

Uuden maakuntakaavan lähtökohtia 2001

Muutos- ja täydennystarpeet vahvistettuun seutukaavaan

(Tähän muistioon on otettu vain kaavan sisältöä koskevia asioita.
Suunnittelutekniikka, osallisuus, arviointi ja muut kaavaprosessia
koskevat kysymykset käsitellään eri yhteydessä)

Sisällys

1. JOHDANTO	4
2. MAAKUNTASTRATEGISET TARPEET UUDISTAA KAAVA	5
UUSI ALUEIDEN VÄLINEN KILPAILU JA ERIYTYMINEN	5
<i>Kysymys Päijät-Hämeen asemasta Etelä-Suomen liittouman ylimaakunnallisessa aluerakennestrategiassa</i>	5
<i>Kysymys tietoisesta tai pakon edessä syntyvästä alueellisesta eriytymisestä alueiden välisessä kilpailussa</i>	5
<i>Kysymys teknisten palvelujen ja kuljetusten taloudellisesta hoitamisesta osana maakunnan kilpailukykyä</i>	5
<i>Kysymys Lahden kaupunkiseudun noususta valtakunnallisesti merkittäväksi kaupan keskuksiksi ja siihen liittyen ylimaakunnallisten kaupan suuryksiköiden sijoittumisesta kaupunkiseudulle</i>	6
<i>Kysymys edellytysten luomisesta valtion laitosten hajasijoittamiselle Päijät-Hämeen alueelle</i>	6
<i>Kysymys maakuntastrategiasta ja elinkeinojen kehittämisen maankäyttötarpeista</i>	6
<i>Kysymys maakunnallisen omavaraisuuden suosimisesta alueiden välisessä kilpailussa</i>	7
UUSI MAA- JA KAAVOITUSPOLITIikka	7
<i>Kysymys yhdyskuntarakenteen ylläpitokustannusten tasosta ja uusien alueiden ja verkostojen taloudellisesta laajuudesta</i>	7
<i>Kysymys alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisesta, ekologisesta ja sosiaalisesta kestävydestä?</i>	7
Uudet suunnitteluperiaatteet: ASUTUS- JA PALVELURAKENNE	7
<i>Kysymys palvelutuotannon, asumisen ja liikenteen mitoitusväestöstä</i>	7
<i>Kysymys asumisväljyyden ja alueväljyyden kasvun vaikutuksista kuntatalouteen ja alueelliseen kilpailukykyyn ja rakennetun ympäristön laadun parantamisesta</i>	8
<i>Kysymys kaupunkiseutujen kyvystä vastaanottaa saavutettavuuden paranemisen johdota tapahtuvaa huomattavaa väestön ja työpaikkojen lisäystä</i>	8
<i>Kysymys keskustojen ja lähiöiden uudistuksien tavoitteista ja niiden vaikutuksesta tulevaan palvelutasoon sekä kaupunkirakenteeseen</i>	8
<i>Kysymys kaupunkiseudun lähistöllä olevien kylien aseman vahvistamisesta vaihtoehtona kaupunkiasumiselle</i>	9
<i>Kysymys Päijät-Hämeessä risteilevän usean kehitysvyöhykkeen luomista mahdollisuuksista houkutella alueelle investointeja</i>	9
Uudet suunnitteluperiaatteet: INFRASTRUKTUURI JA SAAVUTETTAVUUS	10
<i>Kysymys infrastruktuurin ja palveluiden tason muodostamista edullisuusvyöhykkeistä</i>	10
<i>Kysymys yhdyskuntien liikennekustannusten ja muiden käyttökustannusten tavoiteltavasta tasosta ja hyväksyttävistä ilman päästöistä</i>	10
<i>Kysymys työmatkapituuksien kasvusta ja joukkoliikenteen osuudesta työmatkajakautumassa</i>	10
<i>Kysymys joukkoliikennettä tukevien väylien ja linjastojen kehittämistä tukevasta yhdyskuntarakenteesta</i>	11
<i>Kysymys Lahden eteläisen kehätien varren maankäytön kehittämistä väylän kapasiteettia hyödyntäen</i>	11
<i>Kysymys tietoliikenteen palvelutasosta maakuntien välisessä kilpailussa, kylien kehittämisessä ja yritysten sijoittumisessa</i>	11
<i>Kysymys Kerava – Lahti oikoradan taajamajunaliikenteen vaikutuksista ja mahdollisuuksista asemaseutujen kehittämisessä</i>	11
<i>Kysymys Lahti – Mikkeli oikoradan toteuttamisen turvaavista aluevarauksista</i>	12
<i>Kysymys EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamisesta vesiliikennettä ja raideliikennettä kehittämällä</i>	12
<i>Kysymys voimansiirtoverkkojen aluevarausten ajantasaisuudesta uuden yhteiskäyttöperiaatteen toteuduttua</i>	12
Uudet suunnitteluperiaatteet: ELINKEINOT JA TUOTANTOALUEET.....	13
<i>Kysymys saavutettavuudeltaan edullisten alueiden hyödyntämisestä uusien työpaikka- ja toimipaikka-alueiden sijoittumisessa</i>	13
<i>Kysymys Etelä-Suomea palvelevan tavaraliikennekeskuksen kaavallisista edellytyksistä ja liikenne- ja ratkaisusta</i> ...	13
<i>Kysymys teknisen ympäristöhuollon aluevarausten vaikutuksesta hankkeiden muodostumiseen</i>	13
<i>Kysymys vapaa-ajan ja matkailun infrastruktuurin kehittämisedellytysten parantamisesta kaavallisin keinoin</i>	14
<i>Kysymys maakunnan arvokkaimpien ympäristöarvojen varaamisesta matkailun käyttöön</i>	14

<i>Kysymys kotieläintuotantoalueiden sijoittumisedellytyksistä</i>	15
Uudet suunnitteluperiaatteet: Ympäristörakenne	15
<i>Kysymys maakunnan ympäristön perusrakenteen ja ympäristöarvojen tunnistamisesta</i>	15
<i>Kysymys ympäristöarvojen säilyttämisen kustannuksista</i>	15
<i>Kysymys omaleimaisen kulttuuri- ja luonnonympäristön kehittämisestä</i>	16
<i>Kysymys Natura-alueiden vaikutuksesta ympäröivään maankäyttöön</i>	16
<i>Kysymys suotuisan suojelun tasosta</i>	16
Naapurimaakuntien maakuntakaavoitus ja tarve reagoida Päijät-Hämeessä	17
<i>Kysymys kansainvälisen logistiikka-alueen aluevarauksen tarpeellisuudesta</i>	17
<i>Kysymys nopean radan kasvuvaikutuksia edistävästä aluevarauksesta ja mitoitusmääräyksistä</i>	17
<i>Kysymys naapurimaakuntien maakuntakaavoituksen aluerakennevaikutuksista Päijät-Hämeeseen</i>	17
Kuntien taholta esiin nousevat kysymykset	17
<i>Kysymys Lahti - Heinola moottoritien liikenteellisesti edullisten alueiden hyödyntämisestä</i>	17
<i>Kysymys kuntien yleiskaavojen tarkistamisessa nousseiden kehittämisajatuksen tutkimisesta</i>	18
<i>Kysymys Lahti – Vesivehmaa lentokentän merkityksestä maakunnan liikennestrategiassa</i>	18
<i>Kysymys Lahti – Helsinki moottoritien Viljaniemen eritasoliittymän kehittämedellytyksistä</i>	18
<i>Kysymys Lahti – Heinola moottoritien Mäkelän eritasoliittymän kehittämedellytyksistä</i>	18
<i>Kysymys Lahden läntisen kehätien merkityksestä liikenneverkossa</i>	18
<i>Kysymys Lahti – Vääksy taajamanauhan kehittämisestä</i>	19
<i>Kysymys taajamajunaliikenteen varassa kehittyvän Riihimäki – Lahti – Kouvola nauhataajaman kehittämisestä</i>	19
<i>Kysymys turvetuotantoon sopivien soiden käytöstä</i>	19
<i>Kysymys Suomen Urheiluopiston ja sen ympäristön kehittämisestä Vierumäellä</i>	19
<i>Kysymys Heinolan ja Heinolan maalaiskunnan kuntaliitoksen aiheuttamista kaavan tarkistamistarpeista</i>	19
<i>Kysymys Lahden ja Heinolan kansallisista kaupunkipuistohankkeista</i>	20
<i>Kysymys ylimatekunnallisen virkistyspalvelukokonaisuuden kehittämisestä koillisen Päijät-Hämeen ja Pohjois-Kymenlaakson välillä</i>	20
<i>Kysymys Finlandia - ulkoilureitin kehittämisestä Salpausselällä Lahden kaupunkiseudulla</i>	20
<i>Kysymys Hämeenkosken Pääjärven ympärillä tehtävästä kehittämisestä</i>	20
<i>Kysymys ylimatekunnallisten liikuntaverkkojen kehittämisestä</i>	21
<i>Kysymys Tainionvirtaan kytkeytyvästä kehittämisestä Hartolassa ja Sysmässä</i>	21
<i>Kysymys Päijänteeseen liittyvästä vesiliikenteen, matkailun, loma-asutuksen ja suojelun kehittämisestä</i>	21
<i>Kysymys rantojen suunnittelusta kuntien valitsemien erilaisten rantapoliittisten ratkaisujen valossa</i>	21
<i>Kysymys Pulkkilanharjun kehittämisestä vesi- ja maaliikenteen, loma-asutuksen sekä kulttuurimaiseman ja suojelun kohteena</i>	22
<i>Kysymys Pennalan alueen kehittämisestä Orimattilan ja Lahden rajavyöhykkeessä</i>	22
3. YLEISESTÄ YHTEISKUNTAKEHITYKSESTÄ AIHEUTUVAT MUUTOSTARPEET	23
EUROOPAN UNIONIN JA MUIDEN YHTEISÖJEN SOPIMUKSET JA KÄYTÄNNÖT	23
<i>Kysymys TEN verkoston osana kehitettävän logistiikkakeskuksen tarpeista ja vaatimuksista</i>	23
<i>Kysymys EU:n vesidirektiivin vaikutuksista haja-asutuksen vesihuollon järjestämiseen</i>	23
<i>Kysymys Euroopan aluesuunnittelun ja aluekehityksen suuntaviivoista (ESDP)</i>	24
<i>Kysymys Euroopan kestävästä aluesuunnittelusta ja aluekehitystä edistävästä periaatteista</i>	24
<i>Kysymys Itämeren aluetta koskevasta aluerakennesuunnitelmasta VASAB</i>	24
<i>Kysymys ilmastomuutoksen hidastamisesta Päijät-Hämeessä</i>	24
<i>Kysymys arkeologisen perinnön suojelusta</i>	25
LAINSÄÄDÄNNÖN UUDISTUKSET JA VALTAKUNNALLISET OHJEISTUKSET JA ERI HALLINNONALOJEN OHJELMAT	25
<i>Kysymys Päijännetunnelin suojaamistarpeesta likaantumisvaaralta</i>	25
<i>Kysymys melulle altistuvien määrän lisääntymisestä</i>	25
<i>Kysymys liikenneturvallisuutta koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen toteuttamisesta</i>	26
<i>Kysymys liikennejärjestelmäsuunnitelmien ajantasaisuudesta ja ohjaavasta vaikutuksesta</i>	26
<i>Kysymys maisemien säilymisestä ja hyödyntämisestä</i>	26
<i>Kysymys luonnonsuojelulain, metsälain ja vesilain mukaisista luontotyypeistä</i>	27
4. VIRALLISISTA PÄÄTÖKSISTÄ JOHTUVAT KAAVAN MUUTOSTARPEET	28
VALTONEUVOSTON Uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VNS2/2000)	28
<i>Kysymys kaupallisten palvelujen sijoittumisesta ja kevyen liikenteen edistämisestä</i>	28
<i>Kysymys suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien laitosten turvallisuudesta sijoittamisesta</i>	28
<i>Kysymys maa-aineshuollon kysynnän ja tarjonnan kohtaamisesta</i>	28
<i>Kysymys turvevarojen hyödyntämisestä polttamalla</i>	28
<i>Kysymys lentotoiminnan meluvaikutusten huomioon ottamisesta maankäytön kehittämisessä</i>	29

<i>Kysymys teleliikenteen laitteiden sijoittumisperiaatteista maisemallisesti arvokkailla alueilla</i>	29
<i>Kysymys riittävän suurten toisiinsa liittyvien matkailualueiden varaamisesta kaavaan</i>	29
<i>Kysymys loma-asutuksen ottamisesta kaavaan</i>	29
<i>Kysymys ylimaakunnallisista kehitysvyöhykkeistä</i>	29
<i>Kysymys vaihtoehtoisista väestökehityksistä</i>	30
<i>Kysymys maa- ja kallioperän soveltuvuudesta erilaisiin maankäyttötarkoituksiin</i>	30
YMPÄRISTÖMINISTERIÖN VAHVISTUSPÄÄTÖKSEN 8.2.1999 MUKAISET TARKISTAMISTARPEET	30
<i>Kysymys ympäristöministeriön vahvistuspäätöksessä vahvistamatta jättämistä liikennevarauksista</i>	30
<i>Kysymys Lahden eteläisen kehätien vaihtoehtoja koskevista jatkoselvityksistä</i>	30
<i>Kysymys maakunnallisesta näkemyksestä tieverkon luokituksesta</i>	31
<i>Kysymys suojeltavista vanhoista metsistä ja Natura-alueista</i>	31
MAAKUNTAVALTUUSTON 9.12.1996 PÄÄTÖKSEN MUKAISET TARKISTAMISTARPEET	31
<i>Kysymys liikenteen pitkän tähtäyksen aluevarauksista</i>	31
<i>Kysymys kyliä tukevan loma-asutuksen suosimisesta kaavasta</i>	32
<i>Kysymys liian suuresta mitoitusväestöstä ja taantuvan väestökehityksen uhkakuvan selvittämisestä</i>	32
<i>Kysymys seutukunta- eli pientalousaluejako pitkän tähtäimen perustana aluejaoille</i>	32
<i>Kysymys Vierumäen Urheilupuiston laajentumismahdollisuuksien turvaamisesta</i>	32
<i>Kysymys maakuntakaavan ympäristövaikutusten arviointiin liittyvistä tarkistamistarpeista</i>	33

1. Johdanto

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan "Maakunnan liiton tulee huolehtia tarpeellisesta maakuntakaavan laatimisesta, kaavan pitämisestä ajan tasalla ja sen kehittämisestä". Kaavan tehtävänä on näyttää maakunnan eri osien pääasiallinen maankäyttö aluevarausten ja niitä täydentävien kaavamääräysten avulla ohjeeksi viranomaisten toimenpiteille ja kuntien yleiskäyttövoimaksi.

Nyt kun aluekehityslain mukainen vastuu maakunnan yleisestä kehittämisestä ja rakennuslain mukainen seutusuunnittelutehtävä yhdessä ovat selkeä kokonaisuus, voidaan maakunnan kehitystä ja alueidenkäyttöä ohjata haluttuun suuntaan toteuttamaan maakunnan tahtoa. Tällä hetkellä ei liittoon kohdistu ulkoista vaatimusta uuden kaavan laatimisesta, joten asia voidaan harkita maakunnan omista lähtökohdista käsin.

Kun ympäristöön ja suojeluun liittyvät kysymykset on jo seutukaavassa pääosin ratkaistu voidaan uuden maakuntakaavan tavoitteet ja strategiat muodostaa alueen itsekäistä kehittämisen lähtökohdista. Ratkaisut voidaan perustaa aluetaloudelliseen kannattavuuteen, alueellisen tuottokyvyn kasvattamiseen, toiminnallisiin ja materiaalsiin omavaraisuustaseisiin, kiinteistömassojen arvonnousun tavoitteluun, alueen kiinnostavuuden lisäämiseen investointien kannalta, yhdyskuntien käyttökustannusten minimoimiseen, maakunnan houkuttelevuuden lisäämiseen jne.

Kaavassa voidaan varata alueita yhteiskunnan tulevia tarpeita varten tai näyttää alueelle tulossa oleva maankäyttö otettavaksi huomioon ympäröivien alueiden suunnittelussa; voidaan suositella alueiden käyttämistä kaavassa osoitettuun tarkoitukseen tai velvoittaa alueen toteuttaja edistämään kaavaan otettua asiaa; voidaan myös rohkaista toimijoita ryhtymään hankkeisiin ja antaa vakuus investoijille yhteiskunnan tarkoituksellista.

Kaavan liittyvä velvoite aluevarauksen toteuttajalle vaatii heti aikaisempaa tarkempaa kustannusvaikutusten selvittämistä. Myös kaavan strateginen ja kehittävä näkökulma edellyttää kustannusvaikutusten selvittämistä päätöksenteon ja toteutuksen perustaksi. Investointi- ja käyttökustannusten suhde on tärkeä eritellä. Kustannusten kohdentuminen julkiselle tai yksityiselle sektorille on syytä tunnistaa. Yhdyskuntakustannukset ja liikkumiskustannukset on tarpeen eritellä.

Kansantaloudellisten kustannusten rinnalla on syytä selvittää aluetaloudelliset kustannukset maakuntapoliittisen päätöksenteon perustaksi. Kiinteistöalouden ja kiinteistöjen kokonaisarvojen maksimointi voivat nousta kaavaratkaisujen pohjaksi. Maakunnallisten hankkeiden sijoitushoukuttelevuus ja -turvallisuus sekä riskianalyytit saattavat kuulua asiaan.

Maakuntakaavaan muuttuessa aikaisempaa kehittämissuhteellisemmaksi muuttuu liiton rooli kaavoitusviranomaisena merkittävästi. Kuntien päätösvalta kasvoi uuden lain myötä ja kaavoitusviranomaisena liitto voi olla selkeämmin kuntien tukena ja takana uusissa innovatiivisissa linjauksissa. Kaavan hallinnollista prosessia koskevat asiat tuodaan käsittelyyn omana asianaan. Nyt siis keskitytään vain kaavan sisältökysymyksiin.

