

Uudenmaan liitto
toimisto @uudenmaanliitto.fi

Lausunto Visio -kaavan luonnoksesta

Vihreän siirtymän haasteiksi Uudellamaalla on tunnistettu mm. energian riittävyys sekä uudenlaisten, vihreään siirtymään eri tavoin liittyvien elinkeinojen tilantarve. Energiateeman osalta kaavassa käsitellään aurinkovoimaa, geoenergiaa, hukkalämpöä, perinteistä ja pienydinvoimaa sekä energiansiirtoverkkoja. Uudenmaan kehitys sijoittumisalustana mm. datakeskuksille ja / tai vedyntuotannolle edellyttää mittavia ja ripeitä investointeja sähköinfraan. Investoinnit sähköinfraan tarkoittavat sekä hyvin pikaisia investointeja sähkön tuotantoon Uudellamaalla sekä vielä pikaisempia investointeja sähkönsiirtokapasiteettiin.

Datakeskuksia sekä vedyntuotantoa ja muita vihreän siirtymän hankkeita rakentunee jatkossakin myös Uudenmaan rajojen ulkopuolelle, mutta kansainvälisten toimijoiden näkökulmasta nimenomaan Uusimaa on erityisen kiinnostava sijoittumisalusta. Tähän vaikuttaa erityisesti sekä Uudenmaan sijainti rannikolla että työvoiman saatavuus, joka Uudellamaalla on aivan eritasoisia kuin muualla maassa. Erittäin tärkeitä olisi käydä keskustelua siitä, minkälaisia sijoittumisia haluamme maakuntaamme erityisesti ohjata. Esimerkiksi miten arvotamme datakeskusinvestoinnin suhteessa vihreän vedyn tuottajaan, kun molemmat kilpailevat saman sähköverkon kantokyvystä; ja onko laajojen, hyvillä peltoalueilla sijoittuvien aurinkovoimaloiden paikka tässä maakunnassa. Maakuntakaavan on hyvä olla mahdollistava, mutta sen tulkitsemisessa paikallisesti olisi hyvä olla tukena laajempi keskustelu tavoiteltavista hankkeista.

Hyvä ratkaisu aurinkovoiman osalta on, ettei kaavakartalla osoiteta aluevarauksia vaan kaavamääräyksiin ohjataan teollisen kokoluokan aurinkovoimaloiden sijoittumista. Määräysten sanamuotoja tulisi napakoittaa niin, että maakuntakaava ohjaisi selkeämmin aurinkovoimaloiden sijoittamista varsinkin tiheästi asutulla Uudellamaalla. Määräysten mukaan teollisen kokoluokan aurinkovoimalan sijoittaminen ei ole mahdollista mm. luonnonsuojelualueille, rakennetun kulttuuriympäristön alueille (RKY), valtakunnallisesti merkittävillä arkeologisilla alueilla (VARK). Listaan on lisättävä valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA), sillä nämä alueet ovat Suomen ja Uudenmaan maaseudun edustavimpia kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen kulttuurivaikutteiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan.

Porvoon ja monen muun Uudenmaan kunnan vedenhankinta on pohjavesivarojen varassa. Pohjavesien suojelu on ajankohtaista myös turvallisuuden, resilienssien ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Pohjavesialueita tulisi erityisesti vaalia ja suojella, ja välttää sellaisten toimintojen sijoittamisen pohjavesialueille, jotka mahdollisesti voivat aiheuttaa huolellisesta suunnittelusta huolimatta riskin pohjavesialueelle. Esimerkiksi teollisen kokoluokan

akkuvarastot tai aurinkovoimalat (mm. aurinkovoimalan mahdolliset kemikaalit, kuten paneelien puhdistukseen ja jäänestoon käytettävät aineet, onnettomuustilanteiden sammutusvedet, haitallisten aineita sisältävien laitteiden kuten muuntamoiden vuodot) voivat aiheuttaa riskin pohjaveden laadulle. Aurinkovoimaloita koskevaan kaavamääräykseen tulee lisätä määräys, ettei niitä ole mahdollista sijoittaa pohjavesialueille. Pohjavesialueille ei tulisi lähtökohtaisesti sallia toimintoja, jotka voivat aiheuttaa riskin pohjavesialueelle.

