



18.2.2016

helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viite Ksv/HEL 2015 - 012598

Lausunto Helsingin yleiskaavaehdotuksesta, Kaupunkikaava-Helsingin uusi yleiskaava

Uudenmaan ELY-keskus on lausunut yleiskaavaluonnoksesta 13.3.2015. Lausunnon ELY-keskus nosti esiin uudet luovat laajaan selvitysaineistoon perustuvat ratkaisut, joukkoliikenteen ja maankäytön ansiokkaan kytkemisen toisiinsa, maakuntakaavan ohjausvaikutuksen, mitoituksen esitystavan, keskusta-alueiden laajuuden suhteessa maakuntakaavassa osoitettuihin ja sen seurausvaikutukset kaupan ratkaisuihin, viheralueiden ja ekologisten yhteyksien toimivuuden turvaamisen, Natura-alueiden ja luonnonsuojelualueiden osoittamisen kaavakartalla sekä luontovaikutusten arvioinnin, kulttuuriympäristöjen kaavamääräyksien ja merkintöjen tarkentamistarpeen, erityisesti Suomenlinnan, Malmin, Vartiosaaren ja Korkeasaaren osalta, hulevesi-, vesistö- ja meritulvakysymyksen sekä pohjavesien suojelun, melu ja ilmanlaatukysymyksen sekä liikennejärjestelmän kaupunkibulevardeineen.

Yleiskaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen on tehty Natura-arviointi ja uusia selvityksiä kaupunkibulevardeihin liittyen. Kaavaselostuksen mukaan kaavakartalle ja määräyksiin on tehty lukuisia muutoksia, joita ovat mm.:

Eri puolille kaava-aluetta on tehty ruutumutoksia. Koko kaupungin mittakaavassa muutokset eivät ole selostuksen mukaan aiheuttaneet muutoksia yleiskaavan mitoituksessa. Kaavamääräyksiä on tarkennettu. Kulttuuriympäristöt teemakartta ja Kaupunkiluonto teemakartta ovat saaneet kaavamääräyksellä osittain oikeusvaikutuksen. Suomenlinnan aluekokonaisuus on osoitettu omalla merkinnällään. Lähikeskusta merkintä on poistettu Espoon ja Vantaan rajalta. Muutoin määräystä on tarkennettu seudullisen vähittäiskaupan osalta. Virkistys- ja viheraluemääräystä täydennetty lauseella ottaa huomioon Kaupunkiluonto-teemakartalla esitetty metsäverkosto. Lähtökohtana on säilyttää verkoston metsäinen luonne. Määräyksiin on lisätty yleismääräys seudullisten ja paikallisten viheralueverkostojen jatkuvuuden turvaamisesta. Tulkintaohjetta on tarkennettu umpeen kuroutumisen estämiseksi.

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto

ELY-keskuksen kannanotto maakuntakaavan mukaisuuteen

Rakentamisalueet suhteessa maakuntakaavaan

Vartiosaari on maakuntakaavassa valkoista aluetta. Helsingin seudun valkoista aluetta koskevan suunnittelumääräyksen mukaan alue on tarkoitettu ensisijaisesti maa ja metsätalouden käyttöön ja niitä tukeville sivuelinkeinoille. Asuin- ja työpaikka rakentaminen on ohjattava taajamatoimintojen alueelle ja kyliin. Kuntakaavoituksessa voi osoittaa muutakin vaikutuksiltaan paikallisesti merkittävää maankäyttöä. Myös mm. kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja ekologiset ja virkistyskäytön kannalta merkittävät alueet on selvitettävä ja otettava huomioon yksityiskohtaisessa suunnittelussa. Lisäksi alueeseen kohdistuu ominaisuusmerkintä: Kulttuuriympäristön kannalta tärkeä alue, valtakunnallisesti merkittävä (RKY 2009).

Vartiosaari on yleiskaavassa osoitettu asuntoalueeksi A 2 ja A3 merkinnöillä. Noudatettavat tehokkuusluvut ovat 1.0 - 2.0 ja 0.4-1.2. Valmisteilla olevassa Vartiosaaren osayleiskaavassa asukasluvuksi on kaavailtu noin 5000 - 7000 asukasta. Rannat on osoitettu virkistys- ja viheralueeksi.