Tässä muistiossa on esitetty monia kysymyksiä, mutta tarkoitus ei ole se, että niihin haluttaisiin heti vastaus. On haluttu esittää tulevan suunnittelun kysymyksenasettelu sellaisena kuin se suunnittelijoiden mielissä tällä hetkellä pyörii. Muistion jäsentelystä ja ajattelun keskenäisyydestä johtuen saattaa sama asia esiintyä useampaan kertaan. Toistoa ei ole poistettu siksi, että lähestymissuunta saattaa olla eri, ja toisto saattaa osoittaa asian merkittävyyttä.

Kansalaiskeskustelua ja poliittisia kannanottoja halutaan lähinnä siitä, ovatko monet ilmassa olevat kysymykset olennaisia, mitkä niistä ovat tärkeitä ja mitkä vähemmän tärkeitä tai suoraan vääriä ja onko muita kysymyksiä, joita pitäisi myös ottaa mukaan suunnittelun kohteeksi.

Lahti 3.12.2001

Leo Barman

2. Maakuntastrategiset tarpeet uudistaa kaavaa

Uusi alueiden välinen kilpailu ja eriytyminen

Kysymys Päijät-Hämeen asemasta Etelä-Suomen liittouman ylimaakunnallisessa aluerakennestrategiassa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakuntastrategian visiossa Päijät-Häme nähdään osana Etelä-Suomea. Sama kytkentä on nähty eteläsuomalaisten maakuntien välisessä yhteistyössä. Seitsemän eteläsuomalaisen maakunnan muodostaman liittouman puitteissa yhteistyönä ollaan laatimassa aluerakennetavoitetta vuoden 2002 loppuun mennessä. Sen keskeinen kysymys on se, että pääkaupunkiseudun kasvu ei voi jatkua nykyisellään, vaan se purkautuu ympäröiviin maakuntiin. Päijät-Hämeen etuna eteläsuomalaisessa aluerakenneskenaariossa on tie- ja ratayhteyksien paranemisen myötä entistä parempi liikenteellinen sijainti ja saavutettavuus myös luonnonarvojen suhteen. On tarve päästä yhteisymmärrykseen eri maakuntien keskinäisistä rooleista suhteessa pääkaupunkiseutuun.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tuleeko Päijät-Hämeen varautua ottamaan vastaan se kasvu, jonka Etelä-Suomen liittouman yhteinen aluerakennestrategia maakunnalle tarjoaa ?
- Tuleeko maakunnalla olla oma käsitys siitä minkä suuruisen kasvun se pystyy ja haluaa ottaa vastaan ?
- Haluammeko vastaanottaa pääkaupunkiseudulta purkautuvaa väestöä ja työpaikkoja?

Kysymys tietoisesta tai pakon edessä syntyvästä alueellisesta eriytymisestä alueiden välisessä kilpailussa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Elinkeinoelämän ja työpaikkojen keskittyminen harvoin kasvukeskuksiin autioittaa syrjäseutuja ja johtaa alueelliseen eriarvoistumiseen. Tilanne on ongelmallinen sekä kasvukeskuksissa että taantuvilla alueilla. Kasvukeskuksissa ongelmiksi nousevat mm. riittämätön asuntotuotanto ja sen kalleus sekä kaavoitus ja kuntien maapolitiikka. Vastaavasti autioituvilla syrjäseuduilla kehitys taantuu ja valmiit taajamat ajautuvat rappeutumiskierteeseen. Päijät-Häme sijaitsee sellaisella alueella, jossa se voi itse toiminnallaan vaikuttaa kehityksen suuntaan.

Päijät-Hämeen väestökehitys on viime vuosiin saakka ollut negatiivista. Tulevaisuudessa voidaan nähdä tekijöitä, jotka mahdollistavat Päijät-Hämeen väestö- ja työllisyyskehityksen muuttumisen positiiviseksi jos maakunnan kunnat ryhtyvät määrätietoisin toimenpiteisiin. Nykyisellä kaavoitustahdilla ei kasvu toteudu ainakaan taajamissa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö asunto- ja teollisuusalueiden tasaisen tarjonnan turvaamiseksi liittää maakuntakaavaan kuntien kaavoitusvalmiutta koskevia tarkasteluja
- Tulisiko kasvumahdollisuuksien toteutuminen turvata osoittamalla maakuntakaavassa kuntien välinen kaavoitusta koskeva työnjako ja ajoitus?
- Pitäisikö kasvupaineet maakuntaan suunnata etätyömahdollisuuksien ja loma-asutuksen ympäri- vuotisuuden sallimalla kyliin ja rannoille ?
- Tulisiko kaavassa varautua myös taantuvaan väestö- ja työpaikkakehitykseen eli pitäisikö tutkia sekä taantuvan että kasvavan väestömallin mukaiset maankäyttövaihtoehdot ?

Kysymys teknisten palvelujen ja kuljetusten taloudellisesta hoitamisesta osana maakunnan kilpailukykyä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Paikallisen elinkeinoelämän hintakilpailukyky on peruskysymys alueiden välisessä kilpailussa. Yrityksistä itsestään riippumattomat yhdyskuntarakenteen ja liikenteen kustannukset siirtyvät väistämättä lopulta tuotteiden hintoihin. Kilpailun vapauduttua tulee energia- yhdyskunta- ja kuljetuskustannuksia verrata kilpailijamaihin eikä enää naapurimaakuntiin. Yritysten hintakilpailukyky on sitä parempi mitä taloudellisimmin kuljetukset ja yhdyskuntatekniset peruspalvelut tuotetaan. Seudullinen, ylikunnalli-

nen kaavoitus on keskeinen instrumentti, jolla yhdyskunta- ja liikennekustannuksia hallitaan. Maankäyttöratkaisuilla on näin suora yhteys alueen kilpailukykyyn.

Alustavien laskelmien mukaan voidaan arvioida, että kiinnittämällä huomiota yhdyskunta- ja liikennekustannuksiin voidaan helposti saavuttaa suuruusluokkaa 200 - 400 milj. mk/vuodessa olevat säästöt alueen asukkaille ja yrityksille. Enemmän asiaan panostaen voitaneen saavuttaa jopa 400 - 600 miljoonan markan vuotuisia säästöjä ilman, että tiivistämisen haittavaikutukset vielä alkaisivat nousta esiin. Erityisen merkittäväksi nämä säästöt tulevat siinä tilanteessa, kun raakaöljyn hinta nousee merkittävästi. Pienimmilläänkin säästö maakunnalle on suurempi kuin nykyinen EU:n tavoite 2-ohjelman tuki, mutta toisin kuin EU:n rakennetuki on tämä hyöty pysyvää, ja yleensä sen vaikutus vielä kertautuu monella eri toimialalla.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Riittääkö nykyinen seutukaava turvaamaan edellytykset yritysten teknisten palvelujen ja kuljetusten taloudelliselle ja kilpailukykyiselle hoitamiselle maakunnassa ?

Kysymys Lahden kaupunkiseudun noususta valtakunnallisesti merkittäväksi kaupan keskuksiksi ja siihen liittyen ylimaakunnallisten kaupan suuryksiköiden sijoittumisesta kaupunkiseudulle

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Kaupan keskusliikkeiden kiinnostus uusien suuryksiköiden toteuttamiselle on jälleen lisääntymässä. Useita suurhankkeita valmistellaan eri puolilla Lahden kaupunkiseutua, liikenteellisesti edullisille alueille. Uutena piirteenä on kaupallisten palvelutarjonnan tuottaminen jopa 300 000 asukkaan väestöpohjalle. Se osoittaa, että kaupan ja investoijien piirissä nähdään Lahden kaupunkiseudulla olevan vetovoimaa maakunnan rajojen ulkopuolellekin. Lahden hyvä logistinen sijainti sekä ydinkeskustan monipuolisuus ja kaupunkimaisuus lienevät tekijöitä, joihin käsitys perustuu. Käynnissä näyttäisi olevan uuden valtakunnallisen keskusjärjestelmän muotoutumisen, jossa Lahdesta kehittyy yksi viidestä tai kuudesta valtakunnanosakeskuksista.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tavoitellaanko tietoisesti uutta valtakunnanosakeskuksen asemaa, vaikka seurauksena olisi kaupan aluerakenteen keskittyminen entisestään ja ydinkeskustan palveluiden vaarantuminen ?
- Pystyvätkö uudet kaupan suuryksiköt muodostamaan valtakunnallisesti vetovoimaisen ja kilpailukykyisen alueen ja kaupunki keskustan ?

Kysymys edellytysten luomisesta valtion laitosten hajasijoittamiselle Päijät-Hämeen alueelle

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Hallitus valmistelee strategiaa valtion tehtävien siirrosta alue- ja paikallishallintoon sekä keskushallinnon toimintojen uudelleensijoittamisesta ja menettelytapaohjeita ministeriöille sekä pitkän ajan aikataulua. Valtion keskushallinnon toimintojen sijoittumiselle on ohjelmassa asetettu sekä sijoituspaikkakuntaa koskevia yleisiä että toimintokohtaisia erityisiä edellytyksiä, joiden olemassaolon varmistaminen ja luominen on Päijät-Hämeen kannalta ensiarvoisen tärkeää toimintojen sijoittamiseksi alueelle. Yleiset edellytykset määrittelevät sijoituspaikkakuntien yleistä keskustasoa ja paikkakuntien laatua sekä luontaista vastaanottoedellytystä ko. keskushallinnon toiminnon kannalta. Toimintokohtaisia erityisiä edellytyksiä arvioitaessa otetaan huomioon mm. liikenne- ja tietoliikenneyhteydet, toiminnon tarvitsemat palvelut, työvoimansaanti sekä tarkoituksenmukaiset toimitilat.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö maakuntakaavassa tutkia mahdollisten valtion laitosten hajasijoittumisesta aiheutuvat aluevaraustarpeet?

Kysymys maakuntastrategiasta ja elinkeinon kehittämisen maankäyttötarpeista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijät-Hämeen maakuntastrategiassa on erällä tavoitteilla maankäytöllisiä vaikutuksia ja elinkeinotoiminnan mitoitus- ja painopistekysymyksiä. Kaavatyön käynnistysvaiheessa on tehtävä valintoja sen suhteen, kuinka laajasti ja millaisilla painotuksilla strategian osatavoitteet otetaan huomioon maankäytön suunnitelmissa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Varataanko merkittävästi lisää alueita logistiikkatoimialaa varten?
- Miten toteutetaan väljän ja laadukkaan asumisen tavoite, taajamia laajentamalla vai kyliä ja ranta-alueita asuttamalla ?

Kysymys maakunnallisen omavaraisuuden suosimisesta alueiden välisessä kilpailussa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakuntien välisessä kilpailussa on tarpeen kaikilla toimialoilla kiinnittää huomiota maakunnallisiin taseisiin. Omavaraisuuteen tähtääminen on yhteiskunnallisena kysymyksenä yksi laajavaikutteisimmista ylätasoon strategisista valinnoista. Maakunnallisella omavaraisuudella tarkoitetaan tässä suppeammin lähinnä joidenkin merkittävien elinkeinoalojen, elintarvikkeiden, energiatuotannon, matkailun, luonnonvarojen hyväksikäytön ja työpaikkojen laskennallista omavaraisuutta. Suunnittelun lähtökohdaksi valittuna omavaraisuuden tavoittelu saattaa aiheuttaa laajojakin maankäyttöliisiä vaikutuksia, jotka edellyttävät määrätietoista ennakkosuunnittelua.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö maankäytön suunnittelun yhdeksi lähtökohdaksi ottaa omavaraisuustaseiden parantaminen, ja jos niin missä asioissa nykyistä suurempaa omavaraisuutta pitäisi tavoitella?

Uusi maa- ja kaavoituspolitiikka

Kysymys yhdyskuntarakenteen ylläpitokustannusten tasosta ja uusien alueiden ja verkostojen taloudellisesta laajuudesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Alueiden väliseen kilpailuun ja ylläpitovaiheeseen siirtynyt yhteiskunta edellyttää kunnilta uutta maa- ja kaavoitusstrategiaa. Se voi poiketa suurestikin vuosikymmeniä jatkuneesta kaavoitus- ja maapolitiikasta, jonka tavoitteena on ollut uusien alueiden saaminen rakentamisen ja kunnallistekniikan piiriin. Alueellisen kilpailukyvyyn ja yhdyskuntakustannusten vuoksi on keskityttävä ylläpitämään ja kehittämään jo rakennettuja alueita ja olemassa olevia toimintoja, niiden kuntoa, toimivuutta ja taloudellisuutta. Kaupunkiseutujen ja taajamien yhdyskuntarakenteen jatkuvan hajautumisen estäminen ja jo rakennetun infrastruktuurin tehokas hyödyntäminen ovat merkittäviä taloudellisia kysymyksiä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Miten pitkälle meneviin houkuttelu- tai rajoittamistoimenpiteisiin ollaan valmiit menemään tavoiteltaessa asutusrakenteen ja -ympäristön parantamista, täydennysrakentamista ja vanhentuneen rakenteen saneerausta?
- Ohjaako nykyinen seutukaava riittävästi eri kuntien maankäyttöä nykyisen yhdyskuntarakenteen ylläpitoa ja kehittämistä tarkoittavaan suuntaan ?
- Halutaanko uudella maakuntakaavalla sopia kuntien kesken nykyistä tarkemmin yhtenäisestä kaavoitustavasta, uusien alueiden kaavoittamisesta ja kunnallisteknisten verkostojen laajentamisesta ?

Kysymys alue- ja yhdyskuntarakenteen taloudellisesta, ekologisesta ja sosiaalisesta kestäväydestä?

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Yleiset maailman laajuiset paineet kestävä kehityksen ottamisesta kaiken suunnittelun ja kehittämisen perustaksi ovat kirjautuneet myös maankäyttö- ja rakennuslakiin ja siellä esitettyihin maakuntakaavan sisältövaatimuksiin ja valtioneuvoston 30.11.2000 päätökseen valtakunnallisista alueiden käytön tavoitteista. Maakuntakaavan sisältövaatimukset edellyttävät perusteellista uudelleenpohdintaa sen suhteen, mikä on kestävä kehityksen kannalta tarkoituksenmukainen alue- ja yhdyskuntarakenne ja mitkä ovat ympäristön ja talouden kannalta kestävä liikenteen ja teknisen huollon järjestelyt. Edellisen seutukaavatyön yhteydessä määriteltiin Päijät-Hämeen kaavatyölle kunnianhimoiset kestävä kehityksen tavoitteet.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö edellisen seutukaavan kestävä kehityksen tavoitteita tarkistaa ?

Uudet suunnitteluperiaatteet: Asutus- ja palvelurakenne

Kysymys palvelutuotannon, asumisen ja liikenteen mitoitusväestöstä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Aluerakenteen ja maankäytön suunnittelun strategiset valinnat tehdään jo kaavan mitoitusta valittaessa. Voimassa olevassa seutukaava on mitoitettu väestömäärälle 220.000 henkeä vuonna 2030. Alueen väkiluvun tulisi kasvaa siten 22.000 henkeä, mutta se edellyttäisi huomattavaa, noin 60.000 hengen muuttovoittoa alueelle, koska alueen luonnollinen väestökehitys on muuttumassa negatiiviseksi. Mitoitusväes-

tön sijoittaminen edellyttää palvelutuotannon, liikennemuotojen ja asumismuotojen kehityksen arviointia.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Mikä olisi sopiva mitoitusväestön määrä valmisteltaessa seuraavaa maakuntakaavaa?

Kysymys asumisväljyyden ja alueväljyyden kasvun vaikutuksista kuntatalouteen ja alueelliseen kilpailukykyyn ja rakennetun ympäristön laadun parantamisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Asumisväljyyden kasvu, pientaloasumisen suosio, ruokakuntakoon pieneneminen ja väestön ikääntyminen, kaikki yhdessä aiheuttavat asutusrakenteen jatkuvaa muutosta alueen sisällä. Asumisen laatu- tason ja asumisväljyyden kasvu seuraa elintason nousua, ja tähän kehitykseen ei yhteiskunnalla ole mahdollista juurikaan vaikuttaa. Sen sijaan alueväljyyttä voidaan säädellä kaavoituksella, koska kunnat päättävät kaavoista. Ilman määrätietoista kaavoituspolitiikkaa levittäytyy taajamien nykyinen väestö uusille alueille. Väljenevä yhdyskuntarakenne kasvattaa infrastruktuurin rakentamiskustannuksia ja lisää sen ylläpitokustannuksia sekä heikentää mahdollisuuksia järjestää palveluita kohtuullisin kustannuksin. Liiaksi väljenevä rakenne on uhka kuntataloudelle ja alueelliselle kilpailukykyille.

Eheää yhdyskuntarakennetta pidetään nykytutkimuksen valossa myös taloudellisena. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen edellyttää suunnan muutosta kuntien harjoittamaan kaavoitus- ja maapolitiikkaan. Peruskorjauksilla ja täydennysrakentamisella voidaan lisätä asukkaiden viihtymistä ja parantaa rakennetun ympäristön laatua tiiviissäkin yhdyskuntarakenteessa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Kuinka voimakkaasti ollaan valmiita rajoitetaan alueväljyyden kasvua jos se muodostuu uhkaksi kuntataloudelle ja alueelliselle kilpailukykyille ?
- Suunnittelussa ja rakentamisessa tavoitellaan taloudellista ja viihtyisää yhdyskuntarakennetta, joka säästää luontoa ja vähentää liikennettä.

Kysymys kaupunkiseutujen kyvystä vastaanottaa saavutettavuuden paranemisen johdota tapahtuvaa huomattavaa väestön ja työpaikkojen lisäystä.

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Edellisen kaavatyön aikana tehtiin joukko strategisia maankäytön suunnitelmia, joista kaavaan otettiin keskeinen tulos. Kaupunkiseutujen kunnat ovat yhteisesti valmisteleet maankäytön strategioita, joita ovat mm: Heinolan kaupunkiseudun maankäytön strateginen yleissuunnitelma (1990), Lahden kaupunkiseudun kehittämissuunnitelmat (1991), Keskuskaupunkiseutujen kasvu ja yhdyskuntakustannukset (1992), Lahti-Heinola -keskuskaupunkiseudun kehittämissuunnitelma, Yhdyskuntataloudellinen rakennemalli (1993), Lahden kaupunkiseudun yleiskaavan rakennemalli (1993). Aikaisempien rakennemallien mukaiset uudet aluevaraukset ovat suurelta osin toteutuneet.

