaverkon siirtotarpeiden kasvuun tulevaisuudessa ja suunnittelee rakentavansa kaksi uutta 400 kV:n voimalinjaa 2030-luvulla, ja nämä on suunnittelussa huomioitu. Caruna Oy:n tavoitteena on sijoittaa alueelle sähköasema sekä mahdollistaa uuden 110 kV:n voimajohdon rakentaminen. Kaava-alueella on huomioitu myös olemassa olevat yhdyskuntatekniset johdot ja muut vastaavat rakenteet merkitsemällä niiden alueet johtoa varten varattuina alueen osina sekä maanalaista kaapelia varten varattuina alueen osina. Kaavassa on osoitettu energiahuollon alueita, joille voidaan sijoittaa sähköasemia ja muita teknisiä rakennuksia. Lisäksi on huomioitu mahdolliset voimajohtojen lisärakentamiset ja varattu tilaa uusille voimajohtolinjoille nykyisten johtokäytävien yhteydessä.

Ympäristöhäiriöt

Tavoitellun tehtaan toimintaan liittyy keskeisesti Inkoon sataman itäosaan rakennettava uusi lastauslaituri, joka ei kuitenkaan sijoitu asemakaava-alueelle. Kaavaselostuksessa on todettu laiturin rakentamisen vaativan ruoppausta. Siitä aiheutuu samennusta ja kiintoaineen sedimentaatiota sekä louhinnasta vedenalaista melua, vaikutusalueena Fagervikenin alue, joka sisältyy kaavahankkeen tunnistettuun vaikutusalueeseen.

Kaavaselostuksessa todetaan, että laiturin rakentamista ja sen vaikutuksia tarkastellaan YVA-selostuksessa. Kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa kuitenkin tunnistetaan, että vaikutukset Stor-Ramsjön luonnonsuojelualueen pohjoisrannan ekologiaan ovat suurimmillaan laiturin rakennusvaiheessa, ja että vaikutukset kohdistuvat erityisesti kaloihin. Lisäksi todetaan, että vaikutuksia voidaan lieventää, mutta kaavaselostuksessa lieventämiskeinoja ei esitetä. Tältä osin liitto muistuttaa maakuntakaavan yleismääräyksestä:

”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä vesiensuojelua ja pyrittävä parantamaan vesien ekologista tilaa” ja kannustaa täydentämään kaavaselostusta esimerkeillä lieventämiskeinoista sekä arvioimaan keinojen suhdetta maakuntakaavan tavoitteisiin.

Turvallisuus

Seveso -konsultointivyöhykkeitä ei ole merkitty kaavakarttaan turvallisuussyistä. Olemassa olevat vyöhykkeet on tunnistettu oikein ja listattu kaavaselostuksessa. Seveso -direktiivi on huomioitu kaavassa yleisellä suunnittelumääräyksellä, jonka muotoiluun ja sisältöön Uudenmaan liitolla ei ole huomautettavaa.

Vesihuolto

Kaavatyön yhteydessä on laadittu Incoon vesihuollon yleissuunnitelma, missä on tarkasteltu kunnan vesihuoltoa tilanteessa, jossa hanke toteutuu. Tehdas itse tulee käsittelemään teollisuuden prosessijätevedet, mutta kunta käsittelee ihmistoiminnasta syntyvät jätevedet. Selvityksessä on tarkastelu hankkeen myötä uusien vesihuollon piiriin liittyvien asiakkaiden aiheuttamia tarpeita, kunnan vesihuollon mahdollisuuksia vastata tarpeisiin ja mahdollisia vesihuollon kehittämistarpeita. Selvityksen mukaan jäteveden käsittelyn osalta nykyisen Joddbölen puhdistamon kapasiteetti ylittyisi, ja esitetään kapasiteettia parantavia ratkaisuja.

Vesihuollon yleissuunnitelmassa eikä kaavaselostuksessa ole tarkastelu hankkeen käyttöveden tarvetta ja kunnan vesihuollon mahdollisuutta vastata tarpeisiin. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavaselostuksessa on tarpeen tarkastella hankkeen mahdollisia raakaveden tarpeita, nykyisen vesihuollon mahdollisuuksia vastata niihin, sekä arvioitava kunnan vesihuoltoon kohdistuvia vaikutuksia.

Luonnonvarat

Selostuksessa todetaan, että *Maakuntakaavassa kaava-alueelle osoitetaan maa-ainesten ottoalue*. Uudenmaan liitto huomauttaa, että alueelle ei ole osoitettu maa-ainesten ottoaluetta, vaan tuotannon- ja logistiikkatoimintojen alueen kehittämisperiaattemerkintä, joka mahdollistaa myös maa-aineshuollon toimintoja.

Kaavaselostuksen mukaan kaava-alueella tavoitellaan massatasapainoa hyödyntämällä kaivumassoja mahdollisuuksien mukaisesti rakentamisalueilla alueiden erilaisissa täytöissä luonnonmateriaalina sekä jalostetusti. Uudenmaan liitto kannustaa löytämään erilaisia tapoja massatasapainon saavuttamiseksi. Selostuksessa tosin todetaan myös, että *"Mahdollinen ylijäämäkiviaines kuljetetaan alueelta ensisijaisesti laivoilla myyntiin ulkomaan markkinoille. Alueen kallioaines on todettu hyväksi rakennuskiveksi.*" Ilmastovaikutusten puolesta olisi kannattavampaa löytää ylijäämäkiviaineksille hyödyntämismahdollisuuksia lähempää kiviainesten syntyalueita.

Luontoarvot

Suunnittelualuetta koskevan maakuntakaavamerkinnän *tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue* -suunnittelumääräys tuo esiin tarpeen sovittaa toiminnot ympäristöön: "Uusi rakentaminen ja muu maankäyttö on sopeutettava ympäristöönsä tavalla, joka turvaa ympäristö- ja luontoarvot sekä ottaa huomioon alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet." Lisäksi luontoarvoihin liittyy useita yleisiä suunnittelumääräyksiä. Uudenmaan liitto nostaa esiin, että luontoarvojen kannalta heikentäviä vaikutuksia kohdistuu edelleen kaavaehdotuksen ratkaisusta arvoluokan 2 (erityisen tärkeä) luontokohteeseen ja maakunnallisen tason selvityksessä tunnistettuun ekologiseen yhteyteen. Kaava-alueen pohjoinen puoli on maakunnallisessa ekologisessa verkostossa osa laajaa, verrattain hyvin kytkeytyntä aluetta selvityksessä Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella (2018).