Ramsinniemi on maakuntakaavassa pääosin virkistysaluetta ja Ratasniemen osalta suojelualuetta. Alue on osoitettu asuntoalue A2 alueeksi tehokkuusluvulla 1.0 - 2.0. Rannat ovat virkistys- ja viheralueita.

Maakuntakaavassa on Laajasaloon liikenteen yhteystarvemerkintä (Kruunusillat) ja yhdysrata Itäkeskus – Vuosaari.

Maakuntakaavassa on osoitettu viheralue/ekologinen verkosto Kruunuvuorenpuistosta Yliskylän (Vartiosaaren) ja Ramsinniemen kautta Kallahdenniemielle ja Meri-Rastilan kautta Mustavuorelle ja edelleen sekä Sipoonkorpeen että Kallahdenniemielle.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, ettei maakuntakaava ole ollut riittävästi ohjeena Ramsinniemen ja Vartiosaaren osalta. Kyse ei ole pelkästään yksittäisen asuntoalueen seudullisuuden tulkinnasta vaan laajemman kokonaisuuden tulkinnasta. Yksittäiset alueet kuuluvat yleiskaavan selostuksen mukaan merellisten kaupunginosien nauhaan, joka on osa raitiotie- ja siltayhteyteen perustuvasta laajemmasta Helsingin keskusta- Kruunuvuori-Laajasalo-Vartiosaari-Vuosaari kokonaisuudesta. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että seudullinen merkitys syntyy liittymisestä maakuntakaavassa osoitettuun liikennejärjestelmään ja maakuntakaavan viherjärjestelmään Kruunuvuori Yliskylä (Vartiosaari) Ramsinniemi Meri-Rastila Sipoonkorpi ja Kallahdenniemi.

Melkki on maakuntakaavassa puolustusvoimien aluetta, joka vapautuessaan nykyisestä käytöstä on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta-alueita. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, ettei yleiskaava osoittaessaan saaren asuntovaltaiseksi alueeksi A2 (korttelitehokkuus 1.0 - 2.0) meritäytöineen ole ottanut riittävästi maakuntakaavaa huomioon, vaikka osa saaresta onkin virkistysaluetta.

Yleiskaavaratkaisu eri puolilla Helsinkiä kaventaa maakuntakaavan viherjärjestelmän aluevarauksia. Uudenmaan ELY-keskus katsoo muutoin kuin edellä mainituilla alueilla olevan hyväksyttävissä, että maakuntakaavan virkistysalueiden ja ekologisten käytävien kaventuminen jää ratkaistavaksi tarkemmassa kaavoituksessa. Ehdotukseen tehty kaavamääräysoikeus ottaa huomioon kaupunkiluonto teemakartan metsäverkosto lähtökohtana säilyttää metsäinen luonne on kannatettava lisäys ja tuo tarkempaan suunnitteluun suuntaviivoja virkistysalueiden ja yhteyksien leveyksien tarkasteluun. Myös yleismääräys seudullisten ja paikallisten viheralueverkostojen jatkuvuuden turvaamisesta ja tulkintaohje umpeen kuroutumisen estämisestä on hyvä tarkennus. Onko eri tavoitteiden yhteensovittaminen mahdollista, ratkeaa tarkemmassa kaavoituksessa.

Keskusta-alueet ja kauppa

Maakunta- ja yleiskaavojen oikeusvaikutuksiin kuuluu mahdollisuus sijoittaa keskustatoimintojen alueelle vähittäiskaupan suuryksiköitä. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa on määritelty keskusta-alueet ja seudulliset vähittäiskaupan suuryksikköalueet sekä seudullisuuden rajat. Merkitykseltään seudullisuuden rajat Helsingissä ovat päivittäistavarakaupan osalta 5000 k-m², muun erikoiskaupan osalta 10 000 k-m² ja nk. tilaa vaativan erikoistavarankaupan osalta 30 000 k-m² ellei selvityksin muuta osoiteta.