Kaupunkiseutujen strategisten maankäytön linjausten arviointiin on taas tarvetta. Näköpiirissä oleva nopean radan aiheuttama muuttoliike edellyttää toisaalta kilpailukykyisten alueiden osoittamista uusille asukkaille, mutta toisaalta maankäytön tehostamista nopean raideliikenteen asemien lähialueilla.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pystyvätkö kaupunkiseutujen kunnat riittävän nopeasti muodostamaan uutta tilannetta vastaavat strategiset maankäyttösuunnitelmat ja rakennemallitarkastelut ?

Kysymys keskustojen ja lähiöiden uudistuksien tavoitteista ja niiden vaikutuksesta tulevaan palvelutason sekä kaupunkirakenteeseen.

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Valtioneuvosto asettaman Kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmän tavoitteena on luoda valtion harjoittamalla kaupunkipolitiikalla edellytyksiä ja toimintatapoja kaupunkiseutujen laaja-alaiselle kehittämiselle. Tavoite on vahvistaa kaupunkiseutujen kilpailukykyä ja vahvan kaupunkiverkon avulla tukea koko maan alueellisesti tasapainoista kehittämistä.

Pääkaupunkiseudun väkimäärän oletetaan kasvavan lähes 200 000 asukkaalla vuoteen 2020 mennessä. Pääkaupunkiseudun asunnonsaantipula, korkea hintataso ja näistä johtuva asumisen viihtyisyyden heikkeneminen antavat sysäyksen muiden vaihtoehtoisten asumispaikkakuntien etsimiselle pääkaupunkiseudun tuntumassa kuten Päijät-Hämeessä.

Maakunnan odotetaan saavan pääkaupunkiseudun kasvun muuttopaineista johtuen vuoteen 2020 mennessä tavoittelemansa asukasmäärä toteutumaan. Keskustojen ja lähiöiden uudistaminen on välttämät-

töntä kaupunkirakenteiden vetovoimaisuuden ja kilpailukyyn säilyttämisen kannalta. Keskustojen ja lähiöiden uudistaminen edellyttää asutusrakenteen tiivistämistä, täydennysrakentamista ja peruskorjausta. Samanaikaisesti on huomioitava keskustojen ja lähiöiden yhdyskuntatekniset käyttökustannukset jotta ne säilyisivät alueellisesti kilpailukykyisinä tarjoten tarvittavat palvelut

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Miten tuleva muuttovoitto jakautuu maakunnan eri kaupunkien ja kuntien kesken?
- Millaisia kilpailukykyisiä ja vetovoimaisia asumisvaihtoehtoja eri kunnat tarjoavat?
- Tarjoaako Päijät-Häme suurkaupunkiasumista myötäilevää asumistapaa vai omaa konseptia.

Kysymys kaupunkiseudun lähistöllä olevien kylien aseman vahvistamisesta vaihtoehtona kaupunkiasumiselle

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomessa on käynnissä monen alan yhtäaikaista rakennemuutosta. Kaupunkien läheisellä maaseudulla on parhaat mahdollisuudet kyläverkoston kehittämiseen. Kaupunkien työpaikat luovat toimeentulomahdollisuuksia ja kaupungin taloudellisella toiminnalla ja ostovoimalla on positiivisia heijastusvaikutuksia lähiseutunsa kylille ja maaseudulle.

Maakunnan uskotaan saavan vahvistetussa seutukaavassa asetettu vuoden 2020 väestöennuste 220 000 täyteen pääkaupunkiseudun kasvukehityksestä ja parantuneista liikenneyhteyksistä johtuen. Kaupunkiseudun läheisyydessä ja hyvien yhteyksien päässä sijaitsevat kylät voivat saada väestömäärän lisäyksestä osansa kaupunkien imun mukana.

Kylillä on pidemmällä tähtäyksellä mahdollisuus profiloitua omien erityisvahvuuksiensa mukaisesti. Kaavassa voidaan osoittaa kylämaisinä pysyvät alueet ja tehdä pohjustustyötä kauaskantoisille kylämaiseen asutukseen perustuville investoinneille. Ne kylät, jotka sijoittuvat Päijät-Hämeen kaupunkiverkostossa useamman kaupungin vaikutusalueelle ovat etulyöntiasemissa elinmahdollisuuksien tarjoamisessa uusille asukkaille.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Voidaanko ylikunnallisen maakuntakaavan keinoin ohjata kylien ja kaupunkien välistä vuorovaikutussuhdetta tai siitä sopia kuntien kesken.
- Voidaanko suunnittelussa lähteä siitä, että kaupunkiseutujen läheisyydessä olevat kylät tarjoavat kaikkein väljimmän asumismuodon kauniissa luonnonympäristössä tiiviin, kaupunkimaisen pientaloasumisen vaihtoehdoksi.
- Halutaanko kylien merkitsemistä vahvistettavaan maakuntakaavaan, jos tavoitteena on kylän elinvoimaisuuden tukeminen, vai tuoko kylän merkitseminen kaavaan rasitteita ja velvollisuuksia kylän omaehtoiselle kehittämiselle?
- Voisiko maakuntakaavaan merkittävien kylien kehitystä edistää laatimalla niille kehittämissuunnitelma ja osayleiskaava molemminpuolisen sitoutumisen vahvistamiseksi.?

Kysymys Päijät-Hämeessä risteilevän usean kehitysvyöhykkeen luomista mahdollisuuksista houkutella alueelle investointeja

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Edellisen kaavatyön aikana tehtiin useamman maakunnan aluetta koskevia kehityskäytäväselvityksiä kuten: Viitostieprojekti (1990), Nelostieprojekti (1992), Savonrataprojekti (1993), Ylinen Pietarin yhteysprojekti (1995). Maakunta sijaitsee sekä etelä-pohjoinen suuntaisen että itä-länsi suuntaisen kehityks akselin risteyskohdassa, minkä pitäisi olla merkittävä sijaintietu uusinvestoinneille. Käynnistymässä on uusia kehityks akseliselvityksiä, nyt muuttuneista lähtökohdista.

Kerava - Järvenpää - Mäntsälä - Lahti - Kouvolan - Lappeenranta suuntaista kehityks akselihankeen käynnistämistä on esitetty.

Lahti - Vierumäki - Heinola - Lusi akselin kehittäminen nousee toistuvasti esille keskusteluissa.

Riihimäki - Oitti - Järvelä - Herrala - Lahti - Nastola - Uusikylä - Kausala - akselin kehittäminen voisi perustua vanhojen asemaseutujen uudelleen arviointiin kun uudet taajamajunat tulevat

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö uudet kehityks akselit ottaa uuden maakuntakaavan lähtökohdiksi ja näin korostaa Päijät-Hämeen asemaa kehitysvyöhykkeiden risteysalueena ?
- Olisiko maakuntakaavan tietoiseksi lähtökohdaksi otettava tavoite houkutella alueelle uusia investointeja, ja varattava tässä tarkoituksessa kehityks akselilta arvokkaita paikkoja eri toimintoille.

Uudet suunnitteluperiaatteet: Infrastrukturi ja saavutettavuus

Kysymys infrastruktuurin ja palveluiden tason muodostamista edullisuusvyöhykkeistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakunnan liikenneverkon perusrakenne muodostuu tie-, raide- ja vesiliikenteen valtakunnallisista pääväylistä, jotka risteävät Päijät-Hämeen alueella. Näköpiirissä on nopeutuvat ja monipuoliset yhteydet kaikkiin suuntiin. Maakunnan liikenteellinen asema ja saavutettavuus paranevat sekä henkilö- että tavaraliikenteen osalta.

Elinkeinojen kehitysedellytyksenä on yritystoiminnalle ja jokapäiväiselle elämälle tarpeellisten kuljetus- ja jakelupalveluiden lisäksi erityisesti tietoliikenteen sekä teknisen-, energia-, ja jätehuollon palveluiden toimivuus ja varmuus. Näiden palveluiden saavutettavuus vaihtelee maakunnan eri osissa.

Liikenteelliset sijaintierot yhdessä teknisen- ja energiahuollon palvelutason ja -varmuuden kanssa jakavat maakunnan vyöhykkeisiin, joilla on eri tasoiset elinkeinojen harjoittamisen edellytykset.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Voidaanko työpaikka-alueiden sijoittelu perustaa infrastruktuurin ja palveluiden tason muodostamiin saavutettavuusvyöhykkeisiin ja onko niiden rajausperuste oikea ?

Kysymys yhdyskuntien liikennekustannusten ja muiden käyttökustannusten tavoiteltavasta tasosta ja hyväksyttävistä ilman päästöistä.

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Keskeinen strateginen kysymys on maakunnan eri keskusten ja niiden vaikutusalueiden mitoitustavoitteen ja työpaikkamäärä. Nykyisen seutukaavan mitoituksen perustaksi tehtiin laskentamalli koko maakunnan yhdyskuntakustannusten selvittämiseksi. Työn yhteydessä tehtiin maakunnalle neljä erilaista yhdyskuntarakennevaihtoehtoa, joiden kustannukset laskettiin. Seutukaavan aluevaraukset tehtiin sellaisen yhdyskuntarakennemallin pohjalta, jonka pääomitettu kustannus maakunnan asukkaille ja yrityksille on useita miljardeja markkoja (10-15%) edullisempi kuin lähtötilanteena pidetty malli oli. Nyt näyttää siltä, että seutukaavan aluevaraukset ovat toteutuneet valittua mitoitustavoitetta väljemmin, sillä varatut kasvualueet on suurelta osin jo käytetty, eli seutukaavan taloudellisuustavoite ei näytä toteutuvan.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Halutaanko varmistua siitä, että kunnilla on riittävät resurssit yhdyskuntien investointi- ja käyttökustannuksiin ja siitä, että yhdyskuntarakenteen tarpeettomasta hajoamisesta aiheutuvat liikenne- ja kuljetuskustannukset eivät vaaranna alueellisesta kilpailukykyä ja palvelutasoa ?
- Halutaanko maakunnassa varautua ennakolta siihen, että ilmastopimuksen johdosta valtiolta tulee monilla eri toimenpiteillä rajoittamaan yhdyskuntarakenteen hajautumista ja liikennemäärien kasvua.

Kysymys työmatkapituuksien kasvusta ja joukkoliikenteen osuudesta työmatkajakautumassa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavassa on asutus sijoitettu palvelukeskusten lähelle ja työpaikat hyvin saavutettaville alueille. Näillä suunnitteluperiaatteilla on maakunnan liikennekustannusten taso yritetty pitää kohtuullisena myös tulevaisuudessa. Tällä periaatteella tukee myös kaupunkiseutujen ja haja-asutusalueiden joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä niin, että yhdyskunnat voivat toimia tarvittaessa silloinkin vaikka polttoaineiden hinnat nousisivat merkittävästi nykyisestä..

Seutukaavatyön yhteydessä laskettiin karkeasti maakunnan nykyiset ja tulevat liikkumiskustannukset. Valitussa suunnitteluratkaisussa ne kasvavat nykyisestä tasosta noin 15 %, mikä on kohtuullista, kun otetaan huomioon suunnitelman mukainen 10 %:n väestönkasvu ja yhdyskuntarakenteen tuleva laajentuminen. Seutukaavatyön jälkeen on tehty kansainvälisiä ilmastopimuksia, ja niiden mukaan liikenteen määrää pitäisi ilmeisesti pyrkiä vähentämään nykyisestä.

Kysymys on erittäin monitahoinen. Nopean radan ja paranevien tieyhteyksien vaikutuksesta työmatkat pitenevät edelleen. Toisaalta osaavan työvoiman tarjonta alueella voi edistää myös yritysten alueelle sijoittumispäätöksiä. Yhdyskuntarakenteen suunnittelun haasteina ja mahdollisuuksina ovat pitenevät työmatkat ja etätöiden kasvumahdollisuudet houkuttelevien asuinympäristöjen läheisyydessä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö maakuntakaavalla tavoitella määrätietoisesti liikkumisen määrän vähentämistä ilmastotavoitteiden mukaisesti ?

- Varmistaako seutukaava kohtuulliset työmatkapituudet ja joukkoliikenteen kehittymismahdollisuudet yhä pitenevien työmatkojen osalta?

Kysymys joukkoliikennettä tukevien väylien ja linjastojen kehittämistä tukevasta yhdyskuntarakenteesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Liikennepolitiikan yleisenä tavoitteena on kaupunkiseudulla, että joukkoliikenteen palvelutasoa nostetaan ja sen osuutta eri liikennemuodoista lisätään toteuttamalla yhtenäinen tietojärjestelmä ja joukkoliikenteen suunnittelu- ja hallintojärjestelmä koko työssäkäyntialueella.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

Tukeeko seutukaavan yhdyskuntarakenne joukkoliikennettä tukevien väylien ja linjastojen kehittämistä. Alueen eri osien tavoitettavuutta parannetaan toteuttamalla yhdyskuntarakennetta tiivistäviä ja sen toimivuutta parantavia liikennehankkeita. Joukkoliikenteen verkostojen ja painopisteiden muutos tuo uusia mahdollisuuksia kehittää Lahden keskustaa korkeatasoisia palveluja tarjoavana kävelyalueena, johon joukkoliikennetarkistukset ja kevyen liikenteen verkostot nivelyvät. Myös muiden keskustojen kehitystä tuetaan joukkoliikennejärjestelyillä ja kevyen liikenteen yhteyksiä parantamalla.

Kysymys Lahden eteläisen kehätien varren maankäytön kehittämistä väylän kapasiteettia hyödyntäen.

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Ympäristöministeriö jätti seutukaavan vahvistaessaan voimaan ns eteläisen ohitien Launeen linjauksen mukaiset aikaisemman seutukaavan aluevaraukset. Kaava taas oli laadittu Renkomäen vaihtoehdon mukaisesti. Eteläisen kehätien tarkemmassa suunnittelussa on nyt tarpeen tarkistaa myös siihen rajautuvaa alueen maankäyttöä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tukevatko nykyisen seutukaavan aluevaraukset riittävästi Lahden eteläisen kehätien linjausta ja väylän varren maankäytön kehittämistä ?
- Voidaanko Renkomäen linjauksesta jo luopua lopullisesti ?

Kysymys tietoliikenteen palvelutasosta maakuntien välisessä kilpailussa, kylien kehittämisessä ja yritysten sijoittumisessa.

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Sähköinen viestintä elää voimakasta murroskautta. Sen kanavia ovat televerkko, internet sekä televisio ja radio, joiden kehittymistä ohjaavat maailmanlaajuisen kilpailun vapautuminen ja tekniikan kehitys. Kiristynvä maailmanlaajuinen kilpailu ohjaa ja nopeuttaa tekniikoiden uusimista sekä synnyttää kilpailuvia verkkoja ja palveluja.

Tietoverkoista tulee elintärkeä osa yritysten ja organisaatioiden toimintaa. Sähköisen viestinnän infrastruktuuri on Suomessa kansainvälisesti korkeaa tasoa. Suomessa tietoverkkojen kehittäminen tapahtuu teleyhtiöiden toimesta siten että kannattavimmista asiakastihentymistä kilpaillaan toteuttamalla päällekkäisiä investointeja ja vähemmän kannattavien haja-asutusalueiden palvelujen jäädessä entistä enemmän jälkeen kehityksestä.

Tietoverkkojen tarjoama liikennenopeus on se palvelutaso, jonka käyttäjä havaitsee vaihtelevan voimakkaasti siirryttäessä keskuksista maaseudulle. Tehokkaan etätyön tekemisen edellyttämät tietoverkko-yhteydet rajoittuvat suurimpiin taajamiin. Loma-asuminen muodostaa etätyöpotentiaalin, jonka toteutumiselle nopeat tietoliikenneyhteydet ovat edellytys. Maakuntakaavassa voidaan osoittaa kehittämisalueina muuta yhdyskuntarakennetta tukevien tietoliikennepalvelujen tarpeen ja kysynnän kehittämisen perusteella valittuja alueita.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö maakuntakaavassa osoittaa ne alueet, joilla nopeita tietoliikenneyhteyksiä tulee kehittää osana maakunnan infrastruktuurin kehittämispolitiikkaa ?

Kysymys Kerava – Lahti oikoradan taajamajunaliikenteen vaikutuksista ja mahdollisuuksista asemaseutujen kehittämisessä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Lahti-Kerava oikorata on esitetty seutukaavassa ratakallintokeskuksen teettämän yleissuunnitelman mukaisesti. Ratavaraukseen sisältyy myös raideliikenteen liikennepaikkojen varaukset.

Ratahallintokeskus omistaa keskeisiä alueita rautatieasemien lähellä. Asemanseutujen maankäyttöratkaisut eivät kaikilta osin tue raideliikenteen antamia mahdollisuuksia.

Junaliikenteen parantuvan palvelutason hyödyntämiseksi tulisi asema-alueiden maankäyttöä tehostaa suunnitelmallisesti ottaen erityisesti huomioon ja säilyttäen niihin usein liittyvät kulttuuriympäristölliset arvot.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tuleeko maakuntakaavassa varautua nykyistä paremmin Kerava – Lahti oikoradan vaikutusten vastaanottoon ja uuden taajamajunaliikenteen varaan toteutettaviin taajamien kehittämiseen ?

Kysymys Lahti – Mikkeli oikoradan toteuttamisen turvaavista aluevarauksista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Lahti-Mikkeli oikorata oli esitetty kaavaehdotuksessa ohjeellisella merkinnällä. Itä-Suomen ratakeskus suunnitteli ratalinjan linjauksen samaan aikaan seutukaavan valmistelun kanssa. Ratalinjausta ja siihen liittyviä ympäristöselvityksiä esiteltiin lukuisissa yleisötilaisuuksissa ja suunnitelmasta pyydettiin lausunnot kunnilta ja viranomaisilta. Suunnitelmassa päädyttiin suosittelemaan viitostietä seuraavaa Lahden, Heinolan, Kuortin ja Otavan kautta kulkevaa linjausta.

