



**KUUMA-SEUDUN LAUSUNTO UUSIMAA-KAAVA 2050 –EHDOTUKSESTA**

Uudenmaan liiton lausuntopyyntö KUUMA-seudulle Uusimaa-kaavan 2050 ehdotusvaiheen kokonaisuudesta 21.3.2019

**Taustaa**

Uudenmaan maakuntahallitus on päättänyt kokouksessaan 11.3.2019 Uusimaa-kaavan ehdotuksen aineistojen lausunnoille lähettämistä. Lausunnot on pyydetty toimittamaan Uudenmaan liittoon ensisijaisesti sähköpostin liitetiedostona osoitteeseen [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) viimeistään 24.5.2019. Lausuntoaineistot ovat saatavissa sähköisessä muodossa suomeksi osoitteesta [www.uudenmaanliitto.fi/kaavaehdotus](http://www.uudenmaanliitto.fi/kaavaehdotus) ja ruotsiksi osoitteesta [www.uudenmaanliitto.fi/planforslag](http://www.uudenmaanliitto.fi/planforslag). Kaavaehdotuksesta on järjestetty lausunnonantajille esittelytilaisuudet 29.3.2019 ja 4.4.2019.

Uusimaa-kaavan aikatahtäin on vuodessa 2050 ja se kokoaa yhteen kaikki alueidenkäytön keskeiset teemat, jotka tulee ratkaista maakuntakaavalla. Tavoitteena on, että vaihemaakuntakaavojen hyväksymisen yhteydessä kumotaan kyseisen seudun kaavan alueelta kaikki aiemmat maakuntakaavat, lukuun ottamatta Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua. Uusimaa-kaava 2050 koostu kolmesta vaihemaakuntakaavasta: Länsi-Uusimaa, Helsingin seutu ja Itä-Uusimaa. KUUMA-kuntien aluetta koskee Helsingin seudun vaihemaakuntakaava.

Seutujen vaihemaakuntakaavoja ohjaavana taustavisiona toimii Uudenmaan rakennesuunnitelma. Oikeusvaikutukseton suunnitelma kattaa koko Uudenmaan ja siinä esitetään kokonaiskuva maakunnan aluerakenteesta vuonna 2050. Rakennesuunnitelma on oikeusvaikutukseton seutujen kaavoja ohjaava taustavision. Suunnitelmassa osoitetaan yleispiirteisellä tasolla:

- alueet, joille maakunnan kasvu voisi sijoittua kestävästi
- liikenne- ja keskusverkon sekä
- viherrakenteen pääelementit.

**Toteuttamisohjelma**

Uusimaa-kaavan toteuttamisohjelma osoittaa Uudenmaan aluerakenteen kehittymisen prioriteetit. Se tarkentaa Uudenmaan rakennesuunnitelmassa esitettyä joukkoliikenteen ja maankäytön kehityskäytävien priorisointia osoittamalla, mitä liikenteen ja maankäytön hankkeita kehityskäytävät sisältävät ja miten ne ovat kytköksissä toisiinsa.

Toteuttamisohjelma on jaettu kolmeen vaiheeseen, jotka on selkeyden vuoksi jaettu neljään eri suuntaan sekä kansainvälistä saavutettavuutta parantaviin hankkeisiin. Toteuttamisohjelman vaiheistus tukee Uusimaa-kaavan tavoitteiden mukaisesti kasvun ohjaamista kestäville vyöhykkeille siten, että ensin toteutetaan nykyistä rakennetta tukevat alueet ja yhteydet, sitten nykyistä rakennetta täydentävät alueet ja yhteydet ja vasta viimeiseksi otetaan käyttöön kokonaan uusia alueita ja yhteyksiä.

Ensimmäinen vaihe sisältää hankkeet, jotka ovat tarpeellisia jo nyt tai ovat edellytyksenä toisen vaiheen hankkeille. Ensimmäisen vaiheen liikennehankkeet perustuvat pääasiassa nykyisen maankäytön tarpeisiin tai maankäytön kasvuun nykyisessä rakenteessa. Helsingin seudun osalta ensimmäisen vaiheen infrahankkeet on MAL 2019 -työssä ajoitettu toteutettaviksi ennen vuotta 2030.

