

Uudenmaan liitto

toimisto@uudenmaanliitto.fi

Lausuntopyyntö 202/05.00/2016, 8.10.2018

LAUSUNTO UUSIMAA-KAAVAN 2050 –LUONNOKSESTA

Uusimaa-kaava laaditaan koko Uudenmaan alueelle ja sen aikatahtain on vuodessa 2050. Kaava-kokonaisuus muodostuu kolmesta seutujen vaihemaakuntakaavasta, jotka laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Kaava kokoaa yhteen kaikki maankäytön keskeiset teemat, jotka tulee ratkaista maakuntakaavalla. Tullessaan voimaan kaava korvaa nyt Uudellamaalla voimassaolevat maakuntakaavat. Seutujen vaihekaavoja ohjaavana taustavisiona toimii Uudenmaan rakennesuunnitelma. Loviisan kaupunki pitää hyvänä ratkaisuna sitä, että Uudenmaan liitto on lisännyt kaavaprosessiin kaavaluonnosvaiheen kuulemisen.

Yleisesti kaavaluonnoksesta ja rakennesuunnitelmasta

Loviisan kaupunki antoi lausuntonsa rakennesuunnitelmasta valmisteluaineistoinen keväällä. Rakennesuunnitelma on tämän jälkeen päätetty jättää ilman oikeusvaikutuksia. Loviisan kaupunki toteaa rakennemallista antamassaan lausunnossa, että kaupungin näkökulmasta kaavanlaadintaa ohjaavat päätavoitteet ja suunnitteluperiaatteet ovat erittäin kannatettavia. Tulevaisuuden ohjaajaksi tarkoitettulla maakuntakaavalla on oleellista ohjata maakunnan kasvua hyväksytyjen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti mahdollistamaan Uudenmaan aluerakenteen tasapainoinen kehittäminen.

Päätavoitteet on nyt siirretty Uusimaa 2050 kaavan luonnokseen. Päätavoitteissa painottuu yhä kestävyys, niin yhdyskuntarakenteen, liikkumisen, hyvinvoinnin, ilmastonmuutoksen kuin kilpailukyvyyn kannalta. Koska rakennesuunnitelmasta ei tule oikeusvaikutteinen kaava, jää seutujen vaihekaavojen yhteensovittaminen hieman ontumaan ja niiden laatiminen tavallaan turhaksi. Seutujen vaihekaavoilla on mahdollista ratkaista metropolialueen ja muun maakunnan varsin erilaisia kehittämistarpeita, mutta jollakin yhtenäisellä kaavatasolla on kuitenkin kyettävä ratkaisemaan keskeiset yhteensovittamistarpeet, jotta mahdollistetaan koko Uudenmaan aluerakenteen tasapainoinen kehittäminen. Oleellista on, että Uudellemaalle saadaan yksi oikeusvaikutteinen maakuntakaava, jossa maakuntaa kehitetään kokonaisuutena.

Loviisan kaupunki toteaa edelleen, että on oleellista huomioida, että osa Itä-Uudestamaasta (Sipoo ja Porvoo) on selvästi osa metropolialueen aluerakennetta ja liikennejärjestelmää, jonka vaikutukset ulottuvat Kymenlaaksoon saakka. Tästä näkökulmasta katsottuna vaikuttaa oudolta, että Porvoota ja osia Sipoosta ei ole osoitettu ydinalueeseen tukeutuvaksi kasvuvyöhykkeeksi. Rakennesuunnitelmassa ja kaavaluonnoksissa kasvu on osoitettu ensisijaisesti pääkaupunkiseudun ydinalueille ja siihen välittömästi tukeutuvaan kasvuvyöhykkeeseen, mikä jatkaa pääkaupunkiseudun aluerakenteen painottumista pohjoiseen ja länteen. Itäistä kehityskäytävää ei kaavalla tueta. Loviisan kaupunki toteaa, että kaava vaikeuttaa merkittävästi Itä-Uudenmaan kehittämistä osana pääkaupunkiseutua ja metropolialuetta. Kaavan tulee vastata Uudenmaan aluerakennetta koskevaan haasteeseen ja ohjata Uudenmaan aluerakenteen kehitystä kokonaisuutena. Oleellista on luoda mahdollisimman hyvää tulevaisuuden aluerakennetta valtakunnan keskuksen omassa maakunnassa.