Nopea ratayhteys Lahdesta Mikkeliin ja Kuopioon nopeuttaisi Itä-Suomen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle ja Lahteen. Heinolan asema muuttuisi olennaisesti, jos sen kautta kuljettaisiin itäiseen Suomeen. Heinolaan tulisi nopean radan asema ja sen vetovoima pääkaupunkiseutuun nähden kasvaisi lyhentyneen aikaetäisyyden ansiosta.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pidetäänkö uudessa maakuntakaavassa Lahti – Mikkeli oikoradan ohjeellinen aluevaraus ?

Kysymys EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamisesta vesiliikennettä ja raideliikennettä kehittämällä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

EU:n liikennepoliitiikassa on tavoitteena siirtää raskasta liikennettä rautatielle ja vesille. Kysymys on pitkän aikavälin tavoitteista joiden toteuttamiseen tulisi varautua maankäytössä. Liikenneministeriö on katsonut että tällaisia Kymijoen kanavan kaltaisia aluevarauksia ei ole mahdollista toteuttaa, joten aluevarauksia ei tarvita. Ympäristöministeriö jätti mm. Kymenlaakson seutukaavaa vahvistettaessa kanavaa koskevat aluevaraukset vahvistamatta perustuen liikenneministeriön kantaan.

Järvi-Suomen maakunnalliset liitot ovat ylläpitäneet sisävesiteiden kehittämisen valmiutta Järvi-Suomen kanavat neuvottelukunnan toiminnan muodossa. Parhailaan on menossa Heinola - Kuusankoski vesitieyhteyden ja Kimolan kanavan rakentamiseen tähtäävä selvitys.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien jatkuvuus ja sujuvuus tulee turvata Päijät-Hämeessä. Eri liikennemuotojen kehittämisessä tulee varautua ylipitkän ajan edellyttämiin liikeneratkaisuihin kuten vesiteiden kehittäminen.

Vastaavatko seutukaavan vesiliikennealuevaraukset EU:n liikennepoliittisia tavoitteita siirtää raskasta liikennettä vesille ja rautateille?

Kymijoen kanavoinnin toteutuessa Suomen teollisuuden kilpailukyky saa etua halvempina kuljetuksina ja mahdollisuuden kilpailuttaa eri kuljetusmuotoja. Päijät-Hämeelle on edullista päästä yhden uuden eurooppalaisen kuljetusmuodon piiriin. Raskaita kuljetuksia vaativa teollisuus sekä logistiikan ja matkailun toimialat hyötyvät. Vesimatkailulle kanavoinnin merkitys on myös merkittävä. Siitä seuraa Päijänteen vesiliikenteen kehittäminen ympärivuotiseksi. Lahden ja Heinolan satamien kehittäminen sekä satamien toimintojen ja tapahtumien kehittäminen rannoilla yleensäkin.

Kysymys voimansiirtoverkkojen aluevarausten ajantasaisuudesta uuden yhteiskäyttöperiaatteen toteututtua

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavan voimajohtoaluevaraukset ovat siltä ajalta, jolloin valtakunnalliset voimajohdot olivat eri yhtiöiden hallinnassa eivätkä ne olleet kaikkien sähköntuottajien yhteiskäytössä kuten nykyään. Voimajohtoaluevarauksissa saattaa siis olla sellaisia, jotka eivät vastaa nykyisten omistajien käsityksiä yhteiskäyttötarpeista.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko vahvistetussa seutukaavassa voimajohtolinjauksia, joita ei pidetä enää tarpeellisina ?

- Tuoko verkostojen yhteiskäyttöperiaate voi esiin uusia linjaustarpeita ?

Uudet suunnitteluperiaatteet: Elinkeinot ja tuotantoalueet

Kysymys saavutettavuudeltaan edullisten alueiden hyödyntämisestä uusien työpaikka- ja toimipaikka-alueiden sijoittumisessa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavassa työpaikat on sijoitettu vyöhykkeittäin. Runsaasti liikennettä aiheuttavat toiminnot vaativat liikenteellisesti hyvin saavutettavia alueita, vähän liikennettä aiheuttavat toiminnot voivat sijoittua kohtuullisestikin saavutettaville alueille.

Maakuntakeskus Lahti ja seutukuntakeskukset Heinola, Nastola, Orimattila, Hollola ja Vääksy ovat merkittävimmät hyvää sijaintia vaativien työpaikkojen keskittymät maakunnassa. Lahden kaupunkiseudun reuna-alueilla ja seudullisen kehätien risteysten lähialueilla ovat parhaat suurta tilaa vaativat palveluiden, teollisuuden ja tuotantotoiminnan sijaintipaikat. Näitä ovat korkean automaatioasteen tuotanto, rakennusteollisuus, kuljetusliikkeet, varastoalueet sekä palvelutoiminta, jossa kuljetukset tapahtuvat suurissa yksiköissä, ja joiden työpaikkamäärä on pieni suhteessa pinta-alaan.

Maakunnan saavutettavuuden paraneminen, uudet liikenneväylät ja terminaalit muuttavat edelleen alueen eri osien välisiä sijaintitekijöitä sekä palvelu- ja tuotantotoiminnan edellytyksiä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Käytetäänkö jatkossakin edellisen seutukaavan suunnitteluperiaatetta, jossa työpaikka-alueet sijoitetaan saavutettavuudeltaan edullisille alueille ?
- Onko uudet työ- ja toimipaikka-alueet sijoiteltu tarvetta vastaavasti ja aiheuttaako saavutettavuuden parantuminen muutoksia myös työpaikka-alueiden kysyntään tai tuleeko aluevarausten mitoitusta tarkistaa ?

Kysymys Etelä-Suomea palvelevan tavaraliikennekeskuksen kaavallisista edellytyksistä ja liikenne-ratkaisuista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavan tavoitteena oli luoda eri liikennemuotoja hyödyntävät tavaraliikennekeskukset keskeisiin liikenteen solmupisteisiin Lahteen ja Heinolaan.

Heinolan keskeistä asemaa vesiliikenteen ja maaliikenteen keskuksena tukee kanavointi Suomenlahteen. Voisi syntyä uusi tavaraliikenteen ja logististen järjestelmien kokonaisuus joka pystyy generoimaan uutta yritystoimintaa läheisyyteensä.

Lahden osalta seutukaavassa on esitetty logistiikkakeskusta Ämmälään Lahden ja Orimattilan rajalle. Logistiikkayrittäjät hakevat alueita myös muualta hyvien yhteyksien varrelta. Vuosaareen on suunnitella uusi, ajanmukainen satama. Tavaraliikenne siirtyisi sinne Länsisatamasta ja Sörnäisten satamasta vuonna 2007-2008.

Tietoliikenne ja ajoneuvojen seuranta- ja navigointiratkaisut saattavat myös muuttaa logistiikkaratkaisuja vapaana olevan varasto ja kuljetuskapasiteetin joustavan hyödyntämisen suuntaan.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Antavatko seutukaavassa esitetyt tavaraliikenteen aluevaraukset riittävät kaavalliset edellytykset Toisaalta Etelä-Suomea palvelevien ja toisaalta pohjoista Eurooppaa palvelevien logistiikkakeskuksen liikenne- ja kaavoitusratkaisujen tekemiselle?
- Vastaako Lahden logistiikkakeskuksen aluevaraus seutukaavassa vallitsevia tarpeita tai muuttaako Kujalaan syntyvässä oleva logistiikkakeskus seutukaavan perusteita ?

Kysymys teknisen ympäristönhuollon aluevarausten vaikutuksesta hankkeiden muodostumiseen.

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakunnan teknisen ympäristönhuollon hankkeita toteuttavat eri tahot omista lähtökohdistaan. Maakuntastrategiassa voidaan priorisoida hankkeita ja muodostaa niistä toisiaan tukevia kokonaisuuksia.

Teknisen ympäristönhoidon hankkeista on maakuntastrategiassa korostettu pohjavesien suojelua ja hyväksikäytön turvaamista. Toinen strateginen lähtökohta on matkailun ja virkistyksen kannalta tärkeiden vesistöjen kunnostaminen ja kuormituksen vähentäminen.

Maa-ainesalueiden maisemavaurioiden korjaaminen ja saastuneiden maa-alueiden kunnostus ovat myös hankkeita joilla on vaikutusta ympäröivään maankäyttöön. .

Jätteiden hyötykäytön edistäminen tukee ja edistää maakunnan kilpailukykyä ympäristöosaamisen alueella, joka on mielletty tärkeäksi osaamisen kehittämisalueeksi.

Teknisen ympäristönsuojelun hankkeille tulisi olla perusteet maakuntakaavassa. Maakuntakaavan aluevarausten tulisi osoittaa edellytykset ja priorisointi teknisen ympäristönsuojelun hankkeiden toteuttamiselle

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Ohjaavatko seutukaavan aluevaraukset riittävästi teknisen ympäristönsuojelun hankkeiden toteuttamista?

Kysymys vapaa-ajan ja matkailun infrastruktuurin kehittämisedellytysten parantamisesta kaavallisin keinoin

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Matkailun infrastruktuurin näkyy maakuntakaavassa matkailun, virkistys- ja suojelun aluevarauksina ja niitä yhdistävinä verkostoina. Kaavoituksella luodaan ja turvataan matkailun kannalta tärkeitä veto-voimatekijöitä. Matkailupalvelujen alueet, loma-asutus, virkistys- ja kulttuuriympäristöalueet sekä ve-teen perustuvat toiminnot verkottuvat maakuntakaavassa yhteen kylien, kuntien ja kaupunkien tarjoamien palveluiden kanssa.

Maakuntakaavoituksessa voidaan esittää kokonaisnäkemys matkailun ja vapaa-ajan toimintojen kehittymissuunnista yhdistämällä jo olemassa oleva uusiin suunnitelmiin. Päijät-Hämeen valti on puhdas luonto ja vesi. Mikäli näiden arvojen, olemassa olevan infrastruktuurin ja uusien toiminta-ajatusten ympärille pystytään luomaan maakunnallisesti yhteisesti hyväksytty visio, voidaan vision infrastruktuuri kirjata maakuntakaavan aluevarauksiin.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Mikä on se matkailuelinkeinojen visio, jota maakuntakaavalla tulisi tukea ?
- Suositaanko tiettyjä maakunnan osia tai kyliä loma-asutuspalveluiden tarjoajina ?
- Millaisia liikenteellisiä yhteyksiä tarvitaan matkailun tueksi ?

Kysymys maakunnan arvokkaimpien ympäristöarvojen varaamisesta matkailun käyttöön

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomessa luonnon vetovoima on oleellinen matkailun perusta. Luonnon vetovoimalla käydään kilpailua matkailijoista myös maakuntien tasolla. Kilpailussa menestyminen aiheuttaa usein sen, että matkailun ja vapaa-ajanvieton aluevaraustoiveet suuntautuvat maisemallisesti ja ympäristöolosuhteiltaan parhaimmille ja herkimmille alueille. Matkailuelinkeinon investointien ja toiminnan kannattavuus on pidemmällä aikavälillä monella tapaa riippuvainen luonto- ja ympäristöarvojen kestävydestä. Kaavoituksen yhteydessä voidaan päättää millaisia ympäristöarvoja ollaan valmiita antamaan matkailuelinkeinon käyttöön eri muodoissa. Odotettavissa olevien elinkeinopoliittisten hyötyjen suhdetta on vertailtava ympäristöarvoihin kohdistuvien riskien suhteen ja riskien hallinnan näkökulmasta. On huomioitava myös se mitä kaavoittamatta jättäminen merkitsee ympäristöarvojen kestävyden suhteen.

Luonnon ja ympäristöarvojen kasvava arvonnousu ja mahdollisuudet laajempaan hyödynnettävyyteen lisäävät tarvetta tarkastella matkailun ja ympäristöarvojen kaavallista suhdetta. Ympäristöarvojen arvostuksen kasvamisen myötä ja matkailutottumusten muuttuessa saattaa nousta esiin uusia, erityisesti Päijät-Hämeelle soveltuvia matkailun toimintamuotoja jotka vaativat tuekseen kaavaan sisällytettäviä ympäristöaluevarauksia.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pidetäänkö nykyisessä vahvistetussa seutukaavassa olevia ympäristöarvoihin liittyviä alue- ja yhteysvarauksia riittävinä matkailuelinkeinon kannalta?
- Varataanko matkailun tarpeisiin esim. metsästy-, kalastus-, tai marjastusalueita?
- Varataanko alueita enemmänkin luonnon monimuotoisuuden ja luontotyypin säilyttämisen ja havainnoimisen näkökulmasta?
- Esitetäänkö erityisen kauniiden ympäristöjen yhteyteen matkailualueita?
- Osoitetaanko maakunnan kirkasvetisimmät järvet matkailupalveluiden tarpeisiin?

Kysymys kotieläintuotantoalueiden sijoittumisedellytyksistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Kotieläintuotantoalueella tarkoitetaan aluetta, joka on kaavoitettu kotieläinrakennusten alueeksi ja joka sijaitsee muun rakenteen, myös maatilojen talouskeskusten ulkopuolella. Maatalouden kehitys on viimeisten parin vuosikymmenen aikana muuttanut maaseudun ilmeä ja rakennetta kauttaaltaan. Tuotannon teknologinen taso, tehokkuus ja mittakaava ovat kasvaneet oleellisesti maatalouden kaikissa tuotantosuunnissa. Tämä kehityskulku edellyttää joustavaa yhteensovittamista maatalouden ja muun maankäytön kesken.

Huomattavin ympäristölle aiheutuva haitta on kotieläinrakennuksista leviävä haju, mutta myös suurten tuotantorakennusten vaikutukset kyläkuvaan koetaan usein haitallisiksi. Kun tutkittuun tietoon perustuvat välineet suunnitelmalliseen ohjaukseen on puuttunut, rakentaminen on toteutunut enimmäkseen sillä perusteella, kuka ehtii ensiksi hakea rakennuslupaa.

Kysymystä ratkaistaessa on Päijät-Hämeessä tarkasteltava asiaa maakunnan luonnonarvojen ja elinkeinoelämän kannalta. Maaseudun säilyminen toimintakykyisenä edellyttää uusia elinkeinomuotoja. Päijät-Hämeessä on laajat maaseutualueet ja rakennuskantaa, jota uhkaa rappeutuminen ellei niihin saada asutusta tai toimintaa. Kotieläintuotantoalueet voivat avata uusia mahdollisuuksia maaseudun verkostojen kehittämiseen. Onko kyse pelkästä elinkeinotoiminnasta, kun esimerkiksi suursikalan perustaminen saattaa vaikuttaa koko kylän kehittymiseen.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko kaavoituksen avulla mahdollista tai syytä etsiä toimintoja varten soveliaimmat alueet niin ympäristöolojen kuin maaseudun elinvoimaisena säilymisen kannalta.

Uudet suunnitteluperiaatteet: Ympäristörakenne

Kysymys maakunnan ympäristön perusrakenteen ja ympäristöarvojen tunnistamisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijät-Hämeen ympäristön perusrakenteen muodostavat Salpausselän harjut, jokilaaksot, viljelyalueet ja kulttuurimaisemat sekä Päijänteen ja Kymijoen halkaisema järviolue pohjoisosassa. Päijät-Häme sijoittuu Suomen maisemamaakuntien vaihtumisalueelle ja siksi maakunnan ympäristön perusrakenne on erittäin monipuolinen.

Maakunnan arvokkaat ympäristöalueet, alkuperäisen luonnon suojelua tarvitsevat luontokohteet ja ihmisten fyysisen hyvinvoinnin kannalta tärkeät virkistysalueet sekä henkisten arvojen kannalta tärkeät kulttuurimaisema-alueet on vuosikymmenten kuluessa inventoitu suhteellisen hyvin. Kohteet on luokiteltu paikallisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti arvokkaiksi. Myös valtakunnalliset inventoinnit osoittavat arvokkaiden alueiden sijainnin, ja valtioneuvosto on tehnyt periaatepäätöksiä mm. soiden-, lintuvesien-, harjujen-, lehtojen-, rantojen- ja vanhojen metsien suojeluohjelmista.

Kulttuurin, matkailun, luonnonläheisen asumisen ja luonnon vastuullisen huolenpidon sekä hyödyntämisen näkökulmasta maakunnan arvokkaimmat ympäristökokonaisuudet on nostettava esiin kartoilla, jotta niihin voitaisiin kohdentaa resursseja ja välttyttäisiin sijoittamasta mittavia luonnonarvoja vaarantavia toimia näille alueille.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaavaan merkitty ympäristörakenne riittävä kuvaamaan ja suojelemaan maakunnan ympäristön perusrakenteen ?

Kysymys ympäristöarvojen säilyttämisen kustannuksista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Ympäristöarvojen säilyttämiseen tarvitaan sekä yhteiskunnan että yksityisten satsausta. Osittain kustannuksia syntyy taloudellisten hyödyntämismahdollisuuksien rajoittamisesta (rakentamisrajoitukset, metsän käsittelyn ja maa-ainesten oton rajoitukset jne.) ja osittain toteuttamistoimien kuten hoito- ja käyttösuunnitelmien laadinnan, metsänhoitotoimien, rakennusten kunnostuksen jne. johdosta. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden ympäristöarvojen säilyttämiseen ja kehittämiseen tulee painopisteen olla yhteiskunnan satsauksessa.

Esittämällä kartalla maakunnan tärkeimmät ympäristö-, kulttuuri-, maisema- ja virkistyskäyttöarvojen aluekokonaisuudet saadaan viestitettyä alueviranomaisille ja päättäjille maakunnan näkemys ensisijaisista panostuksen kohteista.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Saadaanko kaavan perusteella riittävästi yhteiskunnan tukea ympäristöarvojen vaalimiseen ja saadaanko se kohdennettua oikein ?

Kysymys omaleimaisen kulttuuri- ja luonnonympäristön kehittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Omaleimainen kulttuuri- ja luonnonympäristö on rakentunut vuosien saatossa ihmisten vaikutuksena luonnonympäristöön ja maisemaan. Ihmisen vaikutus maisemaan ja luontoon maatalouden, liikkumisen ja rakentamisen myötä on kerrostunut ajallisesti historian myötä ja muovannut siten alueelle ominaisen identiteetin.