Toiseen vaiheeseen sisältyvät pääsääntöisesti nykyistä rakennetta täydentävät alueet ja yhteydet. Toisen vaiheen hankkeet ajoittuvat pääsääntöisesti vuosien 2030 ja 2050 välille, mutta jotkin hankkeet saattavat käynnistyä jo aikaisemmin, jos niille järjestyy rahoitus.

### **Kaavatyön eteneminen**

Uudenmaan liitto laatii annetun palautteen pohjalta kaavaehdotuksen, ja tavoitteena on asettaa ehdotuksena nähtäville syyskuussa 2019. Uusimaa-kaava on tarkoitus hyväksyä maakuntavaltuustossa loppuvuodesta 2019.

### **Yleistä**

KUUMA-kuntien yhteinen väestömäärä noin 300 000 asukasta. Alueen kehittyminen ja kasvu sekä elinvoima ovat ensiarvoisen tärkeitä alueen nykyisen väestön kannalta. Aluetta ja sen kaikkia nykyisiä keskuksia tulee voida kehittää sekä kasvavina että elinvoimaisina. Alueen ja sen keskuksien väestömäärän kasvun myötä voidaan luoda edellytyksiä kestävästi liikkumisen kehittämiseksi. Maakuntakaavan rooli tulee olla kestävästä kasvusta ja kehityksestä mahdollistava myös KUUMA-kuntien alueella.

### **Kasvun kestävä ohjaaminen**

KUUMA-kunnat haluavat tarjota monipuolisia asumisen mahdollisuuksia. Tiiviiden keskustojen lisäksi kehitetään pientaloalueita, jotka usein laajentavat nykyisiä taajamia tukeutuen kuitenkin olevaan rakenteeseen.

#### *Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke*

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke-merkinnällä, joka on kehittämisperiaatemarkintä, on osoitettu maakunnan suurimpia ja monipuolisimpia keskuksia ympäröivät taajamavyöhykkeet, jotka ovat maakunnan ensisijaisia maankäytön kehittämisvyöhykkeitä. Näiden ulkopuolelle sijoittuu paikallisesti kehitettäviä alueita.

Kaavaselostuksen mukaan taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke on tyypiltään kehittämisperiaatemarkintä ja täten luonteeltaan alueidenkäytön periaatteet osoittava merkintä. Merkintä ottaa kantaa vyöhykkeen laajuuteen ja rajautumiseen periaatetasoisesti. Kuntien tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussaan määritellä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden alueidenkäytön kehittämisen tarkemmat ratkaisut siten, että ne tukevat kestävästi yhdyskuntarakenteen muodostumista vyöhykkeelle parantaen esimerkiksi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä, palveluiden saavutettavuutta ja keskustojen elinvoimaisuutta. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke sisältää pääosin jo olemassa olevaa taajamaa, jota tulee tiivistää ja kehittää verkostomaisena.

KUUMA-kunnat painottavat voimakkaasti, että maakuntakaavan täytyy tukea MAL 2019 suunnitelman toteuttamisedellytyksiä mukaan lukien suunnitelman ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joiden muodostamisperiaatteena on ollut hyvin saavutettavat alueet eli ns. SAVU-vyöhykkeet. KUUMA-kuntien hyväksi SAVU-vyöhykkeiksi katsottiin vyöhykkeet 4 -5.