Keskeinen suurjännitteinen sähkösiirtoverkko on osoitettu kaavakartalla yhtenäisellä viivamerkinnällä ja merkintä kattaa niin 400 kilovoltin kuin 110 kilovoltin voimajohtot. Voimajohtoja on tarve uusida ja rakentaa ripeässä tahdissa myös kokonaan uusia linjoja. Kaavamääräys ”olemassa olevia johtokäytäviä tulee kaavaselostuksen mukaan hyödyntää ensisijaisesti” on lähtökohtaisesti hyvä, sillä näin tarvitaan vähemmän uutta maapohjaa, vähennetään tarvetta raivata metsää tai muuttaa maisemaa usealla eri alueella.

Kaavamääräyksen tulisi kuitenkin mahdollistaa myös johtoreittien siirtäminen maankäytön kannalta sopivampaan paikkaan johtojen uusimisen yhteydessä. Porvoossa Hattula-Tolkkinen 110 voimajohtolinja sijoittuu keskellä kaupunkirakennetta, ja siitä aiheutuu merkittävää haittaa maankäytön kehittämiselle. Kun kyseistä voimajohtoa uusitaan tai rakennetaan lisäkapasiteettia, olisi se uusimisen yhteydessä siirrettävä ja/tai sovitettava yhdysrakenteeseen maanpäällisenä tai maanalaisena siten, ettei se haittaa asumisen, palveluiden ja työ paikka-alueiden toteuttamista. Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavatyössä on alustavasti tutkittu Hattula-Tolkkinen johtoreitille vaihtoehtoinen sijainti moottoritien ja Treksiläntien läheisyydestä, mutta tarkemmassa suunnittelussa on selvityksiä jatkettava.

Suunnitteilla oleva Askola- Porvoo voimajohtolinja on osoitettu kaavakartalla Kymenlaakson Sähköverkko Oy:n selvitysten perusteella. Porvoon kaupunki ja alueen maanomistajat ja asukkaat ovat vastustaneet ilmajohtolle suunniteltua linjausta Kerkkoosta pohjoiseen kohti Askolaa. Linjaus on Kymenlaakson sähköyhtiön toimesta tutkituista vaihtoehdoista huonoin. Kaavakartalta on poistettava voimajohtoon ohjeellinen linjaus (katkoviivamerkintä) välillä Kerkkoo - Askola, ja korvatta se yhteystarvuuolella, joka ei mene Nietoonmetsän kautta ja joka noudattaa Porvoon kaupungin esittämiä vaihtoehtoja voimajohtoon linjaukseksi.

Porvoon pohjoisosaan Sikilään on osoitettu voimajohtoon yhteystarvuuoli Loviisasta Askolan suuntaan. Yhteystarvuuoli on sijoitettu siten, että se kulkee voimassa olevan läpi maakuntakaavan metsätalousvaltaisen alueen, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä. Kaavaselostukseen tulee tarkemmin perustella yhteystarvuuolen tarve ja kaavakartalla tulee yhteystarvuuolelle etsiä uusi sijoitus, joka ei halkaise laajoja metsäalueita.

Kaavaluonnoksen yleisen suunnittelumääräyksen mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on tunnistettava suunniteltavan alueen vaikutusalueella olevat ekologisten verkostojen maakunnalliset ydinalueet ja yhteydet. Kaavaselostuksessa viitataan maakunnallisen ekologisen verkoston osalta voimassa olevan maakuntakaavan viher- ja virkistysverkoston lisäksi Jalkasen ym. (2018) Zonation-selvityksessä määrittelyihin luonnon ydinalueista ja ekologisista yhteyksistä. Jalkasen ym. (2018) selvitys pohjautuu aiempaan paikkatietoanalyysiin Uudenmaan luontoarvoista (Kuusterä ym. 2015). Jalkasen ym. (2018) Zonation selvitys on osin jo huomattavan vanhentunut mm. Kulloon ja Kilpilahden suunnalla, jossa selvityksessä esitettyjä yhteyksiä ei ole. Maakunnallisen ekologisen verkoston tunnistamiseksi tulee selvitys ehdottomasti päivittää, ja uusia vanhentuneet paikkatietoanalyysit. Lisäksi Visio-kaavan aineistossa, esimerkiksi liitekartalla tulisi esittää ekologisten verkostojen maakunnalliset ydinalueet ja yhteydet, jotta kuntakaavoituksessa niitä ei tarvitsisi erikseen selvittää ja tunnistaa.