Maakuntatason ekologisten verkostojen osalta on edelleen puutteita käsittelyn laadussa, kokonaiskuvassa ja esitystavassa, koska mm. Zonation-aineistosta (2018) ei ole esillä ydinalueita (paras 20 % alueet, yli 50 ha). Lisäksi ekologisia verkostoja koskevissa johtopäätöksissä on epäloogisuutta (on kirjattu sekä "ei heikenny" että "heikkenee" samasta asiasta) ja metsäisen alueen leveyden, suojaisuuden ja häiriöttömyyden merkittävyyden perustelut puuttuvat. Esimerkiksi, kun yhteys kapenee

liikaa, sen koko alue tulee reunavaikutusten piiriin ja se muuttuu osalle lajistosta esteeksi.

Uudenmaan liitto huomauttaa, että rakentamatonta tilaa tarvitaan ekologiselle yhteydelle kaava-alueen pohjoisosiin tai vähintään sen pohjoispuolelle jäävälle alueelle. Jos kaava-alue toteutuu kokonaisuudessaan luonnonympäristöjä merkittävästi muuttaville toiminnoille, ekologiselle yhteydelle jäljelle jäävän, kapean osan häiriöttömyyttä ei enää tule muilla toiminnoilla heikentää. Mitä leveämpänä yhteys säilyy, sitä useammat lajit pystyvät sitä hyödyntämään siirtymiseen. **Kaava-alueen osien käyttöönoton ajoittamista on syytä harkita niin, että tavoitteena on ekologisen yhteyden leveyden säilyttäminen mahdollisimman laajana.** Tämä on tärkeää siltä varalta, että koko aluetta käyttävää toimintojen kokonaisuutta ei toteudu ensimmäisessä rakentamisvaiheessa.

Entistä turvetuotantoaluetta on tarkoitus käyttää osin läjitykseen ja osin ennallistamiseen. Kaavakartalla alueen länsiosa osoitettu energiahuollon alueena, joka on varattu aurinkosähköenergian tuotantoon (EN/aur) ja joka on ohjeellinen sulfaattimaiden läjitysalue (ej-3). Alueen itäosa osoitettu Maa- ja metsätalousalueena, jolla sijaitsee ennallistettu suo (M-1). Kaavaselostuksessa ei ole selkeästi perusteltu, miksi on valittu nämä käyttötarkoitukset näillä laajuuksilla ja sijainneilla, vaan tietoa on etsittävä eri kohdista kaavaselostusta ja taustaselvityksiä. Perusteluja on syytä täydentää ja selkeyttää selostuksessa.

Hankkeen edetessä on keskeistä välttää haittoja luonnolle ja tehdä lieventäviä toimia täysimääräisesti. On tärkeää pitää mukana suunnittelussa ja toteutuksen ohjauksessa toimenpiteet, joilla on mahdollista lieventää luontoarvoihin kohdistuvia riskejä, kuten työmaa-alueen ja eri toimintojen alueiden rajaaminen aidalla, kun ne rajautuvat säilytettäviin tai kehitettäviin luontoarvoihin.

Luonnosvaiheen lausunnossa Uudenmaan liitto on kannustanut panostamaan luontoarvojen heikentymisen kompensointiin ja ekologisen kompensoinnin mahdollisuuksien tutkimiseen. Tämä asia on todettu mahdollisesti toimijan aloitteesta suunniteltavaksi kaava-alueen ulkopuolisilla alueilla. Uudenmaan liitto kannustaa **jatkamaan valmisteluvaiheessa esitettyä aikomusta tutkia ekologisen kompensoinnin mahdollisuutta.** Ekologista kompensointiä kannattaa käyttää heikennysten hyvittämiseen mahdollisimman laaja-alaisesti niiltä osin, joihin se soveltuu. Kompensaation periaatteisiin ei kuulu vaatimusta toteuttaa sitä heikennystä sisältävällä kaava-alueella, vaan hyvitysalueet voivat sijaita toisaalla. Uudenmaan liitto on kiinnostunut yhteistyöstä tämän aiheen edistämiseksi.

Vaikutukset vesistöön

Mereen ja meren tilaan kohdistuvia vaikutuksia kuvattu kaavaselostuksessa niukasti, vaikka tehtaalla on arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia lämpökuorman kautta mm. rehevöitymiseen ja meren ekologiseen tilaan. Liitto muistuttaa myös tässä kohdin yleismääräyksestä "Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä vesiensuojelua ja pyrittävä parantamaan vesien ekologista tilaa" ja **kannustaa täydentämään kaavaselostusta vaikutusten arvioinnein, esimerkeillä lieventämiskeinoista sekä arvioimaan keinojen suhdetta maakuntakaavan tavoitteisiin.**

Kulttuuriympäristö ja maisema

Maakuntakaavan Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue -ominaisuusmerkinnällä osoitettujen alueiden suunnittelumääräyksen mukaan ”Alueen suunnittelussa on arvioitava ja sovitettava yhteen maakuntakaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukainen maankäyttö sekä alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvot.”

Valmisteluvaiheen lausunnossaan Uudenmaan liitto totesi maisemaa koskevan yleismääräyksen hyvänä ja tärkeänä, mutta ei välttämättä riittävänä. Liitto suositteli tarkistamaan maisemallisesti merkittävien korttelialueiden, mukaan lukien reunavyöhykkeiden, rajaukset, asemakaavamerkinnot ja -määräykset vastaamaan esitettyä tavoitetta, ja täydentämään kaava-aineistoa maisema-analyysillä.

Yleismääräykset ovat ennallaan, ja selostukseen on täydennetty maiseman nykytilaa kuvaavaa kartta-aineistoa ja havainnekuvia sekä kaavakarttaan on täydennetty merkintöjä ja määräyksiä (puustoisena säilytettävä ja kehitettävä alueen osa; maisemallisesti arvokas alue). Uudenmaan liitto pitää tärkeänä kaikkia keinoja, jota edistävät kulttuuriympäristön ja maiseman arvojen vaalimista, myös teollisessa ympäristössä ja sen vaikutusalueella. Olisi hyvä täydentää maisemakuvatarkastelua myös **tavoitellun toiminnan mukaisella analyysillä**. Tämä edesauttaisi hahmottamaan kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdentuvia negatiivisten vaikutusten merkittävyyttä ja arvioimaan lieventävien kaavamerkintöjen ja -määräysten riittävyyttä.

