
Maakuntahallitus

Aika 24.08.2026 klo 08:30 -

Paikka Uudenmaan liitto, Esterinportti 2 B, Helsinki, Maakuntasali

Käsitteltävät asiat

Asia	Otsikko	Sivu
93	Kokouksen järjestäytyminen	3
94	Asiantuntijoiden läsnäolo kokouksessa	4
95	Maakuntajohtajan ajankohtaiskatsaus	5
96	Osavuositarkastus ajalta 1.1.-30.6.2026	6
97	Viranhaltijoiden päätökset	7
98	Johtajien antamat lausunnot	9
99	Valmistuneet julkaisut	10
100	Kokousaikataulu tiedoksi	11
101	Maakuntavaltuuston päätösten täytäntöönpano	12
102	Vuoden 2025 arviointikertomus	13
103	TRACER-X (Transport Carbon Emission Reduction -Cross-border Exchange) -projektin perustaminen	15
104	Maakunnan yhteistyöryhmän jäsenen vaihtuminen: Henna Kemppainen Sanna Juvosen tilalle	17
105	Vaalien valmistelutoimikunnan jäsenen vaihtuminen: Kajsa Paakki Matilda Holmströmin tilalle	19
106	Lausunto HE 70/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle uudeksi alueidenkäyttölainsäädännön ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta	21
107	Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta 2026-2034	24
108	Lausunto Suomen ennallistamissuunnitelman luonnoksesta	36
109	Lausunto Vantaan Korson raidehankkeiden vaiheleiskaavasta	45
110	Lausunto Porvoon Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaavan valmisteluvaiheesta	49

Osallistujat

	Nimi	Tehtävä
Läsnä	Limnell Jarno	Puheenjohtaja
	Kaukola Ulla	I varapuheenjohtaja
	Modig Silvia	II varapuheenjohtaja
	Choudhry Tanveer	Jäsen
	Diarra Fatim	Jäsen
	Elo Tiina	Jäsen
	Haapaniemi Timo	Jäsen
	Kasonen Mika	Jäsen
	Kauste Mikki	Jäsen
	Korpinen Laura	Jäsen
	Lackman Taina	Jäsen
	Laine Pekka	Jäsen
	Laitasalo-Kekkonen Anni	Jäsen
	Lohikoski Juhani	Jäsen
	Rautava Risto	Jäsen
	Sigfrids Frida	Jäsen
Muu	Arajärvi Pentti	Maakuntavaltuuston pj
	Holopainen Mari	Maakuntavaltuuston I vpj
	Karhuvaara Arja	Maakuntavaltuuston II vpj
	Telén Tuija	Esittelijä
	Venäläinen Eero	Aluekehitysjohtaja
	Siivola Mari	Aluesuunnittelujohtaja
	Isokangas Liisa	Hallintojohtaja, pöytäkirjanpitäjä
	Myllymäki Mikko	Yhteysjohtaja
	Suursalmi Tero	Lakimies
	Kanervirta Anna	Viestinnän asiantuntija

Maakuntahallitus

24.08.2026

93

Kokouksen järjestäytyminen

Maakuntahallitus 24.08.2026

Esittelijän päätösesitys

Maakuntahallitus

- päättää todeta kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi,
- valitsee kaksi pöytäkirjantarkastajaa (Laura Korpinen, Taina Lackman).

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.08.2026

94

Asiantuntijoiden läsnäolo kokouksessa

Maakuntahallitus 24.08.2026

Selostus

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:

- 107 §; liikennesuunnittelupäällikkö Heini Peltonen
- 108 §; ympäristöasiantuntija Silja Aalto

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.08.2026

95

Maakuntajohtajan ajankohtaiskatsaus

Maakuntahallitus 24.08.2026

Selostus

Maakuntajohtaja esittelee kokouksessa katsauksen ajankohtaisista asioista:

- Aaluekehityslainsäädännön päivityksen ajankohtaiskatsaus
- TA2027-valmistelu ja eteneminen
- VM: Selvitys maakuntaliittojen tehtävistä ja asemasta
- Muut ajankohtaiset asiat

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä maakuntajohtajan ajankohtaiskatsauksen tiedoksi.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.08.2026

96

Osavuositarkastus ajalta 1.1.-30.6.2026

Maakuntahallitus 24.08.2026

44/02.01.01.00/2026

Selostus

Maakuntavaltuusto hyväksyi 9.12.2025 liiton talousarvion ja toimintasuunnitelman vuodelle 2026. Uudenmaan liiton sisäisen valvonnan ohjeessa edellytetään, että maakuntajohtajan on vähintään kolmen kuukauden välein annettava raportti maakuntahallitukselle toiminta- ja taloussuunnitelman toteutumisesta.

Maakuntahallitus päätti talousarviokäsittelyn yhteydessä 24.11.2025 § 181, että talouden toteuma raportoidaan maakuntahallitukselle jokaisessa kokouksessa ja toiminnan toteutuminen puolivuositain, 30.6. ja tilinpäätöksen yhteydessä.

Toiminnan toteutumista raportoidaan talousarvion valtuustoon nähtävien vuosittain asetettujen tavoitteiden toteutuksen kautta. Sitovat toiminnalliset vuosittain asetettavat tavoitteet on muodostettu poikkihallinnollisesti. Ne on asetettu pitkän aikavälin strategiaan linjauksiin perustuvan maakuntaohjelman painopisteille.

Yhteenvetona toiminnallisten vuosittain asetettujen tavoitteiden toteutumisesta voidaan todeta, että ne ovat edenneet suunnitellusti. Myös liiton talous on toteutunut suunnitellusti eikä merkittäviä poikkeamia talousarvioon nähtävien ole. Palvelujen ostoissa sekä aineissa, tarvikkeissa ja tavaroissa kulut painottuvat viimeiselle vuosineljännekselle ja niiden odotetaan toteutuvan suunnitellusti.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi osavuositarkastuksen ajalta 1.1.-30.6.2026.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas
Asiantuntija Jukka Hynninen

Oheismateriaali

Osavuositarkastus ajalta 1.1.-30.6.2026; MHS 24.8.2026

Maakuntahallitus

24.08.2026

97

Viranhaltijoiden päätökset

Maakuntahallitus 24.08.2026

Selostus

Uudenmaan liiton viranhaltijapäätökset ovat luettavissa kolmen kuukauden ajan verkkosivuillamme 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
Aluekehitysjohtaja	§28/2026 22.6.2026	Asiantuntijapalvelun hankinta; CIRCULANDIA-hankkeen verkkosivut	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
Aluekehitysjohtaja	§34/2026 17.8.2026	Asiantuntijapalvelun hankinta; Uudenmaan kulttuurimarkkinoiden tapahtumatuotanto	Hankintapäätös	8.9.2026

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

Liitteet

Liite 1 Asiantuntijapalvelun hankinta; CIRCULANDIA-hankkeen verkkosivut

Liite 2 Asiantuntijapalvelun hankinta; Uudenmaan kulttuurimarkkinoiden tapahtumatuotanto

Maakuntahallitus

24.08.2026

98**Johtajien antamat lausunnot**

Maakuntahallitus 24.08.2026

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 3 Lausunto, luonnos hallituksen esitykseksi ulkomaalaista kasvuyrittäjää ja yrittäjää koskevan sääntelyn uudistamiseksi
- Liite 4 Lausunto Oikeuspalveluviraston ehdotuksesta organisaatorakenteen ja toimipaikkaverkoston muuttamiseksi
- Liite 5 Lausunto Siuntion Kt 51 SuMu-hankkeen rinnakkaistien osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta
- Liite 6 Lausunto Hyvinkään Hellepuiston yritysalueen asemakaavaehdotuksesta
- Liite 7 Lausunto Jokelan datakeskushanketta ja sen sähkönsiirtoa koskevasta ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
- Liite 8 Lausunto Caruna Oy:n lunastus- ja ennakkohaltuunottolupahakemuksesta, Lieviö-Lohja ja Lohja - Kiviniemi sekä Lohja-Saukkola ja Saukkola - Pusula 110 kV voimajohdot
- Liite 9 Lausunto YVA-menettelyn soveltamistarpeesta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Jäspilän varikko, Kerava
- Liite 10 Lausunto rakentamislupahakemukseen Vihti, sähköasema, Alight Ostonen Oy
- Liite 11 Lausunto rakentamislupahakemukseen Vihti, aurinkovoimala, Alight Ostonen Oy
- Liite 12 Lausunto Lentoradan yleissuunnitelmasta; Helsinki, Vantaa, Tuusula ja Kerava
- Liite 13 Lausunto Morenia Oy:n maa-aines-, ympäristö-, aloituslupahakemuksesta, sekä hakemuksesta vesien johtamisesta toisen alueella, Äijänalhon louhosalue, Mäntsälä
- Liite 14 Lausunto kaava 0070, Vihdin strategisen yleiskaavan päivitys 2026, osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 15 Lausunto Hakakallion kaupan alueen asemakaavan muutosehdotuksesta, Hyvinkää
- Liite 16 Lausunto asemakaavaluonnoksesta Kallionoppo pohjoinen laajennus, Hyvinkää
- Liite 17 Lausunto Sarvilahden aurinkovoimahankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta
- Liite 18 Lausunto YVA-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Vantaan Energia Sähköverkot Oy, Aviapolis-Keimola 110kV

Maakuntahallitus

24.08.2026

99

Valmistuneet julkaisut

Maakuntahallitus 24.08.2026

Selostus

Färdplan för ett klimathållbart Nyland 2030. Uudenmaan liiton julkaisuja B 67 - 2026.

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

24.08.2026

100

Kokousaikataulu tiedoksi

Maakuntahallitus 24.08.2026

Selostus

Seuraavat **maakuntahallituksen** kokoukset

- 14.9.2026 aamukoulu klo 8.30-10.30
 - aiheena maakuntaohjelmaa täydentävät tiekartat
- 21.9.2026 klo 8.30-10.30
- 12.10.2026 aamukoulu klo 8.30-10.30
- 26.10.2026 klo 8.30-13.30
 - Kokous kuntavierailuna, Kirkkonummi
- 23.11.2026 klo 8.30-10.30, strateginen kokous
- 14.12.2026 klo 8.30-10.30

Seuraavat **maakuntavaltuuston** kokoukset

- 8.12.2026 klo 10.00
- 8.6.2027 klo 10.00
- 14.12.2027 klo 10.00

Seuraava **maakunnan yhteistyöryhmän** kokous

- 29.9.2026 klo 9.00-11.30

Maakuntahallituksen vuoden 2027 kokousajankohdat

Kokoukset maanantaisin klo 8.30-10.30

- 25.1.2027
- 22.2.2027
- 22.3.2027, strateginen kokous
- 26.4.2027
- 24.5.2027
- 21.6.2027
- 30.8.2027
- 27.9.2027
- 25.10.2027
- 22.11.2027, strateginen kokous
- 20.12.2027

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi kokousaikataulun.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Maakuntahallitus

24.08.2026

101

Maakuntavaltuuston päätösten täytäntöönpano

Maakuntahallitus 24.08.2026
320/00.01.02.04/2026

Selostus

Maakuntavaltuuston kokous pidettiin 9.6.2026.
<https://uml10fi.oncloudos.com/kokous/2026250.PDF>

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- todeta, että maakuntavaltuuston päätökset ovat syntyneet säädetyssä järjestyksessä, maakuntavaltuusto ei ole ylittänyt toimivaltaansa eivätkä päätökset ole lainvastaisia,
- panna maakuntavaltuuston päätökset täytäntöön.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Liisa Isokangas

Tarkastuslautakunta	§ 10	07.05.2026
Maakuntavaltuusto	§ 5	09.06.2026
Maakuntahallitus		24.08.2026

102

Vuoden 2025 arviointikertomus

Tarkastuslautakunta 07.05.2026 § 10

Selostus

Kuntalain 121 § mukaan tarkastuslautakunta antaa valtuustolle kultakin vuodelta arviointikertomuksen, jossa esitetään arvioinnin tulokset.

Päätösesitys:

Tarkastuslautakunta laatii ja allekirjoittaa arviointikertomuksen vuodelta 2025 ja antaa sen maakuntavaltuustolle.

Päätös:

Tarkastuslautakunta päätti esityksen mukaan.

Maakuntavaltuusto 09.06.2026 § 5

Tarkastuslautakunnan puheenjohtaja Nina Suomalainen antaa asiasta suullisen selostuksen kokouksessa.

Päätösesitys:

Maakuntavaltuusto päättää

- merkitä tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen vuodelta 2025 tiedoksi,
- että arviointikertomus viedään maakuntahallitukselle tiedoksi.

Päätös:

Maakuntavaltuusto päätti esityksen mukaan.

Maakuntahallitus 24.08.2026
165/00.03.00.00/2026

Selostus

Kuntalain 121 § mukaan kunnanhallitus antaa valtuustolle lausunnon toimenpiteistä, joihin arviointikertomus antaa aihetta. Säännöstä sovelletaan myös kuntayhtymissä.

Lausunto valmistellaan maakuntahallituksen kokoukseen 26.10.2026.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tarkastuslautakunnan arviointikertomuksen vuodelta 2025 tiedoksi.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Tuija Telén
Asiantuntija Liisa Isokangas

Oheismateriaali

Tarkastuslautakunnan arviointikertomus tilikaudelta 2025

Maakuntahallitus

24.08.2026

103

TRACER-X (Transport Carbon Emission Reduction -Cross-border Exchange) -projektin perustaminen

Maakuntahallitus 24.08.2026
318/00.01.03.01/2026

Strateginen lähtökohta

Maakuntaohjelma on lakisääteinen suunnitelma, jossa tarkennetaan maakunnan aluekehittämiseen liittyviä tavoitteita ja niiden toimeenpanoa vuosina 2026-2029. Pitkän aikavälin strategiaan linjauksiin perustuva maakuntaohjelma tavoittelee ekologisesti kestävää, taloudellisesti vastuullista ja sosiaalisesti oikeudenmukaista maakuntaa.

Projekti liittyy maakuntaohjelman painopisteeseen Ympäristöviisas Uusimaa. Painopisteen tavoitteena on olla hiilineutraali maakunta vuonna 2030. Projekti edistää painopisteen toteutumista liikennesektorilla, jolla päästövähennystavoitteiden saavuttaminen on ollut haastavinta. Hankkeella vaikutetaan Hiilineutraali Uusimaa 2030 tiekartan älykäs ja päästötön liikenne -painopistealueen useisiin tavoitteisiin; kasvatetaan kestävien kulkutapojen osuuksia; kehitetään ja sujuvoitetaan matkaketjuja ja parannetaan pyöräilyn mahdollisuuksia.

Selostus

Rahoitus	Varsinais-Suomen Liitto on 11.06.2026 - päätöksellään myöntänyt Uudenmaan liitolle Central Baltic Interreg 2021-2027 -rahoitusta TRACER-X -projektin toteuttamiseen.
Projektin tavoitteet	Projektin tavoitteena on liikenteen CO2 päästöjen vähentäminen suurten ja pienempien kaupunkikeskusten innovatiivisia kestäviä liikenneratkaisuja pilotoimalla ja replikoimalla. Hankkeessa kehitetään multimodaaleja liikkumiskeskuksia ja niiden palveluja myös suurimpien keskusten ulkopuolella, jotta matkaketjut ja niiden ensimmäiset ja viimeiset osuudet sujuvoituvat.
Projektisalkun valintakriteerit	Projektilla vastataan seuraaviin johtoryhmän asettamiin projektisalkun valintakriteereihin: työllisyyden edistäminen, kestävyys edistäminen ja kansainvälisyyden edistäminen
Toteuttajat	Pääpartneri: Forum Virium Helsinki Osatoteuttajat: Uudenmaan liitto, Tallinnan kaupunki, Harjun kuntien liitto, Riian kaupunki,

	Tukholman kaupunki, KTH Royal Institute of Technology
Projektin kesto	01.07.2026 – 30.06.2029
Projektihenkilöstö	Hankkeeseen nimetään Uudenmaan henkilökunnasta 2 hlöä
Projektin kokonaiskustannus-arvio	3 197 030 Euroa
Uudenmaan liiton kustannusarvio projektissa	Uudenmaan liiton kustannusarvio muodostuu seuraavasti: Central Baltic Interreg -rahoitus 187 906 euroa (tukiprosentti 80%) Kansallinen vastinrahoitus 32 884 euroa (haettu heinäkuussa-26) Uudenmaan liiton omarahoitus 14 093 euroa

Uudenmaan liiton (osa)projektin rahoitussuunnitelma vuosittain					
	Toteutusvuosi 2026	Toteutusvuosi 2027	Toteutusvuosi 2028	Toteutusvuosi 2029	Yhteensä
Interreg Central Baltic	4 800	72 133	104 812	6 160	187 906
Kansallinen vastinrahoitus	840	12 623	18 342	1 078	32 884
Omarahoitus	360	5 410	7 862	462	14 093
Yhteensä	6 000	90 166	131 016	7 700	234 883

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- perustaa TRACER-X -projektin,
- hyväksyä projektin omarahoitusosuuden 14 093 euroa katettavaksi Uudenmaan liiton määrärahoista,
- nimetä hankkeen vastuujohtajaksi aluesuunnittelujohtajan,
- velvoittaa hankkeen noudattamaan Uudenmaan liiton projektiohjeistusta.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Sakari Saarinen, Johanna Loima

Maakuntahallitus

24.08.2026

104**Maakunnan yhteistyöryhmän jäsenen vaihtuminen: Henna Kemppainen Sanna Juvosen tilalle**

Maakuntahallitus 24.08.2026

399/00.00.00.01/2025

Selostus

Maakunnan yhteistyöryhmä (MYR) on kuntien, valtion sekä työmarkkina- ja elinkeinojärjestöjen yhteistyöelin, jonka tehtävänä on yhteensovittaa alueellisia kehittämistoimia.

Maakunnan yhteistyöryhmän kokoonpanosta ja tehtävistä säädetään laissa alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan toimenpanosta (756/2021) § 19-20.

