

Espoon kaupungin lausunto VISIO-kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta

Tausta

Uudenmaan liitto on käynnistänyt uuden maakuntakaavan valmistelun ja pyytää kommentteja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaavan nimi on VISIO – Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava. Nyt laadittava kaava on vaihemaakuntakaava, eli kaava täydentää voimassa olevaa ja lainvoimaista kaavakokonaisuutta (Uusimaa-kaava 2050) vihreään siirtymään liittyvien teemakokonaisuuksien osalta. Kaavassa käsiteltävät teemat ovat energia, logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne, luonto ja hiilensidonta, teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto sekä vesihuolto ja vesivarat. Kaavan tavoitevuosi on 2050. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kerrotaan kaavan tavoitteista, sisällöistä ja selvityksistä sekä vaikutusten arvioinnista. Lisäksi avataan sitä, miten kaavan laadintaan voi osallistua kaavatyön eri vaiheissa.

Uudenmaan liitto on pyytänyt kommentteja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa 29.4.2025 mennessä.

Tiivistelmä

Kaavan kolme vihreään siirtymään liittyvää päätavoitetta ovat hyvin kannatettavia ja vastaavat myös Espoon strategisia tavoitteita. Kaavassa käsiteltävät teemat ovat pääosin ajankohtaisia ja tarpeellisia.

Espoo katsoo, että kestävä kasvun ja liikennejärjestelmän ohjaamiseksi maakuntakaava ei ole riittävän ketterä työkalu vahvasti kasvavalla pääkaupunkiseudulla. Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän suunnittelun aikajänne ei ole ulottunut tähän mennessä vuoden 2040 jälkeen. Nyt kun HSL:n johdolla ollaan laatimassa vuosina 2025-26 seudun joukkoliikennejärjestelmän ja koko liikennejärjestelmän tavoitteet vuoteen 2060, on väistämätöntä, että se aiheuttaa muutostarvetta lähivuosina myös maakuntakaavaan. Espoo katsoo, että maakuntakaavan maankäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisumahdollisuuksia tulee parantaa Kehä III:n sisäpuolella esim. poistamalla VISIO-kaavalla metrolinjat maakuntakaavasta, koska niiden merkitys on ensisijaisesti seudullinen.

VISIO-kaavassa on tarpeen osoittaa potentiaalisimmat alueet laajamittaiselle energiantuotannolle ja muille vihreän siirtymän toiminnoille, jotka vievät paljon maa-alaa, edellyttävät huomattavia suojaetäisyyksiä tai asettavat erityisvaatimuksia infrastruktuurille.

Maakuntakaavatyössä tulee tunnistaa se, että seudun eri osien välillä on maankäytöllisesti hyvin erilaiset lähtökohdat ja yhteensovitusarpeet luonnon monimuotoisuudessa ja hiilensidonnan tukemisessa. Espoo katsoo, että kuntatasolla ratkaistaviksi tulisi jättää muun muassa ekologinen kompensatio, ennallistaminen, latvuspeittävyys ja monet hiilensidontaan liittyvät kysymykset. Ekologisten verkostojen mahdollisessa päivittämisessä tulee ottaa huomioon yhteyksien merkitys osana laajempaa verkostoa sekä niiden luonne ja sijainti kaupunkirakenteessa. Päivityksessä tulee hyödyntää uusimpia kuntatasoisia selvityksiä.

Yleistä

Vihreän siirtymän teema on suhteellisen uusi ja soveltuu pääosin hyvin vaihekaavan sisällöksi. Kaavan päätavoitteet ovat kannatettavia, mutta alatavoitteita on syytä rajata ottaen huomioon, että

kyseessä on vaihekaava. Kaikkia alatavoitteita ei voida merkittävästi edistää vaihekaavalla tai kaavaan sisällytetyillä teemakokonaisuuksilla.

Vihreän siirtymän kysymykset ovat maakunnan eri alueilla erilaiset. Pääkaupunkiseudulla kilpailu maa-alasta on suurta. Siksi siellä painottuvat kestävä liikenteen, kasvun kohdistumisen, ekologisen verkoston, energiansiirtoverkkojen ja paikalliset kiertotalouden kysymykset.