Taajamatoimintojen kehittämisperiaate-merkinnän tulkinnasta ei ole vielä kokemusta oikeuskäytännössä eikä viranomaisyhteistyössä. Merkintä voi olla toimiva ja hyväksyttävissä ehdotuksessa esitetyin rajauksin, mikäli kehittämisvyöhyke ohjaa rakenteen tiivistämistä merkinnän alueella ja pientaloalueiden asemakaavojen laatiminen on mahdollista kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella mutta niihin tukeutuen. Tässä tilanteessa kehityksen esteeksi eivät saa tulla yleiset suunnittelumääräykset ns. valkoisella alueella. Esimerkkinä miten tulkitaan määräystä, että ympärivuotista asumista sekä työpaikkarakentamista on ohjattava ensisijaisesti maakuntakaavassa osoitettuihin keskuksiin ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille. Maakuntakaavaehdotuksessa osoitettujen keskusten ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeiden ulkopuolella tapahtuvan asuin- ja työpaikkarakentamisen tulee ensisijaisesti sijoittua olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen.

KUUMA pitääkin erittäin tärkeänä, että edellä esitetyn perusteella selostusta tulee täydentää nyt esitettyä tarkemmalla tulkintaohjeella taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja ns. valkoisen alueen yleisten määräysten osalta. KUUMA-kunnissa valkoisella alueella on useita taajamia, joiden paikallista kehittämistä maakuntakaava ei saa estää. Lisäksi tulee esittää suuntaviivoja, missä kulkee ero paikallisesti ja seudullisesti merkittävän asuin- ja työpaikkarakentamisen välillä esim. suhteessa kunnan kokoon ja väestökasvuun. Vaihtoehtona voisi olla ”mittari” saavutettavuuden ja yhdyskuntarakenteeseen kytkeytyvyyden arviointiin. Tämä auttaisi eri tahoja tulkitsemaan samalla tavalla kaavan määräyksiä. Perusteellisempi tulkinto ohje auttaisi myös kuntia maakuntakaavan periaatteiden toteuttamisessa.

Mikäli taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke-merkintä ja yleiset suunnittelumääräykset rajoittavat pientaloalueiden kaavoittamista vyöhykkeeseen tukeutuville alueille, tulee vyöhykkeen rajausta laajentaa vastaamaan MAL 2019 –suunnitelman mukaisia ensisijaisia kehittämisvyöhykkeitä. Kehittämisvyöhykkeiden tulee olla tässä tapauksessa suurempia ja yleispiirteisempiä, eivätkä merkintään liittyvät määräykset saa estää taajamien kehittämistä. Maakuntakaavaehdotuksen yleispiirteisyyden tulkinnasta ei ole kokemuksia.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ja ns. valkoisen alueen rajapinnan ohjausvaikutuksen välinen tulkinta saattaa tulla eteen myös rantaradan varikon (tai kuten kaava-aineistossa on se nimetty Kirkkonummen varikoksi) kohdalla. Kyseisen merkinnän taustalla on MAL 2019 -työssä tunnistettu tarve toteuttaa tulevaisuudessa lähijunaliiikenteen kasvua palvelevat varikot nykyisen varikkokapasiteetin jäädessä riittämättömäksi. Maakuntakaavaehdotuksen pääkartalla ei oteta kantaa varikon sijoittumismahdollisuuteen. Selvitetyt alueet eivät tukeudu keskusmerkintöjen vaikutuspiiriin eikä niille esitetä myöskään taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Näin ollen seudullisesti merkittävänä hankkeena varikon toteuttamismahdollisuus maakuntakaavassa ns. valkoiseksi alueeksi osoitetulle alueelle jää erittäin tulkinnanvaraiseksi maakuntakaavan yleisten suunnittelumääräysten nojalla. Tämä aiheuttaa huomattavaa epävarmuutta hankkeen toteuttamiselle, etenkin kun rantaradan varressa on varikon selvitettyillä vaihtoehtoisilla sijaintipaikoilla voimassa vain kuntien yleiskaavat, joissa ei ole yhtä sijaintivaihtoehtoa lukuun ottamatta toimintaan millään tavoin edes varauduttu.