Yhteistyöryhmässä on oltava kattavasti edustettuna alueen kunnat ja maakunnan liitto, ohjelmia rahoittavat valtion viranomaiset ja muut tehtävien kannalta merkittävät valtionhallintoon kuuluvat organisaatiot ja alueen kehittämisen kannalta keskeiset tehot kuten työmarkkina- ja elinkeinojärjestöt ja muut kansalaisyhteiskuntaa edustavat järjestöt.

Maakuntahallitus on nimennyt 24.11.2025 maakunnan yhteistyöryhmään alueen kuntia ja maakunnan liittoa edustavat jäsenet. Heidän toimikautensa on maakunnan liiton valtuuston toimikausi.

Haaga-Helian, Laurean ja Metropolian strateginen liittouma (3AMK) on pyytänyt nimeämään Uudenmaan maakunnan yhteistyöryhmään jäseneksi Sanna Juvosen tilalle TKI-palveluiden päällikkö Henna Kemppaisen (Laurea amk).

MYR:n kokoonpanon tulee täyttää naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain (609/1986) 4 a §:n 1 momentin ehto, jonka mukaan valtion komiteoissa, neuvottelukunnissa ja muissa vastaavissa toimielimissä sekä kunnallisissa että kuntien välisen yhteistoiminnan toimielimissä lukuun ottamatta kunnanvaltuustoja tulee olla sekä naisia että miehiä kumpiakin vähintään 40 prosenttia, jollei erityisistä syistä muuta johdu. Kiintiösäännös koskee erikseen sekä varsinaisia että varajäseniä.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää valita maakunnan yhteistyöryhmään uudeksi jäseneksi Henna Kemppaisen Sanna Juvosen tilalle.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Eero Venäläinen

Täytäntöönpano:

Päätösote: uusi jäsen

Maakuntahallitus

24.08.2026

105**Vaalien valmistelutoimikunnan jäsenen vaihtuminen: Kajsa Paakki Matilda Holmströmin tilalle**

Maakuntahallitus 24.08.2026

473/00.00.00.02/2024

Selostus

Uudenmaan vaalien valmistelutoimikunnan tehtävänä on valmistella Uudenmaan liiton maakuntavaltuuston, maakuntahallituksen ja tarkastuslautakunnan valintaa perussopimuksen 11§:n mukaisesti. Lisäksi toimikunnalle voidaan osoittaa myös muita tehtäviä.

Vaalien valmistelutoimikunta avustaa muun muassa suhteellisuusperiaatteen ja tasa-arvolain vaatimusten yhteensovittamisessa toimielinten valinnan tueksi. Toimikunnan tulee ylläpitää vaalilastointiin liittyviä tiedostoja. Toimikunta voi ottaa myös muita asioita käsiteltäväkseen.

Toimikunnan jäseniksi ja varajäseniksi on nimetty niiden puolueiden edustajat, joilla on edustus Uudenmaan liiton maakuntahallituksessa. Pääsääntöisesti niin kutsutun virka-aseman nojalla nimettävä jäsen on Uudeltamaalta ja henkilökohtainen varajäsen Helsingistä. Käytännössä jäseniksi nimetyt ovat olleet piirien toiminnanjohtajia tai vastaavia tehtäviä hoitavia. Puheenjohtajana toimii maakunnan liiton alueen suurimman poliittisen ryhmän edustaja ja varapuheenjohtajana toiseksi suurimman ryhmän edustaja. Toimikunta voi kokoontua siten, että sekä jäsen että varajäsen osallistuvat kokouksiin. Toimikunta voi kutsua kokouksiinsa myös ulkopuolisia asiantuntijoita ja erityisistä syistä myös muiden poliittisten ryhmien edustajia.

Vaikka kyseessä ei ole kuntalain 30 § tarkoittama toimikunta, vaalien valmistelutoimikunnan jäsenille maksetaan kokouspalkkiot Uudenmaan liiton palkkiosäännön mukaan.

Maakuntahallitus on nimennyt vaalien valmistelutoimikunnan toimikaudelle 2025–2028 kokouksessaan 16.12.2024 § 174. Tämän jälkeen toimikuntaan voidaan tehdä jäsen- ja varajäsenmuutoksia piirijärjestöiltä tulleiden esitysten perusteella.

Vaalien valmistelutoimikuntaan on nimetty puolueiden piirijärjestöjen ehdottamat seuraavat henkilöt:

Jäsen	Alue, puolue	Varajäsen	Alue, puolue
Janne Pesonen, pj.	Uusimaa, kok	Jenny Nyman-Ahokas	Helsinki, kok
Jouni Gustafsson vpj.	Uusimaa, sdp	Tuomas Finne	Helsinki, sdp
Annielina Toikander	Uusimaa, vihr	Anna Hyödynmaa	Helsinki, vihr
Jari Immonen	Uusimaa, ps	Elias Nummelin	Helsinki, ps
Matilda Holmström	Uusimaa, rkp	Anna Strömberg	Helsinki, rkp
Toni Asikainen	Uusimaa ja Helsinki, vas	Jari Heiskanen	Uusimaa ja Helsinki, vas

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- myöntää Matilda Holmströmille eron vaalien valmistelutoimikunnasta ja
- valita uudeksi jäseneksi Kajsa Paakin.

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Tuija Telén
Asiantuntija Janne Tamminen

Täytäntöönpano:

Päätösote: uusi jäsen

Maakuntahallitus

24.08.2026

106

Lausunto HE 70/2026 vp Hallituksen esitys eduskunnalle uudeksi alueidenkäyttölainsiksi ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta

Maakuntahallitus 24.08.2026
197/03.00.00/2026

Eduskunnan ympäristövaliokunta pyytää kirjallista Uudenmaan liitolta asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä eduskunnalle uudeksi alueidenkäyttölainsiksi ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta käsiteltäväksi (HE 70/2026 vp) kokouksessaan 17.9.2026. Kirjallinen lausunto on pyydetty toimittamaan 4.9.2026 klo 12.00 mennessä.

Uudenmaan liitto oli kuultavana samasta aiheesta valiokunnan kokouksessa 4.6.2026. Asiantuntijalausunto on koottu samoista teemoista yhteistyössä muiden maakunnan liittojen kanssa. Koska kyse on lakiesityksestä, joka tulee ohjaamaan liittojen tärkeimpiä tehtäviä, on asiantuntijalausunto useimmissa liitoissa päätetty antaa maakuntahallituksen päätettäväksi.

Lakiesitys on tarkoitus hyväksyä vielä tämän vuoden puolella ja se tulisi voimaan ensi vuoden alusta.

Ehdotus lausunnoksi

Uudenmaan liitto kiittää ympäristövaliokuntaa lausuntopyynnöstä. Maakuntien liitot ovat tehneet tiivistä yhteistyötä koko lain valmistelun ajan ja osallistuneet aktiivisesti kaikkiin kuulemisiin omaan asiantuntemukseensa nojaten. Alueidenkäyttölaki on maakuntien liittojen perustehtävien näkökulmasta erittäin keskeinen lakikokonaisuus ja kyseisen lain soveltaminen osa jokapäiväistä työtämme. Lisäksi kuntayhtymänä tuemme kuntiemme maankäytön suunnittelua ja seuraamme läheltä lain soveltamista myös kuntien kaavoituksessa.

On hyvä, että lain valmistelun lähtökohtana on suomalaisen suunnittelujärjestelmän perusrakenteen säilyttäminen. Aiemman lausuntopalautteen perusteella lakiesitykseen on tehty kannatettavia muutoksia mm. yhteisen yleiskaavan aseman sekä maakuntakaavan täytäntöönpanon osalta. Kuitenkin Uudenmaan liitto pitää tiettyjä lakiuudistuksen ratkaisuja suomalaista investointiympäristöä ja kaavoitusjärjestelmää heikentävinä.

1. **Lakiesitys sekoittaa kaavatasojen rajoja ja työnjakoa.** Laki vie maakuntakaavalta keskeisen tehtävän yhteensovittaa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) yhteen paikallisten tavoitteiden kanssa. Tämä heikentää VAT:n ohjausvaikutusta ja edellyttää uuden oikeuskäytännön muodostumista. Strategisista maakunta- ja yleiskaavoista poikkeamisen helpottaminen murtaa tiiviissä vuorovaikutuksessa suunniteltua ja demokraattisesti

päätettyä tulevaisuuskuvaa. Maakuntakaavan oikeusvaikutukset kuntakaavoihin (27 §) muuttuvat, kun nykyinen termi ”on ohjeena” korvautuu termillä ”on otettava huomioon”. Muutos heikentää alueellisen päätöksenteon merkitystä ja hidastaa hankkeiden etenemistä oikeuskäytännön nollautuessa.

Nykyinen tarkentuvan suunnittelun periaate ja ylempien tasojen tulkinta toimii nyt hyvin. Maakuntakaavojen mahdollistamien hankkeiden haluttuun tulokseen päästään nopeammin ja sujuvammin nykyisen lain mukaisilla kirjauksilla.

2. **Lakiesityksestä puuttuvat riittävät siirtymäsäännökset (130 §) ja ne tulee lisätä hyväksyttävään lakiin.** Voimassa olevia kaavoja ei voi tulkita uuden lain mukaan yksiselitteisesti lainmukaisina ennen uuden oikeuskäytännön muodostumista. Riskinä on, että hankkeiden eteneminen pysähtyy, jos niitä ohjaavat kaavat aukeavat valitus- ja muutoksenhakumenettelyille.

Kaavojen selvityksiä, suunnitteluratkaisuja ja vaikutusten arviointeja ei ole tehty eikä avattu osallisille uuden lainsäädännön viitekehyksessä. On erittäin ongelmallista, jos ne alkavat uuden lain myötä vaikuttaa eri tavalla kuin hyväksymishetkellä voimassa ollut lainsäädäntö on edellyttänyt. Tämä heikentää ennakoitavuutta ja on kohtuutonta kansalaisten, päättäjien, yritysten ja muiden sidosryhmien oikeusturvan kannalta.

3. **Lakiuudistus kasvattaa kuntien työkuormaa ja lisää byrokratiaa.** Uudet kaavojen sisältövaatimukset edellyttävät uusia selvityksiä. Selvitystarvetta lisää myös vaikutusten arviointia koskevaan sääntelyyn lisätty ”todennäköisesti”-sana (78 §, vrt. LSL 35 § tulkinta). Vasta oikeuskäytännön kautta määrittyy uusi tulkinta selvitysten riittävydestä.

Aloite- ja kumppanuuskaavoitus on kunnissa jo vakiintunutta toimintaa. Sen kirjaaminen lakiin lisää byrokratiaa: hallitusohjelman tavoitteena on kuntien tehtävien ja yksityiskohtaisen sääntelyn vähentäminen. Lain edellyttämä toimielinpäätös voi olla tarpeeton, jos asian etenemispolku on jo aiempien päätösten perusteella selkeä (90 §, 91 §). Aika ja resurssit ovat pois varsinaiselta suunnittelutyöltä.

Maakuntakaavan roolin muuttuessa yksittäiset kunnat joutuvat vastaamaan enenevässä määrin myös seudullisista alueidenkäyttökysymyksistä selvityksineen, vaikutusten arviointeineen ja vuorovaikutusmenettelyineen.

Uusi määräaika- ja uhkasakkomenettely valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamiseksi (104 §) puuttuu kuntien ja maakunnan liittojen itsehallintoon ja on kohtuuton. Uudenmaan liitto esittää pakkokaavoitusmenettelyn poistamista.

4. **Laki vie keinot luonnon monimuotoisuuden turvaamiselta ja parantamiselta.** Lakiesitys asettaa alueidenkäytön suunnittelun tavoitteeksi luonnon monimuotoisuuden säilymisen edistämisen (5 §). Monimuotoisuuden turvaaminen kuitenkin edellyttää suojelualueverkoston pitkäjänteistä täydentämistä ja ekologiaa yhteyksiä, mutta lakiesitys rajoittaa näiden toteuttamisen edellytyksiä. Lakiesityksessä suojelualuevaraukset ovat kaikilla

kaavatasoilla voimassa vain neljä vuotta, mikä on tähän tarkoitukseen liian lyhyt aika (26 §, 37 §, 58 §).

Lisäksi lakiesitys sisältää uuteen, erilliseen ns. kaavojen toteuttamislakiin valmistellun metsäkorvausta koskevan pykälän (101 a §). Se tekee käytännössä mahdolliseksi kaavoittaa virkistys- ja suojaviheralueita yksityismaille. Kunnat eivät voi täyttää lain sisältövaatimuksia ilman kohtuuttomia kustannuksia: yleis- ja asemakaavojen (34 § ja 50 §) osalta alueidenkäyttölaki edellyttää mm. ekologista

kestävyyttä, luonnon monimuotoisuuden vaalimista ja virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyyttä. Sisältövaatimusten vastaiset kaavat kaatuvat tuomioistuimissa.

Kaikki kohdissa 1–4 kuvattu heikentää Suomen investointiympäristöä, lisää valituksia ja kuormittaa kuntien ja maakuntien lisäksi myös hallinto-oikeuksia. Hankkeiden toteutuminen viivästyy ja Suomi investointikohteena näyttäytyy entistä epävarmempana.

Uudenmaan liitto esittää, että lakiesityksen muutosten välttämättömyys arvioidaan vielä uudelleen ja edellä esitetyt ongelmakohdat korjataan. Samalla tulisi varmistaa, että lakiuudistukselle asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa ilman tarpeetonta oikeudellista epävarmuutta.

Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

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

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Mariikka Manninen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Eduskunnan ympäristövaliokunta

Maakuntahallitus

24.08.2026

107**Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta 2026-2034**

Maakuntahallitus 24.08.2026
210/07.00.04.00.00/2026

Asian vireilletulo

Väylävirasto on pyytänyt Uudenmaan liitolta lausuntoa väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 31.8.2026 mennessä.

Asian tausta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, eli Liikenne 12 -suunnitelman, tarkoituksena on lisätä liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä. Valtioneuvoston joulukuussa 2025 hyväksymä Liikenne 12 -suunnitelma antaa raamit ja tavoitteet liikenteen hallinnonalalle. Väylävirasto vastaa valtion teistä, radoista ja vesiväylistä sekä niiden kehittämisestä. Liikenne 12 -suunnitelmaa toteutetaan Väylävirastossa useasta ohjelmasta muodostuvan ohjelmakokonaisuuden kautta. Perusväylänpidon suunnitelma, suunnitteluohjelma ja valtion väyläverkon investointiohjelma muodostavat ohjelmakokonaisuuden.

Perusväylänpidon suunnitelma kertoo, miten valtion väyläverkon ylläpitoon tarkoitetut määrärahat kohdennetaan. Siinä kuvataan teiden, ratojen ja vesiväylien hoito, korjaus sekä pienimuotoinen parantaminen.

Suunnitteluohjelma kokoaa yhteen valtakunnallisesti merkittävimmät tie-, rata- ja vesiväylien suunnittelukohteet. Ohjelman kautta rahoitetaan eri suunnitteluvaiheita, kuten tarve- ja esiselvityksiä, yleissuunnitelmia sekä tie- ja ratasuunnitelmia. Suunnitteluohjelmaan valittavista kohteista ei ole vielä tehty investointipäätöksiä.

Valtion väyläverkon investointiohjelma on Väyläviraston asiantuntijanäkemyksistä, mitkä uudet tie-, rata- ja vesiväylähankkeet ovat kiireellisimpiä ja vaikuttavimpia tulevina vuosina. Ohjelma vastaa tunnistettuihin liikenneverkon tarpeisiin ja edistää Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita. Investointiohjelmassa esitetään vain hankkeita, joista ei ole vielä rahoituspäätöstä. Päätökset hankkeiden toteuttamisesta tekee eduskunta.

Väylävirasto on pyytänyt Uudenmaan liiton näkemyksestä Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034 seuraavien kysymysten kautta. Väylävirasto hyödyntää palautteita seuraavan ohjelmakokonaisuuden valmistelussa, joka on jo käynnissä.

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?
2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?
4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?
5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?
6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Ehdotus lausunnoksi

Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 -suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Liikenne 12 -suunnitelman vision mukaan Suomen liikennejärjestelmä on vuonna 2050 toimiva, turvallinen ja kestävä, edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava sekä Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja kasvua tukeva. Valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu **kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys**. Liikennejärjestelmän tavoitteista on johdettu liikennejärjestelmäsuunnittelua ohjaavat strategiset tavoitteet.

Toimivuus: Suomen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen varmistetaan ensisijaisesti olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palveluiden toimivuudella. Kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tarkastellaan uusia yhteystarpeita ja priorisoi daan TEN-T-verkkojen kehittämistarpeet. Henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen yhteentoimivuus sekä toimivat ja nopeat viestintäyhteydet koko maassa ovat olennaisia valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä. Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuus: Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus. Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin. Liikenteen nollavisioita tavoitellaan ottamalla Safe System -lähestymistapa vahvemmin mukaan strategiatyöhön.

Kestävyys: Kestävyydellä tarkoitetaan niin taloudellista, ekologista kuin sosiaalista kestävyyttä. Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan ottaen huomioon eri alueiden ominaisuudet. Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti. Kaupunkiseutujen henkilöliikenteen kehittämisessä painotetaan kestäviä kulkutapoja niiden tehokkaan kasvun tukemiseksi, huomioiden samalla eri kulkutapojen toimivuus.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteita yhdistäviä näkökulmia ovat saavutettavuus, resilienssi ja tehokkuus. Nämä tukevat tavoitteita ja takaavat pitkäjänteisen liikennejärjestelmä suunnittelun.

Liikenne 12 -suunnitelman toteutuksessa otetaan kuitenkin huomioon myös eri alueiden omat erityispiirteet. Alueelliset erityispiirteet tarkoittavat asioita, jotka ovat tärkeitä tietyillä alueilla tai kaupungeissa. Kaupungeissa ja taajamissa keskitytään nykyisen liikennejärjestelmän kehittämiseen,

päästöjen vähentämiseen, joukkoliikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen. Maaseudulla tärkeintä on nykyisen liikenneverkon ja palveluiden ylläpito. Uusia teitä tai palveluja rakennetaan vain erityistapauksissa. Kävely ja pyöräily otetaan huomioon liikennettä kehitettäessä.