VISIO-kaavatyössä on tunnistettu tarve vahvistaa sekä vesiluonnon huomioon ottamista osana viherrakennetta sekä linnustolle tärkeimpien alueiden huomioon ottamista alueidenkäytön suunnittelussa. Kaavaan tuodaan Uudenmaan maakuntakaavoituksessa uutena merkintätapana Luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo) linnuston ja vesiluonnon kannalta tärkeille alueille. Luo-ominaisuusmerkinnällä osoitetaan tärkeimmät kansainvälisesti (IBA) ja valtakunnallisesti (FINIBA) merkittävät linnustoalueet sekä Suomen ekologisesti merkittävät vedenalaiset meriluontoalueet (EMMA).

Porvoonjoen suistossa on linnustolle tärkeät alueet (IBA ja FINIBA) ja vedenalaiset meriluontorajaukset (EMMA) yhdistetty yhdeksi merkinnäksi luo-aluemerkinnäksi. Luo-rajaus on Stensbölen osalta kovin tarkan olinen maakuntakaavan mittakaavassa, alueen rajaus kiemurtelee jo luonnonsuojelualueiksi perustettujen ja Natura-2000 -alueiden poikki, ja toisaalta koko Kräkön saari mukana luo-alueessa. Lisäksi on osoitettu kohdemarkinnällä ”Stensbölen metsät” kohtaan, joka on jo perustettu luonnonsuojelualueeksi, ja kohdemarkinnän tarkoitus jää hämäräksi. Vaikka SYKEN ekologisesti merkittävät vedenalaiset meriluontoalueen ”Porvoonjoen suiston” rajaukseen sisältyy Kräkön saarelta (lukuun ottamatta vanhoja sorakuoppia) ei kuitenkaan löydy vedenalaista luontoa eikä sitä tule osoittaa kokonaan luo-alueeksi. Lisäksi tulee kohdemarkintä Stensbölen metsät poistaa. Porvoonjoen suiston luo-alueen rajaukseen voisi sisällyttää koko Stensbölen linnuston kannalta arvokkaat metsät. Toisaalta pitäisi harkita, mitä lisäarvoa tai informaatiota maakuntakaavan luo -merkitä tuo, jos alue on jo Natura-2000 -aluetta ja perustettu luonnonsuojelualueeksi.

Itäradasta on esitetty kaavakartalla kaikki Itäradan ympäristövaikutusten arvioinnissa mukana olleet vaihtoehdot. Ratkaisu on saattanut aiheuttaa maanomistajissa ja asukkaissa hämmennystä, koska Itärata Oy oli jo valinnut jatkosuunnitteluun menevät vaihtoehdot ja ympäristövaikutusten arviointiselostuskin on ollut jo nähtävillä. Lisäksi Porvoon keskeisten

kaupunkialueiden osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä alkuvuodesta, ja siinä esitettiin vain kaksi tunnelivaihtoehtoa ja Kuninkaanportin maanpäällinen vaihtoehto. Maanomistajat ja asukkaat eivät ehkä enää katso tarpeelliseksi ottaa jälleen kantaa maakuntakaavaluonnoksen ratalinjauksiin.

Porvoon kaupunki katsoo, että välillä Lentorata–Backas Nikkilän eteläpuolinen linjaus (vaihtoehto NE) tullee merkitä maakuntakaavaan. Vaihtoehto on pituudeltaan ja matka-ajaltaan lyhin, ja sillä on vähiten vaikutuksia ihmisiin sekä luontoon. Vaihtoehto on myös yhdyskuntarakenteen ja maankäytön kannalta myönteisin vaihtoehto. Itärata Oy on myös valinnut vaihtoehdon jatkosuunnitteluun.

Välillä Backas-Björkdal on Itäradan linjauksilla ja aseman sijainnilla merkittäviä eroja mm. yhdyskuntarakenteen eheyden ja kestävien liikkumistapojen houkuttelevuuden näkökulmista. Tunneliratkaisu keskustaan sijoittuvalla asemalla luo selvästi parhaat edellytykset kestävä liikumisen ja yhdyskuntarakenteen toteutumiseksi. Välillä Backas-Björkdal on Itärata Oy valinnut jatkosuunnitteluun kuitenkin myös maanpäällisen Kuninkaanportin (vaihtoehto K) vaihtoehdon, jossa on mukana pistoraitteen linjaus (K+) Porvoon vanhan aseman tuntumaan sekä yhden tunnelilinjausten.