### *Keskustamerkinnot*

Keskustamerkintöjä ja –määräyksiä pidetään pääsääntöisesti hyväksyttävänä. Keskustamerkintöjen muodostamisperiaatteet eivät ota kuitenkaan riittävässä määrin huomioon alueiden kehittymismahdollisuuksia ja -linjauksia, joita kunnissa on yleensä pitkäjänteisesti valmisteltu, vaan ne nojaavat liikaa nykytilanteeseen ja sen analyysiin. Esimerkkinä tällaisesta

alueesta on Kirkkonummen Kantvik. Maakuntakaavan tulee mahdollistaa jo nykyisellään lähes 3000 asukkaan alueen kehittyminen ja joukkoliikennetarjonnan kehittäminen osoittamalla Kantvik pieneksi keskuksesi.

Kaavassa tulisi osoittaa seudulliset keskuksesi. KUUMA-alueella Hyvinkää on seutukeskus.

### **Liikkuminen ja logistiikka**

Pasila - Riihimäki -rataosan kapasiteetin lisäämisen toinen vaihe on esitetty Helsingin seudun vaihemaakuntakaavaehdotuksen kaavakartassa ja luokiteltu toteuttamishjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi. Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa hanke on sisällytetty ensimmäiseen koriin vuosille 2020 - 2023. KUUMA-seutu pitää hanketta erittäin tärkeänä seudun kilpailukyvyyn ja kestäväen liikkumisen edistämisen kannalta.

Kerava-Nikkilä -radan (KeNi-rata) henkilöliikenteen käynnistäminen -hanke on kaavan toteuttamishjelmassa luokiteltu nykyistä rakennetta täydentäväksi, toisen vaiheen hankkeeksi. Toteuttamishjelman mukaan liikennöinti voidaan aloittaa radalla jo aikaisemmin kuntien ylimääräisillä rahoitusosuuksilla, jos halutaan tukea radan varren maankäytön nopeampaa kehitystä. MAL 2019 -suunnitelmassa hanke on kuitenkin sisällytetty jo ennen vuotta 2030 toteutettavien hankkeiden joukkoon. KeNi-radan henkilöliikenteen käynnistäminen tukee sekä maakuntakaavan että MAL 2019 -suunnitelman tavoitteita, erityisesti joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämistä sekä päästövähennystavoitteita. KUUMA-seutu edellyttää, että KeNi-rata luokitellaan nykyistä rakennetta tukevaksi ensimmäisen vaiheen hankkeeksi.

Helsinki-Vantaan lentoaseman valtakunnallinen ja kansainvälinen merkitys on suuri. Lentoaseman toiminta- ja kehittymisedellytykset tulee turvata maakuntakaavoituksessa.

Helsinki-Tallinna -tunneli on linjattu kaavakartassa kulkemaan Helsingin päärautatieaseman ja Pasilan kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että tunnelin henkilöliikenne nivoutuu osaltaan Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmään ja tavaraliikenne integroidaan osaksi logistiikkaverkkoa. Tunneliyhteys tarjoaa hyvät edellytykset kehittää lentoaseman lähialuetta vahvana logistiikkatoimintojen keskittymänä. Lentoaseman pohjoispuolelle sijoittuva Kehä IV -yhteys on olennainen osa tätä kokonaisuutta ja luo vahvan poikittaisyhteyden valtatie 3 suuntaan.

Helsinki-Tallinna -tunnelin jatke lentoasemalta Hanko-Hyvinkää -radalle tulisi saada linjattua. Maakuntakaavassa tulee varautua siihen, että Helsinki-Tallinna -tunnelin jatketta voidaan käyttää henkilöliikenteen raideyhteytenä. Tämä tarjoaisi mahdollisuuden Nurmijärven ja Rajamäen taajamien saamiseen henkilöjunayhteyden piiriin sekä yhteyden kehärataan.