Uudenmaan liitto katsoo, että ohjelmakokonaisuus tukee liikennejärjestelmän toimivuutta, mutta ei vastaa riittävän vahvasti Uudenmaan ja Helsingin seudun kasvun, kansainvälisen saavutettavuuden eikä koko maan kilpailukyvyn kannalta keskeisiin kehittämistarpeisiin. Erityisen myönteistä on, että ohjelmakokonaisuuden valmistelu perustuu aiempaa vahvemmin vaikutusten arviointiin, liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan sekä hankkeiden systemaattiseen priorisointiin. Tämä tukee liikennejärjestelmän pitkäjänteistä kehittämistä ja lisää päätöksenteon läpinäkyvyyttä.

Uudenmaan liitto pitää myös tärkeänä, että ohjelman valmistelussa on tunnistettu alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien sekä MAL-suunnittelun merkitys osana tietopohjaa ja hanketarpeiden tunnistamista. Maakuntien liitoilla ja alueellisella liikennejärjestelmätyöllä on keskeinen rooli liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden kokoamisessa ja yhteensovittamisessa. On myönteistä, että ohjelman valmistelu perustuu jatkuvaan vuorovaikutukseen alueiden toimijoiden kanssa ja että alueelliset erityispiirteet on huomioitu osana suunnittelua ja priorisointia.

Samalla Uudenmaan liitto toteaa, että ohjelmakokonaisuuden ja käytännön investointipäätösten välinen suhde jää osittain epäselväksi. Merkittävä osa väyläverkon kehittämisestä etenee ohjelmakokonaisuuden ulkopuolella esimerkiksi valtion talousarvioiden ja lisätalousarvioiden, MAL-sopimusrahoituksen sekä muiden erillisrahoituspäätösten kautta. Tämän vuoksi ohjelmakokonaisuus ei aina anna kokonaiskuvaa niistä hankkeista, joiden toteuttaminen on tosiasiallisesti etenemässä.

Erityisesti MAL-sopimukseen liittyvien hankkeiden asema suhteessa ohjelmakokonaisuuteen jää osin vaikeasti hahmotettavaksi. Lausuntoaineiston perusteella ei ole aina yksiselitteistä, millä tavoin MAL-sopimusten hankkeet näkyvät ohjelmakokonaisuudessa ja millä perusteilla osa niistä sisältyy ohjelmiin sekä osa etenee niiden ulkopuolella. Ohjelmakokonaisuuden läpinäkyvyyttä parantaisi, jos siinä kuvattaisiin nykyistä selkeämmin ohjelmien, MAL-sopimusten sekä muiden valtion rahoituspäätösten keskinäinen suhde.

Liikenne 12 -suunnitelman mukaan Suomen kilpailukykyä, kasvua ja kansainvälistä saavutettavuutta tulee edistää ensisijaisesti liikennejärjestelmän toimivuudella. Uudellamaalla sijaitsevat Suomen merkittävimmät kansainväliset solmukohdat, satamat, lentoasema sekä suurin työssäkäyntialue. Näiden yhteyksien kehittäminen tuottaa hyötyjä koko maalle.

Uudenmaan liitto katsoo, että ohjelmakokonaisuudessa on arvioitu liian myönteisesti TEN-T-asetuksen lentoasemien rautatieyhteyksiä koskevien vaatimusten toteutumista. Helsinki-Vantaan lentoasema ylittää asetuksessa tarkoitetun 12 miljoonan matkustajan raja-arvon, mutta lentoasemalla ei nykyisin pysähdy pitkän matkan junaliikennettä. Lentonrata on keskeinen hanke TEN-T-asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kytkemiseksi valtakunnalliseen kaukojunaverkkoon.

Sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja TEN-T-verkon merkitys näkyy ohjelmassa aiempaa vahvemmin. Uudenmaan liitto pitää tätä perusteltuna.

Samalla on kuitenkin tärkeää varmistaa, ettei uusi turvallisuuspoliittinen painotus tapahdu kasvavien kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän toimivuuden kustannuksella. Suomen kilpailukyky ja logistinen tehokkuus perustuvat edelleen ennen kaikkea suurimpien kaupunkiseutujen ja kansainvälisten yhteyksien toimivuuteen.

Vaikka hankeyhtiöiden vastuulla olevat ratahankkeet eivät kuulu varsinaiseen investointiohjelmaan, Uudenmaan liitto katsoo, että niiden valtakunnallinen merkitys on niin suuri, että niiden tulisi näkyä ohjelmakokonaisuudessa nykyistä vahvemmin. Lentorata, Länsirata ja Itärata tukevat koko Suomen saavutettavuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, kansainvälistä kilpailukykyä sekä kestävästi liikennejärjestelmän kehittämistä. Ohjelmakokonaisuudessa olisi tarkoituksenmukaista tuoda selkeämmin esiin valtion pitkäjänteinen tavoite näiden ratahankkeiden edistämiseksi läpileikkaavasti suunnitteluohjelmassa, investointiohjelmassa ja ohjelmakokonaisuudessa.

Kestävyyden näkökulmasta ohjelmakokonaisuus jää osittain Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteista. Liikenne 12 korostaa kaupunkiseuduilla joukkoliikennettä, kävelyä, pyöräilyä ja olemassa olevan yhdyskuntarakenteen tehokasta hyödyntämistä. Ohjelmakokonaisuudessa on mukana raideliikennettä sekä kävelyä ja pyöräilyä tukevia hankkeita, mutta niiden mittakaava ei vastaa kasvavien kaupunkiseutujen tarpeita eikä liikenteen päästövähennystavoitteita. Ohjelmakokonaisuudessa painottuvat kuitenkin rahoituksen niukkuuden vuoksi ensisijaisesti ylläpito ja yksittäiset korjauskohteet, eikä kasvavien kaupunkiseutujen kapasiteettitarpeisiin pystytä vastaamaan riittävästi.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että Väylävirasto jatkaa tiivistä yhteistyötä maakuntien liittojen, kuntien, MAL-seutujen ja muiden alueellisten toimijoiden kanssa ohjelmakokonaisuuden valmistelussa. Liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden tunnistamisessa ja priorisoinnissa tulee jatkossakin hyödyntää vahvasti alueellisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka muodostavat keskeisen tietopohjan valtakunnallisten tarpeiden rinnalle.

Uudenmaan liitto pitää keskeisenä haasteena ohjelmakokonaisuuden rahoituksen riittävyyttä. Väyläviraston omankin arvion mukaan perusväylänpidon rahoitustaso ei suunnitelmakauden alkuvuosina riitä vastaamaan tunnistettuihin tarpeisiin, minkä seurauksena korjausvelka kasvaa erityisesti vähäliikenteisellä verkolla ja osa vaikuttavista kehittämishankkeista jää ohjelman ulkopuolelle. Tämä heikentää Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus- ja kestävyystavoitteiden toteutumista.

Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Uudenmaan liitto pitää myönteisenä pitkäjänteistä perusväylänpidon suunnittelua, mutta korostaa, että väyläverkon korjausvelan hallinta ja palvelutason turvaaminen edellyttävät riittävää ja ennakoitavaa rahoitusta. Uudenmaan liikennemäärät, väestönkasvu ja elinkeinoelämän kuljetustarpeet asettavat väyläverkolle erityisiä vaatimuksia, jotka tulee huomioida rahoituksen kohdentamisessa. Perusväylänpidon rahoituksen tulee mahdollistaa sekä korjausvelan hallinta että liikennejärjestelmän

toimivuuden turvaaminen kasvavalla kaupunkiseudulla ja sen vaikutusalueella.

Uudenmaan liitto korostaa, että merkittävä osa Suomen henkilöliikenteestä, työmatkaliikenteestä ja ulkomaankauppaa palvelevista kuljetuksista kulkee Uudenmaan väyläverkon kautta. Tämän vuoksi alueen tie-, rata- ja satamayhteyksien palvelutason heikkenemisellä on vaikutuksia koko maan saavutettavuuteen ja kilpailukykyyn.

Koska suunnitelma ei esitä alueellista toteutuvien hankkeiden listaa, on vaikea arvioida, miten rahoitus kohdentuu Uudenmaan liikennejärjestelmän tarpeisiin. Sen sijaan suunnitelmasta käy selvästi ilmi, että tunnistettuja parantamistarpeita jää valtakunnallisesti toteuttamatta rahoituksen puutteen vuoksi.

Tarvelista sisältää priorisoituja parantamishankkeita, joiden toteuttaminen olisi perusteltua, mutta jotka jäävät nykyisen rahoituskehyksen ulkopuolelle, seuraavasti:

- Vt 1 Korissuonmäen vihersilta (hirvieläinonnettomuudet), Vihti
- Vt 4 Metsola–Jokivarsi, Vantaa meluntorjunta
- Vt 6 Koivistontien liittymän parantaminen, Lapinjärvi
- Vt 25 Leksvallin jkp + akk, Raasepori
- Kt 51 tievaurion korjaus Hamossenin suon kohdalla, Siuntio
- Mt 110 Brobackantie–Kolmperäntie painumakorjaus ja jkpp, Espoo
- Mt 170 ja mt 148 välillä Kilpilahdentie–Kulloo jkpp-väylä ja liittymäjärjestelyt, Porvoo
- Mt 1070 Sammatti–Myllykylä jkp, Lohja
- Mt 1452 parantaminen Pohjoisväylän liittymässä, Järvenpää
- Mt 1324 Klaukkala–Lahnus jkp, Espoo ja Nurmijärvi
- Mt 1580 Vanhakyläntien painuma, Loviisa

Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Suunnitteluohjelmaan kuuluu vuonna 2026 käynnissä oleva yleissuunnitelma Vt 2 Nummela-Karkkila sekä seuraavat käynnissä olevat maantieverkon tie- ja rakentamissuunnitelmat Uudenmaan alueelta:

- Vt 1 ja mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo, TS
- Vt 25 Hyvinkää ja Mäntsälä, TS
- Vt 25 Tammisaaren liittymät, TS
- Kt 50 Kehä III välillä kt 51 - Mankki, 1. vaihe, TS
- Kt 50 Kehä III välillä Mt 135 Lentoasemantie – Kt 45 Tuusulanväylä, 1. vaihe, TS
- Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi, TS (Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus)
- Mt 120 Vihdintien kestävä liikkuksen laatukäytävä ja jatkosuunnitelmat, RS
- Mt 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulan väylä (Kehä IV), TS (Eduskunnan talousarviossa myöntämä erillinen määräraha tai valtuus)
- Mt 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, TS

Esiselvityksenä alkaa tai on käynnissä vuonna 2026 Uudellamaalla Mt 2850 Riihimäki–Hyvinkää laatukäytävä ja Kt 52 Tammisaari-Salo.

Suunnittelukohteena rataverkon osalta ohjelmakokonaisuudessa on Uudenmaan alueella Rantaradan kehittäminen Karjaa–Kauklahti, jolle on myönnetty eduskunnan talousarvioissa erillinen määräraha.

Vesiväyläverkon suunnittelukohteet Uudenmaan alueella ovat Inkoon meriväylän parantaminen ja Loviisan meriväylän parantaminen, jotka ovat suunnitteluohjelman mukaan Väyläverkon investointiohjelmassa nimettyjä hankkeita.

Suunnitteluohjelmassa todetaan, että Loviisan radan tarveselvitys ja hankearviointi on keskeytetty. Suunnitteluohjelmassa todetaan yleisellä tasolla, että suunnittelua voidaan keskeyttää esimerkiksi toimintaympäristön tai tarpeiden muutosten vuoksi, mutta Loviisan radan osalta muutosta ei avata tarkemmin. Sama kohde mainitaan kuitenkin mahdollisiksi käynnistettäviksi suunnittelukohteeksi vuosille 2027–2029.

Uudenmaan liitto pitää suunnitteluohjelmassa puutteena sitä, että hankeyhtiöiden edistämät valtakunnallisesti merkittävät ratahankkeet jäävät suunnitteluohjelmassa varsin irralliseksi kokonaisuudeksi. Vaikka hankkeiden suunnittelu etenee erillisissä hankeyhtiöissä, niiden vaikutukset ulottuvat laajasti koko valtakunnan liikennejärjestelmään ja rataverkon kehittämiseen. Suunnitteluohjelmassa olisi perusteltua kuvata nykyistä selkeämmin hankeyhtiöhankeiden ja valtion rataverkon suunnittelun yhteensovittamista sekä niiden roolia tulevaisuuden valtakunnallisen rataverkon kehittämisessä.

Suunnitteluohjelmasta puuttuu myös muita rataverkon kehittämisen kannalta keskeisiä yhteystarpeita.

Uudenmaan liitto katsoo, että Pasila-Riihimäki-ratahankkeen kolmannen vaiheen toteuttamatta olevat osuudet ja toimenpiteet tulee sisällyttää suunnitteluohjelmaan. Vaikka osia kolmannen vaiheen kokonaisuudesta on toteutettu aiemmissa hankevaiheissa, on koko tavoitetilan toteuttaminen välttämätöntä pääradan kapasiteetin lisäämiseksi, liikenteen täsmällisyyden parantamiseksi ja valtakunnallisesti merkittävän ratayhteyden toimivuuden turvaamiseksi.

Hanko-Hyvinkää-radan sähköistyksen valmistumisen jälkeen on perusteltua jatkaa rataosan kehittämistä kapasiteettia lisäävillä toimenpiteillä, kuten välisuojustuksella. Samalla on tärkeää jatkaa radan tasoristeysturvallisuuden parantamista, sillä tasoristeykset muodostavat edelleen turvallisuus- ja toimintavarmuusriskejä sekä rajoittavat osaltaan radan kehittämismahdollisuuksia. Välisuojustuksen ja tasoristeysjärjestelyjen toteuttaminen tukisi Hangon sataman kuljetusten kasvua, parantaisi junaliikenteen täsmällisyyttä ja mahdollistaisi rataosan tehokkaamman hyödyntämisen. Toimenpiteet vahvistaisivat myös ratayhteyden merkitystä osana valtakunnallista logistiikkaverkkoa sekä Suomen vientikuljetusten kilpailukykyä ja huoltovarmuutta.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä Inkoon sataman raideyhteyden suunnittelun edistämistä. Suunnitteluohjelmassa todetaan, että Inkoon satamalta puuttuu TEN-T-asetuksen edellyttämä rautatieyhteys, mutta yhteyttä ei ole sisällytetty ohjelman suunnittelukohteisiin. Uudenmaan liitto katsoo, että suunnitteluohjelmassa olisi tarpeen kuvata tarkemmin Inkoon pistoraitteen suunnittelutilanne ja sisällyttää se suunnittelukohteisiin.

Rantaradan kunnostamista ja kehittämistä tulee jatkaa ja seuraavana suunnitteluvaiheena tulee edistää Kirkkonummen ja Siuntion välisen kohtausraideosuuden toteuttamista.

Koska Loviisan radan tarveselvityksen ja hankearvioinnin keskeyttämisen perusteita ei avata suunnitteluohjelmassa, Uudenmaan liitto pitää perusteltuna hankkeen jatkosuunnittelun edistämistä. Vaihtoehtoisesti keskeyttämisen taustalla olevat syyt tulisi kuvata ohjelmassa nykyistä selkeämmin, jotta hankkeen asemaa tulevassa suunnittelussa voidaan arvioida läpinäkyvästi.

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan valtatie 25 suunnittelua on syytä jatkaa myös nykyisten tiesuunnittelukohteiden jälkeen. Yksittäisten liittymä- ja tiejaksohankkeiden lisäksi tulee edistää kehittämisselvityksessä määritellyn tavoitetilan mukaista jatkosuunnittelua, jotta yhteysvälin kehittäminen voi vaiheittain edetä kohti kaksiajorataisia ja ohituskaistoin parannettuja osuuksia. Tämä on tarpeen liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden sekä valtatie 25 kuljetuksia palvelevan roolin vahvistamiseksi.

Kantatie 55 on yhdessä valtatie 25 kanssa osa valtakunnallisesti merkittävää Kehä V -yhteyskäytävää. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että yhteysvälin kehittämisselvityksessä tunnistettuja liikenneturvallisuus-, sujuvuus- ja kuljetusjärjestelmän kehittämistoimenpiteitä edistetään jatkosuunnitteluun. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan Monninkylän liittymän parantaminen on kantatie 55:n kiireellisin kehittämiskohde ja sen jatkosuunnittelua tulee edistää ensisijaisena toimenpiteenä.

Uudenmaan liitto katsoo, että kt 50 Kehä III välillä Vanha Porvoontie-Lahdentie tulee sisällyttää suunnitteluohjelman suunnittelukohteisiin. Kehä III on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä liikennekäytävä, jonka palvelutasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa on kehittämisselvityksessä tunnistettu merkittäviä puutteita. Liikennemäärien kasvun ennakoita edelleen lisäävän näitä haasteita, minkä vuoksi tiesuunnittelun käynnistäminen on perusteltua väylän pitkäjänteisen kehittämisen ja pääväyläverkon toimivuuden turvaamiseksi

Valtatien 4 välillä Kehä III - Keravantie tunnistetut kapasiteetti- ja liikenneturvallisuusongelmat edellyttävät hankkeen jatkosuunnittelua. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että yhteysvälin kehittämiseksi laaditaan tiesuunnitelma ja varaudutaan sen toteuttamiseen osana valtakunnallisesti merkittävän TEN-T-yhteyden kehittämistä.

Valtatien 2 Nummela–Karkkila -osuuden suunnittelua tulee jatkaa yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen tiesuunnitelmatasolle. Tie toimii merkittävänä tavaraliikenteen yhteytenä Länsi-Uudenmaan ja muun Etelä-Suomen välillä. Nummelan ja Karkkilan välisellä osuudella on tunnistettu liittymiin ja tiejaksoihin kohdistuvia liikenneturvallisuuden ja toimivuuden kehittämistarpeita, joiden ratkaiseminen tukee sekä elinkeinoelämän kuljetuksia että alueen kasvua.