Liikkuminen ja liikenne

Kaavaselostuksen mukaan itäisen Uudenmaan vaihemaakuntakaavassa yksi keskeisimmistä käsiteltävistä aihekokonaisuuksista on liikenne ja liikkuminen. Loviisan kaupungin näkökulmasta tämä ei kuitenkaan kaavaratkaisussa näy. Itäinen rantarata Porvoo-Loviisa-Kotka on kaavaluonnoksessa

osoitettu kehittämisperiaatemerkinä ”kaavan tavoitevuoden jälkeen toteutettavan rata- tai tieyhdyden ohjeellista linjausta” eli vasta vuoden 2050 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Myöskään pääosaa nykyisen maakuntakaavan seudullisesti merkittävistä tieyhdyksistä ei ole kaavaluonnoskartalla esitetty. Valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät tiet ovat ehkä ELY-keskuksen linjauksen mukaisia, mutta kaavaluonnoksen tulisi osoittaa enemmän maakunnallista kehittämistähtoa. Loviisan kaupunki katsoo, että oikeusvaikutteisella liitekartalla osoitettuja liityntäpysäköintipaikkoja ja joukkoliikenteen vaihtopaikkoja tulisi olla enemmän, vähintäänkin Loviisan keskusta ja Ahvenkoski tulisi osoittaa.

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu, että Uudenmaan liikennejärjestelyillä on huomattavia vaikutuksia liikennejärjestelyihin maakunnan ulkopuolella. Joukkoliikenteen osalta on palvelutason huomattavia puutteita sekä Loviisasta Helsinkiin päin, Kotkan suunnalta Hästholmenille että Uudelta maalta Kymenlaaksoon päin, mikä vaikeuttaa työssäkäyntiä ja asiointia julkisella liikenteellä. Erityisesti tulisi huomioida toisen asteen koulutuksen saavutettavuus julkisilla kulkuneuvoilla. Erityisesti Loviisan seutukunnan tarve bussiyhteyksiin yli maakuntarajan on ilmeinen.

Koskenkylästä Kouvolaan suuntaan on osoitettu liikenteen yhteystarvemerkinä, mikä on yhtenevä Kymenlaakson maakuntakaavan kanssa. Kymenlaakson maakuntakaavan 2040 luonnoksessa Vt6 on esitetty kehitettäväksi kaksiajorataiseksi valtatieksi. Merkinä liittyy Kymenlaakson liikennejärjestelmän kehittämiseen, jonka tavoitteena ovat elinkeinoelämän kilpailukykyyn, saavutettavuuden ja kestävä liikunnan edistäminen. Vt6 on osa valtakunnallisia ja kansainvälisiä henkilö- ja tavaraliikenneyhteyksiä, joiden liikennemäärät edellyttävät 2+2 kaistaisia keskikaiteellisia päätteitä. Uudenmaan puolella kyseinen tie on esitetty ainoastaan valtakunnallisesti merkittävänä yksiajorataisena tienä. Loviisan kaupunki toteaa, että kaavaratkaisua on tarpeen uudelleenarvioida.

Uusimaa-kaavan oikeusvaikutteisella liitekartalla (liityntäpysäköinti ja joukkoliikenteen vaihtopaikat) Itärata on osoitettu ainoastaan Porvooseen asti. Itärata tulee huomioida myös Uusimaa-kaavan oikeusvaikutteisella liitekartalla. Kaavaselostuksen mukaan erityisesti pääkaupunkiseudulle suuntautuvan työmatkaliikenteen kehittäminen, mutta myös seudun sisäinen liikenne ja yhteydet ympäröivien maakuntien keskuksiin ovat tärkeitä. Rakennesuunnitelmassa on todettu, että nopeaa matkustajaliikennettä palvelemaan Itärataan on tärkeää varautua. Loviisan kaupungin kannalta on oleellista, että Uusimaa-kaavassa varaudutaan Itäradan toteuttamiseen, ja Loviisan kaupunki katsoo, että Uudenmaan maakuntakaavassa tulisi varautua isoihinkin liikenneverkollisiin muutoksiin jo kaavan tavoitevuoteen mennessä sekä mahdollistaa tulevat tarpeet. Raideliikenteen kehittäminen on yksi keskeinen tekijä kestävä kehityksen ja ilmastomuutoksen hillinnässä. Pidemmän tähtäyksen liikennejärjestelmätason ratkaisut ovat vielä selvittämättä ja tutkimatta.