Maakuntakaavan määräyksen mukaan kuntakaavoituksessa määritellään keskusta-alueiden sijainti ja laajuus. Uudenmaan ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että yleiskaavan keskusta-alueet ovat huomattavasti laajemmat kuin maakuntakaavassa esitetyt.

Kaavaselostuksen mukaan vähittäiskauppa ohjataan keskustoihin. Selostuksessa todetaan tarkemmassa suunnittelussa määriteltävän kokoluokan siten, ettei kielteisiä vaikutuksia monipuoliseen palveluverkoston synny. Uudenmaan ELY-keskus tuo esiin, että tämä kannatettava ajatus tulee näkyä myös yleiskaavamääräyksen tulkintaohjeessa kun otetaan huomioon keskusta-alueiden laajuus suhteessa maakuntakaavan ratkaisuun. Kantakaupunki C2 alueet sijoittuvat laajasti maakuntakaavan taajamatoimintojen alueelle, jolle on maakuntakaavassa määrätty seudullisen kaupan alarajat. Yleiskaavaselostuksen määräyksen tulkintaohjeen mukaan alueelle saa toteuttaa seudullisesti merkittäväksi määriteltäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä integroituna muihin toimintoihin. Uudenmaan ELY-keskus

katsoo, että tukintaohjetta tulee kehittää siten, että siitä käy ilmi vain selvitysten perusteella alueelle voivan sijoittua myös seudullista vähittäiskauppaa integroituna muuhun toimintaan niillä alueilla, joiden ei voida katsoa kuuluvan maakuntakaavan keskustatoimintojen alueiden piiriin. Näin maakuntakaavan ohjausvaikutus saadaan välittymään yleiskaavaan.

Lähikeskusta ja kauppa

Lähikeskusta-alueen merkintää on täydennetty määräyksellä, joka kieltää sijoittamasta sille yksittäisiä seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että sana "yksittäinen" tulee poistaa. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan mukaan "Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön".

ELY-keskus katsoo, että määräyksestä tulee käydä ilmi, ettei lähikeskustan alueelle saa sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan myymälää tai useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan aluetta, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön. Näin maakuntakaavan ohjausvaikutus saadaan välittymään yleiskaavaan.

Toimitila alue ja kauppa

ELY-keskus katsoo, että toimitila-alueen kaavamääräystä tulee tarkentaa seuraavasti: ...sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle, kuten *auto-, rauta-, huonekalu-, puutarha- ja maatalouskauppaa*. Näin maakuntakaavan ohjausvaikutus saadaan välittymään yleiskaavaan.

Tieyhteydet

Maakuntakaavan tieyhteyksiä koskeva kannanotto on liikenteen osiossa tuonnempana.

Mitoitus

Kaavaselostuksen mukaan uuden yleiskaavan yleiskaavakartta sisältää lähtökohtaisesti vain ne merkinnät ja määräykset, joita kaavan edellä todettu tarkoitus strategisena ja yleispiirteisenä, kaupungin kehityksen periaatteet osoittavana kaavana ja kaavan sisällölle asetettavat vaatimukset huomioon ottaen tarvitaan yleiskaava-alueita suunniteltaessa (MRL 41§). Maakuntakaavan ohjausvaikutus ja tehtävä yleispiirteisenä ja joustavana maakunnallisia tai seudullisia kysymyksiä koskevina suunnitelmana on otettu huomioon merkintöjen ja määräysten laadinnassa. Pääperiaatteena on, että yleiskaava ei sisällä merkintöjä ja määräyksiä seikoista, joista on säädetty erikseen ja joista päätetään muussa yhteydessä. Yleiskaava ei sisällä määräyksiä

asioista, jotka kuuluvat yksityiskohtaiseen kaavoitukseen ja suunnitteluun.