Uudenmaan liitto pitää tarpeellisena, että suunnitteluohjelmaan sisältyvä Kt 51 Vuohimäen eritasoliittymä, Kirkkonummi (TS) etenee suunnitellusti ja että hankkeelle osoitettu eduskunnan myöntämä erillinen rahoitus turvaa suunnittelun etenemisen. Kt 51 on Länsi-Uudenmaan keskeinen liikennekäytävä, jolla on merkittävä rooli alueen saavutettavuuden, elinkeinoelämän ja työmatkaliikenteen kannalta. Tämän vuoksi kantatie 51 kehittämistä tulee jatkaa pitkäjänteisesti koko yhteysvälin liikenneturvallisuuden, sujuvuuden ja välityskyvyn parantamiseksi.

Uudenmaan liitto korostaa, että Tähteläntien (mt 11129) liittymän parantamista Inkoossa tulee edistää määrätietoisesti kohti toteutusta.

Kantatien 52 Tammisaari-Salo -yhteysvälin kehittämisselvitys on valmistunut vuonna 2026. Uudenmaan liitto katsoo, että selvityksessä tunnistetut liikenneturvallisuuksia, kuljetusten palvelutasoa ja alueen saavutettavuutta parantavat toimenpiteet tulee saattaa vaiheittain jatkosuunnitteluun ja toteutusvalmiuden kehittämiseen.

Mt 167 (Koskenkyläntie) parantamistarpeen ja –mahdollisuuksista tulisi laatia kehittämisselvitys. Tie toimii keskeisenä alueellisena yhteytenä Myrskylän ja Loviisan välillä sekä osana Itä-Uudenmaan sisäistä liikenneverkkoa. Selvityksen avulla voidaan arvioida yhteysvälin liikenneturvallisuuksia, liikenteen sujuvuutta ja muodostaa näiden pohjalta jatkosuunnittelua ohjaava näkemys tarvittavista parantamistoimenpiteistä

Lohjan nauhataajaman pyöräilyn laatukäytävän sekä maantien 1131 (Lapinkyläntie) jalankulku- ja pyörätieyhteyden suunnittelun jatkaminen on perusteltua liikenneturvallisuuksien parantamiseksi sekä kestävästä liikkumisen edellytysten vahvistamiseksi.

Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Liikenne 12 -selonteon jälkeen päätetyt uudet kehittämishankkeet vuoden 2021 kolmannelta lisätalousarviosta alkaen ovat Uudenmaan alueella:

- Inkoon meriväylän parantaminen
- Vt 4 Lahden väylä välillä Kehä I—Kehä III ja Ilmasillan esitasoliittymä (MAL)
- Rantaradan kehittäminen Karjaa-Kauklahti
- Koverharin meriväylän syventäminen
- Mt 1583 (Atomitie) rakentaminen välillä mt 170— Saaristotie, Loviisa
- Vt 25 osuus Meltola—Mustio
- Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä, Espoo (MAL)

Investointiohjelmaan 2027–2034 sisältyy Helsinki-Riihimäki, väli Jokela-Hyvinkää ratahanke sekä seuraavat maantieverkon kehittämishankkeet Uudenmaan alueelta:

- E18 Kt 50 Kehä III Puistolän pohjoisen ylikulkusillan uusiminen, Helsinki ja Vantaa
- Vt 25 Langansböle-Västerbacka parantaminen liittymäjärjestelyin yms. Raasepori
- Vt 25 Vesitornin eritasoliittymä, Lohja
- Vt 25 Asemantien liittymän kohta, Vihti
- Vt 25 Nopon kohdan (mt 130 ja vt 3) tiejärjestelyt, Hyvinkää
- Kt 50 Kehä III Espoonkartanon kohdalla (painumakorjaus), Espoo
- Mt 102 Kehä II Nihtisillan eritasoliittymän parantaminen, Espoo

Investointiohjelmassa esitetään pyöräliikenteen parannettavana kohteena Uudeltamaalta Mt 120 välillä Kaupintie–Kehä III ja Mt 2850 Hyvinkää–Riihimäki. Investointiohjelmassa ei kohdistu yhtäkään uutta pyörätietä Uudellamaalla.

Uudenmaan liitto katsoo, että kaikki tässä lausunnossa esitetyt Uudenmaan kohteet tulee sisällyttää investointiohjelmaan niiden suunnitteluvalmiuden mukaisessa aikataulussa. Tämä on edellytys maakunnan liikennejärjestelmän pitkäjänteiselle kehittämiselle sekä kasvun ja elinvoiman tukemiselle.

Erityisesti maantien 11507 Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys sekä maantien 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) tulee nostaa investointiohjelmaan. Hankkeet parantavat poikittaisyhteyksiä, tukevat merkittäviä elinkeinoelämän ja logistiikan alueita sekä mahdollistavat seudun maankäytön ja työpaikka-alueiden kestävä kasvun.

Pääradan välityskyvyn ja toimintavarmuuden kehittämisen kannalta on tarpeen, että Pasila-Riihimäki-ratahankkeen kolmannen vaiheen toteuttamatta olevat osuudet ja toimenpiteet sisällytetään investointiohjelmaan. Vaikka osa kolmannen vaiheen toimenpiteistä on edennyt osana hankekokonaisuuden aiempia vaiheita, tulee koko kolmannen vaiheen tavoitetila toteuttaa pääradan välityskyvyn ja toimintavarmuuden parantamiseksi.

Uudenmaan liitto katsoo, että Helsinki-Pasila-ratakapasiteetin lisäämiseen tähtäävät toimenpiteet tulee sisällyttää investointiohjelmaan. Helsinki vilkkain ja koko valtakunnallisen henkilöjunaliikenteen toimivuuden kannalta kriittinen rataosuus. Hanke on keskeinen myös lähijunaliikenteen palvelutason kehittämiseksi sekä valtakunnallisten ratayhteyksien toimintavarmuuden parantamiseksi.

Suunnitteluohjelman kohteiden lisäksi Uudenmaan liitto pitää perusteltuna, että seuraavat jo toteutusvalmiit hankkeet sisällytetään investointiohjelmaan.

Valtatien 3 Kannelmäki-Kaivoksela -osuuden ja Kuninkaantammen eritasoliittymän toteuttaminen on perusteltua väylän välityskyvyn, liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Hämeenlinnanväylä on osa valtakunnallisesti merkittävää runkotieverkkoa ja kansainvälistä E12-yhteyttä, jolla esiintyy merkittäviä ruuhkia erityisesti Kannelmäen ja Kaivokselan välillä. Hankkeella vastataan kasvavan maankäytön ja liikenteen tarpeisiin Helsingin Kuninkaantammessa sekä Vantaan Myyrmäen ja Kaivokselan alueilla sekä parannetaan joukkoliikenteen, tavaraliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn toimivuutta. Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan hanke tulee sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan sen seudullisen ja valtakunnallisen merkityksen sekä alueen kasvun edellyttämien liikennejärjestelyjen turvaamiseksi.

Kt 50 Masalanportin eritasoliittymä tulee sisällyttää investointiohjelmaan. Hanke parantaa Kehä III:n liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä tukee Masalan ja Majvikin alueiden maankäytön kehittämistä. Hanke on liikenteellisesti perusteltu, ja sen eteneminen investointiohjelmaan tulee mahdollistaa kaavoituksen valmistuttua.

Kantatien 51 ja maantien 186 (Satamatie) liittymän parantamishanke tulee sisällyttää investointiohjelmaan ja edistää toteutukseen. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta kantatien 51 ja Inkoon sataman välisillä yhteyksillä sekä vahvistaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta.

Jalankulun ja pyöräilyn hankkeet tukevat kasvavan Uudenmaan alueen liikennejärjestelmän toimivuutta ja parantavat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Kohteiden toteuttaminen edistää Liikenne 12 -suunnitelman toimivuus-, turvallisuus- ja kestävyystavoitteiden toteutumista. Seuraavat jalankulun ja pyöräilyn hankkeet, tulee Uudenmaan alueelta saada toteutukseen:

- Vt25 Leksvallin jalankulku- ja pyörätie ja alikulkukäytävä
- Mt 1070 Sammatti -Myllykylä
- Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie-Granbackantie, MAL alueella
- Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie–Hopeakuja, MAL alueella
- Hirsalantien jk- ja pyörätie, MAL alueella
- Kt52 Tenholantien jkp-tien jatke Skölgordintielle saakka, MAL alueella
- Mt 110 välillä Veikkola -Etelä-Nummela, jkp-tie, MAL alueella
- Mt 1131, Mt 1130 -Haapajärvi jkp-tie, MAL alueella
- Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola Nummela, MAL alueella
- Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie–Evitskogintie, MAL alueella
- Mt 1130 Mankki –Järvikyläntie, MAL alueella
- Mt 110 Etelä-Nummela –Myllylampi, MAL alueella osittain
- Mt 1130 Kiseleffin puistoti, MAL alueella
- mt11946 Puistokuja
- mt11777 Mustijoentie (toteutus päällystyskohteiden yhteydessä)
- Mt 1605 (Myrskyläntie) jkp-tie välillä Lakkapolku –Papinjärventie
- Mt 170 Box -Kulloo jkp-tie
- mt11689 Söderkullantie, Brobölentie välillä Söderkulla–Nikkilä, Sipoo, MAL-alueella
- Mt 146 Pohjois-Paippisenkohdan jkp-tie (MAL-alueella)
- Mt 170 välillä tarmola-Vt7 (golfkenttä) jkp-tie
- Mt 1494 (Pornaistentie), väli Linnapelto Jokimäki jkp-tie
- Mt 148 (Öljytie), mt170 pohjoiseen, jkp-tie
- Mt176 jkp-tievälille Gislom-Lurensintie
- Mt11317 Otalammentie

Uudenmaan liitto katsoo, että raskaan liikenteen palvelualueiden kehittämiseen tulee kohdentaa rahoitusta investointiohjelmassa. Kärkihankkeena tulee edistää raskaan liikenteen palvelualueen rakentamista valtatie 3 ja maantien 132 eritasoliittymään Vantaan ja Nurmijärven alueelle. Hanke parantaa kuljetusten palvelutasoa, liikenneturvallisuutta ja huoltovarmuutta sekä vastaa kasvavaan turvallisten pysäköinti- ja taukopaikkojen tarpeeseen.

Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Uudenmaan liitto pitää ohjelmien kokoamista yhdeksi väyläverkon ohjelmakokonaisuudeksi perusteltuna. Samalla ohjelmakokonaisuutta tulisi edelleen kehittää siten, että sen yhteys hankkeiden toteuttamiseen ja eri rahoituslähteisiin olisi nykyistä selkeämpi.

Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Uudenmaan liitto toteaa, että väyläverkon pitkäjänteisessä kehittämisessä tulee huomioida maakuntahallituksen hyväksymät Uudenmaan liiton liikennehankkeiden prioriteetit.

Uudenmaan liiton liikennehankkeiden edunvalvonnan tärkeysjärjestyksessä:

Prioriteetti 1. Toteutetaan Lentorata

Prioriteetti 2. Tiivistetään Uudenmaan yhteyttä eurooppalaisiin liikennekäytäviin

- Länsirata
- Rantarata (kunnostaminen, Inkoon pistoraiteen suunnittelu)
- Itärata (suunnittelu)
- Helsinki-Tallinna rautatietunneli (suunnittelu)
- Prioriteetti 3. Vahvistetaan Uudenmaan satamia ja logistiikkayhteyksiä
- Valtatie 25 - Kantatie 55
- Valtatiet 3 ja 4 (Vt 4 suunnittelu)
- Keski-Uudenmaan poikittaiset logistiikkayhteydet
- Kantatie 50 (Kehä 3)
- Kantatie 51
- Hyvinkää-Hanko rata

Maakuntahallituksen hyväksymän priorisointijärjestyksen mukaisesti Uudenmaan liitto korostaa eurooppalaisiin liikennekäytäviin kytkeytyvien yhteyksien kehittämisen merkitystä. Tähän kokonaisuuteen kuuluu myös Helsinki-Tallinna-rautatietunnelin suunnittelun edistäminen. Uudenmaan liitto näkee tärkeänä Helsinki-Tallinna tunneliyhteyden edistämisen kirjaamisen osaksi tätä ohjelmakokonaisuutta tai vaihtoehtoisesti sisällyttäen se valtion muihin selvityksiin ja toimenpiteisiin lähivuosina. Uudenmaan liitto tukee Helsinki-Tallinna tunneliyhteyden edistämistä, koska sillä on tunnistettu olevan merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä Uudellemaalle, Suomelle, Virolle, muille Baltian maille sekä koko EU:lle. Hanke edistää pitkällä aikavälillä Uudenmaan ja koko Suomen kansainvälistä ja kansallista logistista saavutettavuutta, huoltovarmuutta sekä aluetaloudshyötyjä ja kilpailukykyä kansainvälisistä investoinneista ja osaamisesta.

Uudenmaan liitto korostaa, että tunnelihankkeen edistämiseksi on ensimmäiseksi tarve vahvistaa sen edellyttämää kansallista tahtotilaa ja omistajuutta. Tämä on edellytys massiivisen infrastruktuurihankkeen edistämiseksi ja mm. EU- ja investointirahoitusten hakemiseksi. Jatkosuunnittelussa voidaan sitten rakentaa valmiudet eri rahoitusmekanismien, kuten esimerkiksi CEF-rahoituksen, hyödyntämiseen.

Uudenmaan liitto on pohjustunut valmiuksia Helsinki–Tallinna-tunnelille jo pitkään. Pohjatyötä on tehty niin EU-päätöksentekoon vaikuttamalla, maakuntakaavoituksen selvityksillä kuin Suomen ja Viron välisten yhteistyörakenteiden kehittämisellä. Olemme osaltamme valmiina tunnelin tarkemman suunnittelun käynnistämiseen yhteistyössä, mutta eteneminen edellyttää kaikkien keskeisten tahojen ja päätöksentekijöiden sitoutumista.

Liikennejärjestelmän pitkäjänteisessä kehittämisessä on huolehdittava myös luonnon monimuotoisuuden turvaamisesta. Uudenmaan alueellisena erityispiirteenä on Suomen suurin kaupunkiseutu ja eteläisen Suomen monimuotoinen luonto pohjoisen Euroopan kasvillisuusvyöhykkeiden vaihtumisvyöhykkeellä. Ilmasto-olosuhteiden raja-alueilla on erityinen

merkitys lajiston säilymisessä ilmastonmuutoksen edetessä. Uudenmaan liitto muistuttaa maakunnallisten ekologisten yhteyksien heikosta tilanteesta, joka johtuu suurelta osin jo toteutettujen väylien rakenteista ja riista-aidoista. Valtion väyläsuunnittelun ja ylläpidon toimenpiteet ovat keskeisiä jäljellä olevien ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja jo heikentyneiden kehittämiseen. Tiedot maakunnallisesta ekologisesta verkostosta on ladattavissa Uudenmaan liiton aineistopalvelusta.

Yhteenveto

Uudenmaan liitto pitää Väyläviraston ohjelmakokonaisuutta aiempaa johdonmukaisempana ja vaikutusarviointiin perustuvana, mutta katsoo sen jäävän riittämättömäksi vastaamaan Uudenmaan, Helsingin seudun ja koko Suomen kilpailukyvyn kannalta keskeisiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin.

Liitto korostaa erityisesti Uudenmaan valtakunnallista merkitystä kansainvälisen saavutettavuuden, logistiikan, työmatkaliikenteen ja elinkeinoelämän kannalta. Ohjelmakokonaisuuden suurimpana haasteena nähdään rahoituksen riittämättömyys, minkä seurauksena korjausvelka kasvaa ja useita tarpeellisia sekä priorisoituja kehittämishankkeita jää toteuttamatta.

Suunnittelu- ja investointiohjelmissa tulee vahvemmin huomioida Uudenmaan keskeiset rata-, tie- ja logistiikkahankkeet, hankeyhtiöiden ratahankkeet, Pasila-Riihimäki-radon jatkokehittäminen, Rantaradan kehittäminen, Kehä IV, Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys, Vt 25 , Kehä III, Vt 4, Vt 3, Vt 2 ja Kt 51. Lisäksi kävelyn ja pyöräilyn hankkeiden toteutusta tulee lisätä kasvavan kaupunkiseudun tarpeisiin.

Uudenmaan liitto pitää ohjelmien kokoamista yhdeksi kokonaisuudeksi perusteltuna, mutta ohjelmakokonaisuuden suhdetta MAL-sopimuksiin, muihin rahoituslähteisiin ja toteutuviin investointeihin tulisi kuvata nykyistä selkeämmin. Lisäksi liitto korostaa ekologisten yhteyksien turvaamista sekä Helsinki-Tallinna-yhteyden pitkän aikavälin suunnittelun edistämistä.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

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

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Heini Peltonen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Väylävirasto

Maakuntahallitus

24.08.2026

108**Lausunto Suomen ennallistamissuunnitelman luonnoksesta**

Maakuntahallitus 24.08.2026

297/07.00.04.00.00/2026

Tiivistelmä

Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö ovat pyytäneet Uudenmaan liitolta lausuntoa kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksesta 27.8.2026 mennessä. Lausuntopyyntö asetettuine kysymyksineen on saapunut Uudenmaan liittoon 2.7.2026.

Uudenmaan liitto pitää ennallistamisasetuksen tavoitteita kannatettavina, mutta korostaa, että kansallisen suunnitelman on oltava toteuttamiskelpoinen, mahdollistettava kasvavien kaupunkiseutujen kestävä kehittäminen sekä sen on perustuttava laajaan alueelliseen yhteistyöhön. Onnistunut toimeenpano edellyttää selkeitä kannustimia, riittäviä resursseja etenkin kunnille sekä sidosryhmien tosiasiallisia osallistumismahdollisuuksia hallinnollisen taakan ja toiminnan hidasteiden välttämiseksi.