Kansainväliset yleissopimukset kuten maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemista (SopS 19/1987), Euroopan rakennustaiteellisen perinnön suojelua (SopS 10/1992) ja eurooppalaista arkeologisen perinnön suojelua (SopS26/1995) koskevat sopimukset velvoittavat Suomessakin toimimaan kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemiseksi. Kansallisella tasolla on tehty valtakunnallisia inventointeja kuten arvokkaat maisema-alueet, arvokkaat kulttuurihistorialliset ympäristöt ja merkittävät esihistorialliset suojelualuekokonaisuudet. Maakunnissa ja kunnissa on myös tehty selvityksiä ja inventointeja kulttuuri- ja maisema-arvojen esille nostamiseksi.

Kulttuuri- ja luonnonympäristön arvojen tunnistaminen ja kehittäminen on perusedellytys maakunnan omalle identiteetille. Maakunnan matkailullinen houkuttelevuus ja vetovoima asuinympäristönä on suuressa määrin kiinni siitä, kuinka edustavana maakunnan kulttuuri- ja luonnonympäristö esittäytyy.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Ohjaavatko ympäristörakenne ja seutukaavan aluevaraukset riittävästi Päijät-Hämeelle omaleimaisen kulttuuri- ja luonnonympäristön kehittämiseen?

Kysymys Natura-alueiden vaikutuksesta ympäröivään maankäyttöön

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Euroopan yhteisön Natura 2000 –verkostoa koskevat velvoitteet on esitetty luonnonsuojelulaissa. Suomen ehdotuksesta valtioneuvosto teki päätökset 20.8.1998 ja 25.3.1999 ja KHO:n kesäkuussa 2000 tekemillä päätöksillä verkostoehdotus sai lainvoiman. Suomi joutuu täydentämään ehdotustaan.

Niitä luonnonarvoja, joiden suojelemiseksi Natura-alue on perustettu, ei saa heikentää. Laadittaessa suunnitelmia on asianmukaisella tavalla huolehdittava ettei alueeseen itseensä kohdistuvilla tai alueen ulkopuolella toteutettavilla hankkeilla tai suunnitelmissä yksin tai yhteisvaikutteisesti (luonnonsuojelulaki 65 §) vaaranneta Natura-alueen arvoja.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Natura-alueet on esitettävä kartoilla, on oltava selvillä niiden suojeluperusteista ja seikoista, jotka saattavat vaarantaa suojelun toteutumisen alueen sisällä tai ulkopuolella.

Kysymys suotuisan suojelun tasosta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Huoli luonnon monimuotoisuudesta ja sen säilymisestä on saanut kansainvälisellä tasolla valtiot sopimaan yleissopimuksen biologista monimuotoisuutta koskien (SopS 78/1994). EU:ssa puolestaan on laadittu luontodirektiivi ja meillä Suomessa nämä yhdessä on sisällytetty luonnonsuojelulakiin. Suomessa on myös laadittu biologista monimuotoisuutta koskeva kansallinen toimintaohjelma vuosille 1997-2005.

Tärkeä määritelmä luonnonsuojelulaissa on suotuisan suojelun taso. Se on luontotyyppien ja luonnonvaraisten eliölajien osalta saavutettava ja säilytettävä. Luontotyyppien suojelutaso on suotuisa, kun sen luontainen levinneisyys ja kokonaisala riittävät turvaamaan luontotyyppien säilymisen ja sen ekosysteemin rakenteen ja toimivuuden pitkällä aikavälillä. Lisäksi on luontotyyppille luonteenomaisten eliölajien säilytettävä pitkällä aikavälillä elinvoimaisena niille tyyppillisissä elinympäristöissään.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Turvaavatko seutukaavan suojelualueiden ja muiden ”vapaiden” alueiden rajaukset suotuisan suojelun tason saavuttamisen ja säilyttämisen.

Naapurimaakuntien maakuntakaavoitus ja tarve reagoida Päijät-Hämeessä

Kysymys kansainvälisen logistiikka-alueen aluevarauksen tarpeellisuudesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Logistiikkapalvelukeskuksen kehittämisessä riittävän laajan alueen tarjoaminen yritystoiminnalle muodostaa tärkeän osan. Etelä-Suomen liittouman alueella on varauduttu logistiikan ja siihen liittyvien tuotannollisten toimintojen kehittämiseen riittävin aluevarauksin mm. Pohjois-Kymenlaaksossa Kouvolassa ja Valkealassa. Päijät-Hämeen seutukaavassa on varattu suuri logistiikka-alue Lahden ja Orimattilan rajalle Ämmälään.

EU:n liikennepolitiikkaa linjataan TEN verkostoja kehittämällä. Erääksi osaksi TEN verkostoja ollaan kaavailtu logistiikkakeskuksia. Suomen kansallisessa ehdotuksessa EU:n logistiikkakeskusverkostossa on esitetty Lahden logistiikkakeskusta.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Varataanko maakuntakaavassa realistiset ja toteuttamiskelpoiset aluevaraukset Etelä-Suomea ja pohjoista Eurooppaa palveleville logistiikkakeskusalueille ?

Kysymys nopean radan kasvuvaikutuksia edistävästä aluevarauksista ja mitoitusmääräyksistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Oikoradan aiheuttama huomattava kasvusykäys edellyttää vastaanottovalmiutta eli sellaista tontti- ja asuntotuotantoa, joka vastaa potentiaalisten muuttajien tarpeisiin. Nopean radan myönteisten vaikutusten saavuttamisessa on asemaseutujen kehittämistoimilla ratkaiseva merkitys. Ratahallintokeskus hallinnoi keskeisiä alueita ja näiden alueiden sekä asemaseutujen kehittämiseksi on tarpeen käynnistää suunnitteluprosessit kuntien, toteuttajien ja rahoittajien kanssa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Mahdollistaako seutukaavan aluevaraukset ja mitoitusmääräykset nopean radan vaikutusten hyödyntämisen edellyttämien asemaseutujen kehittämissyrkimykset?

Kysymys naapurimaakuntien maakuntakaavoituksen aluerakennevaikutuksista Päijät-Hämeeseen

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakuntakaavan valmistelu on käynnissä Uudenmaan, Hämeen, Keski-Suomen ja Kymenlaakson liitoissa. Mikkelin ja Pieksämäen seutujen seutukaava vahvistettiin vuonna 2000 ja Itä-Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi maakuntakaavan joulukuussa 2000.

Eriyisesti Uudenmaan liiton maakuntakaavan aluerakennevaikutukset heijastuvat ylimaakunnallisesti koko Etelä-Suomen alueelle. Uudenmaan liiton maakuntakaavan aluerakenneratkaisulla on merkittävä vaikutus Päijät-Hämeen aluerakenteeseen, koska Päijät-Häme on suuntautumassa entistä tiiviimmin pääkaupunkiseutuun. Pääkaupungin saavutettavuus on parantunut ja paranee uusien liikenneratkaisujen myötä niin, että sen työssäkäyntialue laajenee Lahden seudulle, Päijät-Häme on myös osa pääkaupunkiseudun vedenhankintajärjestelmää, Lahteen on osoitettu TEN -verkostosuunnitelmissa valtakunnallinen tavaraliikennekeskus, jonka yhteistyö Vuosaaren sataman kanssa on mahdollista, ja lisäksi Päijät-Hämeen runsaisiin maa-ainesvaroihin kohdistuu lisääntyvää painetta Uudeltamaalta kuljetusyhteyksien parantuessa.

Käynnissä olevia liittojen yhteisiä projekteja ja hankkeita, joilla on ylimaakunnallisia vaikutuksia, ovat mm. Etelä-Suomen aluerakenneselvitys, Porvoonjoki eläväksi –projekti, kehitysakseli Ylinen - Pietarin tie, Evon retkeily- ja suojelualue.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Miten reagoidaan naapuriliittojen uusien maakuntakaavojen aluerakenneratkaisuihin ?

Kuntien taholta esiin nousevat kysymykset

Kysymys Lahti - Heinola moottoritien liikenteellisesti edullisten alueiden hyödyntämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Moottoritien ansiosta nopeutuvat yhteydet pääkaupunkiseudulle tuovat paineita maankäytön kehittämiseen erityisesti liittymien lähialueilla. Lahden – Heinolan moottoritien valmistuttua se muodostaa liikenteellisesti edullisen kehitymisvyöhykkeen, jolla rakentamispaineita on ohjattava suunnitelmallisesti.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Varataanko Lahden – Heinolan moottoritien risteysten ympäriltä uusia kehittämisalueita ?

Kysymys kuntien yleiskaavojen tarkistamisessa nousseiden kehittämisajatuksen tutkimisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Kuntien yleiskaavat ovat yleensä vanhempia kuin vahvistettu seutukaava. Maakuntakaavan laatimisen käynnistäminen voi tuottaa kokonaan uusia ideoita ja lähtökohtia kuntien yleiskaavojen tarkistamiselle, jotka ovat niinkään tarpeen ulkoisista ja sisäisistä muutostekijöistä johtuen. Maankäytön kehittämispaineet poikkeavat joissakin yksittäistapauksissa seutukaavan ja yleiskaavojen aluevarauksista, jolloin joudutaan hallinnollisesti monimutkaisiin poikkeustilanteisiin.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaava esteenä kuntien yleiskaavatoissa esiin nousseiden kehittämisajatuksen toteuttamiselle?

Kysymys Lahti – Vesivehmaa lentokentän merkityksestä maakunnan liikennestrategiassa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Lahti - Vesivehmaan lentokentän kehittämisen tavoitteena on kevytreittiliikenne, mihin jo seutukaavassa on varauduttu. Tiedossa on myös ollut, että Helsingin Malmin pienilmailukentälle ollaan hakemassa uutta sijoittumispaikkaa. Lahti - Vesivehmaan lentokentää on pidetty saavutettavuudeltaan huonona ratkaisuna korvata Malmin nykyisen kentän toimintojen jatkuvuus. Helsinki-Malmin nykyisistä toiminoista vain Ilmailulaitoksen toiminnot ja rajavartiolaitoksen helikopteritukikohta on siirrettävissä valtion päätöksellä. Muilta osin toiminnot ovat sekä harrasteilmailun että kaupallisen koulutuksen ja liikentotoiminnan osalta sellaisia, että ne hakeutuvat parhaaksi katsomalleen lentokentälle, jossa ko. toiminnan harjoittaminen on mahdollista.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti maakunnan liittojen tulee huolehtia siitä, ettei mitään vaihtoehtoja suljeta pois niin kauan, kun lentokentän sijainti on ratkaisematta. Lentotoiminnan aluevaraukset tulee tarkistaa lentotoiminnan strategisen merkityksen arvioinnin ja vaikutusten arvioinnin perusteella.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Vastaaatko Lahti – Vesivehmaan lentokentän aluevaraukset sen merkitystä ja asemaa maakunnan liikennestrategiassa?

Kysymys Lahti – Helsinki moottoritien Viljaniemen eritasoliittymän kehittämisedellytyksistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Helsinki - Lahti moottoritien valmistuttua se muodostaa liikenteellisesti edullisen kehitysvyöhykkeen jolla rakentamispaineita on ohjattava suunnitelmallisesti. Moottoritien ansiosta yhteydet pääkaupunkiseudulle nopeutuvat ja tuovat paineita maankäytön kehittämiseen erityisesti liittymien lähialueilla.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Mahdollistavatko seutukaavan aluevaraukset Lahti – Helsinki moottoritien Viljaniemen eritasoliittymässä alueen liikenteellisten edellytysten mukaisen kehittämisen?

Kysymys Lahti – Heinola moottoritien Mäkelän eritasoliittymän kehittämisedellytyksistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Moottoritien ansiosta nopeutuvat yhteydet pääkaupunkiseudulle tuovat paineita maankäytön kehittämiseen erityisesti liittymien lähialueilla. Lahden – Heinolan moottoritien valmistuttua se muodostaa liikenteellisesti edullisen kehitysvyöhykkeen jolla rakentamispaineita on ohjattava suunnitelmallisesti.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Mahdollistavatko seutukaavan aluevaraukset Lahti – Heinola moottoritien Mäkelän eritasoliittymässä alueen liikenteellisten edellytysten mukaisen kehittämisen?

Kysymys Lahden läntisen kehätien merkityksestä liikenneverkossa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavassa on esitetty mt 295 seututienä, joka merkitsee kannanottoa Lahden läntisen ohikulkutien puolesta. Arvioitava edelleen onko tiellä tällainen funktio ja mikä on siinä tapauksessa tien luokka.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Osoitetaanko Levanto–Huljala–maantie (295) edelleen seututienä ja osana Lahden läntistä kehätietä Mäntsälästä Asikkalaan?

Kysymys Lahti – Vääkysy taajamanauhan kehittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavassa on varattu uusi korkealuokkainen tieyhteys Kalliolasta Vääkysyn. Tien toteutuessa muuttuu nykyisen tien luonne ja mahdollisuudet palvella enemmän tien varren maankäytön kehittämistä. Vääkysyn ja Lahden yhteys vesihuollon toteuttamisessa luo mahdollisuudet vyöhykkeen kehittämiselle.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee .

- Varaudutaanko maakuntakaavassa Lahti – Vääkysy taajamanauhan kehittämiseen?

Kysymys taajamajunaliikenteen varassa kehittyvän Riihimäki – Lahti – Kouvola nauhataajaman kehittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Radan nopeustasojen kasvu pitää saada palvelemaan myös aluetta, eikä vain ohikulkevaa liikennettä. VR:llä on kehitteillä uusi junaluokitus, jossa taajamajuna saa uuden merkityksen: nopea, usein pysähtyvä, Helsingistä säteittäin kulkeva, uudet junarunkotyypit. Kaavassa voidaan tutkia potentiaalisten taajamajunapaikkakuntien valinta.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tuetaanko kaavaratkaisuilla taajamajunaliikenteen varaan kehittyvää nauhataajamaa Riihimäki - Lahti – Kouvola.

Kysymys turvetuotantoon sopivien soiden käytöstä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijät-Hämeessä on maan parhaat metsät ja metsätähteet mutta polttoturvesoita vähän.

Puun energiakäytön omavaraisuus ja käyttöaste on korkea teollisuuden sivutuotteiden hyödyntämisen johdosta. Päijät-Hämeessä on siis teknologiaa puun energiakäytön lisäämiseksi samoin raaka-aine potentiaalia. Keräily- ja kuljetusjärjestelmät eivät suosi suuria laitoksia ja pitkiä kuljetusmatkoja.

Turvetuotantoon soveltuvat ojitetut suot voitaisiin osoittaa turvetuotantoalueiksi kun riittävät vaikutusten arvioinnit on tehty.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tulisiko maakuntakaavassa osoittaa teollisesti hyödyntämiskelpoiset suot turvetuotantoalueina?
- Tulisiko kaavassa osoittaa alueellisten energialaitosten tavoitteellinen verkko ?

Kysymys Suomen Urheiluopiston ja sen ympäristön kehittämisestä Vierumäellä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomen Urheiluopisto on merkittävä työllistäjä ja verotulonlähde Vierumäellä. Yöpymisten määrä siellä on suurempi kuin Lahden kaupungin hotelleissa yhteensä. Vierumäki-konserni on kovassa kasvussa oleva yritys. Tuleva toiminnan kehittäminen edellyttää lisärakentamista ja golfkentän laajentamista. Urheiluopiston naapurina ja yhteistyökumppanina on UPM-Kymmene, joka on suunnitellut omistamisensa alueiden käyttöä yhteistyössä Suomen Urheiluopiston ja Heinolan kaupungin kanssa.

Nykyinen seutukaava on ristiriidassa Urheiluopin ja sitä ympäröivän alueen käyttämälle asetettujen tavoitteiden kanssa. Alue sijaitsee luontoarvoiltaan herkällä alueella, joten sen suunnittelu edellyttää erityistä paneutumista, ettei alueen vetovoimatekijöitä menetetä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Turvataanko urheiluopiston kehittymismahdollisuudet maakunnan vetovoimakohteena.

Kysymys Heinolan ja Heinolan maalaiskunnan kuntaliitoksen aiheuttamista kaavan tarkistamistarpeista

Kuvaus siitä, mistä asiassa on oikeastaan kyse

Heinolan kaupunki ja maalaiskunta yhdistyivät 1.1.1997. Heinolan kaupunki on voimakkaampi ja näkyvämpi kaupunkiseutu Lahden ja Orimattilan rinnalla.

Vahvistetun seutukaavan valmistelu tapahtui pääosin kuntien ollessa vielä erillään, jolloin Heinolan kaupungin ja maalaiskunnan rakennetta tarkasteltiin eri näkökulmasta. Heinolan maalaiskunnan kuntakeskuksen nähtiin selkeytyvän, kun taajamaan rakennettaisiin uusi toimiva keskusta ja väljiä pientaloalueita. Entisellä kuntakeskuksella on nyt uusi rooli kuntaliitoksen myötä. Kirkonkylän aluevarauksiin vaikuttaa sen asema keskusverkossa ja Heinolan kaupungin aluerakenteessa.

Aluevaraukset Vierumäen taajaman ja entisen kirkonkylän ympäristössä edellyttävät myös tarkistuksia. Vierumäen Urheilupuiston sekä teollisuuden kehittyminen asettaa paineita asumiseen varattavien alueiden sijainnille ja määrälle.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Millaisia tarkistuksia yhdistyneen Heinolan aluerakenne ja aluevaraukset edellyttävät ?

Kysymys Lahden ja Heinolan kansallisista kaupunkipuistohankkeista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Kansallisella tasolla on maankäyttö- ja rakennuslain mukaan mahdollista korostaa kaupunkien mm. kulttuuri- tai luonnonarvoja ja historiallisia ominaispiirteitä perustamalla tällaiselle alueelle kansallinen kaupunkipuisto. Puisto perustetaan ensisijaisesti valtion, kunnan tai muun julkisyhteisön omistuksessa olevalle alueelle ympäristöministeriön päätöksellä. Kansallisen kaupunkipuiston perustaminen Lahteen ja Heinolaan nostaa kaupunkien arvostusta kansallisella tasolla, koska puistoja on näillä näkymin tarkoitus perustaa 4-5 kappaletta.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko maakuntakaavalla tarpeen tukea Lahden ja Heinolan kansallisia kaupunkipuistohankkeita ?