Vaikutusten arviointi

Valmisteluvaiheen lausunnossaan Uudenmaan liitto suositteli esittämään kaavahankkeen vaikutusalueen kartalla tai mahdollisuuksien mukaan vaikutusalueet teemoittain. Kaavaselostukseen on lisätty vaikutusaluekartat, mutta vaikutusalueiden arvioinnit jäivät yhä paikoin vaikeasti hahmotettaviksi. Näin ollen kaavaehdotusvaiheessa vaikutusalueet, tunnistetut vaikutukset tai vaikutusarviointien johtopäätökset eivät välity täysin ymmärrettävästi.

Yhdyskuntarakenne ja asuminen

Yleiskaavallisen tarkastelun (Sweco 2.12.2024) mukaan kaavamuutos ei varsinaisesti monipuolista yhdyskuntarakennetta. Tarkastelussa myös todetaan, että kunnan 0,5 prosentin asukasluvun kasvutavoite on tarkoitus saavuttaa keskusta-alueita ja nykyisiä asuinalueita kehittämällä, joten Joddbölen alueelle ei kohdennu asuinrakentamispainetta.

Yleiskaavallinen tarkastelun mukaan (Sweco 2.12.2024) toimintansa aikana terästehtaan arvioidaan työllistävän noin 1 000 henkilötyövuoden (htv) edestä työvoimaa sekä välillisesti jopa 200 htv. Kyseisessä tarkastelussa todetaan, että uusien työpaikkojen todennäköisesti aiheuttaman asuntojen kysynnän seurauksena Inkoon taajaman rakennuskanta tiivistyy ja taajama voi laajeta. Vastaavasti Yhdyskuntataloudellisten arvioiden selvityksessä (Sweco 5.9.2024) skenaariotarkastelut esittävät jopa 1000 asukkaan lisäyksen Inkooseen. Uudenmaan liitto muistuttaa, että vihreän terästehtaan YVA-selostuksessa on tunnistettu tärkeys varautua kaavoitustarpeisiin hankkeen vaikutusalueella. **Liitto näkee suositeltavaksi arvioida tästä näkökulmasta vaikutusalueita ja täydentää vaikutusten arviointia suhteessa yhdyskuntarakenteeseen ja asumisen aluetarpeisiin, huomioiden ihmisten elinolot.** Kaavan liiteaineisto esittää mahdollisuutena, että asumistarpeet saattavat ylittää kunnan nykyisen

kaavavarannon. Myös YVA-arviointiselostus painottaa tarvetta varautua vaikutusalueen kaavoitustarpeisiin.

On myös huomattava, että sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa (Sweco 29.11.2024) on tunnistettu hankkeen luovan epävarmuutta ja vaikuttavan ihmisten koettuun turvallisuuteen. Myös hankkeen tietopohjaan ja sen ajantasaisuuteen kiinnitettiin selvityksessä huomiota. Huomiot eivät kuitenkaan välity kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnista eikä esitetyissä toimenpiteissä.

Ilmastovaikutusten arviointi

Kaavaselostuksessa viitataan vihreän terästehtaan YVA-selostukseen ja YVA:n aikana tehtyihin ilmastovaikutusten arviointeihin. YVA:n selostusvaiheessa on arvioitu hankkeen elinkaaren aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä. Arvioinnin mukaan merkittävimmät ilmastovaikutukset syntyvät tehtaan toiminnan aikana.

Asemakaavamuutos mahdollistaa toimintaa kuten terästehtaan, jonka sähköntarve on hyvin huomattava, ylittäen Loviisan ydinvoimalaitosyksiköiden yhteenlasketun tuotannon. Huomattava energiantarve nostaa energian kulutuksen ja sen tuotannosta aiheutuvien päästöjen tarkastelun keskeiseen asemaan. **Arvio uusiutuvan energian saatavuudesta ja riittävydestä tuotannon tarpeisiin olisi ollut tarpeellista sisällyttää asemakaavassa tehtyyn vaikutusten arviointiin ja epävarmuuksien kuvailuun.**

Kaavaselostuksessa todetaan, että teräksen tuotannossa syntyy runsaasti hukkalämpöä, josta osa voidaan hyödyntää tehtaan omissa prosesseissa höyrynä ja lämpönä. Tehtaan hukkalämmön muun hyödyntämisen mahdollisuuksia ja kohteita tullaan kaavaselostuksen mukaan selvittämään jatkosuunnittelussa. Uudenmaan liitto pitää kysymystä hukkalämmön hyödyntämisestä olennaisena, koska sillä voidaan vaikuttaa syntyviin päästöihin. Vielä kuitenkin on epäselvää, kuinka suuri osa tuotantolaitoksen tuottamasta hukkalämmöstä voitaisiin hyödyntää saavutettavissa olevissa kaukolämpöverkoissa ja muissa mahdollisissa käyttökohteissa. **Hukkalämmön hyödyntämiseen liittyy epävarmuuksia, jotka tulisi tuoda arvioinnissa esille. Uudenmaan liitto kannustaa etsimään tapoja hukkalämmön hyödyntämiseen.**

Asemakaavan ilmastovaikutusten arviointi on täsmentynyt ja täydentynyt ehdotusvaiheeseen. Arvioinnin keskeinen tulos on edelleen se, että kaavan ilmastovaikutukset ovat pääosin negatiiviset, koska kaavan sallima rakentaminen ja rakennusmateriaalien tuotanto aiheuttavat huomattavia ilmastopäästöjä. Kaavalliset keinot vaikuttaa rakennusmateriaalien valintaan ovat pienet johtuen teollisuusrakentamisen vaatimista rakenteista.

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu merkittävimmät ilmastovaikutusten lieventämiskeinot: esirakentaminen, liikenne, maankäyttö ja energiantuotanto. Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että esirakentamisen ilmastovaikutuksia hillitään ohjaamalla maamassojen sijoittelua kaava-alueella ja pyrkimällä massatasapainoon, jolloin kaikki alueen rakentamisesta syntyvä maa-aines hyödynnetään alueen sisällä.

Liikenteen ilmastopäästöistä suurin osa aiheutuu laivaliikenteestä sekä raskaasta liikenteestä, joihin alueiden käytön suunnittelulla on varsin

rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa. Alueen sijainti suhteellisen lähellä Inkoon keskustaa ja raideliikenteen asemaa mahdollistaa kuitenkin työmatkaliikkumisesta aiheutuvien ilmastopäästöjen vähentämisen. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että laaditussa liikenneselvityksessä esiin nostetut toimet joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi välittyvät soveltuvien osin asemakaavaratkaisuun ja täysimääräisesti alueen laajempaa kehittämistä koskevaan jatkosuunnitteluun ja toteuttamiseen.