Jotta pitkän lausunnon ja yksityiskohtaisiin kysymyksiin annettujen vastauksen pääsisältö hahmottuu, on lausunnon alkuun määritelty kymmenen tärkeintä nostoa. Lausuntoehdotus on toimitettu aikataulusyistä kuntiin lausuntovalmistelun tueksi heti esityslistan julkaisun myötä.

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian tausta

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus luonnon ennallistamisesta (EU) 2024/1991 astui voimaan 18.8.2024. EU:n ennallistamisasetus toimeenpanee EU:n biodiversiteettistrategiaa ja pyrkii osaltaan pysäyttämään luontokadon etenemisen. Koska kyseessä on EU-asetus, se on suoraan sovellettavaa oikeutta jäsenmaissa, eli sitä ei tarvitse saattaa Suomessa voimaan erillisellä kansallisella lailla.

Kansallinen ennallistamissuunnitelma on tiekartta EU:n ennallistamisasetuksen toimeenpanoon, jonka jäsenmaat laativat samalla määrittäen tarvittavat ennallistamistoimenpiteet. Ympäristöministeriö toimittaa suunnitelman ensimmäisen luonnosversion EU:n komissiolle syyskuun 1. päivään mennessä. Suunnitelma on strateginen ja vaiheittain tarkentuva kokonaisuus, jossa jäsenvaltioille jää liikkumavaraa valita kustannustehokkaimmat ja kansallisiin olosuhteisiin soveltuvat ratkaisut.

Uudenmaan liitto on aiemmin ottanut kantaa ennallistamisasetuksen valmisteluun 24.1.2023 sekä kansallisen ennallistamissuunnitelman valmisteluun 6.2.2025, 5.6.2025 ja 28.11.2025.

Yleiset kommentit ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

Uudenmaan liitto kiittää ympäristöministeriötä sekä maa- ja metsätalousministeriötä lausuntopyynnöstä. Tavoite luonnon tilan parantamisesta on tärkeä ja sitä myös Uudenmaan liitto haluaa toiminnallaan edistää.

Kymmenen keskeistä nostoa

1. Ennallistamisasetuksen tavoitteet ovat kannatettavia. Asetuksella voi olla sekä merkittäviä vaikutuksia yksittäisiin kuntiin että laajempia seudullisia vaikutuksia. Luonnoksessa on tunnistettu yhteiskunnallisissa vaikutuksissa merkittäviä ja laaja-alaisia yhteiskunnallisia hyötyjä useista eri näkökulmista. Uudenmaan liitto painottaa, että kansallisen suunnitelman tulee olla toteuttamiskelpoinen, sopia yhteen muun lainsäädännön kanssa ja mahdollistaa kasvavien kaupunkiseutujen kestävä kehittäminen. Esimerkiksi latvuspeitteisyyden tyydyttävien tasojen tulee olla sellaiset, etteivät ne kasvavilla kaupunkiseuduilla johda yhdyskuntarakenteen hajautumiseen.
2. Kuntien ja asian osallistavan valmistelun aikataulun kannalta lausuntokierros alkoi aivan liian myöhään ja sijoittui keskelle kesälomakautta. Valmistelussa olisi tullut turvata sidosryhmien tosiasialliset osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet. Lausuntomenettelyissä tulisi noudattaa säädösvalmistelun kuulemisoppaan mukaista hyvää lainvalmistelutapaa ja varata lausuntojen antamiseen riittävä aika ottaen huomioon lomakaudet. Aineistossa on useita merkittäviä epäselvyyksiä, joita eritellen lausunnossa aiheotsikoiden alle. Merkittäviä puutteita:
 - 1) kaupunkiekosysteemirajausten liite, johon viitataan aineistossa. Liitettä ei ole lausuntomateriaalissa mukana.
 - 2) Hallituksen esitys ennallistamisasetuksen mukaisen heikentämättömyysvelvoitteen ja sen joustavan soveltamisen toimeenpanosta on tulossa vasta syksyllä 2026.
3. Yleisesti tärkeä linjaus on se, että luonnon tilaa parantavien toimenpiteiden määrää on kasvatettava myös suojelualueiden ulkopuolella. Luonnoksessa todetaan, että "valitaan käytössä olevista ja uusista toimista kustannustehokkaimmat keinot" ja "kustannustehokkuutta julkisen rahoituksen käytössä" painotetaan. On syytä selvittää, onko ensisijainen tavoite luonnon monimuotoisuus, kun muihinkin tavoitteisiin luonnoksessa viitataan, avaamatta mihin tavoitteisiin kustannustehokkuutta peilataan. Jos haetaan pienimmin kustannuksin suurinta ekologista hyötyä, niin tutkimukset osoittavat, että vapaaehtoinen, väljästi kohdennettu toiminta julkisista varoista maksaen ei ole tähän kustannustehokkain tapa.
4. Luonnoksessa todetaan, että toimet on perustettava vapaaehtoisuuteen ja maanomistajien yhteistyöhön. Yhtenä syynä mainitaan se, että nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista pakkolunastuksia ennallistamistoimien toteuttamiseksi. Uudenmaan liitto korostaa luonnoksen kohtaa: "Paikallisten osallistuminen on keskeistä toimien hyväksyttävyydelle, ja ennallistaminen tulisi toteuttaa kokonaisvaltaisesti ja alueellisesti organisoiden." Kuntien

osalta on tärkeää, että valmistelussa ovat mukana myös maakuntien liitot tuomassa laajemman alueen näkökulmia ja ympäristön olosuhteita esiin. Etenkin pääkaupungin tapauksessa Uudellamaalla toiminnallinen kaupunkiseutu on suurempi kuin esimerkiksi MAL-yhteistyössä mukana oleva alue. Luonnon tilaa parantavat toimet ovat mahdollisuus erityisesti kasvavien kaupunkien vaikutuspiirissä olevan maaseudun taloudelliseen ja toiminnalliseen uudistumiseen.

5. Suunnitelmassa tunnistetaan tarve uusille rahoituskeinoille ja kannustimille. Tämä on erityisen tärkeää kuntien nykyisessä taloustilanteessa. Kunnille on tärkeää saada matalan kynnyksen rahoitusta toimintakäytäntöjen muutosvaiheessa. Kaupunkiympäristöjä koskevien toimien kustannusten käsittely on kesken, aiheeseen on luonnoksessa kirjattu 0 euroa. Tässä kokonaisuudessa on kasvavien kaupunkien kannalta kiireellinen tarve ohjeille, käytännön toteutuskeinoille ja muutosvaiheen resursoinnille, sillä kaupunkisuunnittelussa katsotaan pitkälle eteenpäin ja tulevien vuosikymmenten ratkaisuja suunnitellaan nyt. Rahoituspohjaa on ajateltu laajentaa muun muassa EU-rahoituksella, mutta sen saamisen epävarmuutta on syytä avata.
6. Luonnoksessa todetaan, että ennallistamissuunnitelman toimeenpano voi joissakin tapauksissa lisätä myös kuntien viranomaisten työmäärää ja kustannuksia. Luonnoksessa ei ole riittävästi avattu, miten uudet toimet ja tavoitteet vaikuttavat eri toimialoilla kunnissa - minkälaisia uusia velvoitteita syntyy ja kenelle. Erityisesti Uudenmaan liitto nostaa puutteena vaikutusten arvioinnin alueidenkäytön suunnitteluun ja luvitukseen, esimerkiksi onko prosessien kestoihin tulossa pidennyksiä. Tämän arviointi on oleellista, koska kuntien käsittelyjen aikataulut ovat muutenkin riskissä venyä resurssien vähäisyyden vuoksi. Resursseja voi olla kunnissa vaikea lisätä myös siksi, että erityistä asiantuntemusta vaativien aiheiden osajia ei ole nopeasti lisää saatavilla. On oleellista tunnistaa, miten lähtötilannetta ja kehitystä seurataan, millä kaikilla eri instrumenteilla tavoiteltavat muutokset on mahdollista toteuttaa ja kuka mistäkin vastaa.
7. Lausuntoaineistosta puuttuu SOVA-arvion tiivistelmä, ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointi. Useissa kohdissa toimenpiteiden toteuttamista tulee painottaa niin, että ne samalla vahvistavat ekologisia verkostoja ja tuottavat useita hyötyjä samalla alueella. Tämä on erityisen tärkeää nopeasti kasvavalla Uudellamaalla, jossa ekologiset yhteydet ovat laajalti heikentyneet ja eri alueidenkäyttömuodot käyvät kilpailua rajallisesta pinta-alasta.
8. Taloudellisista vaikutuksista on arviointia, jossa todetaan mm. viranomaisvaikutukset: lisää yhteistyötä YM ja MMM hallinnonaloilla. Uudenmaan liitto näkee valtionhallinnon riittävien resurssien turvaamisen pitkäjänteisesti keskeisenä sekä oikeusturvan että kustannustehokkuuden (eniten ekologista hyötyä pienimmillä panoksilla) kannalta. Eri tahoja koskevat velvoitteet tulee suunnitella niin, että suunnitelman toteuttamiseen on realistiset edellytykset.
9. Ilman eri lakien ja velvoitteiden muodostaman kokonaisuuden toimivuuden varmistamista ja riittäviä kannusteita, korvauksia ja

joustoja ennallistaminen voi aiheuttaa taloudellisia menetyksiä tai epävarmuutta maanomistajille ja elinkeinoille, estää kestävän kaupunkikehittämisen sekä heikentää luonnon tilan parantamisen hyväksyttävyyttä. Hyväksyttävyyttä tukee maanomistajien vapaaehtoisuuteen perustuva lähestymistapa sekä alueellisen yhteistyön ja viestinnän onnistuminen. Lisäksi hallinnollinen kuormitus ja vaikutusten epätasainen alueellinen kohdentuminen voivat hidastaa toimeenpanoa. Uudenmaan liitto katsoo maakuntien liittojen roolin olevan keskeinen: 1) ylikunnallisten tietojen tuottamisessa ja kuntien asiantuntemuksen kokoamisessa sekä tukemisessa; 2) vaikutusten alueellisten erityispiirteiden ja seudullisten potentiaalien ja reunaehtojen tunnistamisessa; 3) alueellisessa yhteistyössä ja viestinnässä.

10. Luonnoksesta ei ole muutoksenhakuoikeutta, mutta lopullisesta suunnitelmasta on (LSL 134 § mukainen). Uudenmaan liitto korostaa, että komission palautteen kanssa, ennen suunnitelman seuraavaa vaihetta, on tärkeä varmistaa osallisuuden toteutuminen, sekä sisältöjen laadun että muutoksenhaun mahdollisuuksien kannalta. Sidosryhmien tosiasialliset osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet tulee turvata. Tämä tulee ottaa huomioon seuraavan vaiheen aikataulua määriteltäessä.

Muita yleisiä kommentteja

- Lainsäädäntöä koskevana huomioina Uudenmaan liitto toteaa lisäksi seuraavaa. Yleisenä pyrkimyksenä luonnoksessa esitetään, että "toimet ovat oikeudenmukaisia ja niiden vaikutukset on arvioitu". Oikeudenmukaisuudessa on otettava huomioon ylisukupolviset vaikutukset eli pitkän aikavälin vaikutukset.
- Luontotyyppien osalta tarvitaan kokonaisvaltaista lainsäädännön arviointia, jossa otetaan luonnonsuojelulain mukaisen suojelun lisäksi tarkasteluun muut lait, joilla turvataan luontoarvoja esim. metsälaki ja parhaillaan uudistettava alueidenkäyttölaki. Alueidenkäyttölain lakiesityksessä suojelualuevaraukset ovat kaikilla kaavatasoilla voimassa vain neljä vuotta, mikä on tähän tarkoitukseen liian lyhyt aika (26 §, 37 §, 58 §). Luonnoksessa on todettu selvitys ekologisen kompensaation velvoittavuuden lisäämiseksi lakiin. Tämän edistäminen on tärkeää, koska kuten Tapio Oy:n selvityksessä on laskettu, se laajentaisi markkinaa ja toimenpiteiden vaikuttavuutta mahdollisesti suurestikin.
- Vesilaki tulee uudistaa mm. ojitussäännösten osalta, erityisesti uudisojitusten kieltäminen direktiiviluontotyypeillä ja laajemmin turvemaidella. Turvemaiden kunnostusojitusten ja maanmuokkausten luvanvaraisuus on kannatettavaa. Ojitusyhteisöjen toimivuudesta tulee huolehtia ja ojien perkauksiin tarvitaan tarkempi luvitus. Ennallistamista on hyvä kohdentaa epäonnistuneiden suometsäojitusten alueille. Rantojen suojavyöhykkeiden leveyden ja puuvartisen kasvillisuuden lisääminen on tarpeen ja tukee myös ekologista kytkeytyvyyttä.
- Metsälakiin liittyvien ohjauskeinojen avulla tavoitellaan luonnoksen mukaan jatkuvia, pitkäaikaisia ja kestäviä vaikutuksia. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä metsälain päivittämistä niin, että ekologinen ja ilmastollinen kestävyys tulisivat paremmin huomioiduksi. Esimerkiksi metsien päätehakkuun ikä- ja läpimittarajojen

palauttaminen käyttöön auttaisi molempia kestävyystavoitteita. Luonnon monimuotoisuutta lisääville rakennepiirteille (esim. lahopuu ja lehtipuusto) on syytä asettaa tiedeperusteiset määrälliset tavoitteet. Lain päivittämisen lisäksi kannattaa kehittää taloudellisia ohjauskeinoja luontoarvojen ja hiilensidonnan lisäämiseen lain vähimmäisvaatimuksia enemmän. Metsäsektoria tulee ohjata uudistumaan niin, että arvonlisää voidaan ylläpitää samalla hakkuumääriä kohtuullistaen.

- Uudenmaan liitto pitää hyvänä metsityksen mahdollisuuksien selvittämistä ottaen huomioon monimuotoisuus- ja maisemanäkökohdat, ja sen harkittua kohdentamista kytkeytyvyyttä parantaville alueille. Mahdollisuuksia suojavyöhykkeiden metsittämiseen tulisi avata lisää, koska kyseessä voisivat olla esimerkiksi rantojen tai ympäristöhäiriöitä/riskiä aiheuttavan toiminnan suojavyöhykkeet.

Kommentit suunnitelman eri lukuihin

Uudenmaan liitto ottaa kantaa niihin aihealueisiin, jotka ovat merkittäviä suhteessa Uudenmaan ominais- ja erityispiirteisiin ja keskeisiin maakunnallisiin tavoitteisiin. Lausunto vastaa rakennetta, joka on Lausuntopalvelussa.

Kaupunkiekosysteemialueiden rajauksiin liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

- Luonnoksessa todetaan, että kaupunkivihreän ja latvuspeiton tasot mitataan joka 6. vuosi 2031 alkaen, kunnes tyydyttävät tasot on saavutettu. Epäselväksi jää, jatkuuko seuranta myös niillä alueilla, joilla tavoitetasot täyttyvät.
- Kaupunkiekosysteemialueiden rajaukset puuttuvat aineistosta, mikä on merkittävä puute ja vaikeuttaa lausunnon antamista.
- Prosessimielessä on hyvin erikoista, että ensin määritellään alueet, joihin tullaan kohdistamaan toimenpiteitä ja velvoitteita, ja vasta sen jälkeen määritellään, mitä ne velvoitteet ovat.
- Toisaalta on hyvä, että kunnat voivat joustavasti itse osallistua aluettaan koskeviin määrittelyihin. Toisaalta, koska sääntely eri kuntia koskien tulee olemaan samaa, tuntuu erikoiselta, että aluerajausten logiikassa voi olla merkittäväkin vaihtelua.
- Toimenpiteiden ja seurannan kohdentaminen tietyille, rajatuille alueille ei saa rajausten ulkopuolisilla alueilla johtaa luonnon kannalta haitalliseen kehitykseen. Kasvavilla kaupunkiseuduilla yhdyskuntarakenteen kestävä kehittäminen rakennetta tehostamalla tulee edelleen olla mahdollista, joskus myös viherpinta-alan tai latvuspeiton kustannuksella. Yhdyskuntarakenteen hallitsematon leviäminen rajausten ulkopuolelle, luonnonalueille kaupunkien lievealueilla on ympäristön kannalta merkittävästi haitallisempaa.

Metsäindikaattoreiden valintaan liittyvät kommentit / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 3)

- Uudenmaan liitto huomauttaa, että merkittäviä metsiin liittyviä asioita ei ole sisällytetty lausuntoaineistoon. Saatteessa on todettu, että metsäisten luontotyyppien tulkinta ja rajaukset määrittyvät valmisteluvaiheessa muodostettavien linjausten pohjalta ennen ennallistamissuunnitelmaluonnoksen toimittamista komissiolle. Samoin metsiä koskevia pinta-alatietoja ei ilmoiteta tässä luonnosversiossa, koska metsäluontotyyppien osalta Suomelle

tärkeiden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää neuvotteluja komission kanssa mm. kansallisten joustojen käytöstä, pinta-aloista ja tulkinnoista sekä vapaaehtoisen suojelun rahoituksesta.

Kommentit toimenpideluonnoksista

Kommentit erityisesti luontotyyppi ja lajitavoitteita (artikla 4) sekä jokien vapauttamista (artikla 9) tukeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

- METSOlla suojellaan boreaalisia luonnonmetsiä niiden pinta-alan palauttamiseksi ja heikentämättömyyden turvaamiseksi (kriteerit täyttävät kohteet). Samoin lehtojen osalta METSO-suojelun tarve on merkittävä. Aineistossa ei kuitenkaan kerrota, mihin kriteereihin suluissa viitataan.
- Valtioneuvoston 20.3.2025 tekemän periaatepäätöksen mukainen vanhojen ja luonnontilaisten metsien suojelu toteutetaan yksityismailla METSO-ohjelman puitteissa. Tämä palvelee boreaalisten luonnonmetsien heikentämättömyyttä siltä osin kuin suojelu on lisäistä. Periaatepäätöksen mukainen suojelu voi tuottaa myös pieniä pinta-aloja palautuvaa boreaalista luonnonmetsää. Epäselväksi kuitenkin jää, miten tavoitteet saavutetaan.