Kysymys ylimaakunnallisen virkistyspalvelukokonaisuuden kehittämisestä koillisen Päijät-Hämeen ja Pohjois-Kymenlaakson välille

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Heinolassa on panostettu mm. Reppu-Heinola ja Fishing Paradise hankkeiden myötä reitistöjen ja luontomatkailupalvelujen kehittämiseen. Kehittämistyön myötä on noussut esille yhteistyö Kymenlaaksoon ja Hartolan kautta Joutsan ja Luhangan suuntaan kohti Keski-Suomen reitistöjä ja palveluita. Paisjärven alueen, Saksalan seikkailupuiston, Heinolan reitistöjen, Suomen Urheilupuiston, Fishing Paradisen kalastusmatkailupalveluiden yhdistäminen sekä etelään että pohjoiseen parantaa maakunnan matkailullista vetovoimaa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko tarpeen tukea maakuntakaavalla ylimaakunnallisen virkistysaluekokonaisuuden kehittämistä Pohjois-Kymenlaakson ja Päijät-Hämeen välille?

Kysymys Finlandia - ulkoilureitin kehittämisestä Salpausselällä Lahden kaupunkiseudulla

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Pitkät perinteet omaava Finlandia –hiihto hiihdettiin aiemmin Hämeenlinnan Katumajärven ja Lahden Urheilukeskuksen välillä. Hiihto on koonnut tuhatmäärin osanottajia niin Suomesta kuin ulkomailtakin. Eteläisen Suomen talvet ovat jääpeitteen ja lumisuuden suhteen vaihdelleet ja hiihto onkin päädytty järjestämään Lahdesta Lahteen. Vuosittaisen tapahtuman varmistaminen Finlandia –hiihtoa varten Salpausselälle Lahdesta Lahteen ja toteuttaminen ympärivuotisena reitistönä, parantaisi tapahtuman jatkuvuutta ja Lahden seudun vetovoimaa suurten urheilutapahtumien järjestämisessä. Massiivisten ulkoilutapahtumien reittijärjestelyiltä edellytetään erityistä tarkkuutta luonnon kulumisen ja muiden haittojen ehkäisemisessä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko tarpeen tukea maakuntakaavalla Finlandia-reitin kehittämistä ympärivuotiseksi ?

Kysymys Hämeenkosken Pääjärven ympärillä tehtävästä kehittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Hämeenkosken ja Lammin kunnan rajalla sijaitseva Pääjärvi on Suomen neljänneksi syvin järvi ja samalla eräs tutkituimmista järvistä. Se on ollut merkittävä vesiluonnon tutkimuksen jo vuodesta 1913 ja on herättänyt kiinnostusta myös monien kansainvälisten tutkimustenkin kautta (esim. Project Aqua). Hämeenkosken taajaman läheisyydessä se on houkuttanut myös loma-asutusta ympäristöönsä. Järven säännöstely, valuma-alueen hajakuormitus sekä loma-asutus ja virkistyskäyttö on jatkuvasti mielenkiinnon kohteena. Kansainvälisesti ja kansallisesti merkittävä järvi on esitetty vahvistetussa seutukaavassa Sv-merkinnällä. Pääjärven arvoa on edelleenkin syytä korostaa ja huolehtia maankäytönsuunnittelun ja aluekehittämisen keinoin sen tilan parantamisesta säännöstelyn ja muiden vesiensuojelu- ja hoitokeinojen avulla. Maakunnan erikoisen järven tila on tutkimustoiminnan myötä kansainvälisen mielenkiinnon kohteena eikä ole maakunnalle hyväksi, jos järven tila pääsee huonoksi.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tukeeko seutukaavan Sv-merkintä riittävästi Hämeenkosken Pääjärveen liittyvää kehittämistyötä?

Kysymys ylimaakunnallisten liikuntaverkkojen kehittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijät-Hämeen ja sitä ympäröivien maakuntien raja-alueilla on retkeilyn ja liikunnan kannalta vetovoimaisia kohteita kuten Evon alue Lammin ja Padasjoen rajalla, Paisjärven alue Jaalan ja Heinolan rajalla, Purnuvuori Hartolan ja Joutsan tuntumassa sekä vesiyhteydet Teuronjokea, Porvoonjokea ja Koskenkylänjokea sekä Nastolan järviketjua ja Vehkajärveä sekä Nerosjärveä pitkin naapurimaakuntiin. Uusia luontomatkailua palvelevia kohteita ja yrityksiä on kehitteillä jatkuvasti. Yhteishankkeet naapurimaakuntien kanssa verkostojen luomiseksi ja kehittämiseksi parantavat maakunnan matkailupalveluiden kannattavuutta ja tuotetarjontaa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Ovatko seutukaavan yhteystarpeina esitetyt ulkoilureitit riittävät ja oikeaan osuneet ylimaakunnallisten liikuntaverkkojen kehittämiseksi?

Kysymys Tainionvirtaan kytkeytyvästä kehittämisestä Hartolassa ja Sysmässä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Hartolan Jääsjärveltä alkunsa saava Tainionvirta kulkee Joutsjärven, Enoveden ja Nuoramoisjärven kautta Sysmän kautta Päijänteeseen. Monille kalastusmatkailukohteena tutuksi tullut Tainionvirta on vetovimatekijä sekä Hartolalle että Sysmälle. Tainion virta ja siihen liittyvät maisemalliset ja kulttuuriarvot Hartolan kirkonkylän, Nuoramoisten kylän sekä Virtaan alueilla muodostavat tieliikenteenkin kannalta vetovoimaisia solmukohtia, joiden kehittäminen on maakunnan matkailun, virkistyskäytön ja asutuksen kannalta tärkeää.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Ovatko seutukaavan merkinnät riittävät Tainion virtaan liittyvän kehittämistyön tukemiseksi Hartolassa ja Sysmässä?

Kysymys Päijänteeseen liittyvästä vesiliikenteen, matkailun, loma-asutuksen ja suojelun kehittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijänne sivuvesistöineen (Vesijärvi, Ruotsalainen ja Konnivesi) muodostaa maakunnan keskeisen ja merkittävän ympäristöllisen elementin. Päijänteen rantaluonto ja ympäristölliset arvot korostuvat 1993 perustetun Päijänteen kansallispuiston kautta ja vedenhankintavetenä Päijänne on tärkeä pääkaupunkiseudulle. Se on lähin suuri järviällä pääkaupunkiseudulle ja muulle Etelä-Suomelle. Sen merkitys eteläisen Suomen matkailulle, virkistyskäytölle ja loma-asutukselle on suuri. Vesitiekuljetukset ovat myös nousseet esille tulevaisuuden kuljetusmuotoina. Päijänteen eri käyttömuotojen sovittaminen yhteen niin, että suojelu ja hyötykäyttö voivat toteutua asettaa edelleen paineita rantojen suunnittelulle ja käytölle.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Missä määrin on tarpeen maakuntakaavalla sovittaa yhteen Päijänteen matkailullisia, vesiliikenteellisiä, suojelullisia ja loma-asutuspaineita ?

Kysymys rantojen suunnittelusta kuntien valitsemien erilaisten rantapolitiittisten ratkaisujen valossa

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Rakentaminen rannoille on Suomessa lakimuutosten kautta tapahduttava suunnitellusti kaavoituksen kautta. Kunnille on siirretty merkittävästi päätösvaltaa ja vastuuta kaavojen hyväksymisen siirryttyä alueellisilta ympäristökeskuksilta kuntiin. Uudet rakennusjärjestykset viestittävät myös kuntien näkemyksiä rantarakentamisen suhteen. Rantaosayleiskaavojen kautta kunnat ovat ilmaisseet tahtonsa rantarakentamisen sijoittumisesta ja tehokkuudesta. Vaihtelua kaavojen ja rakennusjärjestyksien sisällöissä on kuntien kesken. Vahvistetussa seutukaavassa ei ole käsitelty loma-asutuksen sijoittumista ranta-alueilla joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta. Ranta-alueiden loma-asutuksen merkitys kylien elinvoimaisuuden kannalta on merkittävä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Voidaanko maakuntakaavalla tukea kuntien valitseman rantapolitiikan toteuttamista?
- Pitäisikö maakuntakaavalla tehostaa loma-asutusta kylien lähivaikutusalueella ja rantoihin tukeutuvilla matkailualueilla ja lomakylissä ?

Kysymys Pulkkilanharjun kehittämisestä vesi- ja maaliikenteen, loma-asutuksen sekä kulttuurimaiseman ja suojelun kohteena

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Asikkalassa Pulkkilanharjulla kohtaavat monenlaiset toiminnat toisensa. Maakunnassa merkittävä maisematie kulkee valtakunnallisesti arvokasta harjua pitkin läpi Päijänteen kansallispuiston osan ja kulttuurihistoriallisten arvojen sekä loma-asutuksen. Vesiliikenne Päijännettä pitkin Jyväskylän suuntaan kulkee Karisalmen sillan ali. Reimarin kauppa- ja ravintolapalvelut ovat sekä vesi- että maaliikenteen käytössä. Veneilykaudella Pulkkilanharjulle kokoontuu lukuisa joukko veneilijöitä Päijännepurjehduksen, -uistelun tai muiden veneilytapahtumien aikana, mutta myös normaalin veneilyn merkeissä.

Pulkkilanharju on monessa mielessä tärkeä kehittämisen kohde, koska se on monien pysyvien ja kesäasukkaiden kulkuväylä, virkistys- ja retkeilykohde sekä matkailupalveluiden alue. Nykyisellään harjulla on liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä. Tieyhteys Sysmään kulkee suurelta osin harjua pitkin. Maiseman ja luontoarvojen turvaaminen edellyttää myös käytännön toimia. Veneilyä palvelevia satama-alueita kaivataan lisää Päijänteelle.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Mihin suuntaan merkittävää vesi- ja maaliikenteen solmukohtaa tulisi kehittää maakuntakaavoituksella ?

Kysymys Pennalan alueen kehittämisestä Orimattilan ja Lahden rajavyöhykkeessä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Vahvistetun seutukaavan Pasina – Pennalan kylä on Orimattilan ja Lahden kaupunkien rajan tuntumassa. Alue sijaitsee liikeenteellisesti hyvässä paikassa seudullisen pääväylän Lahti – Orimattila mt 167 ja paikallistien risteyksessä. Seutukaavassa risteysalueen länsipuolelle on varattu tiivin kyläasutuksen aluetta AT ja maa- ja metsätalousaluetta, jolla on kylä- ja pientaajama-asutusta MA. Orimattilan kaupungin laatimassa yleiskaavassa MA-alueelle on vähäisessä määrin osoitettu teollisuustoimintaa.

Renkomäen ympäristö Lahden, Orimattilan ja Hollolan rajan tuntumassa näyttäisi muodostuvan vetovoimaiseksi teollisuuden sijoittumisen kannalta. Jokimaan teollisuusalueen (T224-225) ja Pennalan mahdolliset laajennukset voisivat voimistaa Päijät-Hämeen mahdollisuuksia ottaa vastaa logistisia toimintoja ja laajempia maa-alueita vaativaa teollisuutta.

Orimattilan kaupunki olisi halukas siirtämään kyläkeskuksen läheisyydessä olevan teollisuuden mt 167 itäpuolelle seutukaavan M-alueelle ja laajentamaan teollista toimintaa siellä muutoinkin. M-alue tien itäpuolella voisi tulla kyseeseen laajana teollisuusalueena.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Vastaako nykyinen seutukaava Pennalan alueen maankäytöllisiä paineita?

3. Yleisestä yhteiskuntakehityksestä aiheutuvat muutostarpeet

Euroopan unionin ja muiden yhteisöjen sopimukset ja käytännöt

Kysymys TEN verkoston osana kehitettävän logistiikkakeskuksen tarpeista ja vaatimuksista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

EU:ssa pyritään yhdistämään jäsenmaiden liikenne-, tietotekniikka- ja energiaverkkoja, jotka on alunperin rakennettu kunkin maan omia tarpeita varten. Verkkojen yhdistämisellä halutaan parantaa EU:n kilpailukykyä, turvata taloudellista kasvua ja lieventää työttömyyttä.

Syyskuussa 1996 astui voimaan päätös yleiseurooppalaisten liikenneverkkojen suuntalinjoista (TEN, Trans-European Networks). Eri liikennemuotojen infrastruktuurin lisäksi verkostoon kuuluvat liikenteen telemaattiset ohjausjärjestelmät. Yleiseurooppalaisten liikenneverkkojen suuntalinjoihin liittyy komission erillinen rahoitusasetus, jolla määritetään, millä tavoin TEN-verkkoihin kuuluville hankkeille voidaan saada rahoitusta EU:n talousarviosta. EU-tuki voi olla korkeintaan 10% hankkeen rakennuskustannuksista.

EU antaa verkostojen kehittämiseksi suuntaviivat, mutta eri jäsenmaat päättävät hankeohjelmiansa yksityiskohdista ja ajoituksesta sekä vastaavat hankkeidensa käytännön toteutuksesta. Yleiseurooppalainen liikenneverkko on tarkoitus toteuttaa vuoteen 2010 mennessä.

EU:ssa on valittu 14 keskeistä liikennehanketta, jotka saavat 75% TEN-rahoituksesta. Suomesta näiden hankkeiden joukkoon kuuluu reitti Turku-Helsinki-Venäjän raja, joka on osa Norjan ja Ruotsin kanssa yhdessä toteutettavaa niin sanottua Pohjolan kolmiota.

Toistaiseksi TEN verkostoon ei kuulu logistiikkakeskukset mutta niiden lisäämistä on valmisteltu ja liikenneministeriön kansalliseen ehdotukseen Suomen logistiikkaverkostoksi on sisällytetty Lahden logistiikkakeskus.

TEN verkostojen osat jotka kulkevat Päijät-Hämeessä osoittavat kansainvälisten yhteyksien statusta ja luovat uskoa väylien kehittämiseen. Päijät-Hämeessä risteävien pääteiden saaminen TEN verkoston osaksi korostaa Päijät-Hämeen liikenteellistä merkitystä. Samoin logistiikkakeskusten ottaminen TEN verkostosuunnittelun kohteeksi ja Lahden osoittaminen kansalliseksi logistiikkakeskukseksi.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Osoitetaanko maakuntakaavalla TEN verkoston mukaiset kansainväliset logistiikkakeskukset ?

Kysymys EU:n vesidirektiivin vaikutuksista haja-asutuksen vesihuollon järjestämiseen

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Vesidirektiivin keskeisenä tavoitteena on saavuttaa pintavesien hyvä ekologinen ja kemiallinen tila sekä pohjavesien hyvä määrällinen ja kemiallinen tila 15 vuoden kuluessa voimaantulosta. Vesiputedirektiiviä (vesipolitiikan puitedirektiivi, EY 2000/60/EC) ollaan sovittamassa kansalliseen lainsäädäntöömme. Uuden maakuntakaavan ympäristöllistä tarkastelukulmaa on syytä ohjata valuma-alue tarkastelun suuntaan.

Vesiputedirektiivi koskee niin pinta-, pohja- kuin rannikkovesiäkin. Sen tarkoituksena on turvata pinta- ja pohjavesien riittävä saanti, suojella alue- ja merivesiä sekä edistää kansainvälisten vesien ja merien koskevien sopimusten tavoitteiden toteutumista.

Vesien tilan huononeminen on estettävä. Järviä, jokia, rannikkovesiä ja pohjavesimuodostumia on suojeltava, niiden tilaa parannettava, ja edistettävä niiden ennallistamista. Pilaavien aineiden pääsyä pohjavesiin on ehkäistävä tai rajoitettava. Pintavesien tavoitteeksi asetetaan hyvä ekologinen ja kemiallinen tila ja pohjavesien tavoitteeksi hyvä määrällinen ja kemiallinen tila.

On esitetty käsityksiä että EU:n vesipolitiikan puitedirektiivi estäisi hätätapauksia lukuun ottamatta veden siirtämisen valuma-alueelta toiselle ja tekopohjaveden tekemisen imeyttämällä pintavettä maakerrosten läpi pohjavedeksi. Lahden Hollolan ja Nastolan taajamat sijaitsevat vedenjakajalla siten että luonnollisesti Kymijoen vesistöön purkautuva pohjavesi talousvetenä käytettynä normaalisti johdetaan Porvoonjoen vesistöalueeseen. Vedenhankinnan tulevaisuudensuunnitelmissa on tarkoitus yhdistää laajoja alueita yhteen järjestelmään ja näin turvata vedensaanti poikkeavissa oloissa.

Ekologisen tilan ottaminen lähtökohdaksi pintavesien luokitukselle ja vesiensuojelutoimenpiteille saattaa tuoda uusia rajoituksia loma-asutuksen muodostamiselle ja vastaavasti jätevesien käsittelytarpeen jo olemassa oleville alueille.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Muuttaako EU:n vesidirektiivi ympärivuotisen asutuksen vesihuollon järjestämisedellytyksiä?
- Muuttaako vesidirektiivi ympärivuotisen loma-asumisen nykyisiä käytäntöjä, ja miten tämä tulee huomioida maankäytön suunnittelussa ?

Kysymys Euroopan aluesuunnittelun ja aluekehityksen suuntaviivoista (ESDP)

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomi on EU:n jäsenmaana hyväksynyt vuonna 1999 Euroopan aluesuunnittelun ja aluekehityksen suuntaviivat (European Spatial Development Perspective, ESDP). ESDP-suuntaviivat on ryhmitelty kolmeen pääryhmään, joita ovat tasapainoisen ja monikeskuksisen kaupunkijärjestelmän luominen sekä kaupungin ja maaseudun välisen suhteen uudistaminen, infrastruktuurin ja tiedon yhdenmukaisen saatavuuden varmistaminen sekä luonnon- ja kulttuuriperinnön järkevä hoito ja suojeleminen. Voimassa olevissa valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa on huomioitu ESDP- suuntaviivoja. Maakuntakaavoituksessa on mahdollista sovittaa maakunnan alueidenkäytön suuria kysymyksiä teemallisesti ESDP- suuntaviivoihin.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Kuinka kattavasti on mielekästä yhteen sovittaa ESDP- suuntaviivoja ja Päijät-Hämeen alueidenkäytön suuria kysymyksiä maakuntakaavoituksessa?
- Haluammeko ottaa ESDP- suuntaviivojen systemaattisella soveltamisella kantaa maankäytön suunnittelun kansainvälisen yhdenmukaistamisen puolesta?