Ilmastovaikutusten arvioinnin mukaan alueen maankäyttö vähentää hiilivarastoja erityisen paljon EN/aur ja kaikilla T-alueilla. Suhteellisesti suurimmat hiilivarastot menetetään turvetuotantoalueen länsiosaan osoitetulta EN/aur-alueelta, arviolta -43 000 tCO₂. Keskeisenä vaikutuksen lieventämiskeinona esitetään alueen puuston ja kasvillisuuden säilyttämistä sekä uusiutuvan energiantuotannon lisäämistä kaava-alueella niin, ettei lisääminen heikennä alueen hiilensitomispotentiaalia.

Aurinkovoima-alueen osalta arvioinnin tulos on, että alueen tuottaman uusiutuvan sähkön ilmastohyödyt jäävät todennäköisesti pienemmäksi kuin sen rakentamisesta sekä materiaalien valmistuksesta ja hankinnasta aiheutuvat ilmastohaitat. Ilmastovaikutusten arvioinnin tulokset eivät tältä osin tue nyt esitettyä kaavaratkaisua. Kaava-aineistosta ei myöskään käy ilmi mikä on aurinkovoimalan merkitys alueen toiminnalle tai miksi aurinkovoimalan osoittaminen kaava-alueelle ja kyseiseen paikkaan on muutoin tarpeen. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan uusiutuvan energian tuotantomahdollisuuksien edistäminen kaava-alueella on tärkeää, mutta sitä ei tulisi tehdä hiilivaraston menetyksen kustannuksella ilman riittäviä perusteluja. Kaava-aineistoa **suositellaan täydennettäväksi EN/aur-alueen osalta siten, että tuodaan esille alueen osoittamisen perusteet, sisällyttäen niihin myös huomiot ilmastovaikutusten arvioinnissa tunnistetuista negatiivisista nettopäästövaikutuksista.**

Ojitetut turvemaat ovat hiilensidonnan osalta päästölähteitä, ellei puuston kasvu riitä kompensoimaan turpeen hajoamisesta johtuvia päästöjä. Metsätaloudellisesti heikkotuottoisilla ojitetuilla turvemaidella tai alueilla, joilta puusto jonkin toiminnan vuoksi kokonaan poistetaan, onkin suositeltavaa harkita vedenpinnan nostamista lähemmäs maanpintaa päästöjen vähentämiseksi. Vedenpintaa on mahdollista nostaa myös aikana, jolloin ojitettu suo toimii aurinkovoima-alueena. Liitto kannustaakin **selvittämään kaavatyön yhteydessä mahdollisuuksia hiilensidonnan edistämiseen suunnitellulla aurinkoenergian alueella sekä arvioimaan kaavan ilmastovaikutukset hiilensidonnan edistäminen huomioiden.**

Asemakaavaehdotuksen määräyksen mukaan rakennusten katoilla tulee hyödyntää viherkattoratkaisuja tai rakennusten katoille ja julkisivuille tulee sijoittaa aurinkoenergiaa sekä muita uusiutuvia energiamuotoja hyödyntäviä järjestelmiä, milloin se on teknisesti mahdollista. Uudenmaan liitto pitää määräystä ja sen muotoilua onnistuneena.

Yhteenveto

Joddböle V asemakaavamuutos on maakunnallisesti ja jopa valtakunnallisesti merkittävä. Hanke edistää lähtökohtaisesti maakuntakaavan toteutumista. Erityisen tärkeänä liitto näkee, että maakuntakaavan tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue -kohdemerkinnällä osoitettua aluetta kehitetään toiminnallisena kokonaisuutena tavalla, joka huomio ympäristö- ja luontoarvot sekä alueen kulttuurihistorialliset ja maisemalliset ominaispiirteet kaikissa vaiheissa: suunnittelussa, myöhemmissä lupakäsittelyissä ja toteutuksessa. Tärkeää

on, että asemakaavan vaikutuksia arvioidaan kattavammin kuin ensisijaisesti vain vihreän teräksen tuotannon suhteen.

Vihreä siirtymä edellyttää kokonaisvaltaista systeemistä muutosta. Tästä näkökulmasta esimerkiksi hukkalämpö on otettava huomioon jo kaavaprosessissa.

Uudenmaan liitto kannustaa jatkamaan valmisteluvaiheessa esitettyä aikomusta tutkia ekologisen kompensaation mahdollisuutta. Kompensaation periaatteisiin ei kuulu vaatimusta toteuttaa sitä kaava-alueella, vaan alue voi sijaita toisaalla. Uudenmaan liitto on kiinnostunut yhteistyöstä tämän aiheen edistämiseksi.

Uudenmaan liitto pyytää kiinnittämään huomiota myös alueen resurssiviisaan toteutumisen varmistamiseen. Kaavahanke mahdollistaa toimintoja, ml. maamassojen käsittelyn ja läjityksen, laajalti kaava-alueella. Mikäli alue jatkaa kehittymistä pienimuotoisemmin vastoin nyky suunnitelmia, on varmistettava, että alue toteutuu luontoarvoja vaalien sekä toiminnallisen kokonaisuuden periaatetta noudattaen, toteutumisen kaikissa vaiheissa.

Uudenmaan liitto katsoo, että kaavaehdotus ja sen vaikutusten arvioinnit ovat tarkentuneet ehdotusvaiheeseen, mutta vaikutusten arvioinnit eivät kaikilta osin ole kattavia tai selkeästi perusteluja, etenkin johtopäätöksiltään.

Lopuksi liitto kiittää kuntaa vuorovaikutukseen panostamisesta: kaavahanketta ja siihen liittyvää keskustelua on mahdollistettu monissa eri sidosryhmien tilaisuuksissa.

Toisaalta YVA-menettelyn ja kaavoituksen yhtäaikaisuus on saattanut näyttäytyä osallisille tietynlaisena sekavuutena. Tämänkin vuoksi toivomme kaava-aineistolta ja vaikutusten arvioinnilta sekä johtopäätöksiltä selkeyttä. Tämä edistää osaltaan eri sidosryhmien keskustelua.

Inkoon Joddböle V -kaavahanke antaa erinomaiset mahdollisuudet luoda kaavallista ymmärrystä mittavien vihreän siirtymän hankkeiden toteuttamisen edistämiseksi, ympäristön reunaehdot huomioiden. Hanke on keskeinen myös Uudenmaan liitossa käynnistetyn Vihreän siirtymän vaihemaakuntakaavatyön tavoitteiden ja suunnitteluperiaatteiden työstössä.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

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

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntijat Ilona Mansikka, Eija Hasu

Täytäntöönpano:

Päätösote: Inkoon kunta

Liitteet

Liite 4 liite1_Joddböle_V_ehdotus_mkk_karttaote

Oheismateriaali

MHS 23.9.2024 Lausunto Inkoon Joddböle V asemakaavasta

Maakuntahallitus
Maakuntahallitus

§ 112

19.08.2024
24.02.2025

26

Uudenmaan liiton organisaatiotarkastelun tulokset

Maakuntahallitus 19.08.2024 § 112

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää merkitä tiedoksi Uudenmaan liiton organisaatiotarkastelun tulokset ja suunnitellut muutokset sekä käydä asiasta evästyskeskustelun.