Kommentit erityisesti meri- ja vesiekosysteemien (artikla 5) ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

- Uudenmaan alueella on iso merkitys Itämeren ja vesistöjen ravinnekuormituksen vähentämisellä, vaikka myös muita toimia näihin luontotyypeihin tarvitaan. Muista keinoista vesistöjen suojavyöhykkeiden laajentaminen ja kasvillisuuspeitteen lisääminen niille tarjoaisi myös ekologisen verkoston heikkojen yhteyksien parantamiseen mahdollisuuksia.

Kommentit kaupunkiekosysteemialueiden kaupunkivihreää ja latvuspeittoa lisääviin toimenpiteisiin (artikla 8) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

- Artiklan 8 osalta tavoite – riittävä kaupunkivihreys – on tarpeellinen, sillä viherympäristö tukee niin viihtyisyyttä, virkistystä, kaupunkiluonnon monimuotoisuutta kuin ilmastonmuutokseen sopeutumista. Suomessa kaupunkivihreän määrä on kuitenkin jo lähtökohtaisesti korkea, ja kehittämispotentiaalia olisikin erityisesti viherympäristön laadussa, monimuotoisuudessa ja kytkeytyneisyydessä. Näihin tulisi erityisesti panostaa artiklan kansallisessa toimeenpanossa. Tavoitetasot tulee asettaa niin, että kaupunkiseutujen kehittäminen kokonaiskestävästi on jatkossakin mahdollista.
- Suomen lähtökohdat poikkeavat monista muista Euroopan maista, minkä vuoksi kaupunkivihreän kehittämisessä tarvitaan kansallisiin ja paikallisiin olosuhteisiin soveltuvia ratkaisuja. Yksinkertaiset pinta-ala- tai prosenttitavoitteet eivät sellaisenaan ole tarkoituksenmukainen tapa edistää tavoitteita. Kansallisessa suunnitelmassa tulisi tunnistaa erilaisten kaupunkiympäristöjen lähtökohdat ja viherympäristön kehittämispotentiaali sekä mahdollistaa tilanteeseen parhaiten soveltuvien toimenpiteiden valinta. Toimeenpanossa tulee ottaa huomioon kaupunkien erilaiset lähtökohdat, yhdyskuntarakenteen kokonaiskestävä kehittäminen, viherympäristön laatu ja ekologinen kytkeytyneisyys.
- Toimenpiteitä suunniteltaessa tulee selkeästi hahmottaa erilaiset tilanteet, lähtökohdat ja mittakaavat. Lähtötilanteen mittaroinnin, suunnittelun, toteutusinstrumenttien ja seurannan kannalta on aivan

eri asia, puhutaanko kaupunginosatasoisista uudisalueista vai olemassa olevan kaupunkiympäristön katupuista tai yksityisistä pihoista – eri mittakaavat, eri toimialat, eri hallintamuodot, eri toteutus- ja seurantakeinot, jne. Suunnitelman tulee olla niin joustava, että se on toteuttamiskelpoinen kaikissa erilaisissa tilanteissa eri puolilla Suomea.

- Kasvavilla kaupunkiseuduilla pelkkä suora viherpinta-alan tai latvuspeiton määrän mittaaminen ei ole mielekästä. Jos tavoitteena on sekä mahdollistaa kaupunkien kestävä kasvu jatkossakin että varmistaa rakennetun ympäristön riittävä vihreys, mittarointi pitäisi jollain tavoin suhteuttaa rakennetun ympäristön tai asukkaiden määrään tai alueen tyyppiin. Monilla kaupungeilla onkin jo käytössään erilaisia välineitä varmistamaan erityisesti uudisalueiden riittävä vihreys.
- Suunnitelman toimeenpano ei saa kasvavissa kaupungeissa estää olevan yhdyskuntarakenteen tehostamista ja johtaa ympäristön kannalta haitalliseen yhdyskuntarakenteen hajautumiseen seudulla. Kestävän kaupunkikehittämisen tulee olla jatkossakin mahdollista, vaikka se joskus tarkoittaisi myös viherpinta-alan tai latvuspeiton vähenemistä. Uusien tai uudistettavien alueiden suunnittelussa kaupunkiluonto ja vihreä infrastruktuuri voidaan nivoa osaksi suunnittelua jo varhaisessa vaiheessa, jolloin tuloksena on artiklan tavoitteiden mukaisesti vihreä kaupunkiympäristö, vaikka absoluuttisesti mitattuna viherpinta-ala vähenisikin.
- On tärkeää, että kaupunkialueita koskevissa toimenpiteissä huomioidaan viherympäristön kytkeytyneisyys ja ekologiset yhteydet. Tämä tukee myös maakunnallisten ekologisten verkostojen toimivuutta. On hyvä, että kunnat voivat valita kannaltaan vaikuttavimmat toimenpiteet artikla 8 toteuttamiseen.
- Kaupunkiekosysteemialueet rajattiin lähtökohtaisesti kuntien ehdotusten mukaisesti. Kuitenkaan alueita rajattaessa ei ollut tiedossa, minkälaista sääntelyä alueisiin tulee kohdistumaan. Ohjeistusta saadaan komissiolta vasta vuonna 2028. Tämä on haaste alueidenkäytön suunnittelulle, joka katsoo pitkälle eteenpäin. Kunnissa laaditaan tulevien vuosien ja vuosikymmenten suunnitelmia parasta aikaa. Tässä on selkeä ongelma asetuksen aikataulun kanssa. Kansallisessa toimeenpanossa tulee huolehtia siitä, että velvoitteiden vaikutukset ovat riittävästi ennakoitavissa ja että kunnilla on mahdollisuus sovittaa ne yhteen pitkäjänteisen alueidenkäytön suunnittelun kanssa.
- Tarvitaan selkeää määrittelyä ja ohjeistusta siitä, miten velvoitteita mitaroidaan ja miten otetaan huomioon viherympäristön dynaamisuus, esimerkiksi puiden hidas kasvu: Jos esimerkiksi katupuu uusitaan, kestää useita vuosikymmeniä, ennen kuin uuden taimen latvus vastaa aiemman, täysikasvuisen puun latvusta. Viherympäristön kehittämisen lähtökohtana ei aina voi olla olemassa olevan kasvillisuuden säilyttäminen – joskus myös uusimalla voidaan päästä pitkällä tähtäimellä sekä ekologisesti, ilmastollisesti että kaupunkikuvallisesti parempaan lopputulokseen. Myös tämä näkökulma olisi tärkeä huomioida suunnitelmassa ja toimeenpanossa.
- Valtion ja kaupunkien kaupunkikehittämisen sopimusvälineitä koskevassa kohdassa on mainittu mm. MAL-sopimukset. Ekologisten yhteyksien kannalta valtion rooli liikenneväylien aiheuttamien katkosten lieventämisessä tulee tunnistaa myös MAL-seutujen ulkopuolella.

Kommentit erityisesti pölyttäjäkantojen ja maatalousekosysteemien ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin (artiklat 10 ja 11) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

- Lisätään maatalousalueiden pysyvästi viljelemättömien reuna-alueiden pinta-alaa, vähintään 2,2 % käytössä olevasta maatalousmaasta, kohdennetaan vaikuttavuuden mukaan. Tämä on tärkeää kytkeytyvyydelle etenkin vesistöjen varsilla.

Kommentit erityisesti metsäekosysteemien ennallistamista tukeviin toimenpiteisiin (artikla 12) / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

- Luonnoksessa tunnistetaan, että T&K tarpeita on paljon, mm. luonnonhaittamaksu, talousmetsien luonnonhoidon verokannuste. Tämän yhteydessä olisi hyvä eritellä, mikä on aikaisempaan verrattuna uutta ja mihin resursseja tarvitaan lisää.

Kommentit tietopuutteiden ja seurantavelvoitteiden täyttämiseksi ehdotettuihin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 4)

- Suunnitelmaluonnoksesta ei selviä kuinka puiden latvuspeitteen muodostumisen hitaus otetaan huomioon. Myöskään kaupunkivihreän ja latvuspeiton seurannan toteutusta ei ole avattu.

Kommentit suunnitelman kustannuksiin ja rahoituspohjaa koskeviin toimenpiteisiin / Materiaali: ennallistamissuunnitelman yhteenveto (luku 5)

- Kuntien käytäntöjen muuttaminen vaatii resursseja. Tämä haaste korostuu pienemmissä kunnissa. Resursseja on syytä varata maakuntien liittoihin, joilla on jo ylikunnallisten asioiden asiantuntemusta ja osaamista tiedon tuottamiseen ja viestintään, ja jotka voivat kohdentaa tuen sitä tarvitseviin kuntiin.
- Kaupunkivihreän ja metsäluonnon indikaattoriarvot puuttuvat. Artiklojen 8, 11 ja 12 indikaattorien tavoitetasot asetetaan vasta vuonna 2031. Kaavoituksen tulisi kuitenkin reagoida tavoitteisiin jo ennen sitä.
- On hyvä, että on tunnistettu tarve systemaattiselle kokonaissuunnitelmalle rahoituksen kasvattamiseksi ja rahoituspohjan laajentamiseksi. Keinoissa on tärkeää ja ensisijaista olla mukana luonnon monimuotoisuudelle haitallisten tukien karsiminen ja ekologisen kompensaation valtavirtaistaminen.
- EU-rahoituksessa korostetaan yhteishyötyjä, joka voikin monissa tapauksissa olla toimivaa. Kuitenkin jos rahoitusta kohdennetaan erityisesti toimenpiteisiin ja hankkeisiin, jotka vain osaltaan edistävät ennallistamisasetuksen toimeenpanoa, miten käy ekologisen vaikuttavuuden? Hidastaako valittu linja tavoitteiden saavuttamista liikaa?
- Tunnistetaan merkittävimmät luonnon monimuotoisuudelle haitalliset tuet 2027 mennessä. Kokonaisvaikutusten perusteella arvioidaan kukin tuki tai tukikokonaisuus, onko tarvetta uudelleen kohdentaa tai poistaa kustannustehokkaasti 2030 mennessä. Uudenmaan liitto muistuttaa, että Syke on selvittänyt haitallisia tukia vuonna 2023 ja YM luonnon monimuotoisuuden osalta 2015. Valmiudet ripeämmälle aloittamiselle ovat olemassa.
- Maankäytön muutosten hinnoittelu on kannatettava ohjauskeino yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja metsäkadon välttämiseen. Mekanismin tulee kuitenkin olla ennakoitava ja hallinnollisesti keveä ja siitä saatavat tulot tulisi ohjata tukemaan paikallista ja alueellista ennallistamistyötä. Mekanismin jatkovalmistelussa on tehtävä

kattavat alueelliset vaikutusarvioinnit, josta selviää miten hinnoittelu vaikuttaisi erityyppisillä alueilla hankkeiden toteuttamiseen ja maankäyttöön.

- YVA-lain päivitys: osana YVA-menettelyssä selvitettäviä ympäristövaikutusten lievennyskeinoja selvitetään mahdollisuus ekologiseen kompensaatioon. On hyvä, että vaikutusten kompensoinnin kustannukset kohdistuvat hankkeelle.

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 Silja Aalto, Mariikka Manninen

Täytäntöönpano:

Päätösote: ympäristöministeriö, maa- ja metsätalousministeriö

Maakuntahallitus

24.08.2026

109**Lausunto Vantaan Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavasta**

Maakuntahallitus 24.08.2026
235/06.02.00/2026

Tiivistelmä

Vaiheyleiskaavassa osoitetaan Lentoradan ja Itäradan uudet linjaukset Korson alueella. Myös vireillä olevassa VISIO-maakuntakaavassa huomioidaan raatojen muuttunut suunnittelutilanne. Uudenmaan liitto suhtautuu myönteisesti vaiheyleiskaavan edistämiseen rinnakkain VISIO-kaavan kanssa, jotta raidehankkeiden toteuttamisvalmius mahdollistetaan sujuvasti. Kaavojen juridisen ohjausvaikutuksen kannalta on kuitenkin tärkeää, että VISIO-kaavan ja vaiheyleiskaavan valmisteluajataulut sovitetaan yhteen niin, että maakuntakaava voitaisiin hyväksyä ennen yleiskaavan hyväksymistä Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Vaiheyleiskaava on tullut vireille 23.2.2026. Lausuntopyyntö on saapunut 10.6.2026 ja lausuntoa pyydetään 1.9.2026 klo 16.00 mennessä.

Kaava-asiakirjoihin voi tutustua osoitteessa

www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/korsonraidehankkeiden-vaiheyleiskaava

Asian tausta**Kaava-alueen sijainti ja laajuus**

Kaava-alue sijaitsee Korson suuralueella rajautuen lännessä ja ja pohjoisessa kaupungin rajalle, etelässä Korson keskustan pohjoispuolelle ja idässä rautatiealueen itäpuolelle.

Kaavan tavoitteet ja vaiheet

Vantaan kaupungin tavoitteena on laatia Lentoradan ja Itäradan mahdollistava yleiskaava. Vaiheyleiskaavassa ei osoiteta uutta maankäyttöä, ainoastaan maanalaisten raideliikennetunnelien varauksia. Vaiheyleiskaavalla ei muuteta voimassa olevan yleiskaavan varauksia. Asemakaavoissa tullaan osoittamaan tunneleiden tarkempi sijainti sekä niiden edellyttämät maanpäälliset rakenteet, huoltokuilut ja ajotunnelit. Vaiheyleiskaava sisältyy Vantaan kaavoitussuunnitelmaan vuosille 2026–2028.

Suunnittelutilanne

Suunnittelualueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020, joka on saanut lainvoiman 11.1.2023. Yleiskaavassa ei ole osoitettu raskaan raideliikenteen tunneleita Korson suuralueella. Lentoradan mahdollistava yleiskaavamerkintä on osoitettu Vantaalla Aviapoliksen suuralueen kautta kohti pohjoista.

Lentorata Oy on ehdottanut Lentoradalle uutta lyhyempää linjausvaihtoehtoa lentoasemalta Korson kautta kohti päärataa. Lentoradan yleissuunnitelma valmistui tammikuussa 2026. Ratasuunnitelman on määrä olla valmis vuoden 2028 alussa.

Itärata Oy on päättänyt jatkaa Itäradan suunnittelua Lentoradan uuteen linjaukseen perustuvalla linjauksella Korson alueella. Itäradan suunnittelua jatketaan yleissuunnitelman laatimisella, joka valmistunee loppuvuodesta 2028. Vaiheyleiskaava perustuu Lentorata Oy:n ja Itärata Oy:n toimittamiin suunnitelmiin.

Ratalain mukaan yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Ratasuunnitelman hyväksyminen edellyttää asemakaavaa. Vantaan kaupunki laatii vaiheyleiskaavan kanssa samanaikaisesti ratahankkeiden edellyttämiä asemakaavoja.

Maakuntakaava

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa (MRL 32§).

Suunnittelualueutta koskee Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on saanut lainvoiman 13.3.2023 osana Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuutta. Vaiheyleiskaavan alueelle kohdistuu voimassa olevassa maakuntakaavassa seuraavia merkintöjä:

- Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke
- Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (Lentorata)
- Lentomelualue (Lden dBA 55-60 sekä Lden yli 60 dBA)
- Suojelualue (Viurumäen metsä, Tussinkoski)
- Jätevesitunneli (Kerava-Viikinmäki)

Lisäksi alueella ovat voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset.

Uudenmaan liitto valmistelee parhaillaan VISIO-vaihemaakuntakaavaa, joka täydentää ja päivittää voimassa olevaa ja lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreään siirtymään liittyvien teemakokonaisuuksien osalta. Nykyiset maakuntakaavat säilyvät pääosin voimassa, mutta joitain VISIO-kaavan teemoihin liittyviä merkintöjä esitetään kumottaviksi. VISIO-kaavassa huomioidaan esimerkiksi muuttunut suunnittelutilanne valtakunnallisten raskaan raideliikenteen hankkeiden osalta, kuten Lentoradan ja Itäradan osalta.

VISIO-kaavan luonnos on ollut nähtävillä 11.3.-8.5.2026. Saadun palautteen pohjalta valmistellaan kaavaehdotus syksyn ja talven 2026-2027 aikana. Tavoitteena on kaavan hyväksyminen vuoden 2027 loppuun mennessä.

Uudenmaan liiton aiemmat lausunnot

Uudenmaan liitto ei ole antanut asiasta aikaisempaa lausuntoa. Yleiskaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa 2.3.2026 Uudenmaan liitto toi esiin, että vaiheyleiskaava tulisi hyväksyä vasta laadittavan vaihemaakuntakaavan (VISIO-kaava) hyväksymisen jälkeen, jotta alueidenkäyttölain tarkoittama maakuntakaavan ohjausvaikutus kuntakaavaan toteutuu.

Uudenmaan liitto pitää Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaavan laatimista välttämättömänä valtakunnallisesti merkittävien raskaan raideliikenteen hankkeiden edistämiseksi. Liitto tuo kuitenkin esille, että valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävien liikennehankkeiden toteuttaminen edellyttää linjausten osoittamista maakuntakaavassa. Seuraavassa on kuvattu tarkemmin maakuntakaavatilanne suhteessa vaiheyleiskaavaan valtakunnallisesti merkittävien raidehankkeiden osalta.

Lentorata

Voimassa olevassa maakuntakaavassa suunnittelualueelle on osoitettu Lentorataa koskien Liikennetunnelin ohjeellisen linjauksen merkintä. Merkintää käytetään, kun tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta. VISIO-kaavan luonnoksessa Lentoradan linjaus on tarkentunut radan yleissuunnitelman mukaisesti ja se osoitetaan vaiheyleiskaavan alueelle Liikennetunnelin merkinnällä.

