

## Lausunto Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavan (VISIO-kaava) kaavaluonnoksesta

Maakuntahallitus 13.04.2026  
67/15.01.02/2025

Uudenmaan liitto valmistelee uutta vaihemaakuntakaavaa ja pyytää Päijät-Hämeen liiton lausunto kaavaluonnoksesta. Kaavan nimi kokonaisuudessaan on VISIO – Innovatiivinen vihreä siirtymä, Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaava ja se laaditaan koko Uudenmaan alueelle. VISIO-kaava täydentää ja päivittää voimassa olevaa kaavakokonaisuutta vihreän ja puhtaan siirtymän teemojen sekä maanpuolustuksen osalta.

VISIO-kaava käsittelee seuraavia kuutta teemaa:

- Energia
- Teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto
- Luonto ja hiilensidonta
- Logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne
- Vesihuolto ja vesivarat
- Maanpuolustus

Kaavaluonnosaineistoon voi tutustua kaavan verkkosivuilla:

<http://www.uudenmaanliitto.fi/visio-kaava>

Valmistelija	Suunnittelupäällikkö Kaisa Torri, erityisasiantuntija Petra Isotalo ja aluesuunnittelujohtaja Niina Ahlfors
Esittelijä	Vt. maakuntajohtaja Juha Hertsi
Päätösehdotus	Maakuntahallitus päättää antaa Uudenmaan VISIO-kaavan kaavaluonnoksesta seuraavan lausunnon ja valtuuttaa Päijät-Hämeen liiton toimiston kirjaamaan sen Uudenmaan liiton Webropol-palveluun:

Päijät-Hämeen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavan (VISIO-kaava) kaavaluonnoksesta. Pidämme myönteisenä selkeää kaavakokonaisuutta, jossa on tartuttu ajankohtaisiin teemoihin. Luontoarvojen ja ekologisten yhteyksien osalta kaavaratkaisu on edistyksellinen ja viitoittaa tietä ekologisten kehittämisvyöhykkeiden osoittamiselle myös muissa maakunnissa.

Liikenteen osalta Päijät-Hämeen liiton näkemyksiä on kerrottu yksityiskohtaisemmin seuraavien otsikkotasojen alla.

Logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne

Logistiikan ja pitkän matkan henkilöliikenteen osalta VISIO-kaava käsittelee kansallisia ja kansainvälisiä ratahankkeita (Itärata, Lentorata sekä Tallinna-tunnelin rahtirata, terminaali ja varikko), logistiikan liikenneyhteyksiä ja

satamia, raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja taukopaikkoja sekä joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtopaikkoja pitkän matkan henkilöliikenteessä.

#### Idän suunnan raideyhteyksien kehittäminen

Kaavaluonnoksessa on esitetty kolme vaihtoehtoista Itäradan linjausta. Päijät-Hämeen liitto vastustaa Itärataa maakunnalle aiheutuvien kielteisten vaikutusten ja heikon kannattavuuden vuoksi. Toteutuessaan hanke vaikuttaa merkittävästi Päijät-Hämeen saavutettavuuteen, raideliikenneyhteyksiin ja kilpailukykyyn. Kaavaselostuksessa on tunnistettu Itäradan vaikutukset Lahden suunnan kaukojunaliikenteen tarjonnan heikentymiseen. Samalla Helsingin seudun päästöt kasvavat, kun henkilöautoliikenne Lahden ja Helsingin välillä lisääntyy joukkoliikenteen matka-aikojen pidentymisen vuoksi.

Päijät-Hämeen liitto tuo myös esiin Savon oikoradan (Lahti–Heinola–Mikkeli) hankkeen, joka toteutuessaan vaikuttaa merkittävästi Itäradan kannattavuuteen ja liikenteen kysyntään. Savon oikorata toisi toteutuessaan noin 40 minuutin matka-aikasäästön Savon radan suuntaan, esimerkiksi Mikkeliin ja Kuopioon. Tällöin Itäradan tuoma reilun kymmenen minuutin matka-aikasäästö kaukoliikenteessä kohdistuisi enää Kouvolan ja Karjalan radan suuntaan. Samalla myös kaukojunayhteys Lahden ja Pieksämäen kautta Jyväskylään olisi yhtä nopea kuin nykyinen yhteys Tampereen kautta. Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä idän suunnan raideyhteyksien kehittämisen ja painottaa tarvetta rataverkon kokonaiskuvan tarkastelun muuttuneessa maailmantilanteessa.