Kysymys Euroopan kestävästä aluesuunnittelusta ja aluekehitystä edistävästä periaatteista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomi on Euroopan neuvoston jäsenmaana hyväksynyt syyskuussa 2000 Euroopan kestävästä aluesuunnittelusta ja aluekehitystä edistävästä periaatteista (Guiding Principles of Sustainable Spatial Development of the European Continent, GPSDE). Ne ovat linjauksiltaan samansuuntaisia ESDP-suuntaviivojen kanssa. Periaatteiden yleispiirteisyys jättää paljon tulkinnanvaraa paikallisesti.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Riittääkö meille EU:n periaatteiden huomioiminen strategisella tasolla eli maakuntasuunnittelmas-
sa?

Kysymys Itämeren aluetta koskevasta aluerakennesuunnitelmasta VASAB

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomi osallistuu myös Itämeren piirin valtioiden väliseen VASAB-yhteistyöhön (VASAB = Vision and Strategies Around the Baltic Sea), jonka pysyvä sihteeristö on Gdanskissa. VASAB on laatinut raportin VASAB 2010 Plus, jossa ehdotetaan Itämeren alueen maille kuutta strategisen yhteistyön pääaihetta: Kaupunkialueiden välinen yhteistyö kestävä kehityksen edistämiseksi ; Strategiset kehittämissuunnitelmat integraation edistäjinä; Kansainvälisten liikennejärjestelmien kehittäminen Itämeren alueen ja Euroopan integraation kannalta; Maaseutualueiden toiminnallisen monipuolisuuden edistäminen; Rajat ylittävien viherverkostojen ja kulttuurimaisema-alueiden kehittäminen; Rannikkoalueiden ja saarten integroitu kehittäminen. Itämeren piiristä on jo muodostunut luonteva suunnitteluyhteistyön alue niin Etelä-Suomen maakuntien liittoumalle kuin Päijät-Hämeen liitolle ja monille muille maakunnan toimijoille.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Haemme VASAB-yhteistyön viitekehityksessä ns. hyviä käytäntöjä Itämeren piiristä Päijät-Hämeen maakuntakaavoituksen tueksi ?

Kysymys ilmastonmuutoksen hidastamisesta Päijät-Hämeessä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) mukaan päästöjä olisi vähennettävä räjähdysmäisesti, jotta estettäisiin maapallon ilmaston lämpeneminen 1,4-5,8 asteella seuraavan sadan vuoden aikana. EU:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä pitkällä aikavälillä 70 % vuoden 1990 määrästä. Kioton pöytäkirjassa teollisuusmaat sitoutuivat vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään keskimäärin 5,2 prosentilla vuoden 1990 päästöistä velvoitekauden 2008-2012 aikana. EU:n sisäisen taakanjaon mukaan Suomen tulee vuoteen 2010 mennessä vakiinnuttaa kasvihuonekaasupäästöt vuoden 1990 tasolle. YK:n ilmastonmuutosta koskeva puitesopimus (SopS 61/1994) tavoitteena on kasvihuonekaasujen pitoisuuksien vakiinnuttaminen ilmakehässä turvalliselle tasolle.

Päijät-Hämeessäkin alue- ja yhdyskuntarakenteella on merkittävä vaikutus ilmastonmuutoksen hallinnassa. Teollisuuden päästöjen ohella suurimmat päästölähteet ovat rakennusten lämmitys ja liikenne, joihin molempiin voidaan vaikuttaa alueidenkäytön ratkaisuille. Tavoitteilla pyritään vaikuttamaan energian tehokkaaseen käyttöön, energian säästöön ja uusituvien energialähteiden lisääntyvään käyttöön, jotka omalta osaltaan hidastavat ilmastonmuutosta.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Edistetäänkö maakuntakaavan aluerakenneratkaisulla ilmastonmuutoksen etenemistä ?

Kysymys arkeologisen perinnön suojelusta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Euroopan tasolla on solmittu yleissopimus arkeologisen perinnön suojelusta (SopS 26/1995). Sen tarkoituksena on suojella arkeologista perintöä Euroopan maiden yhteisen muistin lähteenä sekä historiallisen ja tieteellisen tutkimuksen välineenä. Sopijapuolet sitoutuvat sovittamaan yhteen arkeologiset ja maankäytön suunnittelun tarpeet ja varmistamaan, että päätöksenteossa otetaan huomioon muinaisjäännökset ja niiden ympäristö.

Vahvistetun seutukaavan muinaismuistokohdemerkinnät ovat poikkileikkaustilanne kaavan valmisteluvaiheen ajalta. Uusia kohteita löytyy museoviraston inventointien ja alemman asteisiin kaavoihin sisällytettyjen sekä hankkeisiin liittyvien selvitysten myötä. Potentiaalisten muinaisjäännösalueiden esille nostamisen avulla voitaisiin niukat inventointiresurssit kohdentaa tärkeille alueille kaavoituksessa ja erilaisissa hankkeissa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Maakunnan muinaisjäännöksistä tarvitaan ajantasaista tietoa jatkuvasti erilaisten hankkeiden ja kaavoituksen tueksi.

Lainsäädännön uudistukset ja valtakunnalliset ohjeistukset ja eri hallinnonalojen ohjelmat

Kysymys Päijännetunnelin suojaamistarpeesta likaantumisvaaralta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijänne-tunneli kulkee Päijänteeltä Asikkalan, Hollolan, Hämeenkosken, Lammin, Hausjärven, Hyvinkään, Nurmijärven, Tuusulan ja Vantaan kautta Helsinkiin. Tunneli on yhteensä 120 km pitkä ja sen poikkileikkauspinta-ala on keskimäärin 15,5 m². Tunneli sijaitsee kokonaan kalliossa noin 30-120 metriä maanpinnan alapuolella. Tunneli on pääosin kalliopintainen ilman ruiskubetoniverhousta ja tunnelin vesi on siten kallion rakojen kautta yhteydessä pohjaveteen. Painetaso on normaalisti lähes koko tunnelin matkalla ulkopuolista pohjavedenpainetta pienempi. Pohjavettä pyrkii siten tunkeutumaan tunneliin. Ulkopuolisten tekijöiden aiheuttamia riskejä Päijänne-tunnelille ovat erityisesti tunnelin veden likaantuminen, tunnelin rakenteen vaurioituminen ja veden purkautuminen tunnelista. Siksi tunnelin kohdalla on perusteltua maankäytön suunnittelussa, erilaisten toimintojen sijoitusta harkittaessa sekä maankaivu- ja rakennuslupahakemuksia käsiteltäessä ottaa käyttöön erityinen selvitysvyöhyke, jossa Päijänne-tunnelin suojauskysymykset otetaan tarkemman tutkimuksen kohteeksi. Maa- ja kallioperän sekä tunnelin syvyysaseman vaihteluiden vuoksi ei voida antaa yleistä ohjetta vyöhykkeen sopivasta leveydestä, mutta lähtökohdana voi olla 200 metrin vähimmäisleveys molemmille puolille tunnelilinjasta mitattuna.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko tarpeen suojata maakuntakaavan merkinnöillä Päijännetunnelin päävesijohtolinja likaantumisvaaralta ?

Kysymys melulle altistuvien määrän lisääntymisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Meluntorjuntaa selvittäneen yhteistyöryhmän mietinnön (6/2001) mukaan kaavoitus on keskeinen keino melun hallinnassa. Uudet asuinalueet ja täydennysrakentaminen olisi suunniteltava siten, ettei melulle enää altisteta lisää ihmisiä. Lisäksi tarvitaan muuta ympäristöä selvästi hiljaisempia alueita, jotta virkistytymisen ja luonnon äänistä nauttiminen olisi mahdollista.

Maakuntakaavan ja kuntien yleiskaavojen yhteydessä melua aiheuttavat uudet toiminnot, kuten liikenneväylät ja teollisuusalueet, olisi yhteistyöryhmän suositusten mukaan sijoitettava jo olemassa oleville melualueille, jotka erotetaan asuntoalueista suojavyöhykkein. Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Voidaanko maakuntakaavan aluevarauksissa ottaa riittävästi huomioon tavoite, ettei melulle enää altisteta lisää ihmisiä?

Kysymys liikenneturvallisuutta koskevan valtioneuvoston periaatepäätöksen toteuttamisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Valtioneuvosto teki 18.1.2001 periaatepäätöksen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta. Valtaosa periaatepäätöksessä esitetyistä toimenpiteistä edellyttää paikallisen tason toimintaa, mutta osaa niistä voidaan soveltaa myös maakuntakaavoituksessa ja aluekehitystehtävissä.

Liikenneturvallisuus parani 90-luvulla odotettua nopeammin aina vuoteen 1996 asti. Kehitykseen vaikutti sekä suunnitelmallinen liikenneturvallisuustyö että taloudellinen lama, jonka seurauksena liikenteen kasvu pysähtyi ja jatkui ennustettua hitaampana. Hyvä kehitys on kuitenkin pysähtynyt ja viime vuosikymmenelle asetettu puolittamistavoite jää saavuttamatta.

Maakuntakaavoituksen ja aluekehityksen keinoin voidaan liikenneturvallisuuteen vaikuttaa muun muassa seuraavasti: Suosimalla eheyttävää rakentamista ja joukkoliikenteelle soveltuvaa yhdyskuntarakennetta. Investointihankkeissa suositaan joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä tavoitteellisen liikennepolitiikan mukaisesti. Liikenneturvallisuustyön roolia vahvistetaan sisällyttämällä suunnitteluun ja koulutukseen enemmän resursseja. Liikenneympäristön suunnittelun lähtökohdaksi otetaan lapset ja iäkkäät jotka liikkuvat liikenteessä jalan ja pyörällä tai muuten heikoimmilla taidoilla. Maankäytössä pyritään estämään uuden, turvattomuutta lisäävän maankäytön leviämistä pääteiden varsille.

Maakuntahallitus käsitteli asiaa 23.4.2001 ja edellytti, että periaatepäätöksessä esitetyt ylikunnalliset kysymykset tuodaan käsittelyyn päätettäessä seuraavan maakuntakaavan lähtökohdista.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Miten maakuntakaavassa otetaan huomioon valtioneuvoston tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskeva periaatepäätös ?

Kysymys liikennejärjestelmäsuunnitelmien ajantasaisuudesta ja ohjaavasta vaikutuksesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Liikennejärjestelmäsuunnittelussa kaikkia liikennemuotoja tarkastellaan yhtäaikaan ja samoin maankäytön ja liikenteen vuorovaikutusta. Lahden kaupunkiseudulla on laadittu liikennejärjestelmäsuunnitelma 1990 luvulla, mutta se ei kata koko Päijät-Hämettä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö liikennejärjestelmäsuunnittelu laajentaa koko maakuntaan ja kytkeä soveltuvin osin maakuntakaavoitukseen ?

Kysymys maisemien säilymisestä ja hyödyntämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Suomi allekirjoitti Euroopan maisemasopimuksen 20.10.2000. Se asettaa velvoitteiksi huomioida maisemalliset tekijät lainsäädännössä ja eri tason toimintaohjelmissa, edistää tietoisuutta maisemallisista arvoista, määritellä ja analysoida maisemia ja hyväksyä niille laatutavoitteita sekä hyväksyä maiseman suojeluun, hoitoon ja suunnitteluun tarpeellisia välineitä. Kokonaan uusittuun luonnonsuojelulakiimme on sisällytetty kohdat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden perustamisesta.

Ympäristöministeriön maisema-aluetyöryhmän mietinnössä esiteltiin koko maan arvokkaimmat maisema-aluekokonaisuudet, maisemanähtävyydet ja arvokkaita perinnemaisemia. Valtakunnan tasoisten selvitysten lisäksi on myös Päijät-Hämeessä tehty mm. perinnemaisemia koskevia inventointeja. Maiseman merkitys ei liity pelkästään ihmisten hyvinvointiin, vaan myös esimerkiksi perinnemaisemat ovat lukuisien uhanalaisten eläin ja kasvilajien viimeisiä esiintymisalueita.

Maiseman ja niihin liittyvien luontoarvojen turvaamiseen maakunnassa tärkeiksi havaituilla alueilla voidaan kohdentaa resursseja, kun ne osoitetaan maakunnallisen tahdon ilmauksena maakuntakaavassa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Pitäisikö kaavassa esittää valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden lisäksi myös maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita ?

Kysymys luonnonsuojelulain, metsälain ja vesilain mukaisista luontotyypeistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Biologista monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen (SopS 78/1994) tavoitteena on maapallon ekosysteemien, eläin- ja kasvilajien sekä niiden sisältämien perintötekijöiden monimuotoisuuden suojeleminen ja kestävä käyttö. Sopimuksen mukaan monimuotoisuus tulisi kytkeä osaksi yhteiskunnan eri sektoreiden sisäisiä ja niiden välisiä suunnitelmia ja toimintaperiaatteita. Sopimus laajentaa suojelun myös perinteisen luonnonsuojelun ulkopuolelle.

Suomessa sekä yleissopimus että EU:n direktiivit on sisällytetty uudistettuihin lakeihin ja erityisesti luonnonsuojelulakiin ja Suomen biologista monimuotoisuutta koskevaan kansalliseen toimintaohjelmaan vuosille 1997-2005. Päijät-Hämeessä tarvitaan ajantasaista tietoa lainsäädäntöön sisällytettävien luontotyyppien sijainnista.

Maakunnan kannalta tärkeiden hankkeiden etenemisen kannalta on tärkeää, ettei niitä sijoiteta tiedon puutteen vuoksi sellaisille alueille, joita luontoarvojen vuoksi on vältettävä. Erittäin painavin yhteiskunnallisista syistä perusteella ja luontoarvoja korvaavia alueita etsimällä voisi olla mahdollista sijoittaa hanke myös arvokkaalle luontoalueelle. Tämä kuitenkin edellyttää hyvää tietämystä maakunnan luontoarvoista.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Vastaako seutukaava uuden luonnonsuojelulain vaatimuksia ja aiheutuuko tilanteesta haittaa maakunnan alueidenkäytölle?

4. Virallisista päätöksistä johtuvat kaavan muutostarpeet

Valtioneuvoston uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VNS2/2000)

Päijät-Hämeen hyväksytyssä seutukaavassa on käsitelty valtaosa VN:n päätöksen (VNp 30.11.2000) "Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet" edellyttämistä asioista. Ministeriö on selvittänyt eri liittojen osalta puutteet vahvistetuissa kaavoissa, ja seuraavia asioita ei ole käsitelty tai on vain osittain käsitelty:

Kysymys kaupallisten palvelujen sijoittumisesta ja kevyen liikenteen edistämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Kaupunkiseuduilla on selvitettävä toimiva liikennejärjestelmä sekä palvelujen saatavuutta edistävä keskusjärjestelmä ja palveluverkko sekä sen yhteydessä vähittäiskaupan suuryksikköjen sijoittuminen. Alueidenkäytön suunnittelussa on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta.

Lahden kaupunkiseudulla on suuria paineita useiden kaupallisten keskusten sijoittamiseen yhdyskuntarakenteen reunoille. Kaikki eivät ole seutukaavan mukaisia. Joka tapauksessa niiden sijoittumisesta on tehtävä vaikutusten arviointi. Kaupan järjestöt katsovat että maakuntakaavan ja siihen liittyvän palveluverkkosuunnitelman valmistelu tarjoaa puitteet maakunnan kuntien ja kaupan eri osapuolten yhteisen näkemyksen muodostamiseen muun muassa uusien suuryksiköiden sijoittamisesta.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Ohjaako seutukaavan liikenneverkko ja palvelualuevaraukset kaupunkiseudun liikennejärjestelmää ja vähittäiskauppojen sijoittumista jalankulun ja pyöräilyn hyväksi?

Kysymys suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien laitosten turvallisesta sijoittamisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavat toiminnot on sijoitettava riittävän etäälle vaikutuksille herkistä toiminnoista. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset sekä vaarallisten aineiden kuljetusreitit ja niitä palvelevat kemikaaliratapihat on sijoitettava riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista. Lahden ratapihan kautta kulkee huomattava määrä vaarallisia aineita ja samoin valtatie 12 pitkin tärkeiden pohjavesialueiden päällä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaavassa varauduttu suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien laitosten ja vaarallisten aineiden käsittelyalueiden sijoittamiseen niin että vaaraa asutukselle ja yleisille toiminnoille ei ole?

Kysymys maa-aineshuollon kysynnän ja tarjonnan kohtaamisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakuntakaavoituksessa on otettava huomioon käyttökelpoiset kiviainesvarat sekä niiden kulutus ja kulutustarve pitkällä aikavälillä. Kiviaineisten ottoon osoitettavien alueiden on perustuttava arviointiin, jossa selvitetään alueiden luonto- ja maisema-arvot sekä toisaalta soveltuvuus vesi- ja kiviaineshuoltoon.

Päijät-Hämeen runsaista kiviainesvaroista johtuen maa-aineshuollon on myönnetty useista paikoista läheltä kulutuspaikkoja. Maa-aineshuollon edellyttämä kysynnän arviointi tulee ottaa jatkossa huomioon.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaavassa osoitetut kiviainesalueet (maa-ainesten ottamisalueet) riittävät ja oikeassa paikassa kysyntään nähden ?

Kysymys turvevarojen hyödyntämisestä polttamalla

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavassa on osoitettu turvetuotantoalueina vain jo tuotannossa olevat alueet. Maakuntakaavoituksessa on otettava huomioon turvetuotantoon soveltuvat suot ja sovitettava yhteen tuotanto- ja suojelutarpeet. Turpeenottoalueiksi varataan ensisijaisesti jo ojitettuja soita. Turpeenoton vaikutuksia on tarkasteltava valuma-alueittain ja otettava huomioon erityisesti suoluonnon monimuotoisuuden säilyttäminen, muiden ympäristönäkökohtien ja taloudellisuuden asettamat vaatimukset. (asia on käsitelty osittain)

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaavassa osoitetut turvealueet (maa-ainesten ottamisalueet) riittävät ja oikeassa paikassa kysyntään nähden ?