Lentorata Oy pyysi 23.6.2025 Uudenmaan liitolta lausuntoa uudesta linjauksesta. Uudenmaan maakuntahallitus antoi 25.8.2025 lausunnon, jonka mukaan Lentoradan uusi linjaus ei ole voimassa olevan maakuntakaavan vastainen ja uutta linjausta voidaan pitää hyväksyttävänä eroavaisuutena maakuntakaavassa osoitetusta linjauksesta.

Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että Korson vaiheyleiskaavassa esitettävä Lentoradan maanalainen linjaus vastaa VISIO-kaavan luonnoksessa osoitettua linjausta sekä Lentoradan yleissuunnitelman linjausta.

Itärata

Voimassa olevassa maakuntakaavassa Itärataa osoittava linjaus on merkitty suunnittelualueen pohjoispuolelle Liikennetunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä. VISIO-kaavan luonnoksessa on Itärata osoitettu Liikennetunnelin vaihtoehtoinen linjaus -merkinnällä. Vaiheyleiskaavan alueelle sijoittuu maakuntakaavaluonnoksessa useita linjausvaihtoehtoja, jotka perustuvat Itäradan alustavaan yleissuunnitelmaan. Tavoitteena on, että VISIO-kaavan ehdotuksessa voidaan Itäradalle esittää yksi linjaus.

Uudenmaan liitto toteaa, että vaikka vaiheyleiskaavassa osoitettu linjaus on yhteneväinen Itärata Oy:n jatkosuunnitteluun valitsemien vaihtoehtojen kanssa, tulee alueidenkäyttölain mukaisesti maakuntakaavan olla ohjeena yleiskaavaa laadittaessa tai muutettaessa. VISIO-vaiheyleiskaava tulee kaavan tavoiteaikataulun mukaisesti hyväksyttäväksi vasta vuoden 2027 lopulla, joten Uudenmaan liitto suosittelee, että vaiheyleiskaavan hyväksyminen ajoittuisi vasta sen jälkeiselle ajalle.

Rahtirata

VISIO-kaavan luonnoksessa on Tallinna-tunnelin rahtiradalle osoitettu kolme vaihtoehtoista "Liikennetunnelin vaihtoehtoinen ohjeellinen linjaus" -merkintää sekä kolme vaihtoehtoista sijaintia "tie- ja rautatiliikenteen multimodaaliterminaalille" lentoaseman pohjoispuolelle. Yksi vaihtoehtoisista linjauksista sijoittuu vaiheyleiskaavan rajan tuntumaan suunnittelualueen luoteisreunaan. Kyseinen linjaus on yksi vaihtoehto Tallinna-tunnelin rahtiradan toteuttamiseksi. Tavoitteena on, että VISIO-kaavan ehdotuksessa osoitetaan vain yksi ratkaisu ja sijainti rahtiradalle ja siihen liittyvälle terminaalille.

Vaiheyleiskaavassa ei ole otettu kantaa rahtiradan toteuttamisen edellytyksiin. Mikäli VISIO-kaavassa päädytään osoittamaan rahtiradan

linjaus vaiheyleiskaavan alueelle, tulee se huomioida osana yleiskaavaratkaisua.

Lopuksi

Uudenmaan liitto suhtautuu myönteisesti vaiheyleiskaavan edistämiseen rinnakkain VISIO-kaavan kanssa, jotta raidehankkeiden toteuttamisvalmius mahdollistetaan sujuvasti. Kaavojen juridisen ohjausvaikutuksen kannalta on kuitenkin tärkeää, että VISIO-kaavan ehdotus ja vaiheyleiskaavan ehdotus ovat ratalinjausten osalta yhdenmukaiset ennen kuin kaavoja viedään hyväksymiskäsittelyyn. Vastaavasti VISIO-kaavan ja vaiheyleiskaavan valmisteluajataulut on hyvä sovittaa yhteen niin, että maakuntakaava voitaisiin hyväksyä ennen yleiskaavan hyväksymistä.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

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

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Jouni Suominen

Täytäntöönpano:

Päätösote: Vantaan kaupunki

Maakuntahallitus

24.08.2026

110

Lausunto Porvoon Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaavan valmisteluvaiheesta

Maakuntahallitus 24.08.2026

220/06.02.00/2026

Tiivistelmä

Porvoon Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaava on valmisteluvaiheessa (kaavaluonnos). Kaava-alueeseen kohdistuu useita, maakuntakaavassa osoitettuja valtakunnallisia, maakunnallisia ja/tai seudullisia intressejä. Osayleiskaavaluonnoksessa on hyvin huomioitu kaavatyötä ohjaavan Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan tavoitteet ja kaavaratkaisu. Lausunnossa on tuotu esille kaavan jatkovalmistelussa huomioon otettavia näkökulmia mm. maakunnallisiin ekologisiin verkostoihin, paikallisen kaupan rajoihin, ilmastovaikutusten arviointiin, Itärataan, sekä energiansiirtoverkkoihin liittyen.

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa ehdotuksen mukaisen lausunnon.

Asian vireilletulo

Porvoon kaupunki on pyytänyt lausuntoa Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaavan valmisteluaineistosta. Lausunnon määräaika on 30.8.2026.

Kaava-aineistot ovat saatavilla Porvoon kaupungin nettisivuilta:
<https://www.porvoo.fi/asuminen-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavat/kilpilahden-kulloon-ja-mickelsbolen-osayleiskaava/>

Asian tausta

Kaava-alueen sijainti ja laajuus

Kaava-alue sijaitsee Porvoon länsiosassa rajautuen Sipoon kunnanajaan. Kaava-alue pitää sisällään Kilpilahden teollisuusalueen, sekä Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen kylät. Kaava-alueen läpi kulkee valtatie 7. Suunnittelualan maapinta-ala on noin 68 neliökilometriä ja vesipinta-alaa noin 7,3 neliökilometriä.

Kaavan tavoitteet ja vaiheet

Osayleiskaavan keskeisenä tavoitteena on sovittaa yhteen asumisen, elinkeinojen, liikenteen ja ympäristöarvojen kehittäminen. Kaavan lähtökohtana on alueen kehittäminen kylämäisenä ja maaseutumaisena asuinympäristönä, sekä turvata Kilpilahden teollisuusalueen ja siihen liittyvien työpaikka- ja logistiikka-alueiden kehittämisedellytykset. Uusi asutus ohjataan kaavassa pääosin Kulloon palvelukylään ja muihin olemassa oleviin kyläalueisiin, sekä niiden läheisyyteen. Elinkeinoitoiminnot, erityisesti teollisuus ja logistiikka, keskittyvät pääosin moottoritien eteläpuolelle ja Sipoon rajalle. Liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan Itäradan toteuttamiseen sekä parannetaan alueen tieverkkoa.

Osayleiskaavatyö käynnistyi maanomistajille suunnatulla kyselyllä vuodenvaihteessa 2017-2018. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä ja lausunnoilla syksyllä 2023. Kaavaehdotus on tarkoitus saattaa lausunnoille vuonna 2027.

Kaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa kaksi osayleiskaava: Sköldvikin osayleiskaava (1988), sekä Kylien ja haja-asutusalueiden osayleiskaava (1996).

Kilpilahden teollisuusalueella on voimassa useita asemakaavoja, joiden yhteenlaskettu pinta-ala on noin 1150 hehtaaria. Jätekeskuksen asemakaavoitetun alueen pinta-ala suojaviheralueineen on noin 45 hehtaaria, ja Kulloon yritysalueen pinta-ala noin 90 hehtaaria.

Kaava-alueella on vireillä useita asemakaavoja. Kilpilahden suurteollisuusalueen kattava Kilpilahti ja Kulloo -asemakaava sekä Kilpilahti Innovaatietie -asemakaava ovat hyväksymisvaiheessa.

Lisäksi mainittakoon Kulloo - Mickelsbölen kyläasutusta ohjaavan osayleiskaavatyön yhtenä lähtökohtana kaupunginvaltuuston vuonna 2014 hyväksymä kylärakennepohja, jossa Kulloo nimettiin palvelukyläksi.

Maakuntakaava

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa (AKL 32§).

Suunnittelualuetta koskee Itä-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. Kun vallitsevaa kaavatilannetta tulkitaan, on kaikki voimassa olevat maakuntakaavat ja maakuntakaavamerkinnot huomioitava samanaikaisesti.

Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa suunnittelualueella ovat voimassa seuraavat kaavamerkinnot määräyksineen:

- Teollisuus- ja varastoalue, jolla on/jolle saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen (T/kem)
- Tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue (Kilpilahti ja Kulloo)
- Valtakunnallisesti merkittävä kaksiajoratainen tie (VT 7)
- Maakunnallisesti merkittävä tie (Maantie 148 ja 170)
- Seudullisesti merkittävä tie (Kilpilahdentie)
- Liikennealue, Satama (Kilpilahden öljysatama Sköldvik)
- Yhdysrata (Sköldvikin rata)
- Pääradan ohjeellinen linjaus (Ratayhteys lentoradalta Porvooseen)
- Laivaväylä
- Veneilyn runkoväylä
- Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä
- Suojelualue (Fågelmossen, Klobbudden)
- Natura 2000-alue (Boxin suot)
- Viheryhteystarve (Kulloo)

- Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue (Svartbäckin kivilouhos ja Pedarsändan kalmisto)
- Voimajohto
- Kaasuputki
- Kaukolämmön siirron yhteystarve
- Pohjavesialue (Mickelsböle)
- Runkovesijohdon ohjeellinen linjaus
- Jätteenkäsittelyalue (Kilpilahden jätekeskus)
- Kilpilahden konsultointivyohtyke
- Kilpilahden suojavyöhyke

Lisäksi kaava-aluetta koskevat maakuntakaavan yleiset suunnittelumääräykset, joista osayleiskaavan kannalta keskeisimmät määräykset ovat seuraavat:

- Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä ilmastonmuutoksen hillinnän ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta kestäviä ratkaisuja.
- Alue- ja yhdyskuntarakennetta tulee kehittää olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen.
- Maakuntakaavassa osoitettujen keskusten, palvelukeskittymien ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Rakentamisen ohjauksessa tulee huomioida olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen, palveluiden saavutettavuus ja kestävä liikumisen edellytykset.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Natura 2000 -ohjelmaan kuuluvat tai siihen kuuluviksi ehdotetut alueet, turvattava alueiden yhtenäisyys, arvioitava suunnitelmasta alueelle kohdistuvat vaikutukset ja huolehdittava, ettei merkittävästi heikennetä niitä luonnonarvoja, joiden perusteella alue on ehdotettu tai sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Suunnitelman vaikutukset ja hyväksymisedellytykset tulee arvioida siten kuin luonnonsuojelulaissa on säädetty. Vaikutuksia arvioitaessa on otettava huomioon mahdolliset yhteisvaikutukset muiden suunnitelmien ja hankkeiden kanssa. Suunnittelussa tulee käyttää valtioneuvoston Natura-alueita koskeviin päätöksiin sisältyviä aluerajauksia sekä viimeisimpiä Natura-tietolomakkeita.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on edistettävä vesiensuojelua ja pyrittävä parantamaan vesien ekologista tilaa.
- Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset ja varastot. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on tarkistettava näitä koskeva ajantasainen tieto turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesilta ja pyydettyä pelastusviranomaisen lausunto.

Ehdotus lausunnoksi

Maakuntakaavan keskeiset tavoitteet

Maakunnallisesta ja valtakunnallisesta näkökulmasta tarkasteltuna Porvoon Kilpilahden alue on tärkeä teollisuus- ja työpaikkatoimintojen alue. Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa Kilpilahteen on osoitettu T/kem-merkintä, joka on myös ainoa T/kem-merkintä Uudenmaan maakuntakaavoissa. Kilpilahteen on osoitettu myös tuotannon- ja logistiikkatoimintojen alueen maakuntakaavamerkintä, sekä useita teollista toimintaa palvelevia liikenneyhteyksiä ja väyliä koskevia merkintöjä.

Maakuntakaava on otettu huomioon osayleiskaavatyön tavoitteita muodostettaessa. Osayleiskaavatyön tavoitteena on mm. ratkaista alueen elinkeinotoimintojen ja liikenteen sekä alueen muun maankäytön ja ympäristön arvokkaiden erityispiirteiden yhteensovittaminen. Ratkaisujen löytäminen alueen osittain ristiriitaisiin maankäyttöintresseihin edistää maakuntakaavan toteutumista. Kilpilahti on elinkeinonäkökulmasta katsottuna jopa valtakunnallisesti merkittävä alue, jonka elinkeinojen toiminta- ja kehittämisedellytykset tulee turvata samalla ottaen huomioon muut alueeseen kohdistuvat valtakunnalliset ja maakunnalliset tarpeet ja alueen erityiset arvot.

Yhdyskuntarakenne

Kaavassa uudet rakentamiseen tarkoitetut alueet on osoitettu pääasiassa olemassa olevan kylärakenteen, elinkeinotoimintojen ja muun infrastruktuurin yhteyteen. Osayleiskaavassa osoitetut uudet pientalo- ja kyläalueet ovat luonteeltaan nykyistä rakennetta täydentäviä tai sijaitsevat olemassa olevien kyläalueiden välittömässä läheisyydessä.

Kaavaluonnos on alue- ja yhdyskuntarakenteen ja yhdyskuntarakenteen kestävä kehittäminen osalta maakuntakaavan mukainen. Kaavassa ei kuitenkaan oteta kantaa uusien alueiden vaiheistukseen, mikä voisi tukea maakuntakaavan tavoitteita tukeutua ensisijaisesti olevaan rakenteeseen.

Väestö

Kaava-alueelle on laadittu mitoitusarkastelu, ja rakennuspaikat on laskettu emätilaperiaatteen mukaisesti. Kaavan mitoitus perustuu edullisuusvyöhykkeisiin, joita ovat kyläalue, kylän laajenemisalue, peltoalue ja haja-asutusalue. Ranta-alueilla on käytetty omaa mitoitusperustetta. Kaavaselostuksessa ei kuitenkaan ole esitetty, kuinka suuri on kaavan mahdollistama lisäys. **Kaavakokonaisuuden hahmottamiseksi sekä vaikutusten arvioimiseksi tarkemmat mitoitus tiedot ja kaavan mahdollistama väestönlisäys olisi hyvä tulla kaava-aineistoissa ilmi.**

Liikenne

Kaavassa on osoitettu suunnitteilla olevan Itäradan linjaus Sipoon ja Porvoon kuntarajalta Grejuksentielle saakka. Linjaus on osoitettu kaavassa alustavien suunnitelmien mukaisesti. Lisäksi kaavassa osoitetaan Itäradan ratalinjauskäytävä, jolle saa sijoittaa rautatiehen liittyvät rakenteet, suoja-alueet, huoltotiet ja meluntorjuntaratkaisut. Kaavan tavoitteena on turvata radan toteuttamismahdollisuudet, sekä ohjata maankäyttöä radan läheisyydessä.

Osayleiskaavaluonnoksessa osoitettu Itäradan linjaus eroaa jonkin verran voimassa olevassa Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa osoitetusta pääradan ohjeellisesta linjauksesta, mutta pitkälti vastaa valmisteilla olevassa, keväällä 2026 nähtävillä olleessa VISIO-vaihemaakuntakaavaluonnoksessa osoitettuja radan vaihtoehtoisia linjauksia. VISIO-kaavan jatkovalmistelussa linjausvaihtoehtoja tullaan karsimaan. Maakuntakaavaehdotuksessa tullaan esittämään yksi ohjeellinen linjaus Itäradalle. Uudenmaan liitto toteaa, että **osayleiskaavan ja VISIO-kaavan jatkovalmistelussa on tärkeä huolehtia kaavaratkaisujen yhdenmukaisuudesta.**

Elinkeinot ja kauppa

Teollisuus- ja työpaikka-alueet on keskitetty kaavaratkaisussa moottoritien eteläpuolelle, sekä Sipoon vastaiselle rajalle kaava-alueen länsiosaan.

Kilpilahden teollisuusalue on osoitettu teollisuus- ja varastointialueena, jolle saa sijoittaa merkittävän vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoitavan laitoksen. Kulloon yritysalue on osoitettu teollisuus- ja varastointialueeksi. Kaavassa yritysalue laajenee moottoritien ja Sköldvikin radan, sekä Nesteentien rajaamalla alueella. **Teollisuus- ja työpaikka-alueet vastaavat liiton näkemyksen mukaan sekä voimassa olevan, että valmisteilla olevan VISIO-kaavan tavoitteita.**

Moottoritien ja tien 148 risteyskohtaan on osoitettu alueita merkinnällä Uusi palvelujen ja työpaikkojen alue (P+TP-1). Suunnittelumääräyksen mukaan ”Alueelle saa sijoittaa myös toimintaan liittyvää myymälätilaa sekä merkitykseltään paikallista vähittäiskauppaa ja paikallista paljon tilaa vaativaa kauppaa.” Uudenmaan liitto toteaa, että **paikallisuuden rajat tulisi määritellä suunnittelumääräyksessä.** Alueella on voimassa maakuntakaavan kauppaa koskeva yleinen suunnittelumääräys, jonka mukaan merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön koon alaraja on 4000 k-m², ellei selvitysten perusteella muuta osoiteta. Myös palvelujen alueita (P) koskee sama maakuntakaavan yleinen suunnittelumääräys.

Kulttuuriympäristö

Maakuntakaavassa osoitetut kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeät alueet on osoitettu osayleiskaavaluonnoksessa asianmukaisesti ja niitä koskien on annettu kulttuuriympäristön arvojen vaalimiseen liittyviä määräyksiä. Osayleiskaava ei myöskään mahdollista aurinkovoimaloiden sijoittamista valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaille kulttuurimaisema-alueille.

Pitkälti olevaan rakenteeseen tukeutuvat, luonteeltaan nykyistä rakennetta täydentävät uudet asuinrakennuspaikat eivät merkittävällä tavalla muuta maaseutumaisen maiseman luonnetta. Paikoin uudisrakentamisen mahdollistavat alueet on sijoitettu viljelyaukeiden muodostamaa avointa maisematilaa rajaaville metsäisille alueille, jolloin rakentamisen toteutuessa alueen maisemakuva jonkin verran muuttuu.