Selostus

Uudenmaan liitossa käynnistettiin mahdollisten rakenteellisten muutosten tarpeen kartoittamiseksi organisaatiotarkastelu loppuvuonna 2023. Organisaatiotarkastelun etenemisestä laadittiin työsuunnitelma, joka esiteltiin maakuntahallitukselle maakuntajohtajan ajankohtaiskatsauksen yhteydessä joulukuussa 2023.

Tarkastelu on jaettu työsuunnitelmassa kolmeen vaiheeseen;

1. perusteet – tarvemäärittely organisaatiotäsmennyksille,
2. muutokset - suunnitelma tarvittavista organisaatiotäsmennyksistä sekä
3. jalkautus – tarvittavien organisaatiotäsmennysten toimeenpano.

Tarvemäärittely tehtiin kyselyllä henkilöstölle sekä maakuntahallitukselle ja maakuntavaltuuston puheenjohtajistolle. Kyselyt toteutettiin tammi- ja helmikuussa 2024 ja saadut vastaukset käsiteltiin anonyymeinä. Henkilöstökyselyyn vastasi 69 henkilöä ja päättäjäkyselyyn 12 henkilöä, yhteensä saatiin 81 vastausta. Muutoksia koettiin tarpeelliseksi yhteensä 33 vastauksessa (40%), ja muutoksia ei koettu tarpeelliseksi 48 vastauksessa (59%). Saadut vastaukset esittivät muutostarpeita Uudenmaan liiton resurssien kohdentamiseen (13 vastausta, 16%), toimintaan (11 vastausta, 14%) ja rakenteeseen (9 vastausta, 11%).

Tarvemäärittelykyselyjen tulosten pohjalta laadittiin aikataulutettu suunnitelma esiin nousseille muutostarpeiden toimeenpanolle. Kyselyn tulokset sekä suunnitelma muutoksista esiteltiin henkilöstöjärjestöjen edustajille, henkilöstölle sekä maakuntahallitukselle helmi- ja maaliskuussa 2024. Esiin nousseet muutostarpeet olivat selkeästi perusteltuja ja nostivat esiin konkreettisia haastekohtia liiton toiminnassa.

Muutoksille on laadittu toteutusaikataulu, toimenpiteet toteutetaan pääosin vuoden 2024 aikana. Alla on esitetty suunnitellut muutokset ja kehittämiskohteet aikatauluineen.

1. Resurssit

- a) ylimmän johdon virkajärjestelyt > valmis syksyllä 2024
- b) tehtävien ja päätösvallan selkeytys, päätösvallan uudistaminen > johtamisjärjestelmän päivitys syksyllä 2024, hallintosäännön päivitys 2025
- c) resurssien ja palkkauksen täsmentäminen > aikataulu tarkentuu myöhemmin
- d) resurssien strategialähtöisyys > organisaatorakenteen päivitys kevään 2024 aikana (siirtynyt, syksy 2024)

2. Toiminta

- a) sisäisen kehittämisen tarkastelu > valmis syksyllä 2024
- b) organisaatiokulttuurin muutokset > juoksevaa toimintaa

3. Organisaatorakenne

- a) viestinnän resursointi ja asema > organisaatorakenteen päivitys kevään 2024 aikana (siirtynyt, syksy 2024)
- b) edunvalvonnan resursointi ja asema > organisaatorakenteen päivitys kevään 2024 aikana (siirtynyt, syksy 2024)
- c) rakenteen vastaavuus strategiaan > organisaatorakenteen päivitys kevään 2024 aikana (siirtynyt, syksy 2024)

Maakuntajohtaja esittelee suunnitelmia maakuntahallituksen kokouksessa. Suunnitellut muutokset tuodaan hallintosäännön määräämässä järjestyksessä poliittiseen päätöskäsittelyyn tapauskohtaisesti.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi organisaatiotarkastelun tulokset ja suunnitellut muutokset sekä käydä asiasta evästyskeskustelun.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Päätös:

Maakuntahallitus päätti esityksen mukaan.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus 24.02.2025
396/00.01.01/2024

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää merkitä tiedoksi organisaatiotarkastelun tulokset.

Selostus

Joulukuussa 2023 aloitettu organisaatiotarkastelu on saatu päätökseen. Organisaatiotarkastelun tavoitteena on ollut

- täsmentää organisaatorakennetta strategianmukaiseksi,
- yhdenmukaistaa liiton sisäisen suunnittelujärjestelmän terminologiaa sekä
- varmistaa työarjen sujuvuus ja viihtyvyys.

Organisaatiotarkastelua on toteutettu työsuunnitelman mukaisesti maakuntajohtajan ja johtoryhmän yhteistyönä. Asian etenemistä on selostettu läpi vuoden 2024 henkilöstölle maakuntajohtajan perjantaikahveilla sekä päättäjille maakuntahallituksen iltakouluissa ja kokouksissa. Maakuntajohtaja on lisäksi säännöllisesti keskustellut asian etenemisestä henkilöstön edustajien kanssa.

Organisaatiotarkastelun tulokset ovat:

1. Resurssit

Toimenpide	Raportointi (toteutuneet toimenpiteet)
Ylimmän johdon virkajärjestelyt	1. Aluekehittämisen ja aluesuunnittelun vastuualueiden johtajien virat täytetty MHS 10.6.2024. 2. Hallintojohtajan virka täytetty MHS 27.1.2025.
Tehtävien ja päätösvallan selkeytys, päätösvallan uudistaminen	Johtamisjärjestelmästä on tehty kuvaus. Hallintosääntö päivitetään tarvittavilta osin keväällä 2025.
Resurssien ja palkkauksen täsmäntäminen	Liiton tehtävien vaativuudet ja palkkausjärjestelmä käydään kokonaisuutena läpi vuoden 2025 aikana osana KVTES:iin sisältyvän tasopalkkajärjestelmän käyttöönottoa (oltava käytössä 30.9.2025 mennessä).
Resurssien strategialähtöisyys	Käyty läpi osana organisaatorakenteen päivitykseen liittyviä keskusteluita johtoryhmässä. Tehty tarvittavat päätökset.