Kysymys lentotoiminnan meluvaikutusten huomioon ottamisesta maankäytön kehittämisessä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Lentoasemien ympäristön maankäytössä tulee ottaa huomioon lentoliikenteen turvallisuuteen liittyvät tekijät, erityisesti lentoesteiden korkeusrajoitukset sekä lentomelun aiheuttamat rajoitukset. Uusia lentoasemia suunniteltaessa ja olemassa olevia laajennettaessa tulee ottaa huomioon asutus ja muut melulle herkäät toiminnot siten, ettei valtioneuvoston antamia melutason ohjearvoja ylitetä. Alueidenkäytössä on turvattava lentoliikenteen nykyisten varalaskupaikkojen ja lennonvarmistusjärjestelmien kehittämissä mahdollisuudet sekä sotilasilmailun tarpeet. Maakuntakaavassa tulee ratkaista ja osoittaa alueet tarpeellisille lentotoiminnan alueille.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaavassa esitetty lentotoiminnan meluvaikutukset ja rajoitukset maankäytön kehittämiseksi ?

Kysymys teleliikenteen laitteiden sijoittumisperiaatteista maisemallisesti arvokkailla alueilla

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Alueidenkäytössä on turvattava valtakunnallisesti merkittävien viestintäjärjestelmien tarpeet hyödyntämällä rakennelmien yhteiskäyttöä ja edistämällä maankäytön tehokkuutta. Teleliikenteen mastojen sijoittumisessa on erityistä huomiota kiinnitettävä maisemallisten arvojen säilyttämiseen. Teleliikenteen laitteille sopimattomien maisemakohtien inventointi ja teleliikenteen tarpeiden kartoitus ja yhteistyömahdollisuuden eri toteuttajien kanssa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko seutukaavassa osoitettu periaatteet teleliikenteen laitteiden sijoittumiselle maisemallisesti arvokkailla alueilla?

Kysymys riittävän suurten toisiinsa liittyvien matkailualueiden varaamisesta kaavaan

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on tuettava matkailukeskusten ja –alueiden verkottumista sekä vapaa-ajan käytön vyöhykkeiden kehittämistä niin, että muodostuu toimivia palvelukokonaisuuksia. Ensisijaisesti on kehitettävä olemassa olevia matkailukeskuksia ja –alueita. Alueidenkäytön suunnittelulla matkailualueita tulee eheyttää. Maakunnasta on nostettavissa muutamia suurempia matkailukeskusalueita, joiden toimintasuuntia voidaan kaavallisesti tukea. Suuremmat matkailukeskukset voivat toimia eheyttäjinä ja verkoston keskuksina kootessaan olemassa olevista matkailupalveluista tukiverkkoa itselleen.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Miten kaavassa pitäisi tukea matkailuelinkeinoa ?

Kysymys loma-asutuksen ottamisesta kaavaan

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Alueidenkäytön suunnittelussa rantaan tukeutuva loma-asutus on mitoitettava siten, että turvataan luontoarvoiltaan arvokkaiden ranta-alueiden säilyminen sekä loma-asumisen viihtyisyys. Vapaa-ajan asutuksen ohjaamisella on mahdollisuuksien mukaan tuettava maaseudun kyläverkostoa sekä nykyisen rakennuskannan ja infrastruktuurin hyväksikäyttöä. Vapaa-ajan rakennusten ympärivuotinen käyttö on lisääntynyt ja suuntautuessaan kyläalueiden ulkopuolelle se hajauttaa yhdyskuntarakennetta. Päijät-Hämeen liitto on ollut käynnistämässä edellisellä maakuntahallituskaudella rantarakentamiskeskustelua, mutta asian käsittely jäi kesken.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Otetaanko loma-asutus maakuntakaavaan ?

Kysymys ylimaakunnallisista kehitysvyöhykkeistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakunnan suunnittelussa yhteistyössä maakuntien liittojen kesken on selvitettävä ne alue- ja yhdyskuntarakenteeseen ja muuhun alueidenkäyttöön liittyvät toimenpiteet, joilla edistetään ylimaakunnallis-

ten kehittämisvyöhykkeiden muodostamista ja niiden kehittämisedellytyksiä. Maakunnan suunnittelussa on esitettävä valtakunnallisesti tärkeät vyöhykkeet sekä kaupunki- ja taajamaverkostot ja niiden kehittämisperiaatteet.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Onko Helsinki ainoa ylimaakunnallinen kehitymissuuntamme ?

Kysymys vaihtoehtoisista väestökehityksistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Maakuntakaavan ja yleiskaavan lähtökohtana on oltava perusteltu väestökehitysarvio. Maakunnan suunnittelussa ja yleiskaavoituksessa on tarkasteltava pitkällä aikavälillä taajama- ja maaseutualueiden väestömäärän kehityksen erilaisia vaihtoehtoja. Valtioneuvoston asettama vaatimus edellyttää aikaisempaa systemaattisempaa skenaariotekniikoiden hyväksikäyttöä maakuntakaavoituksessa. Suomen Kuntaliiton tilaama valtakunnallinen Suomi 2020 – tutkimushanke tuonee lisävalaistusta väestökehityksen suuriin linjoihin.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Arvioimmeko itse maakuntamme väestökehityksen ?
- Painotammeko arvioissa maakunnallisia, kansallisia vai kansainvälisiä kehitystrendejä?

Kysymys maa- ja kallioperän soveltuvuudesta erilaisiin maankäyttötarkoituksiin

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Saastuneen maa-alueen puhdistustarve on selvítettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Kallioalueiden inventoinnilla selvitetään luonnon- ja maisemansuojelun kannalta valtakunnallisesti arvokkaat kallioalueet, jotka maa-aineslain tai luonnonsuojelulain nojalla eivät sovellu kalliomurskaus- ja maa-ainesototoimintaan. Inventoinnissa kiinnitetään erityistä huomiota kallioalueen geologisiin, biologisiin ja maisemallisiin arvoihin. Moreenimuodostumien inventoinnin päätavoitteena on selvittää Suomen luonnon- ja maisemansuojelun kannalta valtakunnallisesti arvokkaat moreenimuodostumat. Moreenimuodostumien kiviaines on tulevaisuudessa yhä tärkeämpi harjujen sora- ja korvaavaa kiviainesresurssi kallioaineksen ohella. Selvityksiä käytetään pohjana maa-aineslupia koskevassa harkinnassa ja maankäytön suunnittelussa yleisemminkin.

Soveltuvuus rakennettavuuden näkökulmasta asuin-, teollisuus- ja muina alueina on merkittävä taloudellinen tekijä, koska esim. radon tai saastunut maa-alue aiheuttaa lisäkustannuksia rakentamiselle kuten huonosti kantavat maalajitkin.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Myös Päijät-Hämeessä on syytä olla selvillä maaperän laadusta, sen puhtaudesta ja soveltuvuudesta sora- ja hiekkavarojen, kallioaineksen ja turpeen hyödyntämiseen ottamisalueilla sekä luontoarvojen turvaamiseen.

Ympäristöministeriön vahvistuspäätöksen 8.2.1999 mukaiset tarkistamistarpeet

Kysymys ympäristöministeriön vahvistuspäätöksessä vahvistamatta jättämistä liikennevarauksista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Ympäristöministeriö jätti vahvistamatta eritasoliittymän Nastolan taajaman alueella ja Marjoniemen paikallistien yhdistämisen valtatiehen Heinolan kirkonkylän eritasoliittymässä. Liittymien tarve ratkaistaan osana liikenneverkkotarkastelua maakuntakaavan tarkistamisen yhteydessä

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Edellyttääkö ympäristöministeriön vahvistamatta jättämät eritasoliittymät uutta harkintaa maakuntakaavan yhteydessä ?

Kysymys Lahden eteläisen kehätien vaihtoehtoja koskevista jatkoselvityksistä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Lahden eteläisen ohikulkutien osalta ympäristöministeriö päätti, ettei tässä vaiheessa ole edellytyksiä Launeen tielinjauksen kumoamiseen. Linjaus jäi siten voimaan vuonna 1984 vahvistetun seutukaavan

mukaisesti. Ministeriö vahvisti kuitenkin kaavassa esitetyn Renkomäen tien alustavan linjauksen. Ministeriö katsoi, että linjauksen lopullinen paikka tulee ratkaista jatkoselvitysten jälkeen Päijät-Hämeen liiton ja Lahden kaupunkiseudun kuntien kesken.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Kysymys Renkomäen ohitustievaihtoehdon säilyttämisestä ja tarpeellisista selvityksissä tulee tehdä Launeen vaihtoehdon tarkastelun yhteydessä ?

Kysymys maakunnallisesta näkemyksestä tieverkon luokituksista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavoissa esitetty tieveron toiminnallinen luokitus on ollut tavoitteellisempi kuin tielaitoksen vastaava luokitus. Maakuntakaavoissa tieverkon luokitukset tulisi yhtenäistää. Tätä edellytti myös ympäristöministeriä seutukaavan vahvistuspäätöksessään 8.2.1999. Tieverkon toiminnallista luokitusta tulee tarkistaa tielaitoksen kanssa käytävien neuvottelujen perusteella

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Vastaako seutukaavoissa esitetty teiden luokittelu ja tielaitoksen esittämä luokittelu toisiaan ja onko seutukaavan periaatteilla riittävästi vaikutusta tieverkon toiminnallisen luokittelun muotoutumiseen ?

Kysymys suojeltavista vanhoista metsistä ja Natura-alueista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Ympäristöministeriö on seutukaavan vahvistamispäätöstä tehdessään (Ympäristöministeriön päätös julkipanon jälkeen 8.2.1999) edellyttänyt kiinnitettäväksi huomiota seuraavalla suunnittelukierroksella vahvistamatta jääneisiin Natura-alueisiin ja suurehkoihin esittämättä jääneisiin suojelukohteisiin mukaan lukien vanhojen metsien suojelukohteet.

Uudella kaavakierroksella nämä kohteet on syytä sisällyttää kaavaan. Samassa yhteydessä on hyvä päivittää kaikki Suomen ehdotukseen sisällytetyt Natura-kohteet mukaan lukien tehdyt täydennykset ja tarkistaa myös muut valtakunnan tason selvitykset kaavatyön pohjaksi. Tällä tiedolla erinomaisen tärkeä merkitys ristiriitaisten tilanteiden välttämiseksi ja maakunnan strategisten hankkeiden sijoittumiselle parhaiten soveltuville paikoille.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Uudella kaavakierroksella on Natura - kohteet syytä sisällyttää kaavaan.

Maakuntavaltuuston 9.12.1996 päätöksen mukaiset tarkistamistarpeet

Osaa edellisen suunnitteluvaiheen asioista ei ehditty valmistella riittävän pitkälle. Ne vain todettiin ja päätettiin siirtää käsiteltäväksi seuraavalla suunnittelukierroksella: Seuraavalle suunnittelukierrokselle siirrettiin:

Kysymys liikenteen pitkän tähtäyksen aluevarauksista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Liikennejärjestelmien valtakunnallista pitkän tähtäyksen strategiaa ei ole. On vain eri liikennemuotojen kehittämisohjelmat, jotka ulottuvat näköpiirissä olevaan tulevaisuuteen. Maakunnalliset liitot ovat yleensä aluevarauksissa ottaneet huomioon näitäkin pidemmän tähtäyksen suunnitelmat erityisesti rautatieverkon kehittämisessä ja vesiliikenteessä.

Maakuntakaavan laatimisen yhteydessä tulee arvioida eri liikennemuotojen strategisia linjauksia yhdessä naapuriliittojen kanssa ja muodostaa laajempi näkemys tilanteesta. Maakunnilla on tärkeä rooli pitkän aikavälin liikennejärjestelmien kehittämisessä, joten maakuntakaavan merkitys linjausten osoittajana on arvokas.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Muodostaako seutukaavan aluevaraukset maakunnan strategioita toteuttavan oikeansuuntaisen lähtökohdan valtakunnallisen pitkän tähtäimen liikennejärjestelmien kehittämisohjelman toteuttamiselle. Eli varaudutaanko maakuntakaavassa liikenneväyliin, joita valtakunnallisissa ohjelmissa ei vielä esitetä ?

Kysymys kyliä tukevan loma-asutuksen suosimisesta kaavasta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Elinkeinoelämän rakennemuutosten vuoksi erityisesti maaseutu ja kylät joutuvat miettimään uusia keinoja elinvoimaisuutensa säilyttämiseksi. Maaseutuun ja kyliin on sitoutunut runsaasti valmista infrastruktuuria ja rakennuskantaa joiden poistuminen käytöstä ja hyödyntämättömyys on uhkana. Perinteisen rantarakentamisen lisäksi on tarpeen kehittää monipuolisesti vapaa-ajan asumisen muotoja eri tyyppisiin vapaa-ajan viettomuodoin. Päijät-Hämeessä useilla kylillä on etuna mahdollisuus lisätä elinvoimaisuuttaan loma-asumisen kautta. Kaavassa voidaan ohjata loma-asumisen suuntautumista kylien kehittämisen kannalta ja matkailupalveluverkoston osana.

Maakunnan väkiluvun odotetaan kasvavan ja uutta asuntopinta-alaa tarvitaan. Päijät-Hämeen kylät pystyvät vastaanottamaan osan muuttovoitosta tarjoamalla viihtyisää loma-asumista, etätyömahdollisuuksia ja ympärivuotista asumista järvien rannoilla. Rantarakentaminen on nähtävä kylien erityisenä voimavara, joka tuo kyliin elämää, asukkaita ja ostovoimaa. Kyläasutusta lähellä olevat rannat voidaan tarkastella ympärivuotisen asutuksen lähtökohdista ja muut rannat loma-asutuksena.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Voidaanko kylän kehitystä tukevilla alueilla voidaan käyttää suhteellisen suuriakin loma-asutuksen mitoituksia ?

Kysymys liian suuresta mitoitusväestöstä ja taantuvan väestökehityksen uhkakuvan selvittämisestä

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutukaavan toteutustarkastelussa selvitetään vuoden 2030 yhdyskuntarakenteen realistisuus. Yhdyskuntarakenteen kehitys selvitetään esittämällä poikkileikkaustilanteet vuosina 2000, 2010, 2020 ja arvioimalla kymmenvuotiskausien aikana tapahtuvat muutokset väestörakenteessa, asuntotuotannossa, kaavoitustarpeessa ja kunnallistekniikan ja palveluiden tuottamistarpeessa, sekä muutosten yhteiskuntataloudelliset vaikutukset.

Maakuntakaavan suuria periaatteita valmisteltaessa tutkitaan eräänä maakunnan aluerakennevaihtoehdona taantuvan väestökehityksen, hitaan elintason nousun ja aktiivisen liikennepolitiikan mukainen yhdyskuntarakenne, joka keskittyy parantamaan nykyisten asutusalueiden palveluja, ympäristöä ja viihtyisyyttä. Samassa tarkastelussa selvitetään maaseudun kehitysnäkymät ja selvitetään voidaanko merkittävä osa taajamien alueväljyyden kasvusta suunnata kehittämään entisiä maaseutu- ja asemakylä.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Tiedostetaanko liian suurelle väestölle mitoitetusta kaavasta mahdollisesti aiheutuvat virheinvestoinnit ?

Kysymys seutukunta- eli pientalousaluejako pitkän tähtäimen perustana aluejaoille

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Seutusunnitelmassa käytettyä, luonnollisiin vaikutusalueisiin perustuvaa seutukunta- eli pientalousaluejakoa pidetään pitkän tähtäimen perustana kaikille hallinnollisille, maakuntaa pienemmille aluejaoille. Lahtea ympäröivien seutukunta- tai pientalousalueiden keskusten vaikutusalueetarkastelut ulotetaan pientalousalueiden rajoille asti, yli maakunnan rajan.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Palveleeko seutukunnittainen maakuntakaavan mitoitus suunnittelu edelleen kuntien tarpeita?
- Tarvitaanko maakuntakaavoituksessa aluejakoa, joka mahdollistaa aluetilastojen ja koordinaattiatteistojen yhteismitallisen hyväksikäytön?

Kysymys Vierumäen Urheiluopiston laajentumismahdollisuuksien turvaamisesta

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Päijät-Hämeen maakuntavaltuusto hyväksyi 9.12.1996 Suomen Urheiluopiston kehittämistä ja laajentamista koskeneen toivomusponnen seutukaavan hyväksymiskäsittelyn yhteydessä. Toivomusponnen mukaan seutukaavan seuraavassa tarkistusvaiheessa tulee mahdollistaa Suomen Urheiluopiston toiminnan kehittäminen ja laajentaminen tulevaisuudessa.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Seutukaavan tarkistamisen yhteydessä on syytä tarkistaa yhteistyössä Urheiluopiston, UPM-Kymmen ja Heinolan kaupungin alueiden kehittämistarpeet ja kytkeytyminen alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.

Kysymys maakuntakaavan ympäristövaikutusten arviointiin liittyvistä tarkistamistarpeista

Kuvaus siitä, mistä asiassa oikeastaan on kyse

Kansalaisten ja päätöksentekijöiden osallistuminen ja ympäristövaikutusten arviointi ovat kehittyneet sekä lainsäädännössä että käytännössä erilaisten hankkeiden ja kaavoituksen yhteydessä huomattavasti siihen nähden millainen käsitys asiasta oli seutukaavaa valmisteltaessa. Maankäyttö- ja rakennuslaissa on pantu paljon painoa kaavoituksen avoimuuden ja osallistumismahdollisuuksien sekä ympäristövaikutusten arvioinnin tehostamiseen. Lakiin on sisällytetty uusi käsite eli osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS). Ympäristövaikutusten arvioinnin perimmäinen tarkoitus on välittää kansalaisille ja päättäjille tietoa päätöksenteon tueksi kaavoituksen tärkeisiin päätöksentekovaiheisiin.

Arvio siitä, mitä asia merkitsee

- Maakuntakaavatyötä varten liiton on laadittava selkeä suunnitelma osallistumisesta ja ympäristövaikutusten arvioinnista, josta on nähtävissä ne vaiheet, joissa kaavatyöhön on mahdollista osallistua, mikä on päätöksenteko prosessi, missä vaiheissa vertaillaan vaihtoehtoja ja minkälaisia arviointimenetelmiä käytetään.