Edellä mainitusta huolimatta selostuksessa todetaan, että uusi yleiskaava on mitoittava yleiskaava. Selostuksen mukaan mitoituksen avulla pystytään ohjaamaan kaupungin rakentumista paremmin tavoitteellisesti ja sitä kautta mitoittamaan myös palveluverkko sekä suunnittelemaan ja aikatauluttamaan liikenneinvestoinnit parhaimmalla mahdollisella tavalla vastaamaan kasvavan kaupungin tarpeita. Lisäksi väestö- ja työpaikkaennusteet voidaan laatia täsmällisemmin, samoin kuin kaavan vaikutusarvioinnit. Mitoitus on esitetty rakentamistehokkuutena asuntovaltaisilla alueilla. Asemakaavat tulee laatia vähintään yleiskaavan mahdollistamalla keskimääräisellä tehokkuudella, jotta yleiskaavan tavoitteellinen asemakaavavaranto on mahdollista saavuttaa.

Yleiskaavalla on MRL 42 §:n mukaiset oikeusvaikutukset. Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Yleiskaavan ratkaisut, kohdemerkinnät, aluevaraukset- ja rajaukset täsmentyvät ja tarkentuvat asemakaavoituksessa perustuen asemakaavoituksen yhteydessä tehtäviin tarkempiin selvityksiin ja vaikutusten arviointeihin. Lisäksi kaavamääräyksen tulee olla yksiselitteinen ja selvä. Termi "pääsääntöisesti" ei sitä ole. Näin ollen ELY-keskus katsoo, ettei yleiskaavassa sen strategisen luonteen ja tästä johtuvan selvitysten yleispiirteisyyden vuoksi voi määrätä pääsääntöistä asemakaavassa noudatettavaa tehokkuutta. Ohjeellisena tehokkuuden toki voi esittää.

Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristöä koskeva kaavamääräys ja siihen liittyvä teemakartta ottaa hyvällä tavalla huomioon kulttuuriympäristön tässä yleispiirteisessä ja strategisessa kaavassa.

Kulttuuriympäristön suojelua koskevat tavoitteet ovat kuitenkin osittain ristiriidassa kaavan pääkäyttötarkoitusta osoittavan merkinnän kanssa. Erytisen voimakas ristiriita on Vartiosaassa. Kyseessä on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö, jota koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Mainituilla alueilla alueidenkäytön on sovelluttava niiden historialliseen kehitykseen. ELY-keskus on todennut kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa, että yksi keskeinen arvo Vartiosaassa on arvokkaiden huviloiden suhde luonnonympäristöön. Mikäli uusi rakentaminen toteutetaan yleiskaavan mahdollistamalla tavalla, menetetään tämä arvo ja vaarannetaan alueen merkittävyys valtakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä. Malmin lentokentän osalta ELY-keskus on kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa todennut, että sen kehittäminen kentästä asuinalueeksi vaikuttaa laaditun selvityksen perusteella mahdolliselta.

Verraten suuret tehokkuudet jo rakennetuissa kaupunginosissa, etenkin lähiössä saattavat johtaa asemakaavavaiheessa ristiriitaisuuksiin täydennysrakentamisen ja kulttuuriympäristön arvojen vaalimisen kanssa, mikäli yleiskaavan mahdollistama tehokkuus hyödynnetään täysimääräisenä. Arvokkaimpien ja herkimpien kulttuuriympäristöjen alueet on pääsääntöisesti esitetty asuntovaltaisiksi alueiksi A3, korttelitehokkuudella 0,4 – 1,2. ELY-keskus pitää tärkeänä, että alueiden tunnistettavuus säilyy asemakaavavaiheessa.

Luonnonympäristö

Uudenmaan ELY-keskus on antanut erillisen luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisen lausunnon Helsingin uuden yleiskaavan Natura-arvioinnista. Lausunnon mukaan yleiskaavalla on LSL 66 §:ssä tarkoitettuja merkittävästi heikentäviä vaikutuksia Vanhankaupunginlahden lintuvesi (FI0100062) Natura 2000-alueen suojelun perusteena oleviin luonnonarvoihin. Vaikutuksia aiheuttaa erityisesti rakentaminen Etu-Viikin peltoalueelle Viikintien eteläpuolelle. Näin ollen Viikintien eteläpuoliset rakentamisalueet on syytä poistaa kaavakartalta.