Logistiikan kannalta tärkeä Hanko - Hyvinkää -radan sähköistys on esitetty kaavakartassa ja luokiteltu toteuttamishjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi. KUUMA-seutu pitää hanketta tärkeänä, sillä rautatiekuljetusten kilpailukyvyyn edistämisen ohella hanke muun muassa parantaa myös tasoristeysten turvallisuutta ja vähentää junaliikenteen päästöjä. KUUMA-kunnat pitävät hanketta tärkeänä myös siitä, näkökulmasta, että se mahdollistaa henkilöliikenteen toteuttamisen pitkällä tähtäimellä Hyvinkää-Karjaa- välillä ja liikenteen tehostamisen Karjaa- Hanko- välillä. Hankkeella on merkittäviä maakunnallisia ja valtakunnallisia etuja.

KUUMA-seutu katsoo, että Lentoradan lähiliikennepotentiaali tulee selvittää perusteellisesti ennen radan sijainnin ja käyttötarkoituksen merkitsemistä sitovasti kartalle. Toteutuessaan

lähi- ja kaukoliikenneyhteytenä Lentorata tarjoaisi merkittäviä kehittämis- ja tiivistämismahdollisuuksia raidekäytävän asemanseuduille. Hyrylä voitaisiin kytkeä lähijunaliikenteen piiriin ja Keravasta voitaisiin muodostaa kauko- ja lähiliikenteen solmupiste.

KUUMA-kunnat toteavat, että Espoo-Salo -oikoradan toteuttaminen ja erityisesti sen edellytyksenä olevan Espoon kaupunkiradan rakentamisen kiirehtiminen on KUUMA-seudun läntisten kuntien maankäyttöä ja raideliikennöintiä tukeva ensisijainen ratahanke. Espoon kaupunkiradan rakentamispäätös tulee tehdä välittömästi, jotta maakuntakaavaluonnoksen toteutamisohjelmassa Espoo-Salo –oikorata voidaan toteuttaa toisen vaiheen hankkeena. Oikoradan osalta nimenomaan lähiliikenteen roolia tulee pitää vahvasti esillä, sillä rata mahdollistaisi toteutuessaan esimerkiksi Vihdin Nummelan ja Kirkkonummen Veikkolan kytkemisen junaliikenteeseen. Toteutuessaan molemmat hankkeet edesauttaisivat vapauttamaan kapasiteettia rantaradalla, joka tukisi voimakkaasti mahdollisuutta kehittää nimenomaan nykyistä rakennetta rantaradan varrella ja lähiliikenteen liikennöintimahdollisuuksia seudun länsipuolelle. Oikorata toteutuessaan mahdollistaa nykyistä huomattavasti laajemman työssäkäyntialueen, kun Turun kaupunkiseutu tulee saavutettavammaksi Helsingin seutuun nähden.

Espoo-Salo –oikoradan lisäksi rantarataa tulee kehittää Espoosta Kirkkonummelle ja edelleen Kirkkonummelta länteen. Tämä mahdollistaa Kirkkonummen maankäytön kehittämisen entistä vahvemmin asemiin tukeutuvaksi ja pitkän aikavälin tavoitteena tulee olla kaupunkiratamainen junaliikenne Kirkkonummelle asti. Rantarata on tärkeä henkilöliikennekäytävä läntisen Uudenmaan asemapaikkakunnille ja kytkee Siuntion ja Raaseporin Helsingin seutuun.

Kantatiet 50 (Kehä III) välillä Muurala – Länsiväylä ja 51 (Länsiväylä) välillä Kirkkonummi – Siuntio tulee kehittää aluevaraussuunnitelmien mukaisesti. Kantateiden liikenneturvallisuus- ja toiminnallisuuspuutteet estävät maankäytön ja elinkeinoelämän kehittämistä Kirkkonummella. Aluevaraussuunnitelmissa esitettyjen eritasoliittymien etupainotteisella toteutuksella turvataan kytkennät kehittyvään maankäyttöön ja poistetaan liikenteelliset puutteet, mutta lopputilanteen nelikaistaistaminen tulee olla tavoitetilanne.