Kaavan tueksi laaditut selvitykset ja kehityskuvat luovat hyvän pohjan kaavatyölle. Niissä on käsitelty teemoja hyvin laajasti ja monipuolisesti. Jatkossa tulee kirkastaa, mitkä monitahoisista teemoista ovat VISIO-kaavalla ohjattavia ja mitkä soveltuvat paremmin Uusimaa-ohjelman sisällöksi.

Espoo kiinnittää huomiota, että Östersundomin alue on rajattu kaavan oikeusvaikutteisen alueen ulkopuolelle ja vedoten kaavan ajantasaisuuteen. Espoo katsoo, että alue tulee myös ottaa mukaan kaavaan oikeusvaikutteisena. Tämä on tärkeää, jotta myös Östersundomin alueella edistetään VISIO-kaavan tavoitteita ja teemoja, ja vaihekaavasta tulee yhtenäinen kokonaisuus. VISIO-kaavan teemat ovat tarkasti rajattuja, ajankohtaisia ja niihin liittyen toimintaympäristö on muuttunut viime vuosina nopeasti. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa, Östersundomin alueella, ei kaikkia näitä tavoitteita ja teemoja ole käsitelty lainkaan tai samalla tasolla kuin VISIO-kaavassa.

Kaavan valmistelu tapahtuu samanaikaisesti Espoon yleiskaava 2060:n valmistelun kanssa, mikä tukee hedelmällistä vuorovaikutusta Espoon yleiskaavan 2060:n ja VISIO-kaavan välillä ja antaa mahdollisuuden sovittaa kummankin kaavatason ratkaisut yhteen seudun ja kaupungin kannalta kestävällä tavalla.

Kestävän kasvun ohjaaminen ja joukkoliikenne

Kaavan laadinnan taustaksi on selvitetty sidosryhmien näkemyksiä Uudenmaan tulevaisuuden haasteista. Keskeisiksi haasteiksi nousivat seudullinen joukkoliikenne ja kestävä kasvun ohjaaminen. Näitä ei ole kuitenkaan sisällytetty kaavassa tarkasteltaviin teemoihin, vaikka edellä mainittujen teemojen osalta on seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa hyvin aktiivinen vaihe valmistelussa seuraavaan MAL-kauteen.

Vastikään laadituissa projekteissa seudun ennustetaan kasvavan jopa noin 600 000 asukkaalla. Pääkaupunkiseudun ja KUUMA-kuntien osuus kasvusta on laajentuvankin kasvun skenaariossa noin 550 000 asukasta. Vihreän siirtymän kannalta keskeiset kestävä kasvun ja liikkumisen kysymykset ratkaistaan siis pääsääntöisesti seudun ydinalueilla. Siksi on kestävä, että VISIO-kaavan yhteydessä ei päivitetä kestävä liikennejärjestelmän teemaa, vaikka tiedossa on, että voimassa oleva kaavaratkaisu on osin vanhentunut ja saattaa jopa haitata kasvun kestävä ohjaamista.

Seudulla tehty liikennejärjestelmäsuunnittelu ei yllä VISIO-kaavan tavoitevuoteen 2050. Vastikään päättynyt MAL-kierros on tähdännyt vuoteen 2040. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa ei ole siten aiemmin tutkittu raideliikenteen tarpeita vuoden 2040 jälkeen. Nyt on HSL:n johdolla käynnissä vuoteen 2060 tähtäävä työ, jossa laaditaan seudun joukkoliikennejärjestelmän ja koko liikennejärjestelmän tavoitteet vuoteen 2060. On väistämätöntä, että tämä aiheuttaa muutostarvetta lähivuosina myös maakuntakaavaan.