Yleiskaavan liikennejärjestelmä

Yleiskaavan tavoitteena on luoda Helsingistä raideliikenteen verkostokaupunki, mitä Uudenmaan ELY-keskus pitää erittäin hyvänä tavoitteena. Yleiskaavassa esitetään merkittävää kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän muutosta. Moottoritiemäiset sisääntuloväylät on muutettu luonteeltaan kaupunkibulevardeiksi. Kaupunkibulevardit olisivat 2+2-kaistaisia katuja, joilla nopeusrajoitus olisi 50 km/h. Kaduilla olisi myös raitiotiekaistat sekä kävely- ja pyöräilyväylät. Liittymät olisivat tasoliittymiä tai mahdollisesti kaupunkimaisia eritasoliittymiä.

Yleiskaavaratkaisu perustuu siihen, että noin kolmasosa uudesta asuinrakentamisen yleiskaavavarannosta osoitetaan moottoriteiltä vapautuville alueille. Lisäksi yleiskaavassa osoitetaan koko kaupungin kattava pikaraitiotieverkko sekä uusia metro- ja rautatieosuuksia.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen on nähty tärkeänä tavoitteena. On hyvä, että kävelyä ja pyöräilyä on tarkoitus priorisoida kulkumuotoina joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen ohella. Laadukkaiden pyöräteiden verkon (baanaverkon) tuominen yleiskaavakartalle on kannatettavaa.

Kaupunkibulevardit

Helsingin yleiskaavan laadintaa ohjaa maakuntakaava. Voimassa olevissa Uudenmaan maakuntakaavoissa Helsingin alueella sijaitsevat valta- ja kantatiet sekä Kehä I, Hakamaentie ja Itäväylä nykyiseltä katuosuudeltaan on osoitettu moottoriväylinä. Merkinnällä osoitetaan moottori- ja moottoriliikennetiet sekä moottorikadut.

Suunnittelumääräyksen mukaan maakuntakaavakartalle osoitettu tieyhteys voidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa esittää

riittävin perustein teknisesti ja toiminnallisesti alemman luokkaisena. Maakuntakaavan suunnittelumääräys edellyttää riittävien selvitysten tekemistä, mikäli väylien luonnetta halutaan muuttaa kaupunkibulevardiksi.

Kaavakartalla on osoitettu kaupunkibulevardeiksi kaikki Kehä I:n sisäpuolella olevat säteittäiset pääväylät: Turunväylä (valtatie 1), Hämeenlinnanväylä (valtatie 3), Lahdenväylä (valtatie 4), Tuusulanväylä (kantatie 45) sekä Länsiväylä (kantatie 51). Lisäksi Vihdintie (seututie 120) ja Itäväylä (seututie 170) on osoitettu bulevardeiksi myös Kehä I:n ulkopuolella. Väylät ovat nykyisin Kehä I:n sisäpuolella valtion hallinnoimia maanteitä Itäväylää lukuun ottamatta.

Kaupunkibulevardien toteuttamisen vaikutuksista on laadittu yleiskaavan ehdotusvaiheessa useita uusia selvityksiä. Helsingin kaupungin tekemien selvitysten sekä tekeillä olevien HSL:n ja Liikenneviraston selvitysten tulokset kaupunkibulevardien vaikutuksista ovat yhdensuuntaisia, mutta niissä on painotettu eri asioita. Tehdyissä selvityksissä on saatu hyvää lisätietoa kaupunkibulevardeihin perustuvan kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän toteutettavuudesta. Kaupunkibulevardien edullisena vaikutuksena on, että ne tiivistävät yhdyskuntarakennetta seudun ydinalueella. Niiden toteuttamiseen liittyy kuitenkin myös haitallisia vaikutuksia ja suuria epävarmuuksia. Bulevardisoinnin seurauksena väylien välityskyky vähenee noin puoleen ja nopeustaso laskee. Koko seudun liikennejärjestelmän toimivuus, matka-ajan ennakoitavuus, ruuhkautuvuuden hallinta, tavaraliikenteen ja pitkämatkaisen linja-autoliikenteen sujuvuus sekä liikenneturvallisuus heikkenevät bulevardisoitavissa käytävissä, niiden jatkeilla ja Kehä I:llä. Tällä hetkellä käytettävissä olevat selvitykset eivät tue valta- ja kantateiden muuttamista kaupunkibulevardeiksi. Epävarmaksi myös jää, minkälainen elinympäristö kaupunkibulevardien varsille muodostuu melun ja ilmanlaadun näkökulmasta. Haitalliset vaikutukset heijastuvat myös alemmalle katuverkolle lisääntyvän läpiajoliikenteen vuoksi.