Viherrakenne, luontoarvot ja ekologiset yhteydet

Maakuntakaavan yleismääräys edellyttää, että ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja alueidenkäytössä on otettava huomioon alueiden arvokkaat ominaispiirteet ja turvattava luonnon, maiseman ja kulttuuriympäristön arvot. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on tarkistettava viranomaispäätösten, inventointien tai rekisterien ajantasainen tieto arvokkaista alueista, kohteista ja yhteyksistä mukaan lukien alueiden ja kohteiden tarkemmat rajaukset.” Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen osayleiskaavan luontoselvityksessä (2023) tunnistetut maakunnallisesti arvokkaat luontokohteet on huomioitu kaavaratkaisuissa suojelualuemerkinnöin.

Suunnittelualueelle sijoittuu maakuntakaavan Kulloon viheryhteystarve. Sen suunnittelumääräyksen mukaan: ”yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava, että merkinnällä osoitettu yhteystarve säilyy tai toteutuu tavalla, joka turvaa lajiston liikkumismahdollisuudet, virkistys- ja ulkoilumahdollisuudet sekä ylläpitää maisema- ja luontoarvoja. Lisäksi viheryhteyden tarkkaa sijaintia ratkaistaessa on selvitettävä, että yhteydellä on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistysellistä verkostoa.”

Osayleiskaavaluonnoksen selostuksen mukaan kaava huomioi maakuntakaavan mukaiset viheryhteydet, ja ne varataan maakuntakaavan

periaatteiden mukaisesti. Ekologisia yhteyksiä ei ole kuitenkaan merkitty kaavaan, eikä kaava-aineistosta selviä, mistä Kulloon viheryhteystarpeen on suunniteltu kulkevan ja mitkä toteuttamisedellytykset sillä olisi. Ekologista yhteyttä heikentäviä toimintoja on kaavaluonnoksessa osoitettu niin, että yhteydelle ei jää yhtä selkeää kohtaa. **Uudenmaan liitto edellyttää, että kaava-aineistoon selvennetään, mistä kohdasta tai kohdista ja millä tavalla Kulloon viheryhteystarvemerkinä voi toteutua tai kehittyä ekologisena yhteytenä.**

Maakunnallisten yhteyksien tavoitteena yleisesti on 500-1000 metriä leveä yhteys, joka toimisi mahdollisimman isolle osalle lajistosta. Ekologisesti tarkasteltuna suositeltavaa on tätäkin leveämpi yhteys (Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella 2018). Jotta yhteys toimisi monipuolisesti lajistolle, sillä tulisi olla suojaavaa kasvillisuutta ja latvuspeitteisyyttä. Mikäli leveys on alle 500 metriä, ei tällainen kapeikko saisi olla leveyttään pidempi. Myöskään kapeikkoja ei saisi olla peräkkäin lähellä toisiaan. Leveysvaatimuksen perusteena yleisesti on se, että ihmisen läsnäolon ja liikkumisen on todettu vaikuttavan luonnoneläinten käyttäytymiseen noin 250 m vyöhykkeellä viheralueen reunasta (Kestävät kaupunkiseudut – Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi, Söderman&Saarela, Suomen ympäristö 25/2011).

Yleiskaavaluonnoksessa ei tuoda esiin, että suunnittelualueella olisi tarkasteltu tai huomioitu ekologisia verkostoja. Maakunnallisia ekologisia verkostoja on mahdollista tarkastella Uudenmaan liiton paikkatietoaineistolla, joka on saatavissa linkistä [Ekologiset verkostot | Avoimet aineistot](#). Maakuntatason selvityksessä [Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella](#) (2018) on tiedot maakunnallisista verkostoista ja yhteyksistä. On tärkeää, että luontoarvot, mukaan lukien ekologiset verkostot selvitetään ja suhteutetaan maakuntakaavan tilanteeseen osana kuntakaavoitusta, jotta ekologisten verkostojen toimivuutta voidaan säilyttää ja edistää Uudellamaalla.

Osayleiskaavaluonnoksen suunnittelualueella on tunnistettu erityisesti huomionarvoisia yhteyksiä Uudenmaan liiton ekologisten verkostojen aineistossa. Huomionarvoiset yhteydet ovat merkittäviä yhteyksiä, joille on vähän vaihtoehtoja. Näistä yksi ulottuu osayleiskaavaluonnoksessa luonnonsuojelualueeksi osoitetun Fågelmosseinin itäisen osan koillispuolelle sekä siitä pohjoisemmaksi kulkeviin yhteyksiin. Tälle alueelle on kaavaluonnoksessa osoitettu uutta teollisuus- ja varastoalueiden rakentamista. Toteutuessaan rakentaminen katkaisisi aiemmin mainituissa Zonation-analyysissä tunnistetut lounais-koillisuuntaiset ekologiset yhteydet. Boxin soiden Natura-alueelta on syytä säilyttää yhteys koilliseen. **Osayleiskaavan jatkovalmistelussa tulee huomioida suunnittelualueen maakunnalliset ekologiset verkostot sekä selvittää, miten ekologisia yhteyksiä edistetään kaavalla.**

Uudenmaan liitto kiittää siitä, että kaavaratkaisussa on huomioitu ekologisen kompensaation ja luonnon ennallistamisen edistäminen osoittamalla siihen soveltuvia alueita kaavassa. Erityisen hienoa on kaavamääräys, joka huomioi kompensaatioon ja ennallistamiseen soveltuvien alueiden linkittymisen osaksi laajempaa ekologista verkostoa. Alueet sijoittuvat osayleiskaavaluonnoksessa sen luoteiskulmaan, jolla on merkitystä Sipoonkorven kytkeytymisessä itään. Hyvitysalueiden tuottaminen kyseiselle alueelle on maakunnallisten ekologisten verkostojen kannalta siis kannatettavaa. Oleellista niiden kannalta on samalla, että kaavan luoteiskulman alueelle ei tulisi yhtään enempää esteitä, kuin mitä valtakunnallisista hankkeista on suunniteltu tulevaksi.

Yleiskaavaluonnokseen merkityt uudet ohjeelliset voimajohdot sekä Itärata luovat toteutuessaan esteitä ekologiselle verkostolle. Voimajohtojen suunnittelussa onkin tarpeen huomioida estevaikutuksen vähentäminen.

Kompensaatioon tai ennallistamiseen soveltuvan alueen merkintä kaavassa on ”ekok”. Ekok-kaavamerkintä ilmaisee, että kaavakohde kuvaa ekologisen kompensaation alueen. Jos merkinnän tarkoituksena on osoittaa potentiaalia, kannattaa kuitenkin pohtia, voisiko merkintänä olla jokin kehittämiseen viittaava, jotta se ei sekoitu varsinaisen rekisteröidyn hyvitysalueen merkintään. Lisäksi Uudenmaan liitto pitää hyvänä toimintatapaa, jossa M-alkuisten merkintöjen osalta alueen osayleiskaavan mitoitusperusteiden mukainen rakennusoikeus on siirretty saman maanomistajan eri alueille.

Energia

Kilpilahden alueen teollisuuden sähköistyminen ja uudet vetyhankkeet vaativat merkittävää sähkönsiirtokapasiteetin kasvattamista. Kaavassa on osoitettu uudet ohjeelliset 400 kV:n ja 400+110 kV:n voimajohdot Anttilasta Kilpilahteen korvaamaan nykyisiä 110 kV:n yhteyksiä. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että näille voimajohdoille ja sähköasemien laajennuksille turvataan riittävät tilavaraukset, sillä ne ovat edellytys alueen energiantensiivisen teollisuuden vihreälle siirtymälle ja toimitusvarmuudelle.

Uudenmaan voimassa olevissa maakuntakaavoissa sekä erityisesti valmisteilla olevassa VISIO-kaavassa korostetaan puhtaan siirtymän ja vetytalouden maankäytöllisiä edellytyksiä. Kilpilahden alue on yksi Suomen vetytalouden merkittävimmistä solmukohdista. Osayleiskaavaluonnoksessa on varattu tilaa valtakunnallisen vedyn siirtoverkon toteuttamiselle (merkinnät k-1, uusi kaasulinja ja vaihtoehtoinen kaasulinja). **Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että Gasgrid Finland Oy:n kansallisen vetyverkoston linjausvaihtoehdot on kytketty osaksi kaavaratkaisua** jo tässä vaiheessa YVA-menettelyjen rinnalla. On tärkeää, että kaavassa asetettu k-1-merkintä mahdollistaa joustavan, mutta muun maankäytön kanssa yhteensovitetun reitinvalinnan jatkosuunnittelussa. Lisäksi Uudenmaan liitto toteaa, että **kaavaratkaisussa on huolehdittava siitä, että se osaltaan mahdollistaa Tolkkiin suunnitteilla olevien vety- ja metaanilaitosten kytkeytymisen Kilpilahden teollisuusalueelle ja toisaalta olemassa olevaan kaasuverkkoon.**

Osayleiskaavassa on tutkittu ja osoitettu alueita teollisen mittakaavan aurinkovoimaloille. Maakuntakaavan tavoitteiden mukaan uusiutuvan energian tuotantoa tulisi ohjata ensisijaisesti jo rakennettuun ympäristöön, teollisuusalueiden yhteyteen ja muun maankäytön kannalta haasteellisille joutoalueille.

Kaavassa on tunnistettu kaksi aurinkovoimalle potentiaalista peltoaluetta (Taviskärr ja Nyby), jotka on osoitettu merkinnällä aur-1. **Uudenmaan liitto pitää perusteltuna, että aurinkovoimaa keskitetään olemassa olevan sähköverkon ja teollisuuden läheisyyteen.**

Kaavamääräyksissä asetetaan aurinkovoimalle reunaehdot: Aurinkovoimaa ei saa sijoittaa pohjavesialueille, maa tulee voida palauttaa maatalouskäyttöön, ja luonnon ja eläinten tarvitsemat viheryhteydet on turvattava. **Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että aur-1-alueiden tarkemmassa suunnittelussa varmistetaan, ettei aurinkopaneelien sijoittelu aiheuta merkittävää haittaa alueen arvokkaille**

kulttuurimaisemille ja että hulevesien hallinnasta huolehditaan kaavamääräysten mukaisesti.

Yhteenvedona energia-asioista Uudenmaan liitto toteaa, että Kilpilahden, Kulloon ja Mickelsbölen **osayleiskaavan luonnos edistää hyvin maakuntakaavan energia- ja ilmastotavoitteita**. Kaava luo pitkäjänteiset maankäytölliset edellytykset Kilpilahden alueen vihreälle siirtymälle, sähköistymiselle ja vetytaloudelle.

Ympäristöhäiriöt

Osayleiskaavassa on osoitettu Kilpilahden suuronnettomuusvaarallisen teollisuuden Seveso-konsultointivyöhykkeiden rajaukset, jotka vastaavat maakuntakaavassa osoitettuja rajauksia. Suojavyöhykkeillä sallitaan vain tiettyntyyppinen maankäyttö, sekä estetään uusien vakituisten ja vapaa-ajan asuinrakennusten tai muiden herkkien toimintojen rakentaminen.

Tieliikenne on suunnittelualueen merkittävin melulähde. Kaavassa on osoitettu liikenteen melualueet merkittävimpien melua aiheuttavien teiden osalta. Lähes kaikki uudet rakennuspaikat on sijoitettu melualueiden ulkopuolelle. Niillä uusilla rakennuspaikoilla, jotka sijoittuvat melualueelle, on kaavamääräyksissä edellytetty melun huomioon ottamista rakentamisessa ja piha-alueiden toteutuksessa. Melualueet on otettu kaavassa asianmukaisesti huomioon.

Kaavassa on osoitettu merkinnällä Pilaantunut maa-alue alueet, joiden maaperä on tutkittava ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä. Lisäksi yleisissä suunnittelumääräyksissä todetaan pilaantuneiden maiden osalta, että pilaantuneet maat tulee tunnistaa ja ottaa huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa. Pilaantunut maaperä on määräysten mukaan kunnostettava käyttötarkoituksen mukaisella tavalla.

Yleisissä määräyksissä todetaan myös, että yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja rakentamisessa tulee edistää massojen suunnitelmallista kierrätystä ja hyödyntämistä. Kaavaselostuksesta ei kuitenkaan käy ilmi, miten massojen kierrätystä ja hyödyntämistä tullaan tarkemmin edistämään. Tavoite itsessään on hyvä, ja **Uudenmaan liitto kannustaa esittämään osayleiskaavassa keinoja maa-ainesten kiertotalouteen ja massojen hallintaan luonnonvarojen kestävästä käytöstä edistämiseksi.**

Ilmastovaikutukset ja hiilensidonta

Osayleiskaavan yleisenä tavoitteena on edistää ilmastonmuutoksen hillintää ja varautua ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, sään ääri-ilmiöihin ja tulviin. **Ilmastovaikutusten arviointi on laadittu varsin suppeasti** arvioimalla lähinnä maankäytön muutoksesta aiheutuva hiilinielujen väheneminen. Uusien teollisuus- ja työpaikka-alueiden rakentamisella on kuitenkin moninkertainen kielteinen vaikutus kaavan mahdollistamiin muihin maankäytön muutoksiin verrattuna. **Rakentamisvaiheen vaikutusten tunnistamiseen ja vaikutusten lieventämiseen tulisikin jo osayleiskaavassa kiinnittää enemmän huomiota.**

Kilpilahden alue on kansallisestikin erittäin merkittävä aluekokonaisuus vihreän siirtymän kannalta. Arvioinnissa on tuotu esille kaavan mahdollistavan teollisuuden ja energiatuotannon sijoittamisen välilliset päästövähennykset, mutta niiden merkittävyyttä tai ajallista vaikuttavuutta ei ole arvioitu. Kaavaselostuksen mukaan näiden vaikutusten suuruus riippuu toteutuvien toimintojen laadusta ja mittakaavasta.

Osayleiskaavassa on tarpeen tarkastella tarkemmin alueen

päästövähennyspotentiaalia sekä päästöjen lieventämisen keinoja maankäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Ilmastovaikutusten arviointia on tarpeen täydentää kuvaamalla selkeästi mitkä kaavaratkaisut aiheuttavat toteutuessaan välittömiä kasvihuonekaasupäästöjä ja mitkä maankäytölliset tekijät vastaavasti hillitsevät päästöjen muodostumista tulevaisuudessa tiettyjen oletusten toteutuessa. Lisäksi on tarpeen kuvata, miten kaavassa on huomioitu ilmastomuutokseen sopeutuminen ja ilmastoriskeihin varautuminen. Tulvat ja hulevedet on huomioitu, mutta arvioinnista puuttuvat esimerkiksi lämpösaarekeilmiö ja energiahuollon ilmastokestävyys.

Yhteenveto Uudenmaan liiton lausunnon keskeisistä viesteistä osayleiskaavan jatkovalmistelua varten

- Osayleiskaavaratkaisussa on hyvin huomioitu kaavatyötä ohjaavan Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavan tavoitteet ja kaavaratkaisu
- Kaavaluonnos on alue- ja yhdyskuntarakenteen ja yhdyskuntarakenteen kestävä kehittäminen osalta maakuntakaavan mukainen
- Kaavakokonaisuuden hahmottamiseksi, sekä vaikutusten arvioimiseksi tarkemmat mitoitustiedot ja kaavan mahdollistama väestönlisäys olisi hyvä tulla kaava-aineistoissa ilmi
- Osayleiskaavan ja VISIO-kaavan jatkovalmistelussa on tärkeä huolehtia kaavaratkaisujen yhdenmukaisuudesta Itäradan linjauksen osalta
- Palveluiden ja työpaikkojen alueiden suunnittelumääräyksissä tulisi määritellä paikallisen kaupan rajat
- Uudenmaan liitto edellyttää, että kaava-aineistoon selvennetään, mistä kohdasta tai kohdista ja millä tavalla Kullon viheryhteystarvemerkin voi toteutua tai kehittyä ekologisenä yhteytenä
- Osayleiskaavan jatkovalmistelussa tulee huomioida suunnittelualueen maakunnalliset ekologiset verkostot sekä selvittää, miten ekologisia yhteyksiä edistetään kaavalla
- Uudenmaan liitto kiittää siitä, että kaavaratkaisussa on huomioitu ekologisen kompensaation ja luonnon ennallistamisen edistäminen osoittamalla siihen soveltuvia alueita kaavassa
- Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että Gasgrid Finland Oy:n kansallisen vetyverkoston linjausvaihtoehdot on kytketty osaksi kaavaratkaisua
- Kaavaratkaisussa on huolehdittava siitä, että se osaltaan mahdollistaa Tolkkisiin suunnitteilla olevien vety- ja metaanilaitosten kytkeytymisen Kilpilahden teollisuusalueelle ja toisaalta olemassa olevaan kaasuverkkoon
- Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että aur-1-alueiden tarkemmassa suunnittelussa varmistetaan, ettei aurinkopaneelien sijoittelu aiheuta merkittävää haittaa alueen arvokkaille kulttuurimaisemille ja että hulevesien hallinnasta huolehditaan kaavamääräysten mukaisesti
- Uudenmaan liitto kannustaa esittämään osayleiskaavassa keinoja maa-ainesten kiertotalouteen ja massojen hallintaan luonnonvarojen kestävä käytön edistämiseksi
- Ilmastovaikutusten arviointi on laadittu varsin suppeasti.
- Uusien teollisuus- ja työpaikkoja-alueiden rakentamisesta aiheutuvien ilmastovaikutusten lieventämiseksi tulisi kiinnittää enemmän huomiota.

- Osayleiskaavassa on tarpeen tarkastella tarkemmin alueen päästövähennyspotentiaalia sekä päästöjen lieventämisen keinoja.

Esittelijän päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

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

Esittelijä:

maakuntajohtaja Tuija Telén

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Mari Siivola
Asiantuntija Tanja Lamminmäki

Täytäntöönpano:

Päätösote: Porvoon kaupunki