Seudullisesta joukkoliikennejärjestelmästä Uusimaa-kaavassa 2050 on osoitettu metrot. Mikäli joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuutta ei sisällytetä kaavassa käsiteltäviin teemoihin, tulee voimassa olevasta Uusimaa-kaavasta 2050 kumota metrolinjat vanhentuneina. Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän merkintöinä ne eivät enää vastaa seudun tarpeita, vaan luovat seudun kilpailukyvyyn pitkäjänteisen kehittämisen näkökulmasta epäselvän ja hankalan suunnittelutilanteen.

Poistamalla metrolinjojen merkinnät Uusimaa-kaava 2050:stä parannetaan maakuntakaavan maankäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisumahdollisuuksia tarkemmassa suunnittelussa. Myös tästä syystä Östersundomin alue tulee käsitellä osana VISIO-kaavaa, jotta liikennejärjestelmän seudulliset kysymykset voidaan myös sen osalta saattaa ajan tasalle suhteessa muuhun kaava-alueeseen.

Toimivat ja kestävät yhteydet sekä infra on määritetty kaavan tavoitteiksi, mutta aineistossa ei löydy nostoja ajoneuvoliikenteen väyliin liittyen. Pitkämatkainen henkilöliikenne on suurelta osin myös autoliikennettä. Uudellamaalla vuodesta 2021 vuoteen 2060 mennessä ennustetaan kevyen ajoneuvoliikenteen kasvuksi +40 %.

Logistiikka

Espoon päätieverkolle on ennustettu voimakasta tavaraliikenteen kasvua, mikä on syytä huomioida kaavatyössä. Erityisesti on syytä huomioida Kehä III:n länsipäähän ja Länsisatamaan kohdistuva liikenne sekä mahdollinen Inkoon sataman vaikutus tavaraliikenteen määriin.

Energia ja muut vihreän siirtymän hankkeet

VISIO-kaavassa tulee osoittaa kaavakartalla potentiaalisimmat alueet vihreän siirtymän toiminnoille. Tämä koskee erityisesti sellaisia hankkeita tai toimintoja, jotka vievät hyvin paljon maa-alaa, edellyttävät huomattavia suojaetäisyyksiä tai asettavat erityisvaatimuksia infrastruktuurille. Tämä edistäisi kaavan tavoitetta vihreän siirtymän keskittymien muodostumisen edistämisestä alueiden vahvuuksiin perustuen. Paljon tilaa vievien vihreän siirtymän hankkeiden ohjaaminen pääkaupunkiseudulle ei lähtökohtaisesti ole kestävää yhdyskuntarakenteen näkökulmasta.

Hiilensidonta ja luonnon monimuotoisuus

Espoo toteaa, että seudun eri osissa on hyvin erilaiset lähtökohdat ja rooli hiilensidonnan ja luonnon monimuotoisuuden tukemisessa, mikä tulee ottaa huomioon VISIO-kaavan valmistelussa. Tavoitteet ovat kannatettavia, mutta ohjauskeinoissa tulee huomioida pääkaupunkiseudun kasvupaine ja se, että yhteensovitusratkaisut voidaan tehdä pääosin kuntatasolla. Espoo katsoo, että kasvun ohjaamista kestäväällä tavalla ei voi käsitellä vaihekaavalla, sillä kasvun ohjaaminen ei voi pääkaupunkiseudulla perustua vain vaihekaavan teemoihin, kuten luontoon ja hiilensidontaan. Hiilensidonnan tukemisen kaavallisia ohjauskeinoja arvioitaessa on myös syytä ottaa huomioon, että ratkaisut ovat kohtuullisia maanomistajille.

Ekologisen verkoston ja kattavan viheralueverkoston tunnistaminen on biodiversiteettikriisin ratkaisun kannalta ehdottoman tärkeää. Maakuntakaavassa ja kuntakaavoissa tunnistetaan ekologisia yhteystarpeita sekä viheralueverkostoa. Viheralueverkoston kohdalla on erityisesti tarpeen välttää pirstoutumista ja katkeamista sekä myös laadullista heikkenemistä. Tämä on tärkeää esimerkiksi suurempien liikenne- tai infrahankkeiden kohdalla. Varsinkin kuntien rajat ylittävien yhteyksien huomiointi on tärkeää verkoston kokonaistilan kannalta.