Loviisan kaupunki rajoittuu Kymenlaaksoon ja kaupunki on vastikään lausunut Kymenlaakson maakuntakaava 2040 luonnoksesta mm. seuraavasti: ”*Helsinki-Kotka pääradan ohjeellinen merkinä osoittaa valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävän uuden pääradan ohjeellisen sijainnin. Suunnittelumääräyksen mukaisesti alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus ratayhteyden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Maakuntasuunnitelmassa 2040 on esitetty Kymenlaakson aluerakenteen visio vuodelle 2040. Kymenlaakso on kansainvälinen vuorovaikutusalue Helsingin ja Pietarin metropolialueiden kainalossa. Metropolialueiden kehitys vaikuttaa merkittävästi Kymenlaakson aluerakenteeseen ja sen kehitykseen. Itä- ja länsisuuntaisten maantie- ja rautatieliikenneyhteyksien merkitys muutosten välittäjänä voimistuu. Ratahallintokeskus on v.2008 selvittänyt Helsingistä itään kulkevan uuden ratalinjauksen tarpeellisuutta Helsingin ja Pietarin välisessä liikenteessä. Vaihtoehto Kouvola on perusvaihtoehdoista yhteiskuntataloudellisesti kustannustehokkain, mutta ei selkeästi parempi kuin vaihtoehto Luumäki. Mikäli Lahti–Mikkeli-oikorata toteutetaan, se vähentää vaihtoehdon Kouvola liikennettä ja hyötyjä. Jos vaihtoehdot linjataan lentoaseman kautta, ovat niiden laskennalliset vaikutukset käytännössä samat. Selvittävänä*

ollut Helsinki-Kotka-Luumäki -vaihtoehto on liikenneyhteyksien parantumisen ja aluerakenteen kehittämisedellytysten kannalta tasapainoisin ja eniten uusia mahdollisuuksia avaava, koska se tarjoaa kokonaan uuden liikennemuodon myös Porvoon itäpuolella Loviisa/Kotka/Hamina -alueelle saakka. Pohjoiselle kasvuvyöhykkeelle sijoittuva kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävä itäratahanke nopeuttaisi Helsingin ja Pietarin välistä liikennettä noin puoli tuntia ja Helsingin ja Kotkan välistä liikennettä noin tunnin. Ratahankkeilla on merkittäviä vaikutuksia alueiden kehittämisedellytyksiin sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin.”

Loviisan kaupunki toteaa, että Uudenmaan maakuntakaavassa tulee huomioida ylirmaakunnalliset ja valtakunnalliset ratayhteydet sekä niihin liittyvät selvittämisen- ja kehittämistarpeet jo nopeammalla aikavälillä ja suuremmalla painoarvolla. Itäradan merkintä jatkuu Kymenlaakson maakuntakaavassa ohjeellisena ratalinjauksena Uudenmaan rajalta Kotkaan ja edelleen raideliikenteen yhteystarve-merkintänä Haminasta itään. Kymenlaakson maakuntakaavassa ohjeellisen ratalinjakson kaavamerkintään sisältyy suunnittelumääräys: ”Alueiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on säilytettävä mahdollisuus ratayhteyden suunnitteluun ja toteuttamiseen.” Loviisan kaupungin näkemyksen mukaan on oleellista, että ratayhteyden toteuttämisedellytykset turvataan vahvemalla kaavaratkaisulla myös Uudenmaan alueella.

Loviisan kaupunki pitää hyvänä, että Helsingistä itään suuntautuvia raideliikenneyhteyksiä ryhdytään selvittämään Uudenmaan liiton ja Kymenlaakson liiton yhteistyönä. Loviisan ja koko Itä-Uudenmaan kannalta joukkoliikenteen ja etenkin rantaradan selvittäminen ja varaukset ovat keskeisimmät maakuntakaavassa selvitettävät ja ratkaistavat asiat. Metro palvelee vain marginaalisesti pääkaupunkiseudun tarvetta, muttei itäistä Uuttamaata. Itäisen rannikon liikenteellisen saavutettavuuden puutteet vaikuttavat kielteisesti alueiden vetovoimaan ja taloudellisiin kehittämismahdollisuuksiin. Idän suunnan joukkoliikenteen kehittäminen ja ratayhteys luovat puolestaan edellytyksiä Uudenmaan aluerakenteen tasapainoisemmalle kehittämiselle olemassa olevaan ja suunnitteluperiaatteiden mukaiseen vetovoimaiseen ympäristöön. Loviisan kaupunki toteaa, että nyt lausuttavana oleva kaava rajoittaa merkittävästi pääkaupunkiseudulta itään suuntautuvaa kasvua ja kehittämistä sekä mahdollisesti heikentää myös Kymenlaakson kehittämismahdollisuuksia.

Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet ja kauppa

Maakunnan kehittämisen kannalta merkittävät taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet on osoitettu kehittämisperiaatemerkinnoilla. Voimassa olevissa kaavoissa taajamatoimintojen alueet on osoitettu aluevarauksina. Kehittämisperiaatemerkinä on osittain ongelmallinen, koska kaavan oikeusvaikutuksen mukaan sitä ei ole maakuntakaavan esitystarkkuuden, suunnittelutilanteen keskeneräisyyden tai muun vastaavan syyn takia tarkoituksenmukaista osoittaa selkeästi kohdennettuna aluevarauksena. Kuitenkin kaupan ratkaisussa tulkitaan tarkasti, sijoittuuko kaupan alue taajamatoimintojen kehittämisalueelle vai ei ja tämän mukaan määräytyy, paljonko alueelle voidaan sijoittaa paikallista keskustahakuista kauppaa. Lisäksi kaavan yleisten suunnittelumääräysten mukaan asumista ja työpaikkarakentamista on ohjattava ensisijaisesti keskuksiin ja taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeille. Loviisan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueena ja palvelukeskittymät on osoitettu Strömforsin ruukkiin, Liljendaliin ja Koskenkylään. Lisäksi Loviisan keskustan länsipuolelle on osoitettu kaupan alueen enimmäismitoitukseksi 40 000 k-m² erillisellä merkinnällä. Koskenkylään sijoitettu palvelukeskittymän sijaintipaikka tukee olemassa olevaa asemakaava-aluetta, mutta on etäällä jo rakennetusta olemassa olevasta vähittäistavarakaupan suuryksiköstä. Ratkaisua on syytä selkeyttää ainakin tältä osin.

Kaavaluonnoksen taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen ulkopuolella Loviisassa ovat mm. seuraavat asemakaavoitetut ja tiiviisti rakennetut alueet: Valko ja Tesjoki. Koskenkylä, Strömforsin ruukki ja Liljendal on osoitettu palvelukeskittyminä. Kyseisillä asemakaavoitetuilla alueilla on asumi-

sen ja siihen liittyvien lähipalveluiden kuten päiväkotien ja koulujen ohella myös runsaasti asemakaavoitettuja työpaikka- ja teollisuusalueita. Loviisan kaupunki on parhaillaan laatimassa Valkon ja sen lähialueiden osayleiskaavaa ja sinne ollaan osoittamassa asumis- ja työpaikkarakentamista. Valkossa on jo nyt maakunnallisesti merkittävä satama siihen liittyvine työpaikka- ja teollisuusalueineen, joiden kilpailukyvyyn ja tulevaisuuden mahdollisuuksien edistämiseen osayleiskaavatyökin tähtää. Alueelle on tullut ja myös suunniteltu huomattavaa täydennysrakentamista ja lisäksi alueen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä pitää edelleen vahvistaa. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tuleekin laajentaa huomattavasti vähintäänkin Valkon ja Tesjoen suuntiin. On oleellista, että kaupunki voi itse päättää ja määritellä tiivistettävät ja täydennettävät alueet sekä parantaa joukkoliikenteen edellytyksiä olemassa olevassa rakennetussa ympäristössä sitä tukevalla rakentamisella.

Strömforsin ruukkiin on sijoitettu kaupan ohjaukseen liittyvä palvelukeskittymän maakuntakaavamerkintä, joka on nimetty Ruotsinpyhtääksi. Nimi tulee muuttaa Strömforsin ruukki -nimeksi. Ruotsinpyhtää on koko laajan kaupunginosan nimi. Myös muut mahdolliset ruukkiin liittyvät viittaukset tulisi nimetä tällä nimellä.