Itärata hankeyhtiö on pyytänyt Porvoon kaupungilta kesään 2026 mennessä näkemystä kaupungin kannalta parhaasta tunnelilinjausvaihtoehdosta, joka otettaisiin jatkosuunnitteluun. Porvoon keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavaluonnoksesta saadussa palautteessa ehdottomasti suosituin vaihtoehto oli tunnelilinjaus, jossa asema oli keskustassa. Osallisten palaute perusteluineen voidaan toimittaa maakuntaliitolle. Itärata Oy on teettänyt yhteistyössä Porvoon kaupungin kanssa tunneliasemista vertailun, joka valmistuneen huhtikuun loppuun mennessä. Porvoon kaupunginvaltuusto ottaa kantaa parhaasta tunneliasemavaihtoehdosta saadun palautteen ja teetetyn vertailun pohjalta vielä ennen kesää.

Kuninkaanportin (vaihtoehto K) vaihtoehdossa asema sijoittuu taajamarakenteen reunalle eikä se tue Porvoossa valittuja yhdyskuntarakenteen kehittämisperiaatteita. Vaikutukset ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja terveyteen ovat huomattavasti paljon negatiivisemmat kuin tunnelivaihtoehdoissa. Maanpäällinen Kuninkaanportin (vaihtoehto k) vaihtoehdossa ratalinjaus kulkee maakunnallisesti arvokkaan Mustijokilaakson yli ja katkaisee visuaalisesti jokilaakson. Valtakunnallisesti arvokas Träksilän kartano jäisi kahden merkittävän liikenneväylän puristuksiin. Kuninkaanportin aseman kohdalla Itäradan (penkereet ja Mäntsäläntien ylittävät) siltarakenteet erottuisivat kauas maisemassa, joka on valtakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa (RKY). Porvoonjokilaakson osalta Kuninkaanportin vaihtoehdon (K) vaikutukset maiseman ja kulttuuriympäristön ovat huomattavat. Joen ylittävä erittäin pitkä ratasilta tulee erottumaan erittäin kauas maisemassa, Saksalan kylälle asti ja asutusalueille, Karjalaiskylään sekä Kiialan kartanon pihapiiriin. Maanpäällinen Itärata tullee erottumaan merkittäväsi myös

moottoritien eteläpuoleisille alueille, kuten Linnamäen puoleisille virkistysalueille joen varressa sekä ns. Hattulan sahan alueelle, johon kaupunki on suunnitellut täydennysrakentamista. Maakuntakaavassa ei ole riittävästi arvioitu Kuninkaanportin vaihtoehdon haittavaikutuksia maisemaan, kulttuuriympäristöön, kestävään liikkumiseen, yhdyskuntarakenteeseen, nykyiseen asutukseen ja luontoon.

Paras ja vähiten haittaa aiheuttava ratalinjaus välillä Backas-Björkdal osuudella on tunnelilinjaus niin yhdyskuntarakenteen, kestävä liikumisen, maankäytön, luonnon, maiseman, kulttuuriympäristön sekä väestön terveyden, viihtyvyyden ja elinolojen kannalta. Porvoon valitsema tunnelivaihtoehto tulee merkitä Itäradan linjauksena maakuntakaavaan.

Luonnoksessa on osoitettu raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja taukopaikkoja. Porvoon alueelle on osoitetut kaksi kohdetta, ja Visio-kaavan karttapalvelussa kohteiden nimet ovat ”Kilpilahdentie” ja ”Nesteentie”. Kohteet on osoitettu kuitenkin kaavaluonnoksessa aivan outoihin paikkoihin. Kohdemerkinnät tulee siirtää moottoritien ja Kilpilahdentie sekä Nesteentie risteysten tuntumaan.

Visio -kaavaan tulee lisätä teollisen tuotannon, logistiikan, maa-aineshuollon ja/tai kiertotalouden keskittymä -kehittämismerkintä Tolkkisiin. Alueella on merkittävä rooli kaupungin teollisuuden ja energiatuotannon sijoittumisessa ja alueella on myös satama. Alueella on jo käynnissä asemakaavatyö, jossa tutkitaan vihreän vedyn tuotantolaitoksen sijoittumista ja keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaavatyössä on varauduttu useampien vedyn tuotantoon liittyvien laitosten sijoittumisen alueelle.

Porvoon kaupunki