Jos viheryhteystarpeita päivitetään Visio-kaavassa, niiden sijoittamisessa ja kaavamääräyksissä tulee huomioida uusimmat kuntatasoiset selvitykset. Uusimaa-kaavassa 2050 viheryhteystarpeita sijoittuu myös tiiviin kaupunkirakenteen alueelle, jossa ekologisille yhteyksille kaava-aineistossa asetetut tavoitteet eivät enää nykytilassa ole mahdollisia. Ekologisten yhteyksien merkitsemisessä toivotaan selkeyttä niin tarpeiden kuin olemassa olevien yhteyksienkin kohdalla. Maakunnallisten ekologisten yhteyksien huomiointi VISIO-aineistossa perustuu osin yhteystarpeisiin, osin jo olemassa oleviin yhteyksiin.

Mikäli viheryhteystarpeita päivitetään, on syytä ottaa lisäksi huomioon, että ne ovat hyvin eri luonteisia eri alueilla ja niiden ekologinen ja virkistyksellinen painotus vaihtelevat. Jos viheryhteyksien on toimittava sekä ekologisina että virkistyksellisinä yhteyksinä, on huomioitava tämän vaatima lisääntyvä tilantarve ja huomioitava molempien käyttötapojen todellinen toteutuminen.

Ekologiseen kompensaation ja ennallistamisasetuseseen varautuminen tulee VISIO-kaavan sijasta sisällyttää Uusimaa-ohjelmaan. Se mahdollistaa paremmin esimerkiksi rahoitukseen ja neuvontaan liittyvien ohjauskeinojen edistämisen. Maakuntakaavalla ohjaaminen ei sovellu näihin teemoihin, sillä ennallistamisasetuksen lainsäädäntö on vielä valmisteilla, ja siihen ja kompensaatioon liittyvät yhteensovitus- ja toteutuskysymykset ratkaistaan kuntatasolla. Maakuntatason suunnitelmakaavassa ei voida osoittaa niille ekologisesti perusteltuja aluevarauksia ennen kuin kohteet on aikanaan tunnistettu.

Vesihuolto ja vesivarat

On hyvä, että vesihuolto ja vesivarat on nostettu yhdeksi kaavan teemoista. Espoo pitää hyvänä, että tavoitteissa ja taustaselvityksissä on huomioitu tuleva väestönkasvu ja toiminta- ja huoltovarmuus. On tärkeää osoittaa kaavassa tarpeelliset vesihuoltoa koskevat merkinnät HSY:n toiminta-alueen tuleviin tarpeisiin varautumiseksi.

Yhteenveto

Kaavan kolme vihreään siirtymään liittyvää päätavoitetta ovat hyvin kannatettavia ja vastaavat myös Espoon strategisia tavoitteita. Kaavassa käsiteltävät teemat ovat pääosin ajankohtaisia ja tarpeellisia. Espoon haluaa kuitenkin kiinnittää huomiota seuraaviin asioihin:

- Espoo katsoo, että maakuntakaavan maankäytön ja liikennejärjestelmän ratkaisumahdollisuuksia tulee parantaa Kehä III:n sisäpuolella esim. poistamalla VISIO-kaavalla metrolinjat maakuntakaavasta, sillä niiden merkitys on ensisijaisesti seudullinen.
- VISIO-kaavassa on tarpeen osoittaa potentiaalisimmat alueet paljon tilaa vievälle energiantuotannolle ja muille vihreän siirtymän toiminnoille.
- Luontoon liittyen kuntatasolla ratkaistaviksi tulisi jättää muun muassa ekologinen kompensaatio, ennallistaminen, latvuspeittävyys ja monet hiilensidontaan liittyvät kysymykset.
- Ekologisten verkostojen mahdollisessa päivittämisessä tulee ottaa huomioon yhteyksien merkitys osana laajempaa verkostoa sekä niiden luonne ja sijainti kaupunkirakenteessa. Päivityksessä tulee hyödyntää uusimpia kuntatasoisia selvityksiä.