Helsingin kaupunkibulevardiselvitykset on tehty Helsingin lähtökohdista, eikä niiden voida katsoa kaikilta osin täyttävän seudullisen selvityksen tarpeita. Laadittujen selvitysten tuloksia ei ole myöskään kaikin osin otettu huomioon yleiskaavan ratkaisua laadittaessa. Vaikutusten arvioinnin alueellinen raja on vielä liian suppea vaikutusten ollessa seudullisia. Tässä selvityksessä ei ole tarkasteltu kaupunkibulevardeista aiheutuvia, seudun liikennejärjestelmään kohdistuvia vaikutuksia Kehä I:llä ja sen ulkopuolella. Raitiotieverkon jatkuvuus, liityntäliikenteen ja liityntäpysäköinnin järjestäminen sekä tieverkolla tarvittavat toimenpiteet ovat vielä selvittämättä.

Kaupunkibulevardeihin perustuvan liikennejärjestelmän toimivuuden edellytyksenä ovat selvitysten mukaan nykyistä ja myös HLJ 2015:sta selvästi kehittyneempi joukkoliikennejärjestelmä, seudullinen

ruuhkamaksujärjestelmä sekä pysäköintimaksujen korotus. Monia Helsingin kaupungin ja sen ympäryskuntien liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavia asioita ei pystytä ratkaisemaan Helsingin yleiskaavassa, mikä korostaa sitä, että kaupunkibulevardit ovat seudullinen suunnittelukysymys.

Myös HLJ 2015 edellyttää kaupunkibulevardien seudullisten vaikutusten selvittämistä. HLJ 2015:ssä todetaan, että sen jatkoselvityksenä laaditaan seudullisena yhteistyönä seudun ajoneuvoliikenteen verkon luokittelu ja palvelutason määrittely. Tässä tarkastelussa yhtenä kehitysskenaariota tarkastellaan Helsingin mahdolliset kaupunkibulevardit ja niiden alustavia seudullisia vaikutuksia. Jatkoselvityksen laadinta on parhaillaan käynnissä.

Vaikutukset on selvitettävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Kaupunkibulevardien vaikutukset kohdistuvat seudun yhdyskuntarakenteeseen, mikä sisältää seudun joukkoliikennejärjestelmän ja ajoneuvoliikenteen järjestelmän. Koska kaupunkibulevardien vaikutukset ovat seudullisia, edellyttää niiden suunnittelu seudullisten vaikutusten tarkastelua. Osin vaikutukset ovat myös valtakunnallisia, mikä tulee myös ottaa huomioon kaupunkibulevardien vaikutuksia arvioitaessa.

Edellä mainittuun viitaten Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että kaupunkibulevardeja koskevaa kaavamääräystä tulee täydentää siten, että kaupunkibulevardien ajoitus ja vaiheistus kytketään ratkaistavaksi seudullisessa toteuttamishjelmassa. Toteuttamishjelman on perustuttava seudullisiin selvityksiin ja ratkaisuihin. Näitä tehdään esim. maakuntakaavoituksen ja HLJ työn yhteydessä.

Väylien rooli

Uudenmaan ELY-keskus ottaa tienpitäjänä kantaa yleiskaavassa käsiteltävään valtion hallinnoimaan pääväyläverkkoon. Helsingin kaupungin alueella sijaitseva pääväyläverkko välittää niin pitkämatkaista, seudullista kuin paikallistakin joukkoliikennettä, henkilöautoliikennettä ja tavaraliikennettä. Näiden kaikkien edellytyksistä tulee huolehtia.