Savon oikoradan ajantasaisuusselvityksessä (Väylävirasto 2025; luonnos) esitetty oikoradan kustannusarvio on noin 1,4 miljardia euroa. Lahti–Heinola–Mikkeli-rata on esitetty Päijät-Hämeen ja Etelä-Savon maakuntakaavoissa ohjeellisena linjauksena. Se sisältyy myös Väyläviraston (2025) näkemykseen siitä, miten rautateiden kehittämiseen on tarpeen varautua maankäytössä. Savon oikorata tukeutuu Lahden ja Heinolan välillä nykyiseen rataan, jonka peruskorjauksesta ja kehittämistarpeista Väylävirasto laatii parhaillaan selvitystä.

#### Lentorata ja yhteydet Tallinna–Helsinki-tunneliin

Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä Lentoradan osoittamissa VISIO-kaavassa. Selostuksessa todetaan, että Lentorata luo suorat kaukojunayhteydet ja mahdollistaa nykyistä nopeammat junayhteydet Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Nopeampien matka-aikojen lisäksi se tuo lisää raidekapasiteettia ruuhkaiselle Pasila–Kerava-välille, mikä parantaa junaliikenteen toimintavarmuutta sekä mahdollistaa junatarjonnan lisäämisen myös Lahden oikoradan suuntaan.

VISIO-kaavassa on käsitelty myös henkilö- ja tavaraliikenteen kytkeytymistä suunniteltuun Tallinna–Helsinki-tunneliin. Tallinna–Helsinki-tunnelin Lentoaseman henkilöliikenneasemalta on mahdollista tehdä

matkustajille maanalaiset yhteydet lentoasemalle sekä Lentoradan että Kehäradan asemille kaikissa kaavaa varten laadituissa tarkasteluvaihtoehdoissa.

Helsingin ja Tallinnan väliseen tunneliyhteyteen liittyy raideyhteys Tallinna-tunnelin rahtiradalta lentoaseman pohjoispuolelle kaavaillun multimodaaliterminaalin kautta Hanko-Hyvinkää radalle. Tallinna-tunnelin pohjoispäästä rahtiterminaaliin raideyhteys tulisi olemaan Keski-Euroopassa käytettyä ns. normaaliraideleveyttä. Tallinna-tunnelin rahtiterminaalista pohjoiseen Hanko–Hyvinkää-ratayhteystarve olisi tarkoitettu Tallinna-tunnelin Suomen muuhun rataverkkoon jatkaville rahtiliikenteen junille, jolla on suomalainen raideleveys.

Päijät-Hämeen liitto pitää tärkeänä Tallinna–Helsinki-tunnelin rahtiradan ja multimodaaliterminaalin kytkemistä muuhun rataverkkoon ohjeellisena osoitetulla uudella pääradalla Hanko–Hyvinkää-radalla. VISIO-kaavan luonnoksessa ja kaavaa varten laaditussa terminaalialueen selvityksessä ei kuitenkaan ole esitetty yhteyttä Lahden oikoradan suuntaan. Selvityksessä todetaan, että Itäradan suhteen on varauduttava sen kytkemiseen Tallinna-tunnelin rahtirataan. Päijät-Hämeen liitto katsoo, että selvityksissä ja VISIO-kaavassa tulisi osoittaa ratkaisu, joka palvelee logistiikan tarpeita myös Lahden oikoradan suuntaan.

Päijät-Hämeen maakuntakaavassa 2014 on osoitettu maaliikenteen alue Hollolan Nostavalle, jonne suunnitellaan TEN-T asetuksen mukaista Lahden kaupunkisolmukohdan multimodaaliterminaalia. Lahden eteläpuolella sijaitsevalta alueelta tulee olemaan raideyhteydet Keravan ja Riihimäen sekä Lahden suuntiin.

Lahden oikoradan lisäraiteet

Väylävirasto on päivittänyt vuoden 2025 lopussa näkemyksen rautateiden kehittämiseen varautumisesta maankäytössä pitkällä aikavälillä. Näkemyksen mukaan Kerava–Lahti–Kouvola-rataosalla tulee varautua neljään raiteeseen eli uuteen raidepariin nykyisen rinnalle. Uuden raideparin sijoittumisesta nykyiseen ratakäytävään laadittiin aluevaraus selvityksen vuonna 2022 (Väylävirasto, Uudenmaan liitto, Päijät-Hämeen liitto 2022).

VISIO-kaavassa ei ole esitetty muutoksia Uusimaa-kaavassa 2050 osoitettuun Lahden oikoradan pääratamerkintään. Rata on tärkeä sekä logistiikan että pitkän matkan henkilöliikenteen näkökulmasta, ja lisäraiteilla on merkittäviä vaikutuksia maankäyttöön usean kunnan ja maakunnan alueella. Sen vuoksi Päijät-Hämeen liitto esittää lisäraiteiden osoittamista VISIO-kaavassa kaavamerkinnällä. Päijät-Hämeen liitto laatii parhaillaan kokonaismaakuntakaavaa, jossa lisäraiteisiin varaudutaan Kerava–Lahti–Kouvola-radalla kehittämismerkinnällä.