2. Toiminta

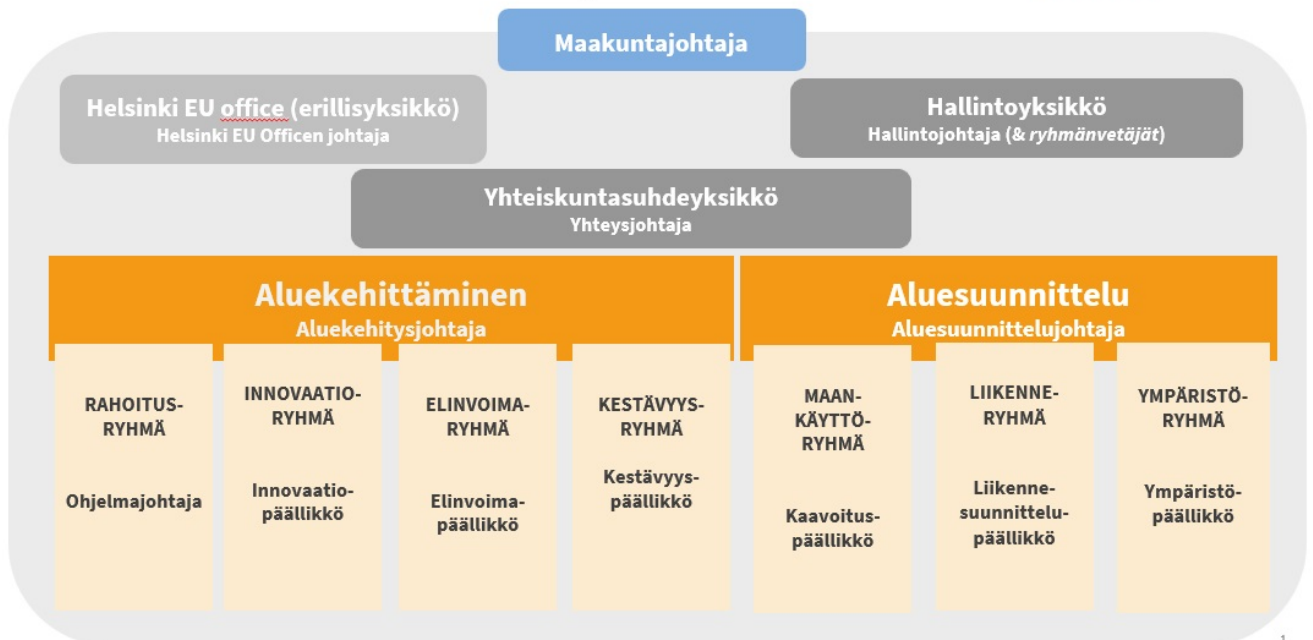
Toimenpide	Raportointi (toteutuneet toimenpiteet)
Sisäisen kehittämisen tarkastelu	Liiton sisäisen strategian toteutustapa muutettiin johtoryhmän päätöksellä joulukuussa 2024. Jatkossa sisäisen kehittämisen toimenpiteet sidotaan vahvemmin osaksi maakuntastrategian toteutusta. Sisäisen kehittämisen painopisteinä toimivat jatkossakin Asiakaskokemus, toiminnan Vaikuttavuus ja merkittävyys, Henkilöstökokemus sekä Taloudellisuus ja tuottavuus. Syksyn 2024 aikana on työstetty liiton strategista suunnittelukehikkoa, suunnitteluasiakirjojen terminologiaa sekä strategiakarttaa. Suunnittelukehikon toimeenpano aloitetaan uuden maakuntastrategian myötä.
Organisaatiokulttuurin muutokset	Organisaatiotarkastelun tuloksena ei havaittu erityistä organisaatiokulttuurityön kehittämiskohdetta tai -tarvetta.

	Organisaatiokulttuuria kehitetään ja ylläpidetään jatkuvasti osana työarkea avoimen vuorovaikutuksen ja työhyvinvoinnin vahvistamiseksi.
--	--

3. Organisaatorakenne

Toimenpide	Raportointi (toteutuneet toimenpiteet)
Organisaatorakenteen vastaavuus strategiaan	Liiton johto päätti uuden organisaatorakenteen tammikuussa 2025. Keskustelun tarkoituksena oli muodostaa rakenne sellaiseksi, että se toteuttaa strategiaa mahdollisimman hyvin. Vastuualueryhmien nimiä sekä ryhmävetäjien tehtävänimikkeitä uudistettiin strategianmukaisemmiksi.
Viestinnän resursointi ja asema	Nykyinen viestintäyksikkö siirretään osaksi uutta Yhteiskuntasuhdeyksikköä. Yksikköön rekrytoidaan uusi johtaja kevään 2025 aikana ja tavoitteena on, että yksikkö voi aloittaa toimintansa elokuussa 2025.
Edunvalvonnan resursointi ja asema	Edunvalvonnan ja kansainvälisen toiminnan koordinointi siirretään osaksi uutta Yhteiskuntasuhdeyksikköä. Nykyisestä henkilöstöstä edunvalvontaa pääasiallisesti tekevät henkilöt siirretään uuteen yksikköön. Ko. henkilöiden kanssa on käyty asiasta jo alustavat keskustelut ja kevään 2025 aikana heidän kanssaan käydään yhteistoimintalain vaatimat henkilökohtaiset neuvottelut siirtöön liittyen.

Suunnitelma uudeksi organisaatorakenteeksi (hlöstö)



Organisaatiotarkastelun tulokset tuodaan tarvittavilta osin päätöksentekoon kevään 2025 aikana osana hallintosäännön uudistamista. Maakuntahallitus käsittelee hallintosäännön kokouksessaan 12.5.2025 ja maakuntavaltuusto 26.5.2025.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi organisaatiotarkastelun tulokset.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.02.2025

27**Kannanotto EU:n ennallistamisasetukseen**

Maakuntahallitus 24.02.2025
96/07.00.04.00.00/2025

Tiivistelmä

Ennallistamisasetuksen käyttöönotto on edennyt kansallisen suunnitelman valmisteluun, mitä Uudenmaan liitto tiivistä seuraa. Ohjeistus kansalliseen valmisteluun saadaan EU-komissiolta. Helmikuussa oli mahdollisuus kommentoida ohjeistusta ja Uudenmaan liitto jätti tuolloin kannanoton. Sen sisältö tuodaan maakuntahallitukselle tiedoksi.

Selostus

Uudenmaan liitto jätti helmikuun 2025 alussa EU:n komissiolle kannanoton koskien ennallistamisasetuksen kansallista suunnitelmaa ja komission lomaketta (uniform format), jolla kansallinen suunnitelma raportoidaan.