Tekeillä olevan *Helsingin seudun tieverkon arviointi valtakunnallisen liikenteen näkökulmasta* -selvityksen (luonnos 15.1.2016) mukaan Kehä I:n sisäpuolisista jaksoista valtakunnallisen liikenteen kannalta merkittävimmät väylät ovat tärkeysjärjestyksessä Lahdenväylä (vt 4), Hämeenlinnanväylä (vt 3), Turunväylä (vt 1) ja Länsisataman tavaraliikenteen vuoksi myös Länsiväylä (kt 51). Näiden jaksojen palvelutasopuutteet muodostuvat kaupunkibulevardiskenaariossa valtakunnallisen liikenteen näkökulmasta merkittäviksi. Näiden väylien bulevardisointi siis heikentää valtakunnallisen liikenteen toimivuutta. Tällä hetkellä käytettävissä olevat selvitykset eivät tue näiden väylien muuttamista kaupunkibulevardeiksi.

Muista kaupunkibulevardijaksoista Vihdintiellä (st 120), Itäväylällä (st 170) ja Tuusulanväylällä (kt 45) palvelutasopuutteet kohdistuvat lähes kokonaan paikalliseen ja seudulliseen liikenteeseen. Vihdintien ja Itäväylän bulevardisointi olisi edellisen perusteella mahdollista ilman merkittäviä vaikutuksia pitkämatkaiseen liikenteeseen. Tuusulanväylä on kuitenkin lentokenttäyhteys, jolla nopeat tieliikenneyhteydet lentoasemalle on varmistettava. Tuusulanväylän osalta mahdollinen bulevardisointi edellyttää lisäselvityksiä.

Nykyisin maantieverkon osana toimivalla Hakamäentiellä on vain vähän poikittaista läpikulkuliikennettä. *Pasilanväylän liikennekäytäväselvityksen* (2013) mukaan väylällä ei toteutuessaan olisi juuri lainkaan seudullista Turunväylän ja Lahdenväylän välistä liikennettä, koska Kehä I tarjoaa nykyisin sille houkuttelevamman reitin. Hakamäentien mahdollinen muutos maantiestä osaksi katuverkkoa on syytä tarkastella osana kaupunkibulevardiselvityksiä.

Uudenmaan ELY-keskus tuo tienpitäjänä esiin maantielain ohjausvaikutuksen. Maantielain 4 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja mitkä kantateitä. Seututeistä puolestaan määrää Liikennevirasto.

Yleiskaavassa suunnitellaan uusiksi valtion väyläverkoston aluetta. Valtion käsitys väyläverkkonsa tulevasta laajuudesta on yksi kaupunkibulevardeihin perustuvan kaavaratkaisun toteuttamisedellytyksistä. ELY-keskus katsoo tienpitäjänä, että maantielain 4 § tulee ottaa huomioon ja Helsingin tulee selvittää liikenne- ja viestintäministeriön käsitys valta- ja kantatieverkoston laajuudesta ja palvelutasosta Helsingin seudulla. Väylien hallinnollisen luokan muuttamisesta on neuvoteltava valtion liikennehallinnon kanssa. Koska väylien mahdollinen kaupunkibulevardeiksi muuttaminen on pitkällä aikavälillä tapahtuva muutos, tulee muodostaa käsitys myös siitä, miten väyliä väliaikana kehitetään ja milloin hallinnollinen muutos kaduksi tapahtuisi.

Ylijohtaja



Rita Pirainen

Alueidenkäyttöpäällikkö



Brita Dahlqvist-Solin

TIEDOKSI**YM: Pekka Normo, Juha Nurmi, Kaisa Mäkelä, Matti Vatiilo****Liikennevirasto****Museovirasto****Uudenmaan liitto, Kristiina Rinkinen****Uudenmaan ELY: Ipo Huolman, Henrik Wager, Maarit Saari, Minna Weurlander, Anna Puolamäki, Olli Jaakonaho, Sundman Mona, Tuomas Autere, Timo Kinnunen, Kaija Savelainen, Marjo Vuola, Satu Pääkkönen**