Kaavakartassa esitetty Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien kokonaisuus (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV, Itäinen radanvarsitie + Hyvinkään itäinen ohikulkutie) on linjassa MAL 2019 -suunnitelmassa esitetyn kanssa. Myös Uusimaa-kaavan toteuttamisohjelmassa esitetty hankkeiden toteuttamisjärjestys on oikeansuuntainen. Kehä IV:n osalta KUUMA-seutu pitää tärkeänä, että väylän suunnittelu etenee ja väylän toteutus on osuuskittain käynnissä jo ennen vuotta 2030.

Valtatiehen 25 (Kehä V) liittyy jo nykyisin huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia sekä ajoittaisia kapasiteettipuutteita. Väylällä on suuri merkitys sekä valtakunnallisen että seudullisen tavaraliikenteen näkökulmasta, minkä lisäksi väylän varrella sijaitsee useita yritysalueita. KUUMA-seutu esittää, että väylän kehittäminen luokiteltaisiin toteuttamisohjelmassa ensimmäisen vaiheen hankkeeksi. Myös Kehä III:n länsipään kehittäminen tulee nostaa esiin muun muassa liikenneturvallisuuden ja tavaraliikenteen toimivuuden kannalta. Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke puuttuu kaavakartasta, väylä on kuitenkin seudullisesti tärkeä ja se on merkittävä maakuntakaavaan. Väylän merkitys tulee vielä korostumaan Rykmentipuiston keskustan ja Hyrylän keskustan yhdistymisen ja rakentumisen sekä yleisemmin Tuusulanjärven itäpuolisten taajama-alueiden kehittymisen myötä.

Valtakunnallisesti merkittävät valtatiet 1, 3, 4 ja 7 muuttuvat kaavakartassa maakunnallisesti merkittäviksi maanteiksi Kehä III:n sisäpuolella. KUUMA-seutu kuitenkin korostaa väylien val-

takunnallista merkittävyyttä myös Kehä III:n sisäpuolisella alueella. Seudun ytimessä sijaitsevien joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kannalta tärkeiden valtakunnallisten solmupisteiden saavutettavuus tulee turvata.

KUUMA-seutu pitää liityntäpysäköintialueiden merkitsemistä oikeusvaikutteiseen kaavakarttaan hyvänä ratkaisuna, sillä tämä osaltaan turvaa liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuuksia pitkällä aikavälillä. Liityntäpysäköintialueen merkinnällä tulee osoittaa kaikki jo luonnosvaiheessa tunnistetut maakunnallisesti merkittävät kohteet ja siten myös Järvenpään keskustaan liityntäpysäköinti tulee osoittaa kartalla. Myös uusille asemille tulisi osoittaa liityntäpysäköintiä. Tämä on tärkeää etenkin Palopurolla, jonka sijainti pääradan ja valtatie risteyksen tuntumassa tukee seudullisen liityntäpysäköinnin toteuttamista.

### **Lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke**

Maakuntakaavaluonnoksessa esitetty lentoliikenteen laskeutumisvyöhyke on poistettu maakuntakaavaehdotuksesta, mitä KUUMA-kunnat pitävät oikeana ratkaisuna.

### **Ympäristön voimavarat ja vetovoima**

#### **Viheryhteydet**

Viheryhteystarpeita koskeva merkintä on kehittämisperiaatemerkinä, eikä sitä koske maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus. Kaavaselostuksen mukaan maakuntakaavan viheryhteyksillä on aina sekä virkistysellinen että ekologinen tehtävä. Se, onko yhteyden painopiste virkistyksessä vai ekologiassa, vaihtelee. Tämä tarkoittaa, että viheryhteyttä toteutettaessa on yhteyskohtaisesti arvioitava, onko painopiste virkistyksessä vai ekologiassa. Tämä tulee aiheuttamaan eri tahojen erilaisia tulkintoja ja epäselvyyttä yhteyksien tehtävästä. Viheryhteystarpeiden esittämistapaa on yleispiirteistetty, mikä lisää viheryhteystarpeen toteuttamiseen liittyviä selvittämis- ja suunnitteluvaihtoehtoja yksityiskohtaisemmalle kaavoitukselle.