Energiantuotantoon sekä siihen liittyviin reitistöihin, yhteyksiin ja satamiin liittyviä huomioita

Maakuntakaavassa tulisi huomioida, että koko energiasektori on muutoksessa. Kaavassa on huomioitu voimassa olevan oikeusvaikutteisen mukaisesti Loviisassa sijaitsevat maakunnallisesti merkittävät tuulivoiman tuotannolle soveltuvat alueet sekä Hästholmenin ydinvoimalaitos. Loviisan kaupunki pitää hyvänä, että rakennesuunnitelmasta puuttunut, mutta lainvoimaisessa maakuntakaavassa sekä Loviisan rantaosayleiskaavassa ja Hästholmenin asemakaavassa osoitettu laivaväylä on nyt osoitettu kaavakartalla. Myös Valkon satama on nyt osoitettu satamamerkinnällä. Sen sijaan valtakunnallisesti merkittävän Hästholmenin ydinvoimalaitosalueen yhteyteen osayleiskaavassa ja asemakaavassa huomioitua satamamerkintää ei ole osoitettu kaavaluonnoksessa. Tätä on syytä uudelleen harkita.

Koko energiasektori on muutoksessa. Tähän muutokseen vaikuttaa neljä megatrendiä: ilmastonmuutos ja resurssitehokkuus; kaupungistuminen; uudet teknologiat ja digitalisaatio sekä aktiiviset asiakkaat. Uudenmaan alueen kasvavat väestö- ja työpaikkamäärät tarvitsevat lisäenergiaa, jonka tuotannon tulee olla päästötöntä ja resurssitehokasta. Uudelle teknologialle ja innovatiivisille ratkaisuille pitää varmistaa toimintaedellytykset ja sijaintipaikat. Digitalisaatio tuo uusia mahdollisuuksia energiasektorilla ja energian varastointi saattaa olla tulevaisuudessa merkittävässä asemassa tuotantoja optimoitaessa. Suuren mittakaavan keskitettyjä tuotantoratkaisuja tultaneen tarvitsemaan myös tulevaisuudessa huolimatta siitä, että lähituotantoratkaisujen (hajautetut tuotantoratkaisut) toteuttaminen ilman yhteiskunnan taloudellista tukeakin alkaa olla jo nyt mahdollista. Ylikunnalliset energiaratkaisut tulevat todennäköisesti lisääntymään. Kiertotalous tulee olemaan merkittävässä roolissa nostettaessa materiaalitehokkuutta, mutta myös osana energiatuotantoa. Tulevaisuuden logistiikka perustuu sähkөөn.

Loviisan kaupunki esittää seuraavia asioita lyhyine perusteluineen huomioitaviksi maakuntakaavaluonnoksen jatkokehittämisessä: Loviisan Hästholmenin voimalaitoksen jatkomahdollisuudet voimantuotannossa tulee säilyttää kaavassa. Tulevaisuudessa Loviisassa erilaiset voimantuotantomuodot (suuri ydinvoimala, pienet modulaariset ydinvoimalat, tuulivoima, prosesseissa syntyvän lämmön hyötykäyttö jne.) tulee mahdollistaa myös maakuntakaavaan tulevin merkinnöin. Tätä puoltavat mm. energiatehokkuuden näkökulma, ilmastosyyt, toiminnan päästötön energia, prosesseissa syntyvä mahdollisuus päästöttömän lämpimän veden hyötykäyttöön jne.

Loviisan kaupunki kannattaa Fortumin ehdottamaa selvitystä nk. yhteiskäyttötunnelin rakentamista yhdyskuntateknisen huollon ja mahdollisesti muidenkin kiinnostuneiden käyttöön Loviisasta pk -seudulle (linjausvaraus). Yhteiskäyttötunneleista on ilmeisen hyviä kokemuksia erityisesti pk-seudulla.

Tunnelia puoltaisivat mm. turvallisuus-, korjaus-, kunnostus-, uusimis- ja huoltonäkökulmat sekä eri yhdyskuntateknisten laitteiden ja rakennelmien osalta, maankäytön - ja prosesseissa syntyvien lämpöpölväviöiden käytön tehostamismahdollisuudet (Loviisan ydinvoimalan lämpö sekä Porvoon Kilpilahden prosesseissa syntyvien lämpöjen hyötykäyttö). Tunneleissa saattaisi olla lokaatioita myös energian varastoinnille sekä tunnelia voisi hyödyntää myös mahdollisesti lentopetrolin siirrossa Helsinki-Vantaan lentokentälle. Mahdollisina käyttäjinä voisivat olla ainakin siirtoverkot, maakaasuverkko, kaukolämpö, dataverkot, vesiverkot, mahdollisuus lentopetrolin siirrolle ja energiavarastot sekä tilat tuleville, innovatiivisille yhdyskuntateknisille ratkaisuille.