Jäsenvaltioiden tulee tehdä kansallinen suunnitelma ennallistamisasetuksen toimeenpanosta ensimmäisen kerran elokuuhun 2026 mennessä. Asetuksen kaupunkeja koskevan artikla 8:n velvoitteet eivät ennen vuotta 2030 koske Suomea, sillä EU:n asettamat viherpeitteisyyden kynnyksarvot ylittyvät suomalaisissa kaupungeissa.

Vuoden 2030 jälkeen artikla 8 edellyttää, että yhdyskuntarakenteeltaan kaupunkimaisimmissa kunnissa (Uudellamaalla 13 kuntaa) lisätään viheralueiden määrää ja latvuspeitteisyyttä, kunnes saavutetaan kansallisesti määriteltä, tieteellisesti perusteltu tyydyttävä taso. Komission on tarkoitus antaa ohjeistus tyydyttävän tason määrittelyyn vuoden 2028 loppuun mennessä.

Kannanotossaan Uudenmaan liitto toteaa, että ohjeistus tyydyttävän tason määrittelyä varten tarvitaan pikaisesti, huomattavasti ennen suunniteltua vuotta 2028, sillä nopeasti kasvavilla seuduilla tulevaisuuden alueidenkäyttöä suunnitellaan nyt. Komission ohjeistus on tärkeä myös siksi, että määrittelyt voidaan tehdä oikeudenmukaisesti ja yhteismitallisesti eri jäsenvaltioissa, ja jotta kasvavien kaupunkiseutujen kehittäminen on mahdollista ennallistamisasetus ja muut kestävyystavoitteet yhteensovittaen.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä annetun kannanoton tiedoksi.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Mariikka Manninen

Oheismateriaali

Kannanotto liittyen ennallistamisasetuksen kansalliseen suunnitelmaan ja raportointilomakkeeseen

Maakuntahallitus

24.02.2025

28

Edustajan nimeäminen CPMR:n ylimääräiseen yleiskokoukseen 18.3.2025

Maakuntahallitus 24.02.2025

433/07.00.04.09.00/2022

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää nimetä Uudenmaan liiton edustajan sekä tälle varahenkilön CPMR:n ylimääräiseen yleiskokoukseen.

Selostus

Conference of Peripheral Maritime Regions eli CPMR on eurooppalainen alueiden välinen yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö, jonka toimintaan kuuluvat mm. liikenne, meripolitiikka, energia- ja ilmastopolitiikka, kalastusasiat, tutkimustoiminta, muuttoliike, aluekehitys sekä koheesiopolitiikka. CPMR:n vahvuuksina ovat Euroopan laajuiset verkostot ja erinomaiset kontaktit EU-instituutioihin sekä ammattitaitoinen sihteeristö. CPMR:n jäsenenä on noin 150 aluetta 24 maasta.

CPMR:n ylimääräinen yleiskokous järjestetään online-kokouksena 18.3.2025 klo 10.00-12.30 CET. Jokaisella alueella on käytävissä yksi ääni mahdollisissa äänestystilanteissa. Uudenmaan liiton edustajana yleiskokouksissa on ollut vaihtelevasti joko maakunnan johtava poliitikko, keskeisin CPMR-tehtävissä oleva poliitikko, maakuntajohtaja tai muu läsnäoleva virkamiesedustaja.

Ylimääräisen yleiskokouksen agendan pääasiat ovat:

- CPMR:n Political Bureauun 18.12.2024 pidetyssä kokouksessa tehtyjen päätösten vahvistaminen poistamalla virallisesti valtuudet entiseltä pääsihteeriltä,
- Tiedottaminen jäsenalueille viime yleiskokouksen jälkeen perustetun sisäisen hallinnon työryhmän työstä,
- CPMR:n viimeisimmistä tärkeistä edunvalvontatoimista ja tulevista sääntömääräisistä kokouksista tiedottaminen jäsenistölle ja keskustelu Euroopan komission työohjelmasta.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää nimetä Uudenmaan liiton edustajan sekä tälle varahenkilön CPMR:n ylimääräiseen yleiskokoukseen.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Tuija Telén
Asiantuntija Janne Tamminen

Maakuntahallitus

24.02.2025

29 Luottamushenkilöiden matkamääräykset

Maakuntahallitus 24.02.2025

Selostus

Uudenmaan liitto on jäsenenä useissa kansainvälisissä verkostoissa. Verkostotyön lisäksi edunvalvontatyötä tehdään myös muissa kansainvälisissä tapaamisissa ja seminaareissa. Osa kansainvälisistä luottamus- tai edustustehtävistä ovat luonteeltaan poliittisia.

Matkamääräykset

Matkustajan nimi	Tarja Kantola
Määränpää	Lahti
Alkupäivä	5.3.2025
Loppupäivä	6.3.2025
Matkan syy	BSSSC Board kokous
Kustannukset	noin 190 €

Asian tausta:

Uudenmaan liiton nimissä matkustettaessa myös luottamushenkilöillä tulee olla voimassaoleva matkamääräys. Sovittu toimintatapa on, että luottamushenkilöiden matkamääräykset antaa maakuntahallitus.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää antaa matkamääräykset yllä selostusosassa kuvatulla tavalla

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas

Maakuntahallitus

24.02.2025

30

Viranhaltijoiden päätökset

Maakuntahallitus 24.02.2025

Selostus

Uudenmaan liiton viranhaltijapäätökset ovat luettavissa kolmen kuukauden ajan verkkosivuiltamme osoitteessa

https://uml10fi.oncloudos.com/cgi/DREQUEST.PHP?page=official_frames

Edellisen maakuntahallituksen esityslistan lähettämisen jälkeen on tehty seuraavat viranhaltijoiden päätökset:

Päätökset, joissa otto-oikeuden käyttöaika kulunut umpeen

Viranhaltija	Päätös	Päätöksen otsikko	Päätöstyyppi
vs. Hallintojohtaja	§ 6/2025 28.1.2025	Asiantuntijapalvelun hankinta; Videoiden tekstityspalvelun puitejärjestelyn perustaminen vuosille 2025-2027 (2029)	Hankintapäätös
Aluekehittämisen vastuualueen johtaja	§ 1/2025	Uusimaa-ohjelman fasilitointi	Hankintapäätös

Yksikään maakuntahallituksen jäsen, eikä maakuntajohtaja ole määräajan kuluessa ilmoittanut halustaan tuoda yllä listattuja viranhaltijapäätöksiä maakuntahallituksen otto-oikeusharkintaan, joten päätökset voidaan merkitä tiedoksi.