Yleisten suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon Helsingin seudun viherkehän kokonaisuuden kehittäminen. Viheryhteydet ovat yli kuntarajojen jatkuvia eli seudullisia. Näin ollen niiden suunnittelu ei voi jäädä kunnan yksityiskohtaisemman suunnittelun varaan, vaan maakuntakaavan viheryhteyksimerkinnän ja sen sijainnin tulee perustua yhteisesti hyväksytyyn useiden kuntien suunnitelmaan. Kun tällaista suunnitelmaa ei ole, Helsingin seudun viherkehän merkinnät tulee poistaa.

KUUMA-kunnat eivät halua profiloitua pääosin pääkaupunkiseutua palvelevana Helsingin seudun viherkehänä. KUUMA-kunnat eivät halua yksityiskohtaisempaan kaavoitukseensa selvittämis- ja suunnitteluvaihtoehtoja Helsingin seudun viherkehän takia.

#### **Suojelualueet**

Suojelualueiden rajauksia on tarkistettu ja uusia suojelualueita on osoitettu selvitystulosten perusteella. KUUMA-kunnat näkevät, että suojelualueiden osoittaminen tulee perustua yhteisiin kriteereihin koko kaavan alueella ja lisäksi tulee varmistua, että kaavassa osoitetut suojelukohteet ovat todella maakunnallisia ja että niiden rajaukset koskevat vain maakunnallisesti arvokkaita kohteita. Tämä korostuu etenkin suojelualueen sijaitessa hyvin saavutettavalla alueella, jonka maankäyttöä maakuntakaavan tavoitteiden mukaan tulee tiivistää. Esimerkki tällaisesta kohteesta on Tuusulassa aseman läheisyydessä Jokelan suojelualue rataa rajoituen.

Sääksjärven rannalla on RKY-kohde, joka käsittää Röykän ja Kiljavan sairaalat sekä Kiljavan opiston rakennukset. Maakuntakaavaehdotuksessa ko. kohteiden alueet ovat ns. valkoisella alueella irrallaan olevasta yhdyskuntarakenteesta. Etenkin näiden valtakunnallisesti arvokkaiden sairaalarakennuksien ja siihen liittyvä muun rakennuskannan kunnossa pitäminen edellyttää, että alueella on mahdollista taloudellisesti kannattava toiminta. Näin voidaan parhaiten turvata arvokkaiden rakennusten kunnossapito ja perusparannukset. Taloudellisesti kannattava toiminta saattaa edellyttää alueen lisärakentamista. Esimerkiksi Kiljavan sairaalan osalta on tehty alueen kehittämissuunnitelma yhteistyössä museoviranomaisten kanssa. Kehittämissuunnitelman mukaan alueelle voisi sijoittua uudisrakentamista pääosin palvelurakentamiseen tai matkailuun 20 000 – 40 000 k-m<sup>2</sup>. Rakennusperinnön säilymisen turvaamiseksi tulee varmistua siitä, että maakuntakaavaehdotus ei estä suunniteltua kehittämistä. Toisena esimerkkinä on Vihdissä Vuorelan koulukoti.

### **Muuta**

Kartan lähtökohta on oltava, että kaikki merkinnät ovat luettavissa valitulla mittakaavatasolla. Kaavan esitystavassa on vielä merkittäviä haasteita, jotta kaikki kaavassa osoitetut merkinnät erottuvat kaavakartalta ilman, että lukija osaa etsiä niitä. Tämä on tärkeää maakuntakaavan ohjausvaikutuksen takia sekä maanomistajien oikeusturvan kannalta. Esimerkiksi RKY-kohteiden kohdemerkinnällä esitettävien alueiden pinta-alan ylärajaa tulee nostaa. Tämä voi auttaa parantamaan kaavan luettavuutta. Merkinnät eivät saa jäädä toisten merkintöjen alle.

Uusimaa 2050 toteutusohjelman aikataulu tulee sovittaa MAL2019 toteutuskorien aikatauluun.