Huomioita muista kaavaan liittyvistä aiheista

Virkistysalueiden ja virkistyskäytön kohdealueiden osalta tulisi harkita muutoksia. Maakuntakaavassa jo aiemmin virkistyskäyttöön osoitettu ja siihen hyvin soveltuva, rakentamaton ja kaupungin omistama Kråkholmen tulisi säilyttää virkistyskohteena, kun taas kohdeluettelossa nyt mainittu Siksalan saari, jossa on rakentamista, tulisi harkita poistettavaksi. Virkistysalueena lueteltu Fantsnäs on rajattu kartoilla oleellisesti väärin tai nimi on väärä. Virkistyskäytön kohteena esiin voisi nostaa kaupungin omistamat Särkjärven uimaranta alueen, Kukuljärven laavurannan alueen, Hopomjärven uimarantakalliot sekä Dunkahällan saaren.

Rannikko, saaristo ja Kymijoen läntinen haara ovat merkittäviä matkailun vetovoimatekijöitä Loviisassa. Itäisen Suomenlahden potentiaali matkailun kehittämisessä korostuu Helsingistä länteen suuntautuvan veneilymatkailun ruuhkautumisena. Uudenmaan rajalla on merkittävästi kehittyvä matkailukokonaisuus liittyen Kymijokeen ja Strömforsin, joka jatkuu edelleen Kymenlaakson puolella Pyhtäällä Stockforsista, Sirius Sportin kautta Munapirttiin ja Kaunissaareen. Kymenlaakson maakuntakaavassa alueelle on osoitettu matkailun kehittämisen kohdealue.

Uudenmaan maakuntakaavan luonnoksessa matkailua ei ole nostettu erityiseksi teemaksi vaan matkailua käsitellään muiden teemojen sisällä. Kaavaluonnoksessa on kuitenkin huomioitu mm. Strömforsin matkailutoiminnan näkökulmasta arvokas laaja yhtenäinen metsäalue, joka ulottuu mm. Kukuljärven vaellusreitit ympäristöön. Se on osoitettu kaavassa merkinnällä 'Metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä'. Merkintään liittyvässä kuvauksessa ja määräyksessä ei ole kuitenkaan huomioitu luontomatkailun kehitysnäkökulmaa, mikä Strömforsissa olisi ilmeinen kehittämismahdollisuus.

Veneilyn runkoväylät tulisi osoittaa matkailun kannalta merkittäviin veneilysatamiin saakka. Loviisassa veneilyn runkoväylä tulisi ulottaa Laivasillalla sijaitsevaan vierasvenesatamaan asti. Vastavasti veneilyn kannalta merkittävä Ruotsinpyhtään saariston ns. sisäväylä tulee osoittaa maakuntakaavassa. Merellisyyttä ja saariston merkitystä elinkeinojen, matkailun ja vapaa-ajantoimintojen kannalta korostetaan kaavaselostuksessa, mutta kaavaluonnoksen ratkaisussa eivät tavoitteet juurikaan konkretisoidu.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt ja maisema-alueet on huomioitu yhdistetyllä merkinnällä. Ratkaisua on syytä uudelleen arvioida.

Malmin lentokenttää tai sitä korvaavaa pienlentokenttää ei ole osoitettu Uusimaa 2050 -kaavan luonnoksessa. Maakunnallisesti merkittävää lentoliikennettä mahdollistavaa kenttää koskevat ratkaisut tulee esittää oikeusvaikutteisessa maakuntakaavassa. Kulttuuriympäristön näkökulmasta kenttä on kuitenkin tunnustettu valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä, joka tulee säilyttää. Maakuntakaava edistää kansainvälisesti korkeatasoisen ilmailuarkkitehtuurin ympäristön säilymistä parhaiten osoittamalla kenttä maakuntakaavassa lentokenttänä. Kulttuurihistoriallisen arvon säilymisestä on lausunut Museovirasto lausunnossaan MV/31/05.01.01/2018.

Uusimaa 2050 –maakuntakaavaa on valmisteltu kiireellä lähestyvän maakuntauudistuksen vuoksi. Kiirehtiminen vaarantaa aidon osallistumisen ja mahdollisuuden vaikuttaa tärkeään Uudenmaan tulevaisuutta pitkälle ohjaavaan kaavaan.