Päätökset, joissa otto-oikeuden käyttöaika jäljellä

Viranhaltija	Päätös	Päätöksen otsikko	Päätöstyyppi	Otto-oikeuden käyttöaika umpeutuu
Maakuntajohtaja	§ 9/2025 29.1.2025	Yhteistyösopimus EU:n tulevan ohjelmakauden vaikuttamistyön edunvalvonnasta	Osallistumispäätös	20.2.2025
Maakuntajohtaja	§ 11/2025 5.2.2025	AKKE-rahoituspäätös EU-hankevalmistelutuesta Maanmittauslaitoksen hakemukselle EU25020	AKKE rahoituspäätös	27.2.2025
Maakuntajohtaja	§ 12/2025 5.2.2025	AKKE-rahoituspäätös EU-hankevalmistelutuesta CLIC Innovation Oy:n hakemukselle EU25009	AKKE rahoituspäätös	27.2.2025
Maakuntajohtaja	§ 13/2025 5.2.2025	AKKE-rahoituspäätös EU-hankevalmistelutuesta Svenska social- och kommunalhögskolan vid	AKKE rahoituspäätös	27.2.2025

		Helsingfors universitet hakemukselle EU25010		
Maakuntajohtaja	§ 14/2025 5.2.2025	AKKE-rahoituspäätös EU-hankevalmistelutuesta Laurea-ammattikorkeakoulu Oy:n hakemukselle EU25019	AKKE rahoituspäätös	27.2.2025
Maakuntajohtaja	§ 15/2025 10.2.2025	AKKE-rahoituspäätös EU-hankevalmistelutuesta Helsingin kaupungin hakemukselle EU25011	AKKE rahoituspäätös	3.3.2025
Maakuntajohtaja	§ 16/2025 10.2.2025	AKKE-rahoituspäätös EU-hankevalmistelutuesta hakemukselle EU25012	AKKE rahoituspäätös	3.3.2025

Viranhaltija	Päätös	Päätöksen otsikko	Päätöstyyppi	Otto-oikeuden käyttöaika umpeutuu
Aluekehittämisen vastuualueen johtaja	§ 2/2025 5.2.2025	Asiantuntijapalvelun hankinta; Katsaus maahanmuuttoon ja kansainväliseen rekrytointiin Uudellamaalla pääkaupunkiseudun ulkopuolella - selvityksen jatkotoimet	Hankintapäätös	27.2.2025
Aluekehittämisen vastuualueen johtaja	§ 3/2025 6.2.2025	Toimeksiantosopimuksen hyväksyminen asiantuntijatyöhön; TEPA24-projektille tuotettava asiantuntijatyö	Muu päätös	27.2.2025
Aluekehittämisen vastuualueen johtaja	§ 4/2025	Luovien alojen toimijoiden kestävyysosaamisen peruskoulutuksen toteuttaminen etäkoulutuksena keväällä 2025	Hankintapäätös	3.3.2025

Viranhaltija	Päätös	Päätöksen otsikko	Päätöstyyppi	Otto-oikeuden käyttöaika umpeutuu
Aluesuunnittelun vastuualueen johtaja	§ 1/2025	Asiantuntijapalvelun hankinta; Asiantuntijapalvelu liittyen maakuntakaavan kaupan kaavaratkaisuun	Hankintapäätös	24.2.2025

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- merkitä alaistensa viranhaltijoiden päätökset tiedoksi ja
- ettei se käytä kuntalain 92 §:n mukaista otto-oikeuttaan esityslistalla mainittuihin päätöksiin.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas

Maakuntahallitus

24.02.2025

31

Johtajien antamat lausunnot

Maakuntahallitus 24.02.2025

Selostus

Edellisen kokouksen jälkeen on annettu Liitteet-kohdassa listatut lausunnot.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi johtajien antamat lausunnot.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas

Liitteet

Liite 5 Lausunto suunnittelutarveratkaisuhakemus Lindsbyntie 1, Oomi Solar Oy

Liite 6 Lausunto Asemakaava ja asemakaavan muutos kaupunginosiin 1 ja 6, Pohjoistulli ja Uusikaupunki, Uudenkaupungin pohjoisosan peltoalueet ja Panimonmäen alue, ehdotusvaihe

Liite 7 Lausunto koskien ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tapauskohtaista soveltamista yksittäistapauksessa, Norrsarvlax Solkraft Ab/Oy aurinkovoimahanke

Liite 8 Lausunto Raaseporin Yleiskaava 2030 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Maakuntahallitus

24.02.2025

32

Ilmoitusasioita

Maakuntahallitus 24.02.2025

Selostus

1. CPMR Itämeren komission ilmasto- ja energiatyöryhmän puheenjohtajuus kaudella 2025-2026

Uudenmaan maakuntahallituksen 16.12.2024 nimeämä ehdokas Markku Markkula, maakuntahallituksen puheenjohtaja, on valittu CPMR Itämeren komission ilmasto- ja energiatyöryhmän puheenjohtajaksi. Valinta tehtiin Itämeren komission hallituksen (Executive committe) kokouksessa Brysselissä 5.2.2025 yksimielisesti. Markkula toimii työryhmän puheenjohtajana kaudella 2025-2026. Markkulan työtä tukee virkahenkilö Uudenmaan liitosta.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi kokouksen ilmoitusasiat.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas

Maakuntahallitus

24.02.2025

33

Valmistuneet julkaisut

Maakuntahallitus 24.02.2025

Selostus

Reilusti eteenpäin kohti vuotta 2050 – Kirjoituksia Uudenmaan tulevaisuudesta. Uudenmaan liiton julkaisu E 260 - 2024

Uudenmaan raskaan liikenteen vaihtoehtoisten energialähteiden jakeluverkkoselvitys. Uudenmaan liiton julkaisu E 263 - 2024

Kaikki Uudenmaan liiton julkaisut:
<https://uudenmaanliitto.fi/julkaisut/>

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi valmistuneet julkaisut.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas

Maakuntahallitus

24.02.2025

34

Kokousaikataulu tiedoksi

Maakuntahallitus 24.02.2025

Selostus

Seuraavat **maakuntahallituksen** kokoukset

- 24.03.2025 klo 8:30
- 14.04.2025 klo 8:30
- 12.05.2025 klo 8:30
- 09.06.2025 klo 8:30

Seuraava **maakuntavaltuuston** kokous

- 26.05.2025 klo 10:00

Seuraava **maakunnan yhteistyöryhmän** kokous

- 26.02.2025 klo 13:00-15:30

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi kokousaikataulun.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas