



Östersundom-toimikunta



## **Östersundomin yhteinen yleiskaava**

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat  
mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet  
9.2.2012**

## **Gemensam generalplan för Östersundom**

**Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och  
utkastet till generalplan samt bemötandet av dem  
9.2.2012**



## Östersundomin yhteinen yleiskaava

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa ja yleiskaavaluonnosta koskevat  
mielipiteet ja kannanotot sekä niihin annetut vastineet

9.2.2012

## Gemensam generalplan för Östersundom

Åsikter om och ställningstaganden till deltagande- och bedömningsplanen och  
utkastet till generalplan samt bemötandet av dem

9.2.2012



<b>Lukuohje</b> .....	4
<b>Läsanvisning</b> .....	5
<b>Johdanto</b> .....	6
<b>Inledning</b> .....	7
<b>Vuorovaikutus</b> .....	8
<b>Kannanotot ja mielipiteet teemoittain</b> .....	10
1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma .....	10
2. Aikataulu, prosessi ja vuorovaikutus .....	11
3. Esitystapa ja kaavamerkinnot .....	14
4. Vaikutusten arviointi, selvitykset ja vaihtoehdot .....	15
5. Seudulliset kysymykset .....	21
6. Kaupunkirakenne .....	25
7. Asuminen .....	28
8. Työ ja palvelut .....	31
9. Vapaa-aika, harrastukset ja virkistys .....	33
10. Yleistä liikenteestä .....	35
11. Raideliikenne .....	42
12. Kuntatekniikka .....	46
13. Luonnonympäristö .....	51
14. Kulttuuriympäristö .....	57
15. Toteuttaminen .....	58
<b>Kannanotot ja mielipiteet alueittain</b> .....	61
1. Östersundom .....	61
2. Korsnäs .....	64
3. Ultuna .....	66
4. Karhusaari .....	71
5. Talosaari .....	74
6. Salmenkallio .....	75
7. Länsisalmi, Länsimäki ja Ojanko .....	78
8. Majvik .....	79
9. Granö .....	88
<b>Koodien selitys</b> .....	93

# Lukuohje

Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu referaatit osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä yleiskaavaluonnoksesta saaduista kannanotoista ja mielipiteistä aihepiireittäin sekä kaupunginosittain.

Raporttiin on pyritty kokoamaan kattava valikoima kannanottoja ja mielipiteitä, jotta kaikki esiin tulleet asiat tulisivat otetuksi huomioon vastineissa. Mikäli samaa asiaa on käsitelty useissa kannanotoissa ja mielipiteissä, ei toiston välttämiseksi ole katsottu tarpeelliseksi tuoda raporttiin erikseen jokaista referaattia. Jäljennökset kaikista kannanotoista ja mielipiteistä ovat saatavilla Helsingin kaupungin kirjaamossa PL 10, 00099 Helsingin kaupunki, (käyntiosoite: Kaupungintalo Pohjoisesplanadi 11-13), Sipoon kunnan kehitys- ja kaavoituskeskuksessa, PL 7, 04131 Sipoo (käyntiosoite: Iso Kylätie 18), Vantaan kaupunkisuunnittelussa, Kielotie 28, 01300 Vantaa.

Kannanottojen ja mielipiteiden eri asioita koskevat osat on jaettu asianomaisten lukujen alle ja pelkästään tiettyä kaupunginosaa tai tonttia koskevat aiheet on koottu kunkin kaupunginosan mukaan nimettyjen lukujen alle. Kukin mielipide tai kannanotto viranomaisten tai yhdistysten taholta on koottu keskeisiksi teemoiksi. Mielipiteen tai kannanoton esittäjät on ilmaistu koodein. Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

Kussakin kappaleessa on alussa tiiviisti saadun palautteen pääsisältö, jonka jälkeen on valittuja otteita mielipiteistä ja kannanotoista mahdollisimman kattavasti. Lopuksi on aiheesta annettu vastine.

Lukija löytää vastineen antamaansa palautteeseen etsimällä aiheen mukaan nimetyn luvun alta ja tiettyyn paikkaan kohdistuvien palautteiden osalta vastaavan kaupunginosan mukaan nimettyjen lukujen alta. Vastineet on laadittu koskemaan koko lukua tai luvun alaotsikon aiheita. Paikalliset mielipiteet ja kannanotot ovat myös tietenkin jaettavissa asioteemoihin ja siksi on mahdollista, että asia käsitellään sekä asioteemassa että paikkateemassa.

# Läsanvisning

I denna växelverkansrapport har man samlat referat beträffande deltagande- och bedömningsplanen samt de ställningstaganden och åsikter som man fått om utkastet till generalplan indelat enligt ämnesområde och stadsdelar.

I rapporten har man strävat efter att samla ett omfattande urval av ställningstaganden och åsikter så att alla ärenden som kommit fram ska beaktas i bemötandena. Om samma ärende har behandlats i flera ställningstaganden och åsikter har man för att undvika upprepning inte ansett det vara nödvändigt att separat ta med alla referat i rapporten. Kopior av alla ställningstaganden och åsikter finns tillgängliga på Helsingfors stads registratorskontor PB 10, 00099 Helsingfors stad, (besöksadress: Stadshuset Norra Esplanaden 11–13), vid utvecklings- och planläggningscentralen i Sibbo kommun, PB, 04131 Sibbo (besöksadress: Stora Byvägen 18), vid Vanda stadsplanering, Konvaljvägen 28, 01300 Vanda.

Delar beträffande ställningstaganden och åsikter, som berör olika ärenden har delats in under ifrågavarande kapitel och ämnen som endast berör en viss stadsdel eller tomt har samlats under kapitel som namngetts enligt varje stadsdel. Alla åsikter eller ställningstaganden från myndigheter eller föreningar har samlats koncentrerat till teman. De som presenterar en åsikt eller ett ställningstagande har betecknats med koder. Eftersom publicering av personuppgifter och personregister på internet begränsas av personuppgiftslagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har förklaringarna till koderna för privatpersoners del inte publicerats i internetversionen av rapporten om växelverkan.

I början av varje kapitel finns huvudinnehållet av den erhållna responsen i kompakt form. Därefter finns valda utdrag av åsikter och ställningstaganden så omfattande som möjligt. Slutligen finns bemötandet som getts i ärendet.

Läsaren hittar ett bemötande av den respons han eller hon har gett genom att söka under kapitlet som namngetts enligt ämnet och för respons som riktas till ett visst ställe enligt kapitlet som namngetts enligt motsvarande stadsdel. Bemötandena har utformats så att de berör hela kapitlet eller temana under kapitlets underrubrik. Regionala åsikter och ställningstaganden kan naturligtvis även delas in i sakterna och därför är det möjligt att ärendet behandlas både under sakterna och platstemat.

# Johdanto

Östersundomin yhteisen yleiskaavan laatiminen on kolmen kunnan yhteinen ponnistus. Yleiskaavaa laaditaan sitä varten erikseen luodulla hyväksymismenettelyllä, joka perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). Oma erityinen elimensä, Östersundom- toimikunta, laatii ja hyväksyy yleiskaavan. Kaavan laatimisprosessiin sisältyy paljon kuntien välistä yhteistyötä. Kaikilla kolmella kunnalla, Helsingillä, Vantaalla ja Sipoollla, on oma vakiintunut ja toisistaan poikkeava kaavoituskäytäntönsä. Kaavoitustyössä näitä käytäntöjä on sovitettu yhteen tavalla, josta kuntien kesken on sovittu.

Yleiskaavan kattama maa-ala on pienempi kuin kuntia koskevat omat yleiskaavat mutta selkeästi laajempi kuin kuntien sisäiset suoraan kaupunkirakentamiseen tähtäävät osayleiskaavat. Alueen laajuuden johdosta siihen sisältyy paljon erilaisia osa-alueita. Nykyinen väkimäärä on pieni verrattuna siihen, kuinka paljon alueelle aiotaan myöhemmin yleiskaavan myötä ohjata väkeä ja kaupunkitoimintoja. Osalla Östersundomin nykyväestöstä on alueella hyvinkin pitkät juuret ja he ovat muokanneet alueesta sellaisen kuin se nyt on. Yleiskaava-alueen osilla on oma historiansa ja sinne on muodostunut omat asumisen ja olemisen traditionsa. Luonnonolot muodostavat oman lähtökohtansa alueen toiminnoille ja ilmeelle.

Östersundomin liittäminen Helsinkiin jatkaa pitkää kaupungin kasvun historiaa aina siitä alkaen, kun Helsinki perustettiin 1500-luvulla. Kaupungit laajenevat aina muiden kuntien alueille ja muutokset uusilla alueilla ovat suuria.

Östersundomin suunnittelu on nyt ollut käynnissä siitä asti kuin alue liitettiin Helsinkiin. Vantaaseen ja Sipooseen kuuluvat lähialueet ovat luontainen osa suunnittelukokonaisuutta.

Kaavoitusprosessiin on tähän asti kuulunut paljon vuorovaikutusta kuntien viranomaisten ja monien muiden ryhmien välillä. Tähän raporttiin on koottu se osa vuorovaikutusta, joka on kohdistunut mielipiteiden ja kannanottojen muodossa kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan sekä esille pantuun yleiskaavaluonnoksen valmistelumateriaaliin. Materiaalia on kertynyt runsaasti, mikä kertoo alueeseen liittyvästä mielenkiinnosta. Tämän aineiston lisäksi suunnitteluun on sisältynyt runsaasti suoraa dialogia kaavan valmistelijoiden ja asianosaisten kesken. Monet maanomistajat ovat tuoneet esille omia näkemyksiään maidensa kehittämistä uudessa yleiskaavassa. Kaavan valmistelijat ovat pitäneet tätä tervetulleena apuna kaavan valmistelussa.

Jokainen kaupunkisuunnitelma liittyy omaan ainutkertaiseen paikkaansa, johon kohdistuu eritahoilta omanlaistaan kiinnostusta. Tämä raportti antaa käsityksen siitä, mitkä asiat Östersundomissa ovat eniten ihmisiä kiinnostaneet.

Östersundomin yleiskaavaluonnoksesta saadut mielipiteet ja kannanotot ovat monipuolinen otos aiheeseen liittyvistä näkemyksistä, oikeastaan todellinen aarreaitta. Kiitos kaikille mielipiteensä ja kantansa esittäneille.



Utarbetandet av en gemensam generalplan för Östersundom är ett gemensamt projekt för tre kommuner. Generalplanen utarbetas genom ett godkänningsförfarande som har skapats särskilt för den och grundar sig på markanvändnings- och bygglagen. Ett eget särskilt organ, Östersundomkommittén, utarbetar och godkänner generalplanen. I utarbetningsprocessen ingår mycket samarbete mellan kommunerna. Alla tre kommunerna Helsingfors, Vanda och Sibbo har en egen etablerad planläggningspraxis som skiljer sig från varandra. Inom planläggningsarbetet har dessa praxis sammanjämkats på ett sätt som man kommit överens om kommunerna emellan.

Markområdet som täcks av generalplanen är mindre än de egna generalplanerna som berör kommunerna men klart mer omfattande än de kommuninterna delgeneralplanerna som direkt siktar på stadsbyggande. På grund av områdets omfattning består det av många olika delområden. Invånarantalet i dag är litet jämfört med hur mycket man senare, i och med generalplanen, har för avsikt att styra människor och stadsfunktioner till området. En del av befolkningen i Östersundom i dag har bott mycket länge i området och har utformat området så som det är i dagens läge. Delarna i generalplaneområdet har sin egen historia och där har bildats egna traditioner beträffande boende och att vara. Naturförhållandena bildar en egen utgångspunkt för områdets funktioner och utseende.

Anslutandet av Östersundom till Helsingfors är en fortsättning på Helsingfors långa tillväxthistoria alltsedan staden grundades på 1500-talet. Städerna expanderar till andra kommuners områden och förändringarna på de nya områdena är stora.

Planeringen av Östersundom har pågått ända sedan området anslöts till Helsingfors. Närområdena som hör till Vanda och Sibbo är en naturlig del av planeringshelheten.

Planläggningsprocessen har hittills bestått av mycket växelverkan mellan myndigheterna i kommunerna och många andra grupper. I denna rapport har man samlat den växelverkan som i form av åsikter och ställningstaganden har riktats till generalplanens deltagande- och bedömningsplan samt till det förberedande materialet som lagts fram för utkastet till generalplanen. Det har kommit in mycket material vilket ger en bild av intresset för området. Utöver detta material har planeringen inneburit en hel del direkt dialog mellan dem som berett planen och de berörda parterna. Många markägare har lyft fram sina synpunkter om utvecklingen av sina marker i den nya generalplanen. De som berett planen har gärna tagit emot hjälpen som en del av beredningen av planen.

Till varje stadsplan hör en unik plats till vilken det riktas personligt intresse från olika håll. Denna rapport ger en uppfattning om vilka frågor som har väckt mest intresse i Östersundom.

De åsikter och ställningstaganden som man fått om utkastet till generalplan för Östersundom är ett mångsidigt urval av åsikter med anknytning till temat, egentligen en verklig skattkammare. Tack till alla som har framfört sin åsikt och sitt ställningstagande.

# Vuorovaikutus

## Viranomaisyhteistyö

Östersundomin yleiskaavaa koskeva ensimmäinen viranomaisneuvottelu pidettiin 13.12.2010. Viranomaisneuvottelussa esiteltiin suunnittelutilanne, suunnittelun tavoitteet, suunnitteluorganisaatio ja -aikataulu.

Kokouksessa nousivat esille mm. kaavan vahvistamisprosessi, asuntotuotannon tärkeys, erilaiset suojelukysymykset (mm. Natura-arviointi ja Sipoonkorpi, ekologiset käytävät), maakuntakaavan uudistaminen, joukkoliikenne (mm. Heli-ratakysymys ja metro), pientalokaupungin problematiikka, kunnallistekniset seikat (mm. sähköverkko), virkistysalueisiin liittyvät seikat, kuntien yhteistyö, juridiset seikat, vaikutusten arvioinnit (mm. raide-yva), osallistumisen problematiikka. Yhteenvedossa korostettiin, että nyt pitää olla aidosti kysymys koko alueen kehittämisestä. Kyse on kokonaisuudesta. Pidettiin hyvänä, että maakuntakaavaprosessi on menossa samaan aikaan. Haasteena on rataverkko, Sipookorpi ja Natura.

## Vireilletulo ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä 3.–28.2.2011

Vireilletulosta ilmoitettiin viranomaisille kirjeellä (päiväty 1.2.2011) ja muille osallisille lehti-ilmoituksella seitsemässä sanomalehdessä (Helsingin Sanomat, Hufvudstadsbladet, Metro-lehti, Helsingin Uutiset, Sipoon Sanomat, Borgåbladet, Vantaan Sanomat) sekä kaikkien kolmen kunnan nettisivuilla ja kaavoituskatsauksissa (Helsinki 2009-2011, Vantaa 2010 ja 2011 sekä Sipoo 2010).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 3.–28.2.2011 välisenä aikana kuntien nettisivuilla sekä yhdeksässä eri paikassa. Helsingissä aineisto oli nähtävillä kaupungintalon Virka Infossa, kaupunkisuunnitteluvirastossa, esittelytila Laiturilla sekä Itäkeskuksen kirjastossa. Vantaalla aineisto oli nähtävillä Tikkurilan maankäyttötoimen asiakaspalvelussa ja Länsimäen kirjastossa. Ja Sipoossa nähtävilläolopaikat olivat Kunta- ja Nikkilän ja Söderkullan kirjastoissa.

Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin esittämään viimeistään 28.2.2011. Tänä aikana saatiin 30 mielipidettä ja kannanottoa.

## Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto nähtävillä 21.4.–23.5.2011

Kaavaluonnos ja muu valmisteluaineisto olivat nähtävillä 21.4.–23.5.2011 välisenä aikana 11 eri paikassa - edellä lueteltujen paikkojen lisäksi Östersundomin nuorisotalolla sekä Karhusaaressa sijaitsevassa Winberg&Winberg -kaupassa. Nähtävilläolosta tiedotettiin samalla tavalla kuin aikaisemmin. Lisäksi yhteiselle yleiskaavalle avattiin kolmen kunnan yhteiset nettisivut

osoitteeseen <http://yhteinenostersundom.fi/>. Sivuilla on mahdollista seurata suunnittelun etenemisestä, tutustua aineistoon, keskustella erilaisista teemoista ja tilata uutiskirje suoraan omaan sähköpostiin. Valmisteluaineiston nähtävilläolosta ja osallistumismahdollisuuksista lähetettiin uutiskirje noin 150 henkilölle. Syksyllä 2011 uutiskirjeellä on yli 200 tilaajaa.

Mielipiteet valmisteluaineistosta tuli esittää viimeistään 23.5.2011.

Viranomaisille ja muille asian valmistelun kannalta keskeisille tahoille lähetettiin kirje (päiväty 26.4.2011), jossa pyydettiin kannanotot yleiskaavan valmisteluaineistosta viimeistään 6.6.2011. Kannanottopyyntökirjeitä lähetettiin yhteensä 89 kappaletta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä 173 mielipidettä. Kannanottoja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä valmisteluaineistosta saatiin yhteensä 73 kannanottoa.

Toukokuussa järjestettyihin viiteen asukastilaisuuteen osallistui yhteensä noin 300 henkilöä. Esittelytila Laiturilla (5.5.2011), Kuntokalliossa (9.5.2011), Sakarinmäen koululla (11.5.2011) ja Länsimäen koululla (9.5.2011) järjestetyissä tilaisuuksissa oli kaikissa samanlainen ohjelma: aluksi esiteltiin suunnittelutilannetta ja suunnitelmia, käytiin lyhyt yleiskeskustelu ja vastattiin kysymyksiin. Sen jälkeen varsinainen keskustelu käytiin pienissä ryhmissä karttojen äärellä. Näin osallistujilla oli hyvät mahdollisuudet keskustella ja kertoa näkemyksiään juuri itseään kiinnostavista asioista, sillä jokaisessa tilaisuudessa oli paikalla yhteensä 1015 suunnittelijaa ja kaavoittajaa Helsingistä, Sipoosta ja Vantaalta. Suunnittelijat saivat puolentoista tunnin keskusteluiden aikana arvokasta paikallistietoa ja ideoita suunnitteluun.

Laiturin tilaisuudessa keskusteltiin muun muassa raideliikennetarkistuksesta, asukkaiden vaikuttamismahdollisuuksista, vaikutusten arvioinnista ja suunnittelun aikataulusta. Kuntokalliossa keskustelua ja kysymyksiä herätti Karhusaaren, Långörenin, Vikkulantien ja Ultunan suunnittelu. Karhusaaren rantareitit puhuttivat. Sakarinmäen koululla kyseltiin metroratkaisusta ja väestömäärästä sekä suunnittelun ja rakentamisen aikataulusta. Maanomistajia kiinnosti tonttitehokkuuteen ja rakennuskieltoon liittyvät asiat. Purontiintien kunnostaminen, alueen rakentaminen ja kunnallistekniikka kiinnosti monia. Länsimäessä kiinnostusta herätti metrolinjaus, asuinrakentamisen sijoittaminen lähelle voimalaitosta sekä suunnittelun aikataulu.

Sipoon kunnan Kuntokalliossa (5.5.2011) järjestämänä suunnittelupäivänä keskusteltiin erityisesti Sipooseen kuuluvien alueiden suunnittelusta. Päivä oli jaksotettu alueittain, mutta paikalle sai tulla itselle sopivana aikana. Tilaisuuden kommentit koottiin kartalle.

## **Muuta vuorovaikutusta**

Asukastilaisuuksien lisäksi alueen asukkaat, maanomistajat, yhdistysten edustajat ovat käyneet suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisia keskusteluja. Osalla maanomistajista on ollut mukanaan myös omia maankäytön suunnittelun ammattilaisia, jotka ovat esitelleet ajatuksiaan kuntien kaavoittajille. Kevään 2011 aikana Östersundom-projektissa Helsingin osalta on ollut noin 70 tällaista tapaamista. Tapaamiset maanomistajien kanssa ovat jatkuneet edelleen.

Toukokuun lopussa (31.5.2011) esittelytila Laiturilla järjestettiin kaupunkiekologiaa käsittelevä seminaari. Tilaisuuteen oli kutsuttu mm. ympäristöyhdistyksiä, jotka ovat osallistuneet varjokaavan valmisteluun tai jotka ovat lähettäneet mielipiteitä kaavoituksesta. Kaavoittajien kanssa aihetta pohtivat luontoasiantuntijat eri yhdistyksistä, virastoista ja yliopistosta.

Internet-sivuille on perustettu keskustelupalsta, jota käytetään vilkkaasti.

# Kannanotot ja mielipiteet teemoittain

## 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) ollessa nähtävillä saatiin 30 mielipidettä ja kannanottoa. OAS:n lisäksi niissä käsitellään monenlaisia suunnitteluun liittyviä kysymyksiä. OAS:ia pidetään liian yleisluonteisena ja pyydetään esittämään tarkemmin mm. tiedot selvityksistä, arvioinneista, osallisista, kunta-laisten ja osallisten lain mukaisista oikeuksista. OAS-vaiheen mielipiteissä kritisoitiin sitä, että asukkaisiin tai maanomistajiin ei olla oltu yhteydessä.

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on riittävästi huomiointiin nykyiset ja tulevat radat. Suunnittelun lähtökohdissa korostettakoon valtakunnallisesti tärkeän E 18 käytävän kehittämisestä selkeämpää ja erillistä roolia. (M5a)
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asian laajuuteen verraten varsin yleisluonteinen. Siinä olisi hyvä luetella kaikki tehdyt selvitykset. Näin voisi paremmin arvioida onko OAS riittävä vai puuttuuko siitä joitakin selvityksiä Itä-Uudenmaan liitto selvitti vuonna 2010 Granön ja Majvikin alueiden luontoarvoja. Selvityksissä kiinnitettiin huomiota myös METSO-ohjelman luonnontieteellisissä valintaperusteissa määriteltyjen arvokkaiden metsäisten alueiden esiintymiseen. Vantaan, Helsingin ja Sipoon (poislukien Majvik ja Granö) alueelta tulee selvittää maastokaudella 2011 METSO-elinympäristöjen esiintyminen. Alueella esiintyy merkittäviä määriä luonnonsuojelullisesti arvokkaita kangas- ja kalliometsiä sekä jonkin verran lehtoja sekä pienvesien monipuolisia reunametsiä. Oas:sta puuttuu osallisten luettelo. (L3a)
- Natura-arvioinnin vaatimustasoon nähden OAS:n kirjaus on riittämätön. Siitä tulisi vähintään käydä ilmi, miten asiantuntijatahoja, kuten Tringa ry:tä osallistetaan vaikutusten arviointien tekemiseen. (L4a)
- Rakennetun kulttuuriympäristön osalta viranomaistehtävistä vastaavat omilla toimialueillaan Helsingin kaupungin museo, Vantaan kaupungin museo sekä Porvoon museo. (L9a)
- Osallisiin pitää lisätä Helsingin kaupungin hallintokuntiin terveyskeskus ja poistaa terveysvirasto. (L10a)
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kuvattu selkeästi suunnittelun tavoitteita ja lähtökohtia sekä vaikutusarviointin, kaavoitusprosessin ja osallistumisen periaatteita. Tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Alueen suunnittelussa korostuu tarve löytää ratkaisuja keskenään ristiriitaisten tavoitteiden ja tarpeiden yhteensovittamiseen. (L11a)
- On tärkeää, että myös kuntien terveydensuojeluviranomaiset ovat aktiivisesti mukana valmistelussa. Helsingissä ja Vantaalla ympäristöterveydenhuolto kuuluu ympäristökeskukseen, mutta Sipoossa kunnan ympäristöterveydenhuollon tehtäviä hoidetaan Porvoon kaupungista. Aluehallintoviraston peruspalvelut, oikeusturva ja luvat vastuualue ilmoittaa halukkuutensa lausunnon antamiseen myös kaavan myöhemmissä vaiheissa. (L24a)
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on tehtävä seuraavat korjaukset:
  - s. 5 pitää korjata se, että ympäristöministeriön vahvistus perustuu siihen, että kyse on kuntien yhteisestä yleiskaavasta.
  - s. 13 sanottu "kunkin kunnan valtuuston tulee puoltaa kaavaehdotusta oman alueensa osalta..." pitäisi olla "kunkin kunnan valtuuston pitää hyväksyä osayleiskaava kokonaisuudessaan", muuten sitä ei voi hyväksyä yhteiseksi yleiskaavaksi vaan se pitää jakaa erillisiksi kuntien osayleiskaavoiksi.
  - s. 15 oleva osallisten määritelmä tulisi olla OAS:n alussa, ei vasta lopussa. Osallisissa pitää mainita myös, että osallisia ovat kaikki kolmen kunnan jäsenet. Lain mukaan "kaikki kiinnostuneet" eivät ole osallisia ja kaikki kiinnostuneet eivät voi näin ollen osallistua kaavan valmisteluun.
  - s. 9 on sanottava selvemmin, että Uudenmaan liitto laatii samanaikaisesti maakuntakaavaa, johon myös Östersundomin osayleiskaava-alue sisältyy ja että Östersundomin alueen maankäyttö on myös maakunta kaavan näkökulmasta yksi keskeisimpiä suunnittelukysymyksiä ja että maakuntakaava on juridisesti vahvemmassa asemassa kuin osayleiskaava. Tästä seuraa se, että ympäristöministeriö ei hyväksyne osayleiskaavaa ennen maakuntakaavan hyväksymistä ja mikäli osayleiskaavassa on maakuntakaavasta poikkeavia ratkaisuja, ei osayleiskaava tulla hyväksymään joko joiltain osin tai kokonaan. Epäselvä on myös lause: "Yksittäisen kunnan ryhtyessä laatimaan yleiskaavaa omalle alueelleen, ohjaava rooli on maakuntakaavalla, ei yhteisellä yleiskaavalla."
  - s. 9 ei mainita, että osalla Sipoon puoleista aluetta on vireillä Saariston ja rannikon osayleiskaava, kunnan tavoitteena on sen hyväksyminen vuonna 2011. Tulisi mainita, että Östersundomin osayleiskaava tulee kumoamaan Saariston ja rannikon osayleiskaavan siltä osin, joka sisältyy kaa-

va-alueeseen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa tulisi täydentää seuraavat asiat: kaavasta tiedottaminen ulkokuntalaisille maanomistajille, muistutuksiin vastaaminen pyydettyä sekä valitusoikeus kaavan hyväksymisestä (ketkä voivat valittaa ja millä kriteereillä). Suunnitelmassa tulisi myös olla riittävät viitteet MRL:n pykäliin. (M23a)

- Yleiskaavan merkittävyyteen nähden osallistumis- ja arviointisuunnitelmalle varattu 30 päivän lausuma-aika on liian lyhyt varsinkin kun siihen aikaan sisältyy Etelä-Suomen hiihtolomakausi. Olisi mielenkiintoista tietää kaavoituksen tarkemmasta aikataulusta. (M18 a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on korjattu, mutta edelleen se on juridisesti kelvoton ja siihen tulisi korjata seuraavat kohdat:

Johdannossa tulisi mainita, että sovelletaan MRL 5 luvun määräyksiä (49§)

Kaavoitusprosessin kuvauksessa tulisi mainita että menettely liittyy kuntien tekemään sopimukseen.

Vuorovaikutus ja vaikutusmahdollisuudet on esitetty puutteellisesti. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tehtävänä on tehdä tarkka selko juuri näistä seikoista. OAS:ssa pitäisi tarkemmin esitellä MRL 6 §, MRA 6 luvun 30 §, MRL 62, 64, 65 ja 67 § sekä Kuntalain 90 § määräykset siitä, miten eri asioissa tulee kenellekin tiedottaa, antaa mahdollisuus lausua mielipiteensä ja kenen kanssa pitää olla vuorovaikutuksessa. Osallisen käsite on selitetty hyvin, mutta käsite "kaikki asiasta kiinnostuneet" ei vastaa lakia. OAS:ssa ei ole mainittu esimerkiksi osallisen oikeutta esittää neuvottelua OAS:sta, osallisen oikeutta saada vastaus muistutukseen ja oikeutta saada tieto hyväksymispäätöksestä. Käsitettä kunnan jäsen ja asianosainen ei ole esitetty eikä näiden vaikutusmahdollisuuksia. Erityisen syrjivää on se, että kunnan jäsenten oikeutta esittää mielipidettä, tehdä muistutuksia ja valittaa ei ole mainittu lainkaan. Valitusmahdollisuudesta ei ole mainittu mitään. Tekstin yhteyteen tai erilliseen kappaleeseen olisi syytä lisätä lista lain ja asetuksen pykälistä. Puutteellinen OAS on jo vaarantanut kaavahankkeen laillisuuden, koska kaikki ne, joilla olisi ollut oikeus esittää mielipide kaavaluonnoksesta, eivät ole voineet saada tietoa OAS:sta. (M23 b)

#### ***Vastine:***

*Tavoitteena on ollut, että OAS on yleispiirteinen ja mahdollisimman selkeä, jotta laajan hankkeen keskeiset asiat hahmottuisivat helposti. Tavoitteena on OAS:ssa viestiä siitä, että kaavan valmistelu on avoin kaikille asiasta kiinnostuneille ja että heidän toivo-*

*taan osallistuvan valmisteluun. Näin ollen OAS:iin ei nähty tarpeelliseksi lisätä mielipiteessä pyydettyjä tarkkoja määrittelyjä tai suoria lainauksia maankäyttö- tai kuntalaista osallisista tai osallisten ja kuntalaisten oikeuksista kaavoituksen eri vaiheissa. Palautteen johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelman osallisuutta on täydennetty ja sivuilla 3 ja 13 epäselviä kohtia tarkennettu*

## **2. Aikataulu, prosessi ja vuorovaikutus**

Kaavatyön aikataulua pidetään yleisesti hyvin nopeana, osin epärealistisena. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä yleiskaavaluonnosmateriaalin mielipiteiden esittämisajankohdat ovat herättäneet kysymyksiä. Kritisoidaan sitä, että OAS:n ja kaavaluonnoksen nähtävilläolo ovat liian lähellä toisiaan. Tämä heikentää vaikuttamismahdollisuuksia. Vuorovaikutuskäytäntöjä tulisi kehittää nykyisestä. Useissa kannanotoissa todettiin kuntien välisen yhteistyön olleen hyvää. Kuntien tavoitteita pidettiin hyvinä ja keskenään yhteneväisinä. Kaavaluonnosmateriaalin saatavuutta ruotsinkielisenä peräänkuulutetaan.

Esitettiin myös, että tässä vaiheessa tulisi vielä olla esillä useita vaihtoehtoisia suunnitelmia, joita kommentoida ja että vielä pitäisi olla kaksi mahdollisuutta esittää mielipiteitä: tarkistetun luonnoksen ja kaavaehdotuksen ollessa nähtävillä.

### **Aikataulu ja prosessi**

- Aikataulu vaikuttaa hieman epärealistiselta. Alueen valtakunnallinen merkitys, tulevat raideratkaisut, muut liikennejärjestelyt, lopulliset väestönkasvutavoitteet ja ristiriitaiset maankäyttöodotukset ja -tavoitteet puoltavat sitä, että maankäytön suunnitteluun, poliittiseen prosessiin ja eri tahojen sitouttamiseen tulisi varata pidempi aika. (L1a)
- OAS:n aikataulu on hyvin ongelmallinen. Ensin pitää tehdä OAS, jonka yhteydessä pitää voida käydä keskustelua kaavan tavoitteista. Sitten vasta pitää tehdä kaavan luonnos. Näin ei ole nyt tehty. (L3a)
- Kaavaprosessin kiirehtiminen eli valmisteluaineiston nähtävälle asettaminen ennen osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulemisen päättymistä on huono asia. Kuulemiskierroksia tulisi järjestää vielä kaksi: tarkistetusta luonnoksesta ja kaavaehdotuksesta. (L4)
- Poikkeuksellisen merkittävän kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on valmistunut ja lähetetty osallisten mielipiteitä varten suunnittelutilanteeseen nähden varsin myöhään. Mielipiteiden esittämiseen on varattu aikaa 28.2.2011

saakka, mutta yhteisen yleiskaavan luonnosta esitellään jo 24.2.2011. Osallisten vaikutusmahdollisuudet tässä tilanteessa saattavat jäädä vähäisiksi, sillä osallistumis- ja arviointisuunnitelma tulisi esittää heti suunnittelun alkaessa.

Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistelun ollessa jo luonnosvaiheessa tulisi kertoa esitettyä tarkemmin, millaisia arviointoja aiotaan tehdä ja miten ne liittyvät kaavan valmisteluun. (L5)

- Yleiskaavan valmistelun aikataulu, jonka mukaan kaavaluonnos asetetaan nähtäville jo huhtikuussa 2010, on erittäin kiireä ottaen huomioon mm. se, että Salmenkallion ja TaloSaaren rannat Natura 2000-, luonnonsuojelu- ja tulva-alueet asettavat erityisvaatimuksia maankäytön suunnittelulle. Aikataulu on erittäin kiireinen myös siksi, että metron toteuttaminen vaatii erillisen hanke-yvan eli ympäristövaikutusten arvioinnin. Näin ollen Helsy pitää mahdollisena kaavaehdotuksen asettamista nähtäville 2012.

Hyviin osallistavan suunnittelun periaatteisiin kuuluu erilaisten vaihtoehtojen esittäminen ja esitettyjen vaihtoehtojen tulee perustua laadukkaisiin selvityksiin. Hailan ym. (2010) laatima Östersundomin osayleiskaavan kaupunkiekologinen ohjelma ei täytä millään muotoa ekologiselle selvitykselle asetettuja vaatimuksia, eikä sitä tule näin ollen käyttää luontovaikutusten arvioinnin välineenä. (L38a)

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteet ovat hyvät, mutta 21.2. julkistetun kaavaluonnoksen osoittaa ne peliksi kauniiksi aikomuksiksi. On kummallista, että ennen kuin OAS:n lausuntoaika on mennyt umpeen, julkistetaan luonnos, joka kumoaa kaiken tavoitteissa mainitun hyvän. Oas:sta saaduilla mielipiteillä ei voi olla siis vaikutusta. Kaavoituksen aikataulu on utopistinen. Kaavaehdotuksen saaminen esille jo vuonna 2012 onnistuu vain jos eri lakien ja säädösten mutkat vedetään suoriksi eli niistä ei piitata. Kaavaluonnoksen yhteydessä julkaistiin huomattava määrä julkaisuja, joita olisi kaivattu jo OAS:n yhteydessä. Varmaan tarkoituskin, että tietotulva vaikeuttaa asioihin perehtymistä. (M8 a)
- Östersundomin rakentamista ei tule kiirehtiä vaan suunnitella rauhassa ja hyvin. (M9)
- Viestintä ja asukkaiden huomioiminen ja vuorovaikutus on kaavan suunnitteluvaiheessa ollut ala-arvoista. Asukkaille ei ole tullut mitään kutsua mihinkään tilaisuuteen. Yleiskaavaluonnos oli nähtävissä internetissä vasta 22.2. ja mielipide tuli esittää jo 28.2. mennessä. (M3)
- Yleiskaavaluonnoksen esilläoloaika oli lyhyt ja ehdotuksia on vain yksi. Tämä hankaloittaa mielipiteen ja ehdotuksen työstämistä, sillä yleiskaavaluonnos on hyvin ylätasolla ja kunnollisen mielipiteen muodostamiseksi on tutkittava taustaselvityksiä. (M41)
- Långörenin kaavoitus tulisi yhdistää osaksi Karhusaaren asemakaavan suunnittelua tai viimeistään Östersundomin keskustan kaavoitusprosessiin. (M44)

- Korsnäsin alueelle tulee laatia uusi asemakaava jo ennen yleiskaavan vahvistumista, kuten jo Karhusaareissa tehdään. Asukkailla ja tontin omistajilla on monenlaisia tarpeita alueidensa kehittämiseksi, joten koko Korsnäsin alueen pitämisen rakennuskielossa on epäoikeudenmukaista. (M59)

- Kaavoitusta on aivan käsittämättömällä tavalla kiirehditty. (M60)

- Luonnoksia tulisi olla useampia kuin yksi nyt esitetty vaihtoehto. Yleiskaavan suunnitteluryhmässä tulisi olla asiantuntemusta myös seuraavilta aloilta: luonnonsuojelu, sosiologia, taide, kulttuuri ja paikallistuntemus. Luonnoksen heikkous johtuu em. asiantuntemuksen puuttumisesta. Luontojärjestöjen varjokaava takaa luonnon ja ihmisen hyvinvoinnin ekologisesti kestäväällä tavalla. Varjosuunnitelma tulisi ottaa jatkosuunnittelun kohteeksi. Asukasmäärää tulee vähentää niin että asutus ei haittaa Natura 2000- ja muita suojelualueita. (M93)

- Asukastilaisuudessa sanottiin, että tämä kommentoitava luonnos on 1. luonnos ja tämän jälkeen tulee luonnos 2. Haluamme saada myös sen kommentoitavaksi. (M96)

- Miksi Majvikin suunnittelussa odottaa montaa vuotta? Majvikin alue tulisi kaavoittaa ennen Helsingin kaavoituksen valmistumista. Näin Sipoo varmistaisi alueen tonteille hyvän kysynnän. Mikäli Sipoon kaavat valmistuvat yhtä aikaa Helsingin kaavojen kanssa, on pelkona että tulevaisuuden hyvät veronmaksajat hakeutuvat Helsingin puolelle. (M146)

- Pitäisi olla esillä useampi vaihtoehto. Mukana on onneksi varjokaava, joka näytti, että voimme rakentaa kaunista asuntoaluetta ja säilyttää mahtavat luontoelementit. Alueelta on tehty paljon selvityksiä, mutta niiden tiedot eivät kaikilta osin välity kaavaan ja osa on vielä tekemättä. Kuulimme, että emme pysty vaikuttamaan enää kaavaluonnosvaiheessa, vaan vasta kaavaehdotusvaiheessa. Eikö olisi rakentavampaa että huomioidaan mahdollisimman pitkälle luonnosvaiheessa. (M147)

#### Vuorovaikutus

- Terveyskeskus pitää tärkeänä, että viranomaisyhteistyötä tehdään tiiviisti eri hallintokuntien kesken yli kuntarajojen, jotta palvelujen ja niiden tarvitsemien tilojen voidaan suunnitella esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. (L10a)

- Helsingin Satama on halukas osallistumaan alueen jatkosuunnitteluun ja kaavan laadintatyöhön esimerkiksi erillisissä työryhmissä ja neuvotteluissa. (L41a)

- Ottakaa poliisi ja muut asiantuntijat vahvasti mukaan jotta minimoidaan turvallisuusriskit. (M144)

- Vuorovaikutusta ei ole ollut emmekä ole saaneet minkäänlaista tiedotusta ja kutsua tilaisuuksiin. Yleiskaavaluonnoksen esiintulo 22.2.2011 on myöhäinen ajankohta siihen nähden, että mielipide tuli esittää 28.2.2011 mennessä. (M1a)

- Haluaisin kiinnittää huomiota suunnittelussa havaittavaan vuorovaikutteisuuden puutteeseen. Östersundom-seuran lisäksi alueella toimii Korsnäs intressenter r.f. johon on suunnittelun alkuvaiheessa oltu yhteydessä, mutta ei sen jälkeen. Kolme vuotta sitten yritin ottaa yhteyttä suunnittelusta vastaavaan virkamieheen, mutta se ei onnistunut. (M6)
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetään toive asukkaiden osallistumisesta. Helsinki ei ole oma-aloitteisesti ottanut yhteyttä alueen asukkaisiin. Miksi asukkaita ei ole mukana suunnittelussa? Östersundom-seura haluaa olla vahvasti mukana suunnittelussa. (M7)
- Helsingin kaupungin pitäisi tehdä ammattimainen luonnos, josta keskustella alueen asukkaiden kanssa. Olemalla etukäteen yhteydessä maanomistajiin, voidaan välttyä ongelmilta ja vastarinnalta. Yhteistyö tavallisten ihmisten kanssa on tärkeämpää kuin Helsingin ja Sipoon viranomaisten kesken tehtävä yhteistyö. (M14b)
- Yleiskaavan valmistelun yhteydessä meidän kanssa pitää käydä eri valmisteluvaiheessa maanomistajakohtaisia neuvotteluja, koska omistuksemme muodostaa niin merkittävän yhtenäisen aluekokonaisuuden koko yleiskaavan länsiosasta. Pyydämme, että neuvottelu Östersundom-toimikunnan kanssa järjestetään ennen luonnosvaiheen kuulemista. (M18a)
- Skutholmenin ja Kapellvikenin jatkosuunnittelussa tulisi tehdä pienryhmätyöskentelyä Skutholminkaaren asukkaiden kanssa. (M26)
- Kiinteistön omistaja pyytää kaavoittajaa varaamaan mahdollisuuden neuvotella kaavoituksen edellytyksistä ennen luonnosvaiheen kuulemista. (M51)
- Yleiskaavan laadinta on tarpeellinen alueen suunnitelmallisen kehittämisen takia. Vaarana on, että alueelle luontaiset arvot, luontoarvot, pienmaanomistajat ja nykyisten asukkaiden toiveet sivuutetaan. Oman aktiivisuutemme lisäksi vaadimme, että Sipoon kunta sekä kaavan laatijat ovat meihin yhteydessä ja että Majvikin alueen maanomistajien edustaja pääsee mukaan erityiseen työryhmään, jos sellainen muodostetaan. Yleiskaavan valtavaan perusselvitysaineistoon yksittäisen maanomistajan asiantuntemus ja aika eivät riitä. Kaavoittajan velvollisuutena on esittää asiat niin, että ei tarvitse turvautua ulkopuoliseen asiantuntija-apuun. (M67/M85)
- Sujuvan suunnittelun ja toteutuksen kannalta paras vaihtoehto on, että kaupunki ja maanomistajat solmivat aikanaan maankäyttösovimuksen. Käytännön yhteistyön turvaamiseksi edustajamme voisivat osallistua Östersundomin keskustan suunnitteluun kaupungin kanssa muodostettavassa yhteisessä suunnitteluryhmässä. (M88)
- Toivomme että kaupungilta löytyisi syksyllä ajankohta yhteiselle palaverille Puroniityn asukkaiden kanssa. (M90)
- Maanomistajien mielipidettä pitäisi kysyä henkilökohtaisella kirjeellä aikaisessa vaiheessa. Tämä antaa vaikutelman osallistumisesta. (M95)
- Suunnittelussa on otettava huomioon yksityiset maanomistajat ja heidän oikeutensa omistamaansa maahan ja rantaan. (M92)
- Toivomme kehittävää vuoropuhelua alueen suunnittelijoiden kanssa. (M101)
- Lainaus Majykin suunnitteluperiaatteista: "7. Majvikia suunnitellaan vastuullisesti toimitaan avoimesti osallisia ja muita sidosryhmiä kuunnellen ja heidän kanssaan keskustellen ". Meidän mielipidettä ei ole kysytty kaavaa laadittaessa. (M85)
- En liten anmärkning gällande de svenska websidorna gällande Östersundom. En viktig punkt är sidan aktuellt som endast finns på finska. Som svenskspråkig önskar jag få samma information på svenska som det finns på finska. I synnerhet när det gäller aktuella saker. (M95)
- Kaavaselostus ja suurin osa materiaalista on saatavilla vain suomeksi mikä tämän kokoluokan hankkeessa aiheuttaa suurelle osalle asukkaista informaatio-ongelmia. (M32b)
- Ruotsinkielinen tiivistelmä antaa kaikesta huolimatta vain pinnallisen kuvauksen, ja kaikki asukkaat eivät pysty omaksumaan selostuksen tekstisisältöä. (L1)
- Ruotsinkielinen tiivistelmä käsittelee vain metron, suomenkielisessä versiossa tarkastellaan metroa ja pikaraitiovaunua. (L1)

#### Vastine:

*Östersundomin alue liitettiin Helsinkiin 1.1.2009. Alue asetettiin 5 vuoden rakennuskieltoon yleiskaavan laatimista varten 12.6.2008. Tavoitteena on, ettei alueella nyt toimivien rakentamis- ja muita tarpeita jäädytetäisi liian pitkäksi aikaa suunnitelmapäätöstä seuraavan rakennuskiellon takia. Yleiskaavan laatimisessa 5 vuoden rakennuskielto on lyhyt aika, mutta yksittäisen ihmisen rakennushankkeiden kannalta se on pitkä aika. On eduksi sekä kaupungin tavoitteiden että yksittäisen ihmisen kannalta edesauttaa suunnitelman valmistumista suhteellisen nopeasti.*

*Osallisilla on ollut mahdollisuus kertoa näkemyksensä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä kaavan valmisteluaineistosta. Kaikki saadut mielipiteet ja kannanotot käsitellään yhtä aikaa ja niistä laaditut lyhennelmät ja vastineet on koottu tähän käsillä olevaan raporttiin. Mukana ovat myös nähtävilläoloaikojen jälkeen tulleet mielipiteet. Asukastilaisuudet järjestettiin kaavan valmisteluaineiston ollessa nähtävillä. Osallistumismahdollisuuksista tiedotettiin laajasti: seitsemässä sanomalehdessä, kuntien nettisivuilla sekä hankkeelle perustetuilla nettisivuilla. Hankkeella on noin 220 uutiskirjeen tilaajaa. Tilaisuuksiin osallistui yhteensä 300 henkilöä. Tilaisuudet oli suunniteltu niin, että mahdollisimman moni pääsi keskustelemaan kaavoittajan kanssa itseään kiinnostavista asioista. Alueen asukkaiden, maanomistajien, yh-*

distysten yms. osallisten kanssa on myös käyty erikseen sovittuja keskusteluja jatkuvasti koko suunnitteluprosessin ajan.

Esillä ollut valmisteluaineisto oli hyvin laaja. Vaihtoehtoisia maankäytön perusratkaisuja edustavat laaditut rakennemallit, jotka kuvataan valmisteluaineistossa. Kaikkien kolmen kunnan yhteisiä tavoitteita vastasi parhaiten rakennemalli Rannikko 1, joka on ollut valmisteluaineistossa esitetyn kaavaluonnoksen pohjana. Kaavatyön seuraavassa vaiheessa tulee olemaan mukana ja keskenään vertailluna myös muita maankäyttövaihtoehtoja. Valmisteluaineistosta esitetyt mielipiteet ja kannanotot ovat toimineet vaihtoehtojen laatimisen tausta-aineistona. Myös seuraavan kaavaluonnoksen valmistelumateriaali tulee olemaan nähtävillä verkossa, kuten työn edellisenkin vaihe. Seuraavan kaavaluonnoksen tultua hyväksytyksi Östersundom- toimikunnassa kaikkien kolmen kunnan kunnanhallitusten puolelta sitä laaditaan yleiskaavaehdotus, joka asetetaan nähtäville. Prosessiin sisältyy monen tyyppistä vuorovaikutusta, myös yleisiä osallistilaisuuksia.

Kolmen kunnan yhteinen yleiskaava yhdistää myös kolmen kunnan erilaiset käytännöt kaavamateriaalin laadinnassa. Sipoossa on ollut tapana tuottaa ruotsinkielisenä myös keskeisimmät selvitykset ja kaavaluonnoksen selostus. Vantaalla ja Helsingissä näin ei ole ollut tapana. Ruotsinnokset päätettiin tehdä keskeisimpien selvitysten ja selostuksen tiivistelmistä. Ruotsinnoksissa olevat virheet korjataan.

### 3. Esitystapa ja kaavamerkinnyt

Kaavan esitystavan todettiin eräissä lausunnoissa ja kannanotoissa poikkeavan totunnaisesta ja ohjeiden mukaisesta. Hämmästyttäviä suunnitelmassa käytetyt hehtaarin kokoiset ruudut ja niiden merkitys jäi monille epäselväksi. Leikekirjassa todettiin esitetyn paljon mielenkiintoisia ratkaisuja, joiden kohdentamista suunnitelmakartalle toivottiin. Pohjakartan todettiin joissain esillä olleissa kaavakarttaversioissa puuttuneen ja sen todettiin olleen luonnoksessa epäselvä.

- Kaavaluonnoksen graafinen laatu ja luettavuus on melko heikko, mikä hankaloittaa demokraattisia aspekteja suunnitteluprosessissa. Havainnollisuutta ja selkokielisyyttä olisi parannettava. (L22)
- Kaavakartan merkinnyt ja määräykset ovat innovatiivisia. Esitystapa on hyvä siinä mielessä, että se ottaa enemmän kantaa tavoiteltavaan yhdyskuntarakenteeseen ja tehokkuuteen kuin rakennustyyppiin. (L28)
- Pohjakartta on osittain epäselvä. Kaavamääräykset osittain kuvailevia, tulisi täsmentää, mitkä ovat määräyksiä mitkä ohjeita. (L29)
- ELY-keskus esittää tarkempaa kaavamääräystä ohjaamaan meluntorjuntaa. On työstettävä merkintöjä ja määräyksiä Ympäristöministeriön 31.3.2000 antaman asetuksen mukaisiksi. (L50)
- Tukes suosittelee, että yleiskaavassa käytetään Tkem -kaavamerkinnyt, mikäli kaavassa varataan alueita vaarallista ke-

mikaalia käsitteleviä ja varastoivia laitoksia varten esimerkiksi jos polttoöljyä varastoidaan yli 2500 t. (L8)

- Seuraavaa yleiskaavaluonnosta laadittaessa tulee valita sellainen esitystekniikka ja karttapolja, missä olemassa oleva rakennuskanta ja tielinjat näkyvät kaavan pohjalla. Uusi luonnos on asetettava vielä kertaalleen nähtäväksi. (M5)
- Kaavan aineistot, OAS, kuulutukset, yhteystiedot, verkkosivut jne. olisi syytä olla Östersundom -toimikunnan ja kolmen kunnan nimissä. Aineisto tulisi olla A4 vaaka-arkki, kaikilla sivuilla tulisi olla ylä- tai alatunnisteessa julkaisija- ja julkaisutiedot sekä päiväys. Ei pitkiä tekstirimpusja vaan ilma-va jäsentely ja alaotsikointi. (M23)
- Skutholmenin eteläosa kuuluu Natura-alueeseen; tämän alueen merkitseminen ja esittäminen kaavakartassa tulisi olla yksiselitteinen niin, että tulokannanvaraisuutta ei synny. (M26)
- Hämmästyttävää, että yleiskaavaluonnos on esitetty ilman maastokarttapoljaa. Se tekee keskustelun ja kansalaisten osallistumisen erittäin hankalaksi. Miksi tilaisuuksissa ei esitetty yksityiskohtaisempaa aineistoa, jota oli kuitenkin saatavana verkossa. On poikkeuksellista, että suunnittelutarkkuudeksi on valittu hehtaarin kokoiset ruudut. Tämä kertoo siitä, että paikallisiin olosuhteisiin ei ole kiinnitetty huomiota. Kansalaisilla tulee olla oikeus virallisesti kommentoida Suomessa tavanomaisella esitystavalla toteutettua yleiskaavaehdotusta.  
Maanomistajien tasapuolista kohtelua ei ole huomioitu riittävästi: Helsingin ja Sipoon alueet on suunniteltu eri tarkkuustasolla eikä asukkaita ole näin ollen kohdeltu tasapuolisesti. (M28)
- Kaavassa käytetyt merkinnyt eivät ole riittävän selkeitä. Kaavaselostus ja suurin osa materiaalista on saatavilla vain suomeksi, mikä näin isossa hankkeessa aiheuttaa suurelle osalle asukkaita informaatio-ongelmia. Kaavaluonnos tulee palauttaa uudelleen valmisteltavaksi ja se tulee asettaa uudelleen nähtäville. (M32b)
- Tie- ja katu yhteydet on tehtävä viivamerkinnyt osayleiskaavojen ja asemakaavojen jatkosuunnittelun edistämiseksi.  
Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä kaavakarttaan aluerajauksina. Maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä joko aluerajauksina tai erilliseen liitekarttaan. (L50)
- Kaavaluonnoksessa on poikettu vakiintuneista kaavamerkinnytistä väreineen. Tämän seurauksena kaavaluonnoksessa esitettyjen seikkojen merkitys ja oikeusvaikutus ovat hämmästyttävät, mikä ei vastaa edellä viitattua, MRL 40 §:ssä asetettua vaatimusta. Jotta kaavoitusmenettelyltä edellytettävä vuorovaikutus voisi toteutua, maankäyttövarausten oikeusvaikutusten tulee hahmottua selvemmin. (M52)
- Rakennuslain 95 §:n 2 momentin mukaan tulee rakennuskaava laatia niin, että kaavasta tulee yksinkertainen ja tar-



koituksen mukainen, kuin olosuhteiden mukaan on mahdollista ja että riittävää huomiota kiinnitetään voimassa oleviin omistusoikeuksiin. Käsityksemme mukaan edellä sanottuja periaatteita ei ole kaavaluonnoksessa otettu huomioon. (M57)

- Nähtävänä olleessa yleiskaavaluonnoksessa ei ole virallisesti esitetty Karhusaaren itä- ja pohjoisrannalle (karttaliite 1.) rantatonttien läpi ranta -alueella kulkevaa kevyen liikenteen väylää tai ns. rantapolkua (jäljempänä "rantapolku"). Keskusteluissa Östersundomin yleiskaavaa ja tulevaa kaavarunkoa valmistelevien Helsingin kaupungin edustajien taholta on kuitenkin mm. 9.5.2011 Kuntokallion tilaisuudessa ilmoitettu, että kyseistä rantapolkua suunnitellaan Karhusaaren itä- ja pohjoisrannalle. (M63)
- Yleiskaavan esitystapa on tässä vaiheessa yleispiirteinen, jatkossa tulee esittää myös tarkempia suunnitelmia siitä, mitä todellisuudessa on kaavailtu. Nyt rantaan on esitetty epämääräinen keltainen aluevaraus "Rakentamisalue" jättää liian paljon kysymyksiä ilmaan. "Aluetta kehitetään hallimaisia tiloja vaativien toimintojen korttelialueina". Mitä tarkoittaa käytännössä? Storörsbottnetin maanomistajien asuinrakennuspaikkojen arvot romahtavat tällaisen merkinnän rasitessa rantoja. (M67)
- Kun nyt yleiskaavan kanssa samanaikaisesti valmisteltavaan asemakaavarunkoon kuitenkin kaavallaan yleiskaavaan merkitsemätöntä rantaraittia ilmiselvästi vailla liikenteellisiä perusteita, esitämme, että kaavan selostusosaan tulee kirjata siellä nyt olevan merkitykseltään epäselväksi jääneen tekstin "Jalankulku- ja pyöräliikenne: Lähtökohtaisesti aluetta suunnitellaan jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkina. Pyöräily toteutetaan tasavertaisena autoliikenteen kanssa. Liikenneturvallisuus kasvaa eri käyttäjäryhmien tasavertaisuuden kautta. Yleiskaavaluonnoksessa tämä suunnittelutaso ei varsinaisesti näy rantakatua lukuun ottamatta. Niin kävelykuin pyöräily-yhteydet alueen sisäisesti ja joukkoliikenne asemille/pysäkeille toteutetaan hyväksi ja pyörille varataan laadukkaita pysäköintimahdollisuuksia. Jalankulku sekä pyöräily ovat olennaisia osia östersundomilaisten joukkoliikennematkaketjussa sekä yleisesti alueella liikuttaessa." tarkennukseksi se, että kaavaluonnos sisältää suunnitellut rantakadut ja -reitit. (M91)
- Oli hämmästyttävää, että asukastilaisuuksissa käytössä ja jaossa ollut yleiskaavaluonnos oli esitetty ilman maastokarttapohjaa. Tämä saattaa olla jossain tilanteessa mielekäs tapa esittää yleiskaavasunnittelun suuria linjoja. Se teki kuitenkin keskustelun erittäin hankalaksi, koska osallistujien oli vaikea löytää omia alueitaan tai selittää niiden erityispiirteitä suunnittelijoille. Tämä täytyy jatkossa korjata, jotta kansalaisten voidaan väittää osallistuneen kaavan valmisteluun. Miksi tilaisuuksissa ei esitetty yksityiskohtaisempaa karttamateriaalia, jota kuitenkin on ollut saatavilla verkossa?

On poikkeuksellista, että suunnittelutarkkuudeksi on valittu hehtaarin kokoiset neljänmuotoiset ruudut. Tämä kertoo siitä, että paikallisiin olosuhteisiin ei ole kiinnitetty huomiota. Arvioinnin kannalta olisi tärkeää, että suunnittelutarkkuu-

tena käytetään normaalia yleiskaavan mittakaavaa, luonnon- ja rakennetun ympäristön muodot huomioidaan eikä suunnitelmaa esitetä keinotekoisina palikoina. Koska kommentoitavaksi tullut yleiskaavaluonnos on erittäin karkea, katsomme, että kansalaisilla tulee olla mahdollisuus virallisesti kommentoida Suomessa tavanomaisella esitystavalla toteutettua yleiskaavaehdotusta. (M98)

- Leikekirjassa on paljon mielenkiintoisia ratkaisuja. (M147)
- Kiinteät muinaisjäänökset tulee merkitä kaavakarttaan asianmukaisesti ja ne merkitään ja varustetaan kaavamääräyksellä. Edelleen asuttujen historiallisten kylätonttien vallitsevaa maankäyttöä ei muinaismuistolaissa rajoiteta. Ne voidaan osoittaa kaavakartassa omalla merkinnällään. Nämä ovat Husö, Länsisalmi, Östersundom kartano, Östersundom Krogars, Östersundom Lass-Bengts Skeppars ja Östersundom-Fantsby Fants Malms. (L9)

#### ***Vastine:***

*Kaavan esitystapa ja merkinnät on tarkoitettu soveltuvan nimenomaan tähän luonnostyövaiheeseen. Täsmällisiä aluerajausjakoa esim. erilaisten rakentamistapojen välillä on vältelty, koska ei ole vielä edellytyksiä tarkoin arvioida, missä haluttaisiin olevan kerrostalo- tai pientalovaltaista rakennetta yms. Vihreyden osalta tarkka toiminnallinen jako erilaisiin suojelu- ja virkistysalueisiin on myös tässä vaiheessa perustelematonta, koska asiasta ei ole laadittu riittävien tarkkoja suunnitelmia. Viheralueiden sisälle on kuitenkin osoitettu joitakin erityisalueita kirjoitetuin koodein. Näin yleiskaavaluonnoksen luettavuus on parempi kuin eri väripintojen käyttö alueilla, jotka todellisuudessa saattavat olla hyvinkin samanlaisia.*

*Kulttuuriympäristön suojelukohteita ei ole tarkoituksenmukaista merkitä sellaisina aluerajauksina, joina ne on esitetty nykytilannetta kuvaavissa kartoissa. Kulttuuriympäristö muuttuu uuden kontekstin seurauksena ja olevat kulttuuriympäristöt ovat uuden ympäristön kanssa vuorovaikutuksessa ja näin niiden on oltava osa kokonaissuunnittelua.*

*Yleiskaavaehdotuksessa on tarkoitus myös suhtautua luovasti ympäristöministeriön merkkipäätökseen johtuen yleiskaavan poikkeuksellisesta luonteesta ja kolmen kunnan erilaisista toimintakulttuureista. Asetuksen mukaan kaavoissa voidaan tarvittaessa käyttää muitakin merkintöjä.*

*Nyt on tarkoitus luoda kaupunkirakenne, ei suunnitella kaikkia toimintoja, mitkä tulevaisuudessa saattavat tulla kysymykseen. Tässä täysin uuden kaupunkirakenteen suunnittelussa totuttujen kaavamerkintöjen käyttö ei ole paras mahdollinen työkalu. Alueen rakentaminen vie kauan aikaa ja kaupunkirakenteen on jousittava monen laisille toimintoille.*

#### **4. Vaikutusten arviointi, selvitykset ja vaihtoehdot**

Palautteissa on kritiikkiä ja evästyksiä kaavan vaikutusten arvioinnista. Perätään tehtyjen ratkaisujen perusteluja. Puutteen koetaan, että alustava kaavaluonnos asetettiin kommentoitavaksi ennen Natura-arvioinnin käynnistämistä. Osalliset ovat

palautteissa myös esittäneet omia arvioitaan kaavaluonnoksen vaikutuksista. Monesta kysymyksestä halutaan lisäselvityksiä. Useampia vaihtoehtoja toivotaan.

### Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Hyvä suunnitteluyhteistyö. Yleiskaavan päätavoitteet ovat hyvät. Selvitysaineisto on riittävä ja jopa esimerkillinen. Jatkossa on kiinnitettävä huomiota aidosti vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja toteutuksen edellytysten luomiseen myös maapolitiikalla. (...)

Perusselvitykset kaava-alueen arkeologisesta kulttuuriperinnöstä Granön saaren inventointitietoja lukuun ottamatta riittävät kaavan valmistelua varten. Saaren koillisosassa sijainneen keskiaikaisen kylän ja luultavasti Suomenlinnan rakentamiseen liittyneen tiiliruukin paikkoja ei ole selvitetty maastossa.

Suunnitelmien tarkentuessa kaava-alueella varaudutaan arkeologisiin tutkimuksiin. Metrolinja ei saa kulkea historiallisen Östersundom-Fantsby Fants Malms kylätonttiin liittyvän louhoksen kautta eikä muidenkaan muinaisjäännostien kohdalle tule sijoittaa rakennustoimintaa. Täysin autoituneiden kylätonttien säilyminen on turvattava. (L9)

- Yleiskaavan yhteydessä on erittäin tärkeää tehdä erillinen selvitys siitä, millaisia vaikutuksia Ö:n voimakkaasti kasvavalla taajama-alueella on ympäröivään saaristoon. (L1)

- Liikennejärjestelmää ei ole suunniteltu. Luonnoksen perusteella ei voi arvioida, miten työpaikat, palvelut ja asuminen yhdessä vaikuttavat liikennejärjestelmän toimivuuteen. Liikennejärjestelmää koskevat vaikutusarviot tulisi koota kokonaisarvioksi, josta ilmenee suunnitellun maankäytön vaikutus liikennetarpeisiin ja miten liikenteen palvelutaso kokonaisuutena on tarkoitus eri vaiheissa toteuttaa tyydyttävällä tavalla kustannustehokkaasti. Myös kaupan sijoittumisedellytyksiin alueelle tulisi kiinnittää huomiota liikenteen näkökulmasta.

Alueelle osoitettavista uusista liikenneyhteyksistä tarvitaan lisäselvityksiä ja vaikutusarvioita mm. Vuosaaren suuntaan. (L2)

- Ö:n kehitysalueen asukasmäärätavoite 50 000 - 80 000 ei perustu lainsäädännön edellyttämiin selvityksiin. (L4)

- Mm. Natura-kysymyksen käsittely ja ekologisten käytävien tarpeen arviointi on selvityksessä puutteellista ja vaatii täydennystä luonnoksen jatkovalmistelussa.

YVA-menettelyä ei raideyhteyden osalta YVA-lain mukaan sovelleta, jos vaikutukset on selvitetty muun lain mukaisessa menettelyssä YVA-lain edellyttämällä tavalla. Tämä tarkoittaa, että kaavaselvityksessä on kerrottava metro- ja pikaraitiotievaihtoehtojen ja niihin liittyvän maankäytön ympäristövaikutuksista sekä siitä, millä perusteella on valinnat on tehty.

Suunnittelusta vastaavan tulisi pyytää ELY-keskuksen kirjallinen kannanotto raideyhteyden YVA-menettelyn tarpeesta. Asia saattaa nousta myöhemmin esiin ja hidastaa suunnitelmien etenemistä, mikäli YVA-menettelyyn päädyttäisiin.

Tulvariskeihin ja niiden hallintaan liittyvät selvitykset ovat

oleellisia lähtökohtatietoja rakentamisalueiden rajauksia ja Natura-arviointeja varten, joten ne tarvitaan jo luonnosvaiheessa.

Selostuksessa viitataan yleisellä tasolla rakennemallitarkasteluun. Vaihtoehtojen vaikutuksia ja vertailua ei ole esitetty selostuksessa. (L5)

- Granön siltayhteyden suunnittelu vaatii huomattavasti huolellisempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastella miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toimintaan, toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin. (L7)

- Kaavaselvityksen mukaan on tehty useita laskennallisia analyysimalleja, joista moni on myös esitetty piirrettynä, maastoon sovitettuna rakennemallina. Selostuksessa kerrotaan, että rakennemalleista yksi on valittu luonnoksen pohjaksi. Vaikutelmaksi tulee, että valinnan teki suunnittelukoneisto. Avoimeksi jää, millä menetelmillä ja perusteilla valinta tehtiin. Jatkovaiheessa selvityksestä tulisi ilmetä ainakin tärkeimpien valintojen vaihtoehdot ja perustelut.

Varsinkin Sipoossa vesiliikenteellä on vuosisatainen historia. Rannikkoa pitkin kulkee Uudenmaan vilkkaimmin liikennöityjä vesiväyliä. Kaavakartalle on merkitty venesatamia, mutta selvityksessä vesiliikennettä ei ole käsitelty lainkaan. Venereitit puuttuvat kaavaluonnoksesta kokonaan. (L29)

- Natura-selvitys on tehtävä. (Natura-arviointi)  
Raideliikenteen hanke YVA:n tarpeellisuus tulee selvittää. (L30)

- Kaava-alueelle on tehtävä vesistövaikutusten arviointi. (L50)

- Långmossebergenin jätevoimalan ja Vuosaaren voimalaitoksen konsultointivyöhykkeen etäisyys tulee tarkistaa. Selvityksen mukaan voimalaitosten tavanomainen konsultointivyöhyke on 0,5 km. On selvittävä, onko Vuosaaren sataman ja sinne johtavien liikenneväylien turvallisuus- ja muihin ratkaisuihin tehtävä muutoksia, jos rakentamisalueet ja niiden ajoyhteydet tulevat nykyistä lähemmäksi. (L31)

- Yleiskaava on mitoitettava lainsäädännön mukaisesti siten, että Natura-alueiden osalta tehdään vaikutusten arviointi. Arviointi antaa suunnan rakentamiselle ja sen mitoitukselle. (L32)

- Lisäselvityksiä tarvitaan mm. siitä miten kasvava asukasmäärä tulee vaikuttamaan luonnonsuojelualueisiin ja muihin luontoarvoiltaan arvokkaisiin alueisiin.

Liikenteestä tulisi perusteellisesti selvittää raidevaihtoehtojen, -linjausten ja asemien määrän ekotehokkuus sekä ympäristövaikutukset. Tarvitaan lisää selvityksiä etenkin rakentamisen vaikutuksista Natura 2000 -alueisiin kuten LSL 65 § edellyttää. (L33)

- On arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin.

Kunnallistekniikan rakentamisen ja ylläpitämisen kulut on tärkeä selvittää kaavaluonnoksen mukaisessa hajaute-  
tun asutuksen vaihtoehdossa ja varjokaavassa esitetyn kes-  
kitetyn asutuksen vaihtoehdossa.

On tehtävä perusteellinen selvitys ekotehokkaimmasta  
liikenne- ja ratkaisusta. Tarkastelussa on huomioitava eri raide-  
liikennevaihtoehtojen, raidelinjausten ja asemien ympäris-  
tövaikutukset ja ekotehokkuus. Vaadimme hankkeelle ympä-  
ristövaikutusten arviointi -lain mukaista harkinnanvarais-  
ta YVA-selvitystä. (L38)

- Olisi tavoiteltavaa, että suunnitelmat arvioitaisiin myös ih-  
miseen kohdistuvien vaikutusten osalta (IVA). Myös sosiaali-  
ja terveyspalvelujen määrän arviointi olisi tavoiteltavaa tehdä  
yhteistyönä kuntien ja muiden sidosryhmien kanssa suunnit-  
telun edetessä. (L42)

- Sipoonkorven suojelun rajoja tulee arvioida tarkem-  
min. (L43)

- Selostuksessa ei ole riittävästi arvioitu vaikutusta suhteessa  
seutuun mm. mitoituksen, liikenneverkon, viheryhteyksien  
ja kaupan palvelujen osalta.

Ei sisällä lainkaan arviointia vaikutuksista Natura 2000  
-alueiden luonnonarvoihin. Sipoonkorven ohjeellinen etelä-  
raja on merkitty ilman asianmukaisia selvityksiä lähinnä ra-  
kentamiseen varattuja alueita mukaillen. Rajan määrittämi-  
nen edellyttää myös arviointia rakentamisen vaikutuksista  
Sipoonkorven kansallispuistoon ja Natura-alueeseen.

Kaavaselostuksessa ei ole esitetty vesistövaikutusarvio-  
ta. On erityisen tärkeää tehdä vesistövaikutusarviot riittävän  
perusteellisesti ennen kuin suunnittelussa edetään. Arvioin-  
neissa tulee selvittää, voidaanko suunnitelmat toteuttaa hei-  
kentämättä veden vaihtoa ja vaikuttamatta haitallisesti virta-  
uksiin ja toisaalta arvioida vesialueiden avaamisen ja ranta-  
viivan muokkausten vaikutukset. Satamien osalta arvioin-  
neissa on muistettava myös tuleva ruoppausstarve, erityises-  
ti jos on ennakoitavissa että se tulee olemaan usein toistu-  
vaa. Mahdolliset likaantuneet sedimentit tulee ottaa huomi-  
oon muutoinkin kuin ruoppauksiin liittyen.

Hevostallitoiminnan vesistövaikutukset samoin kuin  
muutkin luontovaikutukset tulee selvittää. (L50)

- Kaavataloudellisilla laskelmilla tulee osoittaa osa-alueiden  
toteutuskustannukset, millä helpotetaan toteutuksen kan-  
nattavuuden arviointia ja ohjataan käyttöönottoa.

MRL 9 §:n mukaiset kaavan vaikutukset alueen luontoon  
puuttuvat.

Myös luonnoksen vaikutusten selvittäminen nykyisten  
asukkaiden elinoloihin, kulttuuriin ja sosiaaliseen elämään  
puuttuvat.

Kaavan vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön on  
myös selvittävä. (L52)

- Selostuksesta ei käy ilmi perustelut asukasmäärälle. (L54)

- Björkuddenin valtakunnallisesti arvokkaan ympäristön ra-  
kentamista ei ole perusteltu muutoin kuin rakennusmaan  
tarpeella. Minkäänlaista arviointia rakentamisen vaikutusis-

ta ei ole esitetty. (M5b)

- Vaikutukset liikunta- ja virkistyskäyttöön on arvioitava, Vir-  
kistyskäytön painopisteet on suunniteltava - ei pelkästään  
Sipoonkorven kansallispuiston osalta - vaan koko alueelle.  
Lisäasukasmäärän edellyttämät lähivirkistystarpeet, mm. lii-  
kuntapaikkatarve selvittävä. (M25)

- Itämetron esiselvityksessä todetaan, että metron toteutet-  
tavuuden ja rakennuskustannusten puutteelliset lähtötiedot  
vaikeuttavat todellisten kustannusten arviointia. Asukkaiden  
kannalta on tärkeää, että yleiskaavaan jäävien metro- ja katu-  
linjausten toteutettavuusselvitykset tehdään perusteellises-  
ti eikä kaavaan jää linjauksia, jotka ovat toteuttamiskelvotto-  
mia, mutta rajoittavat vuosikymmeniksi ihmisten maa-aluei-  
den arvon nousua ja rakentamismahdollisuutta.

Selvityksistä puuttuvat Maankäyttö ja rakennuslain 9 §  
vaatimat selvitykset kaavan vaikutuksista luontoon, asuk-  
kasiin, kulttuuriin, maisemaan ja sosiaalisiin oloihin. Myös-  
kin luonnonsuojelulain 65§ vaatimukset on jätetty huomiot-  
ta. (M72)

- OAS:aa koskien: vaikutusten arvioinnissa korostettakoon E  
18 käytävän sekä Vuosaaren satamatoimintojen ja -yhteyk-  
sien melu- ja värinävaikutusten huomioon ottamista. Jatket-  
taessa raideliikenne- ja ratkaisujen vertailua tulisi huomiota kiin-  
nittää vertailukriteerien yhdenmukaisuuteen ja liikenneyhtey-  
ksien vaiheittaiseen toteuttamiseen asutuksen vähitellen lii-  
säntyessä pääosin yksityisten maanomistajien omistamalla  
laajalla maa-alueella. (L2)

- Natura-arvioinnin vaatimustasoon nähden OAS:n kirjaus on  
riittämätön. OAS:sta tulisi käydä vähintään ilmi, miten asian-  
tuntijatahoja, kuten Tringa ry:tä osallistetaan vaikutusten ar-  
vioinnin tekemiseen. Tringalla on asiantuntemusta suunnit-  
telualueelle jäävien lukuisten linnustonsuojelualueiden suh-  
teen. Kaavan vaikutukset Ö:n lintuvesien Natura-alueeseen  
tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa, mu-  
kaan lukien keskeneräiset ja jo toteutetut hankkeet. (L4)

- Natura-arviointiin kuuluvan vaihtoehtotarkastelun pohjaksi  
on tarpeen laatia karttayhdistelmä, jossa Natura-alueet, tul-  
variskialueet ja suunnitellut vaihtoehtoiset rakentamisalu-  
eet täyttö- ja esirakentamistarpeineen on sijoitettu päällekkäin.  
Kaavaselostuksessa on esitetty ranta-alueiden täyttöih-  
in käytettäväksi ruoppausmassoja. Myös tämän vaihtoeh-  
don mahdollisuudet ja vaikutukset muiden täyttötapojen  
ohella tulee arvioida Natura-arvioinnissa. Natura-arvioinnis-  
sa on huomioitava myös esirakentamis- ja rakentamisaikai-  
set vaikutukset alueiden lintuarvoihin. Uusien siltayhteyksi-  
en yhteisvaikutukset tulee huomioida Natura-arvioinnissa.  
Natura-arviointiin ja yleiskaavatyöhön tulee kiinteästi ottaa  
mukaan haittojen lieventämistoimien suunnittelu, jota tar-  
kennetaan suunnittelun edetessä. Johdonmukaisesti esite-  
tyt lievennystoimet osoittautuivat huomattavan tärkeiksi sa-  
tamahanketta koskevia kaavoja vahvistettaessa. (L5)

- Mikäli asuntorakentamista suunnataan lähelle liikenneväyliä,  
tulisi asuntoihin kohdistuvaa melua mallintaa jo yleiskaa-

vavaiheessa sekä suunnitella tarvittavat meluntorjuntatoimenpiteet. Meluntorjuntatoimet on myös välttämätöntä toteuttaa ennen kuin melualueelle muuttaa ihmisiä, mikä tulisi huomioida jo yleiskaavavaiheessa. Moottoriajoneuvoliikenteen aiheuttamia päästöjä ja niiden vaikutusta asuuntoalueisiin on myös tarpeen selvittää. (L24)

- Porvoon moottoritiltä tuleva liikenteen melu on toisinaan varsin kovaa. Östersundomin alueen kannalta olisi tärkeää, että teiltä tuleva liikenteen melu saadaan estettyä. (M39)
- Alueen suunnittelun tueksi nimetään yrittäjäjärjestöjen ja elinkeinoelämän edustajista koostuva työryhmä, joka käsittelee alueen rakentamisen yritysvaikutuksia. Yritysvaikutuksia tulee arvioida myös muiden kuin varsinaisten yritysalueiden kaavoituksen osalta. Asuinrakentaminen, liikennetarkaisut ja julkisten palvelujen sijoittuminen vaikuttavat kaikki myös yritystoiminnan edellytyksiin. (L36)
- Vaikutuksia arvioidessa on välttämätöntä ottaa yhteisvaikutuksina huomioon Vuosaaren sataman ja muiden Natura 2000 -alueeseen mahdollisesti vaikuttavien toimintojen, hankkeiden ja suunnitelmien vaikutukset. Ö:n kaavoitus vaikuttaa myös Vuosaaren sataman eri lupamenettelyihin, ja se on otettava huomioon yhteisvaikutuksena ainakin sellaisissa lupaa tai suunnitelmaa edellyttävissä Helsingin Sataman hankkeissa, joiden johdosta Vuosaaren sataman vaikutukset Natura-alueeseen kasvavat. Vuosaaren satamasakin voidaan siis joutua menettelyyn, jossa valtioneuvoston lupa LSL 66 §:n mukaisesti on Ö:n kaavoituksen ja esim. sataman muutoshankkeen yhteisvaikutuksen johdosta tarpeen. Vaikutusten arviointimenettelyllä on varmistettava, että em. yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessa estä tai merkittävästi rajoita Vuosaaren sataman toimintaa tai kehittämistä. Vaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida Helsingin Energian mm. biopolttoaineen käyttöön liittyvät hankkeet, joita on suunnitteilla Vuosaaren satamakeskukseen tai sen ympäristöön ja varmistaa, etteivät nekään vaaranna Vuosaaren sataman ja satamakeskuksen toiminnan ja kehittämistarpeiden ohella vaaranna kaavan johdosta. (L41)
- Vesialueella tehtävät toimenpiteet ja niiden vaikutusten arviointi tullee esittää kaavaselostuksessa selkeänä kokonaisuutena. Teknicaloudellisen selvityksen melun ja ääntänsä tarkastelu tulee liittää osaksi kaavaehdotuksen asiakirjoja. Raideyhteys on kooltaan merkittävä hanke, jolla on laaja vaikutusalue. Liikennejärjestelmän suunnittelua on jatkettava ottaen huomioon HLJ sekä maakuntakaavan suunnittelu selvityksineen sisältäen riittävän vaihtoehtotarkastelun ja vaikutusten arvioinnin. Kaikkien toteuttamisvaiheiden vaatimat liikennejärjestelmän kehittämistoimet tulisi osoittaa järjestelmätasolla kustannuksineen sekä Östersundomin välittömällä vaikutusalueella kulkumuodoittain mukaan lukien joukko-liikenne- ja tavaraliikenneterminaalit. (L50)
- Taloudellisuus ja viihtyisyys erityisesti tulevien asukkaiden kannalta pitäisi arvioida paitsi kaavasunnittelijoiden ja nykyisten asukkaiden myös riippumattomien yhteiskuntara-

kenteista ymmärtävien asiantuntijoiden toimesta. Tarvitaan yhteiskuntatieteilijöitä ja muita ihmisten käyttäytymistä ymmärtäviä erityisosaajia. (M5a)

- Suunnittelevien toimikuntien ja ryhmien tulee edustaa jäsenistöltään laajempaa pohjaa. Tarvitaan asukkaita, kasvi- ja eläintieteilijöitä, sosiologeja jne. Selvitysten tekijöiden puolueettomuus tulee taata, kuinka tämä on järjestetty? (M7)
- Suunnitteluryhmässä tulisi olla asiantuntemusta myös seuraavilta aloilta: luonnonsuojelu, sosiologia, taide, kulttuuri ja paikallistuntemus. Luonnoksen heikkoudet johtuvat ym. alojen asiantuntemuksen puutteesta. (M93)

#### ***Vastine:***

*Esillä olevan uuden kaavaluonnoksen materiaaliin sisältyy erillinen vaikutusten arviointi- ja vaihtoehtojen vertailuraportti. Siinä käydään yleisellä tasolla läpi sen kaltaisia arviointeja, jotka ovat työn tässä vaiheessa mielekkäitä. Esitetyissä mielipiteissä ja kannanotoissa esitetyt näkemykset uusista selvityksistä ja arvioinneista toimivat hyvänä muistutuksena siitä, mihin seikkoihin saatava kohdistua ja kohdistuu suunnittelutyön jossain vaiheessa selvittämisen tarvetta. Tarpeelliset arvioinnit ja selvitykset on tarkoituksenmukaista suorittaa asian laadun vaatimassa ajankohdassa. Oleellista tässä yleiskaavavaiheessa ovat kaupunkirakentamiseen liittyvät suuret linjat ja niistä tehtävät päätökset.*

*Luonnonsuojelulain edellyttämä vaikutusten arviointi kaavan vaikutuksista Natura 2000 -verkostoon eli nk. Natura-arvio sisältää Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia Natura 2000-kohteiden luontoarvoihin, joiden perusteella kohteet on sisällytetty Natura-suojeluverkostoon, sekä yleiskaavan ja muiden hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutukset. Arviointityön ohessa ja sen välitulosten perusteella yleiskaavaluonnosta kehitetään edelleen yleiskaavaehdotukseksi. Natura-arviointi on tieteellinen työ, jonka laatii konsulttina toimiva FCG Oy. Työ on aloitettu elokuussa 2011 ja lopullinen arviointi valmistuu yleiskaavaehdotuksesta.*

*Kuten yleiskaavan valmisteluaineistosta ilmenee, on kaavaa laatinut työryhmä käyttänyt työhön mittavan määrän eri alojen erikoistuntijoita. Virkamiehet ovat jo roolinsa takia puolueettomia asiantuntijoita.*

#### **Vaihtoehdot**

- Pidän OAS:n puutteena sitä, että vaihtoehtoisten ratkaisujen tarkastelulle ei ole varattu selkeämpää ja erillistä roolia. (M6)
- Raide- ja kokonaisratkaisuille on oltava vaihtoehtoja. Vaihtoehdot havainnollistavat asioita ja helpottavat arviointeja ja valintoja. (M93)
- Järjestöjen varjokaava tulee ottaa jatkotyön pohjaksi tai toisijaisesti viralliseksi vaihtoehdoksi. (L3)
- Varjokaavaa tulisi käyttää vertailukohteena jatkokehittämisessä. (L33)

- Heli-radan mahdollisuudet tulisi tutkia paremmin muiden liikenne- ja ratkaisujen rinnalla. Heli-rata on ohjannut kaavoitusta vuosikymmenien ajan, joten tätäkin vaihtoehtoa tulee tarkastella ja analysoida.  
Ribbingön ja Granön välisen yhteyden luominen voisi mahdollistaa uuden reitin avaamisen sekä saaristolaisille kesäasukkaille ja muille saaristossa liikkuville. Siltaa järkevämpi vaihtoehto olisi säännöllisen lauttaliikenteen järjestäminen. (L1)
- Alueen ja koko pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelyjä olisi syytä pohtia edelleen. Esitetty metro olisi raskas investointi. Onko se sovelias ja kannattava asumiseen painottuvalla alueella? Voiko metron toteuttaa Itä-Helsingin tapaan asianmukaisesti melusuojattuna pintametrona? Palvelisiko olemassa olevan bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunajärjestelmän täydentäminen pikaraitiotiellä Ö:n runkoratkaisuna huomattavasti nopeammin kuin muilla kaupunkiseuduilla? (L2)
- Kaavatyön jatkossa esitetään selvitettäväksi metrovaihtoehdon lisäksi muut joukkoliikenteeseen tukeutuvat liikennevaihtoehdot. (L3)
- Vaikutusten arvioinnissa tulisi ottaa huomioon myös sellainen tulevaisuus, että joukkoliikenne toimisi ainakin alkuvaiheessa bussiyhteyksien varassa. (L5)
- Granön siltahanketta tulisi tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, joissa ainakin yhtenä tarkasteluvaihtoehtona olisi se, ettei Granöhön rakenneta siltayhteyttä. (L7)
- (...) esittää, että kaavatyötä jatketaan varjokaavan pohjalta tai että varjokaavaa käytetään yhtenä vaihtoehtona kaavan vaikutusarvioinnissa. (L30, L3)
- Tässä vaiheessa tulee olla useampia vaihtoehtoja, joiden vaikutuksia osalliset voivat arvioida. ...Arvioiteja Natura-alueiden luontoarvoihin on syytä tehdä koko kaavaprosessin ajan eri vaihtoehtoista pyrkien valitsemaan ratkaisut ja määräykset, joilla haitalliset vaikutukset luontoarvoihin poistetaan tai minimoidaan. Suunnittelutyötä on jatkettava selvittämällä eri kaavavaihtoehtojen vaikutukset. Liikennejärjestelmän suunnittelua on jatkettava ...sisältäen riittävän vaihtoehtotarkastelun ja vaikutusten arvioinnin.  
Jatkosuunnittelussa on esitettävä erilaisia kaavavaihtoehtoja, joiden vaikutukset on samanveroisesti arvioitava. (L50)
- Raideliikenneyhteydet tulisi esittää siten, että hankevaiheessa käytettävissä on paras mahdollinen toteutus- ja rahoituskelpoinen vaihtoehto. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa joustavuutta raideratkaisun ja liikennevälineen suhteen. On toivottavaa, että yleiskaavassa näytetään liittyminen seudullisiin joukkoliikennejärjestelmiin. Järjestelmiä ei tule suunnitella toisiaan korvaaviksi vaan niiden tulee olla toisiaan täydentäviä lopputilanteessa. (L52)
- Tulisi tehdä vähintään kolme erilaista kaavaluonnosvaihtoehtoa. Vertailemalla eri vaihtoehtojen näkökulmia löytyy so-  
pivin yleiskaava. Varjokaava yhdeksi luonnosvaihtoehdoksi, kuitenkin huomattavasti esitettyä pienemmällä asukasmäärällä. Kolmannen luonnoksen tulisi perustua hitaaseen pitkän ajan kuluessa tapahtuvaan alueen luonnolliseen rakentumiseen ja tiivistymiseen. Vaihtoehtoisia asukasmääriä ei ole kaavaluonnosvaihtoehtojen puuttuessa esitetty. Metro- ja pikaraitiotie olisi mahdollista sovittaa yhteen esim. jatkamalla metroa Länsisalmeen, josta voitaisiin tehdä raideliikenteen solmukohta. Länsisalmeesta voitaisiin jatkaa itään pikaraitiotienä. (L54)
- Koska kaava on merkittävä ja sillä on seudullisia vaikutuksia, tulee tässä vaiheessa olla useampia vaihtoehtoja, joiden vaikutuksia osalliset voivat arvioida. Vaihtoehtotarkastelulla on merkitystä Natura-kysymyksen ja YVA tarpeen harkinnan kannalta.  
ELY -keskus kiinnittää huomiota siihen, että maakunta-kaavoitus ohjaa yleiskaavoitusta. Vaikka selostuksessa mainitaan vaikutusten olevan ennen kaikkea seudullisia, selostuksessa ei ole riittävästi arvioitu yleiskaavan vaikutusta suhteessa seutuun mm. mitoituksen, liikenneverkon, viheryhteyksien ja kaupan palvelujen osalta.  
Jatkosuunnittelussa on esitettävä erilaisia kaavavaihtoehtoja, joiden vaikutukset on samanveroisesti arvioitava. (L50)
- Kaavaluonnoksessa ei ole muutostarpeita perusteltu esim. vaihtoehtoja pois sulkemalla. (M5b)
- Raideliikennevaihtoehtojen välillä ei ole tehty selkeää lopullista tutkimuksiin perustuvaa valintaa. (M7)
- Jatkossa tulisi selvittää vielä muita metron reittivaihtoehtoja, esimerkiksi Vuosaaren sataman kautta kulkevaa linjausta, jonka avulla pystyttäisiin turvaamaan paremmin kaava-alueen erityisen arvokkaat kohteet. (M11b)  
On tärkeää, että joukkoliikennevaihtoehtoissa tarkastellaan muitakin vaihtoehtoja kuin kuuteen asemaan tukeutuva metro. Asemapaikkoihin toivotaan joustavuutta.
- Luonnoksen valmistelussa ei ole riittävästi tutkittu vaihtoehtojen Granön ja mantereen välisen yhteyden toteuttamisesta. Olettavat, että vaihtoehtoja tutkitaan ja valintoja perustellaan. Vaihtoehtojen toiminnalliset ja maisemalliset vaikutukset tulee ottaa huomioon. - esittävät myös arvioita eri vaihtoehtoista. (M15)
- Esittää vaihtoehtoja Majvikin metron linjaukselle, Mt 170 siirrolle. (M17, M 83)
- Viherkäytävät tulee suunnitella niin, ettei yhtäkään taloa jää viherkäytävän alle. (M83)
- Luonnoksia tulisi olla useampia kuin yksi. (M93)
- Luonnoksen pohja on valittu rakentamisen määrän ja laadun parhaan joustavuuden perusteella. Tämä vertailuperuste on riittämätön, koska kaavaluonnoksessa rakentaminen painottuu jo alustavastikin arvioituna siten, että vaikutuk-

set Natura-alueille ovat merkittäviä ja tulvariskit suuria. Aiheutuvat ekologiset, rakentamistekniset ja taloudelliset ongelmat vaatisivat vankat perustelut juuri tämän rakennemallin valitsemiselle. Yleispiirteistä kaupunkirakennemallitarkastelua ja arviointia sekä vaihtoehtojen vertailua tuleekin tarkentaa. (L5)

### ***Vastine:***

*Nyt esillä olevassa seuraavassa suunnitteluvaiheessa on esitetty myös vaihtoehtoja eräistä perustavan laatuisista olevista suunnittelukysymyksistä. Asiasta on laadittu oma asiakirjansa, joka kuuluu uuden luonnoksen valmistelumateriaaliin. Myös luontojärjestöjen teettämä varjokaava on vertailun kohteena.*

*Peruseriaatteena vaihtoehtojen käsittelyyn on, että kutakin suunnittelutasoa ja -vaihetta vastaa juuri siihen vaiheeseen sopiva vaihtoehtojen kirjo. Asemakaavatason vaihtoehtokysymyksiä ei ole syytä arvioida vielä yleiskaavavaiheessa.*

### **Selvitysten ja vaikutusten arvioinnin huomioiminen**

- Luontoselvitysten tulosten huomioonottaminen on riittämätöntä. (L5)
- Metrolinja tulee sijoittaa siten, ettei se osu historiallisen Östersundom-Fantsby- Fants- Malms kylätonttiin (muinaisjään- nösrekisteritunnus 1000010716) liittyvän louhoksen päälle. Myöskään muiden kiinteiden muinaisjään- nösien kohdalle ei tule osoittaa rakennustoimintaa. Poikkeuksena kannanotos- sa jäljempänä luetellut historialliset kylätontit esiin tuoduin ehdoin. Tunnetut kiinteät muinaisjään- nökset tulee huomioida kaavaselostuksessa ja kaavakartalla. Arkeologisia lisäselvityksiä ja kaivauksia saatetaan edellyttää uudisrakennus- hankkeiden ja isompien maaperään kajoavien töiden yhteydessä. Kaavaselostuksessa on tuotava esiin, että tällaisten hankkeiden ollessa suunnitteilla tulee Museovirastoon ottaa yhteyttä. Yleisten ja suurehkojen yksityisten hankkeiden toteuttajien on muinaismuistolain perusteella korvattava tutkimusten kustannukset tai osallistuttava niihin. (L9)
- Yleiskaavassa otettava huomioon Gubbbackan mäen keskiaikainen kylämäki sekä sen ja Westerkullan kartanon välinen kulttuurimaisema. - esimerkiksi Espoossa vastaavanlaisen kylätontin, Mankbyn ympärille on kaavailtu arkeologinen puisto. Olemassa olevat arvokkaat kulttuuriympäristöt on huomioitu melko hyvin. (L14)
- Museo esittää, että valtakunnallisesti merkittävät kohteet merkitään aluumerkintöinä, kuten ne on merkitty Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) kohdelistan kartoissa. Kannanotossa on myös esitys kaavamääräyksen kehittämisestä. Kaikki maakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä yleiskaavakarttaan. Jos mittakaava on sellainen, että kohteita on vaikea merkitä, tulee maakunnalliset kohteen merkitä liitekarttaan. Muinaismuistoista kaavaluonnoksesta puuttuu pääkaupunkiseudun 1. maailmansodan linnoitteet Helsingin Mustavuoren alueelta. Muinaismuistoja koskevaan kaavamääräykseen kannanotossa on esitetty korjausta. (L25)

- "Sipoonkorpi ja Östersundom" -literaportin johtopäätöksiä on kaavaselostuksessa jätetty huomioimatta. Suunnitelman pitäisi tarkentuessaan paremmin ottaa huomioon alueelta jo tehtyjen luontoselvitysten tulokset ja mahdolliset rakentamisen haittavaikutukset näihin arvoihin. Rakentamista on ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luo-alueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aikaisemmat kaavamääräykset säilyttää. (L32)
- On huomioitu erittäin heikosti arvokkaat luontokohteet. Vantaan osalta erityisiä puutteita yleiskaavan SL-varauksella osoitettu Länsimäen metsä sekä Myllymäen luo-alue. (L33)
- Sipoonkorven eteläraja on erittäin tarkoitushakuinen ja virheellinen, esittävät rajaukseksi Sipoonkorpi II -työryhmän käyttämää rajausta. Tulisi huomioida tarkemmin rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassa maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Västersundomin kylän ja Westerkullan kartanoalueen sisältämään Länsisalmen maisema-alueeseen. Lisärakentaminen sekä metrolinjan ja asemien paikat tulee suunnitella olemassa oleva kulttuuriympäristö huomioon ottaen ja arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien. (L47)
- Kulttuuriympäristö- ja maisemaselvityksissä todettuja arvoja ei ole huomioitu kaavassa riittävästi (aluerajaukset). Selvitykset tarjoaisivat huomioimiseen hyvät ja perustellut edellytykset. Vaikutukset arvokkaaseen kulttuuriympäristön tulisi huomioida tarkemmin ja ottaa selkeämmin huomioon. (L50)
- Vantaan yleiskaavan selvityksiä, varsinkin luontoselvityksiä, tulee käyttää hyväksi. (M9b)
- Westerkullan kartanoympäristön kohdalta kaavaluonnoksen ratkaisu on hyvin erilainen kuin nykyisissä yleiskaavoissa. Kaavatyön yhteydessä tehdyissä selvityksissä ei ole esitetty tutkimuksia, jotka osoittaisivat Westerkullan alueen laajempien kulttuurihistoriallisten tai maisemallisten arvojen vähentyneen tai hävinneen. Ei ole huomioitu selvitettyjä arvoja. (M11b)
- Mihin ovat hävinneet Stororsbottnetin alueen luontoarvot? Söderkulla 2015 osayleiskaavassa on alueelle osoitettu runsaasti osa-alueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja. Nämä arvot on sivuutettu yleiskaavaluonnoksessa. Yleiskaavaluonnoksen venesatamavaraus ei kunnioita nyt käsiteltävän yleiskaavan alueelle laadittua luontoselvitystä (Luonnonarvometsät C6 ja C7). (M67)
- Sipoonrannan ruoppaus- ja täyttötöiden hakemuksen yhteydessä on todettu tilojemme kohdalla olevan potentiaalista meriupokaskuoriaisten lisääntymisaluetta (FCG 9.10.2009) Onko tämä nyt muuttunut vuodessa? (M 85)
- Tammelinin tekemä Majvikin ympäristökartoitus valmistui 2010. Otettiin kartoituksen asiat (ja vielä kesällä 2011 valmistuvan raportin tulokset) huomioon riittävästi Majvikin suunnittelussa? (M112)

- Siltayhteys Granöseen merkitsisi sitä, että Granö lakkaisi kulttuurisesti olemasta saari. Granön kytkeminen liikenteellisesti mantereeseen samalla varmistaisi sen, ettei Granöstä tulisi Pihlajasaarten veroista kesänviettokohdetta. Siltayhteyden suunnittelu vaatii tarkempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastella, miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin. Granön osalta selvitykset ovat puutteellisia. Siltavaihtoehtoja tulisi tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, myös nollavaihtoehto. (L7)

#### **Vastine:**

*Uuden kaupunkialueen suunnittelu on alkuvaiheessaan ja mahdolliset arviot voidaan tehdä vain nyt laaditun tasoisen materiaalin perusteella. Tarkoitus on arvioida suunnitelman vaikutuksia suunnittelun etenemisen eri vaiheissa. Tähän asti laaditut vaikutusten arvioinnit rakennemallityöstä ja yleiskaavaluonnoksen alustavan selostuksen mukaan yhdessä nyt esitettävän tarkennetun luonnoksen kanssa on koottu erilliseen raporttiin. Raportissa esitetään ja perustellaan, miten tehdyt vaihtoehtotarkastelut ovat vaikuttaneet tehtyihin valintoihin ja ratkaisuihin. Siinä on pyritty ottamaan huomioon esitetyissä mielipiteissä ja kannanotoissa esitettyjä näkökulmia.*

*On myös otettava huomioon suunnittelun luonne. Kaupunkisuunnitelma ei synny selvitysten ja arviointien summana, kuten ei mikään muukaan suunnitelma. Ne ovat tarpeellisia, mutta uutta rakennettaessa tärkeintä on toteuttaa luovasti asetettuja tavoitteita. Silloin on myös arvottava erilaisia tekijöitä keskenään. Käytännössä tällainen arvottaminen on suunnittelun oleellinen osa.*

*Alueen luonnon- ja maisemanarvoista sekä kulttuurisista on kerätty tärkeää inventointitietoa, jota on syytä ottaa huomioon tarkemmin seuraavissa vaiheissa. Monien yksittäisten kohteiden huomioiminen onkin asemakaavoituksen ja muun yksityiskohtaisemman suunnittelun asia. Yleiskaavan mittakaavassa ja esitystavassa nämä pienialaiset arvokohteet eivät erotu.*

## **5. Seudulliset kysymykset**

Joissakin kannanotoissa viitataan valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin ja sitä kautta laajempiin seudullisiin kysymyksiin. Hyvin vähän viitataan niihin seudullisiin syihin, miksi alue-liitosprosessi suoritettiin, kuten asuin- ja työpaikkatonttien riittävyteen ja seudun kansainväliseen menestykseen. Alueen suunnittelua pidetään erittäin tärkeänä. Maakuntakaavaan ja muuhun seudulliseen suunnitteluun viitataan vähäisessä määrin. Väestömäärää suhteessa muuhun alueeseen pohditaan joissakin palautteissa.

Seudun rakenteeseen liittyen tärkeänä asiana esiintyvät liikennekysymykset. Niitä käsitellään jonkin verran tässä kappaleessa. Aiheesta on enemmän materiaalia liikennettä koskevissa teemakappaleissa. Erityisen ansiokkaasti liikennekysymyksiin on paneuduttu Porvoon kaupungin kannanotossa.

Väestön riittävyttä pidetään tärkeänä kaupunkiseudun palvelujen järjestämisen kannalta.

Östersundomin tuntumassa olevat pääliikenneväylät tarjoavat paljon mahdollisuuksia erilaisille työpaikka- ja tuotantotoi-

minnoille, mikä todetaan useassa palautteessa.

Yleisesti ottaen on luontoon liittyvistä kysymyksistä saatu paljon palautetta. Sitä yllättävämpää on, ettei seudullinen laajempi näkökulma luontoon ole herättänyt kiinnostusta. Tästä seikasta johtuen seututeemassa ei ole referaatteja luontoon liittyvistä seikoista.

### **Valtakunnalliset alueiden käytön tavoitteet, maakuntakaavoitus, seutuyhteistyö**

- Östersundomin alueen kehittäminen on koko Suomen ja pääkaupunkiseudun mittakaavassa erittäin suurimittainen hankekokonaisuus. Yleiskaava-alue sijoittuu lisäksi kolmen eri kunnan alueelle. Nämä ovat merkittäviä seikkoja, min-  
kä johdosta nyt valittavalla kehityssuunnalla on huomattava vaikutus eteläisen Suomen ja rannikkoseudun tulevaisuuteen. Selvityksissä on varsin kattavasti huomioitu yleiset tavoitteet valtakunnallisista alueiden käytön tavoitteista lähtien. (L35)

- Kuntien välinen yhteistyö on ollut erinomaista, vaikka lähtökohdat pakkoliitoksen jälkeisessä ilmapiirissä ovat olleet ongelmalliset. Kunnat ovat asettaneet työlle selkeät ja lähes riskitöntä tavoitteet. Laajat taustaselvitykset, joihin luonnos perustuu, on tehty kiitettävän nopeasti. Pääsyy onnistumiseen on ehkä ollut se, että Sipoo on alkanut voimakkaasti kehittää eteläosansa aluetta. Kaavaluonnoksessa jäävät kunnanrajat lähes näkymättömiksi. Maanomistus ei näytä oleellisesti vaikuttaneen luonnoksen ratkaisuihin. (L22)

- Helsingin seudulle on tavoitteena saada aikaan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteinen MAL-aiesopimus, joka on samalla HLJ:n toteutuksen aiesopimus. Metron jatkeiden järjestykseen ja ajoittumiseen tulee vaikuttamaan keskeisesti hankkeiden toteutusvalmius sekä niiden yhteensovittaminen maankäytön suunnittelun ja toteutuksen kanssa. (L11)

- Lähestulkoon kaikki valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet koskevat suunnittelualuetta. Selostuksessa on arvioitava, miten suunnitelmat näitä tavoitteita toteuttavat. Kysymys Östersundomin alueen ratayhteydestä ja sen vaikutusten arvioinnista kytkeytyy tiiviisti osaksi alueen joukkoliikennejärjestelmän ja alueen maankäytön kehittämistavoitteita ja näiden suunnittelua, vaikutusten arviointia ja vuorovaikutusta. Uuden maakuntaluonnoksen keskeisiä kysymyksiä ovat alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolimaakunnan kilpailukykyyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnittelu osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen. ELY-keskus kiinnittää kaupungin huomiota siihen, että maakuntakaavoitus ohjaa yleiskaavoitusta. (L50)

- Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet sekä maakuntakaavan ja yleiskaavan sisältövaatimukset maankäyttö- ja rakennuslain 22 §, 28 § ja 39 § mukaisesti eivät toteudu kaavaluonnoksessa. Aluerakenteen taloudellisuus ja ekologinen kestävyys heikentyvät luomalla Östersundomiin esitetyssä määrin asutusta, massiivista rakentamista, ja siihen liittyvää energian käytön kasvua, kasvihuonepäästöjen lisääntymistä ja velkaantumista. Jo olemassa olevalla yhdyskuntaraken-

teella saavutettaisiin elinkeinoelämän toimintaedellytykset ja yhteiskunnan lisääntyvät palvelutarpeet valtakunnallisesti ja maakuntatasolla taloudellisemmin ja vähemmällä ympäristöhaitoilla sekä kansantaloudellisesti ja sosiaalisesti hyväksyttävimmillä seurauksivaikutuksilla. Yleiskaava esitetyn luonnoksen mukaisena hylättäisiin hallinto-oikeudessa. (M142)

- Östersundomin alueella Helsingin sekä Sipon ja Vantaan osakuntaliitosten vuoksi muuttunut tilanne on vaihemaakuntakaavan keskeisiä lähtökohtia. Uudenmaan 2. vaihemaakuntaluonnoksesta pyydetään lausuntoja toukokuussa. Tarkoituksena on, että maakuntavaltuusto hyväksyy maakuntakaavan 2012 loppuun mennessä. Ö:n yhteisen yleiskaavan ja maakuntakaavan samanaikainen suunnittelu mahdollistaa kaavojen maankäyttöratkaisujen yhteensovittamisen. Yleiskaavan jatkosuunnittelussa ja -käsittelyssä on kuitenkin syytä ottaa huomioon, että Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan tulee olla voimassa ennen yhteisen yleiskaavan hyväksymistä. Liitto puoltaa Ö:n yhteisen yleiskaavaluonnoksen jatkosuunnittelua. (L18)
- Koko suunnittelualan eteläpuoleinen osa muodostaa yhteisen rajan saariston kanssa. Sipoon saaristovaltuuskunta viittaa 15.2.2011 antamaansa mielipiteeseen Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteista ja korostaa, että yleiskaavan valmistamisen yhteydessä tehdään erillinen selvitys millaisia vaikutuksia Östersundomin voimakkaasti kasvavalla taajama-alueella on ympäröivään saaristoon. Liikenne, ympäristö, saaristokulttuuri, mökkikulttuuri ja kehittyvät palvelut on sovitettava yhteen kestävä kehityksen periaatteita noudattaen. Lisääntyvälle virkistyskäytölle tulee löytää ja järjestää kohteita sekä mannermaalla että saaristossa. Lisäksi olisi selvitettävä miten vuorovaikutusta saaristo- ja rannikkoalueiden välillä voitaisiin kehittää tulevaisuudessa. Tämä ei koske pelkästään Sipoon saaristoa, vaan koko itäuusmaalaista saaristoa. (L1)

#### **Vastine:**

*Kaavaluonnostyöhön on sisällynyt Helsinki-Porvoo- kehysuunnitelman laatiminen yhteistyöryhmässä, johon on kuulunut Helsingin, Vantaan, Sipoon, Porvoon ja maakuntaliittojen edustajat. Tavoitteena on ollut ja on edelleen, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistelu etenee tiiviissä yhteistyössä näiden tahojen kanssa. Östersundomin alueen alueliitokset sinänsä olivat seurausta valtakunnallisista alueiden käytön tavoitteista seudulla. Seudullinen näkökulma on oleellinen myös yleiskaavan laadinnassa.*

*Kaavaluonnoksesta on laadittu useita vaihtoehtoja, joiden vertailussa ja vaikutusten arvioinneissa ratayhteyksillä on merkittävä rooli. Radat ovat koko kaupunkirakenteen kannalta eräs oleellisimmista seikoista. Östersundomin yleiskaavaa laaditaan alueen pitkän tähtäimen tarpeisiin. Lähtökohtana on ollut, että raidedyhteydet ovat myös tulevaisuuden ratkaisu tiheään asutuilla seuduilla.*

#### **Seudun rakenne ja seudun liikenne**

Östersundomin yhteisen yleiskaavan laatimisen todetaan ole-

van erittäin tärkeä seudullinen hanke.

Alustavan yleiskaavaluonnoksen laatimisen jälkeen on seudun rakennetta ja liikennekysymyksiä pohdittu maakuntakaavan uudistamistyössä. Mielipiteissä ja kannanotoissa todetaan seudullisen näkökulman tärkeys. Erityisesti seudun liikenne-ratkaisut ovat paljon esillä. Porvoon kaupunki korostaa raideyhteyttä Helsinkiin.

Todetaan, ettei Östersundomin suunnittelun tule perustua uusiin itäisiin lähiöihin, lähiöiden helminauhaan, vaan alueella tulisi olla myös keskustamaisempaa luonnetta.

- Yhteisen yleiskaavan laatiminen Östersundomin suunnittelualueelle on hyvin tärkeä seudullinen hanke. Östersundomin alue on sijainniltaan, laajuudeltaan ja rakentamispotentiaaliltaan erittäin merkittävä seudun rannikonsuuntainen kasvukäytävä. Östersundomin suunnittelualan liikennejärjestelmän perusratkaisuksi on valittu Mellunmäestä jatkuva metro ja siihen liittyvä bussien liityntälinjasto. Ratkaisu luo hyvän lähtökohdan kestävä kaupunkirakenteen kehittämiseksi ja alueen kytkeytymiseksi tehokkaasti seudulliseen raideliikennejärjestelmään.

Yleiskaavaluonnos on Helsinki-Porvoo kehysuunnitelman tavoitteiden mukainen. On hyödynnetty hyvin rannikkoalueen vetovoimaa asuinalueiden suunnittelussa, luonnoksen mukainen maankäyttö mahdollistaa viihtyisien merellisten asuinalueiden muodostumisen. (L11)

- Pidämme Östersundomin yleiskaavan päätavoitteita hyvinä. Pääkaupunkiseudulla kaava tasapainottaa yhdyskuntarakennetta, monipuolistaa asuntotarjontaa ja mahdollistaa infrarakenteen kokonaissuunnittelua, mikä on alueen kestävä kehityksen kannalta oleellista. (L29)
- Näin merkittävän alueen toteuttaminen melko etäällä muusta kaupunkirakenteesta edellyttää joukkoliikenteen runkoratkaisuksi raideyhteyttä ja tämä on Östersundomin tapauksessa myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista, mutta kehittämisen aikataulu huomioon ottaen raide-liikenneyhteytenä ei voi olla HELI-rata. HELIn varauksen pyytäminen yhteisen yleiskaavan luonnoksessa on kuitenkin perusteltua maakuntakaavatilanne huomioon ottaen. Alueen ja koko pääkaupunkiseudun raideliikennejärjestelyjä olisi kuitenkin syytä pohtia edelleen. Nyt esitetty metroratkaisu olisi raskas investointi. Onko se sovelias ja kannattava asuminen painottuvalla alueella? Voiko metron toteuttua Itä-Helsingin tapaan asianmukaisesti melusuojaattuna pintametrona? Useissa kaupungeissa pikaraitiotieratkaisuihin on päädytty nimenomaan täydentämään olevaa bussi-, raitiovau- nu-, metro- ja lähijunajärjestelmää; palveleeko tällainen täydentäminen Östersundomin runkoratkaisuna huomoinnakin muilla kaupunkiseuduilla? Jatkettaessa eri raideliikenne-ratkaisujen vertailua tulisi huomiota kiinnittää vertailukriteerien yhdenmukaisuuteen ja liikenneyhteyksien vaihteittaiseen toteuttamiseen asutuksen vähitellen lisääntyessä pääosin yksityisten maanomistajien omistamalla laajalla maa-alueella. Raideliikennejärjestelystä riippuvat myös joukkoliikenteen ratkaisut Östersundomista itään. Varsinkin metroratkaisu edellyttää bussiliityntää mahdollistavan solmukohdan luomista. (L2)



- Östersundomin alueen liikenne- ja varaukset vaikuttavat oleellisesti koko -Helsinki- Porvoo välisen alueen tulevaan kehitykseen. Porvoon kaupunki painottaa, että yleiskaavatyössä on tärkeitä luoda mahdollisuuksia tuleville liikenne- ja varauksille. Porvoon kaupunki pitää valittua joukkoliikenne- ja varauksia, metroa, hyvänä ratkaisuna tälle alueelle. Metro kytkee alueen osaksi Helsingin kaupunkirakennetta ja mahdollistaa tiiviiden kaupunkiympäristöjen toteuttamisen moottoritien eteläpuolisille alueille. Metro ei kuitenkaan voi toimia koko Helsinki-Porvoo välin joukkoliikenne- ja varauksena (kapasiteettiongelmat, hidas, matka-ajat muodostuvat liian pitkiksi, kallis yms.) ja tarvitaan myös muita rataratkaisuja. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty varaus Heli-radalle maakuntakaavojen mukaisesti ja asemavaraus on osoitettu Porvoonväylän Östersundomin liittymän läheisyyteen. Asemaa ja HELI-rataa ei ole kuitenkaan hyödynnetty maankäytö- ja rataratkaisuissa. Heliradan aseman läheisyyteen voisi suunnitella tehokkaampaa maankäyttöä.

Asukasmäärän kasvu aiheuttaa autoliikenteen kasvua ja liikenteen puuroutumista Porvoo-Helsinki-matkalla. Lisä- ja joukkoliikennekaistojen rakentamiseen tulee varautua. Eri-tyyppisiä linja-autoliikenteen on sujuttava. Liityntäpysäköintialueita on oltava riittävästi. Laajat asunto- ja työpaikkavaraukset edellyttävät Heli-rataa. Taajamajuna Helsingistä Porvooseen vähentäisi merkittävästi tulevaisuudessa Porvoonväylän autoliikennettä. Laajat asunto- ja työpaikka-aluevaraukset Helsingin ja Porvoon välillä edellyttävät toimivaa joukkoliikenne- ja varauksia eli Helirataa. Porvoon kaupunki katsoo, että Helirata on myös mahdollisuus Helsingille itäisen Suomenlahden rannikkoalueen ohella. Yleiskaavan jatkotyössä olisi tarkasteltava myös yleiskaava-alueen ulkopuolella sijaitsevaa Porvoonväylän ja Lahdenväylän liittymää, sillä liittymä muodostuu ongelmaksi jo lähitulevaisuudessa. (L55)

- Porvoon kaupunki painottaa, että pidemmällä aikatahtäytksellä Helsingistä Porvooseen tarvitaan taajamaliikennettä välittävä raideyhteys. Luontevin ratkaisu on tällöin Heli-radalla taajamaliikenne Helsingin rautatieasemalta Tapanilan kautta Porvooseen. Ratkaisu mahdollistaa maankäytön kehittämisen Etelä-Sipoosta Porvooseen. Liikenne- ja varauksissa tuntuisi ihanteelliselta nopean, kaupungin keskustaan suuntautuvan julkisen raideyhteyden yhdistäminen paikalliseen, alueen sisäistä liikkumista ja hahmotettavuutta palvelemaan joukkoliikenteeseen. (L20)

- Kaavaselostukseen kirjatuissa tavoitteissa kaavan pyrkimyksenä on ohjata kaupunkimaisen alueen syntymistä kaikkine siihen liittyvine toimintoineen. Kaavakartalta ainakaan tässä luonnosvaiheessa ei kovin selkeästi hahmotu, miten tämä tavoite voisi toteutua. Missä on Östersundomin kaupungin keskustat? Saman kokoluokan kaupungeissa, kuten Keravalla, Porvoossa tai Mikkelissä on selkeä keskustat ja keskustan toimintoja. Uhkakuvana voi pitää Östersundomin lähiöiden nauhaa, kuten suunnittelijatkin kaavaselostuksen tavoiteosassa pohtivat. Olisiko yhden aseman ympäristö (esim. Sakarinmäki) kehitettävissä muita keskustamaisemmaksi? (L29)

- Uusien alueiden käyttöönotto on sidottava raideliiken-

teen toteuttamiseen. (L50)

### Vastine:

*Rannikon suuntainen kasvukäytävä on Östersundomin suunnittelun seudullinen perusajatus. Seudun epäsymmetria suhteessa Helsingin keskustaan tulee tämän myötä muuttumaan. Tähän asti pääkaupunkiseutu on kasvanut lähinnä länteen ja pohjoiseen, nyt idän suunnalle tulee enemmän painoarvoa. Östersundom on sekä Helsingin osuus kehä III:n alueiden kasvussa että Vantaan osuus rannikon suunnan kehityksessä.*

*Pitkällä tähtäimellä on arvioitu, että Östersundomin yleiskaavassa tulee varautua monen tyyppisiin tulevaisuuden raideratkaisuihin. Nyt laaditut yleiskaavaluonnoksen eri vaihtoehdot tarjoavat tässä suhteessa monipuolisen ratkaisuvaihtoehtojen. Entisen mallin mukaista Heli-rataa ei vaihtoehdoissa ole, koska pitkän matkan nopea junaliikenne ja taajamajunaliikenne ovat luonteeltaan erkaantuneet toisistaan yhä enemmän. Vuonna 2011 esillä ollut ns. Hepi-rata ei ole taajamajuna eikä se kulje Östersundomin kautta, joten Östersundomin raideyhteys itään on ratkaistava muilla keinoin.*

*Heli-rata on vähintäänkin maakunnallinen hanke. Sen suunnittelutilanne on Östersundomin yleiskaavasta riippumaton. Tarkoitus on merkitä rata yleiskaavaan sellaisena kuin se tulee olemaan uudistetussa maakuntakaavassa. Lisäksi voidaan joutua harkitsemaan pitemmällä aikavälillä Pietari-radallaan olevia paikallisia ratayhteyksiä Östersundomista Söderkullaan (Sibbesborg), Kilpilahteen ja Porvooseen.*

*Alun perin Helsingin kaupungin hyväksymissä suunnitteluperiaatteissa edellytettiin, että Östersundomilla olisi yksi keskusta. Suunnittelun edetessä on asia saanut monitahoisempia piirteitä. Alueen eri osilla on omia vahvuuksiaan kaupan ja julkisten palvelujen sijoittamiseksi. Keskustojen hahmottuminen tässä mielessä on edelleen pohdittavana. Östersundomin nykyisen liikekeskittymän ympärille rakentuu alueen historiallinen ja henkinen "keskusta", mutta palvelukeskittymiä tulee alueelle useampia ja erityyppisiä, koska alue on maantieteellisesti laaja ja sen toteuttaminen kestää vuosikymmeniä.*

### Väestö

Erittäin aiheellisesti kiinnitetään huomiota Östersundomin tulevaan väestörakenteeseen. Pohditaan alueen väestömäärää suhteessa vastaavalla keskustaetäisyydellä oleviin muihin alueisiin. Palvelujen takaamiseksi väestömäärän tulee olla riittävä.

- Yleiskaavaluonnos vaikuttaa maankäytöllisesti tasapainoiselta ja näyttää tarjoavan hyvän asumisympäristön tuleville alueen asukkaille. Kaavasta on kuitenkin vaikea nähdä, miten hyvin eri väestöryhmien tarpeet on otettu huomioon. Uuden alueen ongelmana on aina väestön ikärakenteen yksipuolisuus ja näin myös yhteiskunnallisten palvelujen tarpeen muuttuminen. Pääkaupunkiseudun väestörakenteen kehittyminen tulevaisuudessa lienee entistä polarisoituneempaa. Mikäli tähän onnistutaan vaikuttamaan jo yleiskaavoituksella, alueesta saattaisi muodostua tasapainoinen myös ajassa. (M5)

- Östersundomin yleiskaavaluonnos pohjautuu rakennemallivertailussa vaihtoehtoon Rannikko 1. Alueen mitoitus on suurehko ja tehokkuus on selvästi suurempi kuin melkein kaikilla saman keskustaetäisyyden rakennusvyöhykkeillä. Silti selostuksessa alueen nimeäminen tavanomaiseksi keskisuureksi kaupungiksi ei ole perusteltua Pääkaupunkiseudun ulkoreunalla ja mahtavan alakeskuksen (Itäkeskus) ja Porvoon vaikutuspiirissä. Koko riittäisi, mutta toimintojen monipuolisuus tuskin on lähelläkään itsenäisen kaupungin tasoa. Tämän alueen kanssa kilpailee seudulla uusista yksiköistä mm. pääradanvarren Keravan pohjoispuolinen alue ja ns. Vihdin kasvusuunta. Asuntojen kysyntä on kuitenkin niin suurta, että Östersundomille on kysyntää. Samalla on huomattava, ettei Helsingin seutu saa juurikaan kotimaisia kieliiä puhuvien muuttovoittoa. Täten väkiluvun kasvu perustuu syntyneiden enemmyyden ohella vieraskieliseen väestöön. Alueelle tulee asukkaina tällaisessa tilanteessa seuraavasti: kerrostalovaltaisille alueille esimerkiksi uussuomalaisia, ajoneuvojen kuljettajia, avustavia työntekijöitä etä- ja julkisen palvelun piirissä toimivia työntekijöitä ja yrittäjiä, pientaloalueille vaurastuvia perheitä Itä-Helsingistä ja Vantaalta. Selostuksessa asuntorakenteen kirjavuuden korostaminen on siten perusteltua. (L22)
- Alueelle suunniteltu väestömäärän tulee olla riittävän suuri, jotta investoinnit tehokkaiisiin joukkoliikennetkaisuuihin olisivat järkeviä. Mielestämme tämä on huomioitu hyvin yleiskaavaluonnoksessa. Vaikka toisenlaisiakin näkemyksiä on esitetty alueen asukkaiden toimesta, mielestämme alueelle mahtuu luonnosten mukainen määrä asukkaita. Erityinen kiitos siitä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikennetkaisuut (metro) Tämä on kestävä kehityksen kannalta ainoa mahdollinen lähestymistapa tulevien asuinalueiden suunnitteluun. Pelkäämme julkisuudessa väläyteltyä "varjokaavoja", jotka kasvattaisivat Östersundomin muiden nukkumalähiöiden kastiin, mutta väestöpohjaa eikä asumistiheyttä olisi tarpeeksi järkevien palveluiden sekä joukkoliikennetkaisuujen toteutukselle. Tämän takia on tärkeää pitää kiinni riittävästä väestömäärästä alueella. (M42)

#### ***Vastine:***

*Väestörakenteen ohjaamiseen vaikuttaa oleellisesti maanomistus eli mahdollisuudet ohjata väestörakennetta vaikuttamalla asuntotuotannon väestörakenteeseen. Helsingin maapolitiikkana Östersundomissa on ollut kaupungin maanomistuksen lisäämisen. Sipoossa on kunnanvaltuuston hyväksymä maapolitiittinen ohjelma, joka lähtee ensisijaisesti siitä, että kunta kaavoittaa omistamiaan alueita. (eli toisin sanoen : Tavoitteena on myös Sipoon puolella kunnan maanomistuksen lisääminen).Sinänsä nykyinen runsas yksityinen maanomistus taannee, kaavaratkaisusta riippuen, kovan rahan pientalotuotannon mahdollisuudet.*

*Arvioidut väestömäärät vaihtelevat nyt laadituissa kaavaluonnosvaihtoehdoissa. Ne on pyritty pitämään kuitenkin niin korkeina, että kaupunkimaiset palvelut sekä raideliikenne olisivat alueella taloudellisesti perusteltavissa. Alueen ominaispiirre lähtökohtaisesti on lisäksi pientalokaupunki, tosin hyvin tehokas pien-*

*talokaupunki. Tämä edellyttää, että riittävästi maa-alaa varataan rakennusmaaksi. Nyt esillä olleessa luonnoksessa maa-alan jakauma luontoalueeksi ja rakennusmaaksi on hyvin verrattavissa muihin vastaavan keskustaetäisyyden alueisiin.*

#### **Toiminnoista**

Työpaikkamääriä pidetään yleisesti liian matalina. Tosin arviointia on vaikeuttanut se, että kaavaluonnoksessa osa työpaikoista on sekoittuneena muuhun kaupunkirakenteeseen, niille ei siis ole varattu omia alueitaan. Painotetaan Vuosaaren sataman ja lentoaseman läheisyyden suomia mahdollisuuksia. Sataman toimintamahdollisuudet halutaan turvata. Vapaa-ajan toimintojen painoarvon oletetaan kasvavan tulevaisuudessa. Alueen kunnallistekninen seudullinen infra on tärkeä tekijä.

- Yleiskaavaluonnoksessa on asuinalueiden suunnittelussa hyvin hyödynnetty rannikkoalueen vetovoimaa, ja yleiskaavaluonnoksen mukainen maankäyttö mahdollistaa viihtyisien, merellisten asuinalueiden muodostumisen. Yleiskaavaluonnoksessa ei Porvoon kaupungin mielestä ole kuitenkaan hyödynnetty riittävästi alueen potentiaalia työpaikka-alueiden osoittamisessa.

Vuosaaren satama, Kehä 111, E18 -tie ja lentoaseman läheisyys sekä Itä-Helsingin ja Vantaan läheiset työpaikka-alueet luovat mainiot mahdollisuudet kehittää alueelle yritystoimintaa. Yleiskaavaluonnoksen mitoituksen pohjana oleva työpaikkamäärä on jonkin verran tavanomaista asuinlähiötasoa korkeampi, mutta jää vielä varsin vaatimattomalle tasolle. Porvoon kaupunki katsoo, että alueen työpaikkamäärätavoitetta tulisi korottaa ja työpaikka-aluevarauksia laajentaa niin, että alueella voisi toteutua jopa alueen väestölle laskennallinen työpaikkaomavaraisuus. Tämä vähentäisi myös liikkumistarpeita ja liikennemääriä ja alueesta muodostuisi aitoa. toiminnoiltaan monipuolista kaupunkiympäristöä. (L55)

- Työpaikkamäärätavoitetta tulisi korottaa, lisää työpaikka-alueita, potentiaalia Vuosaaren sataman, Kehä III:n ja lentokentän läheisyydessä ei ole riittävästi hyödynnetty. Alueella voisi toteutua jopa laskennallinen työpaikkaomavaraisuus.

Suunnittelualueelle on muodostumassa keskikokoisen kaupungin kokoinen kaupunginosa. Toimiakseen ekotehokkaasti kaupunginosa tarvitsee runsaasti työpaikkoja ja palveluita, joista osa on rakenteeltaan tilaa vievää ja syytä sijoittaa paitsi henkilöliikenteen kannalta niin myös tavaramuutosten osalta liikenteellisesti edulliseen paikkaan. Lentoaseman ja sataman läheisyys, Kehä III:n ja sen viereisen Vuosaaren satamaradan muodostama liikennekäytävä täydennettynä Porvoonväylällä ja tulevalla metroradalla tarjoavat nimenomaan tilaa vievälle ja hyvistä liikenneyhteyksistä hyötyväille yritystoiminnalle liikenteellisen rungon ja luontevan sijoitumispaikan. (L41)

- Vapaa-ajan toiminnot tulevat tulevaisuudessa yhä tärkeämmiksi ja niille on siksi suotava merkittävä sija tulevaisuuden kaupunkirakentamisessa. Yhteydet vapaa-ajanviettopaikkoihin tulevat vähintään yhtä tärkeiksi kuin yhteydet työpaikan ja asunnon välillä. (L49)

- Nykysuunnitelmassa asutusta joudutaan kaavoittamaan myös aivan Kehä III:n varrelle, jonne muualla Kehätien varrella on sijoitettu ainoastaan toimisto yms. yritystilaa. Tällaisten alueiden arvo asutusta ajatellen on jo lähtökohtaisesti huono ja luo asutuksen eriarvoistumista. Koska Kehä III:lla tällä nimenomaisella pätkällä kulkee koko satamasta lähtevä rekkaliikenne ja lisäksi suunniteltu jätteenkäsittelylaitos sen tuomine liikennemäärineen vielä lisää liikennettä, pitäisi aivan tien varressa sijaitsevien t alojen rakentamisessa ottaa huomioon melu tason huomioon eri lailla, saatikka liikenteen pienhiukkasten aiheuttama haitta. Tämä on todennäköisesti helpompaa toimistorakentamisessa ja ne muodostaisivat suojavallin asutukselle. (M126)
- Moottoritien varteen (Puroniityn itäpuoli - moottoritien molemmin puolin), josta metsä on luvottomasti kaadettu, tulisi saada jotain melusteita - soveltuuko alue esim. korkeimpien toimistotalojen sijoituspaikaksi? Kuinka hyvin esim. Viikin alueen melusteet toimivat? Siellä on toimistorakennuksia heti tien vieressä. (M31)
- Itäväylän, Kehä III:n ja Itämetron risteysalueella sijaitseva Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Paikka on erittäin hyvin saavutettava ja sillä on sekä seudullista että kansallista ja kansainvälistäkin potentiaalia lentokentän ja sataman välissä. Paikka tarjoaa edellytykset kehittää sitä kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä tiiviimmän asumisen alueena. (L52)
- Kaavaan varataan alue keskitetyille seudullisille terveys-, sosiaali- tai muille palveluille Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän metroaseman välittömään läheisyyteen. Alueelle tulee varata mahdollisuus sijoittaa esimerkiksi tulevaisuuden palvelutarpeiden mukainen kuntoutussairaala, muita terveyspalveluja, asumispalveluja ym. Alueelle tulevat palvelut tarkentuvat myöhemmin. Palvelut suunnitellaan tulevaisuudessa yhteistyössä muiden hallintokuntien, kuntien ja terveydenhuollon toimijoiden kanssa. (L10)
- Jätteenpolttolaitos on niin suuri imago- ja terveyshaitta, että yleiskaavatyö tulee keskeyttää, kunnes jätteenpolttolaitoksen ympäristöluvut on lopullisesti hylätty. (L34)
- Kaava tulee valmistella siten, että energiahuollon ja Suomen ulkomaankaupan pääsataman toiminnan kehittäminen voidaan pitkällä tähtäimellä turvata. (L41)

#### **Vastine:**

*Kaavaluonnoksia on kehitetty siten, että työpaikka-alueita on lisätty, lähinnä suurien moottoriliikenneväylien varteen (= hallimaisten rakennusten alueet). Kehä III:n ja Uuden Porvoontien risteys on tiedostettu korkealuokkaisena paljon potentiaalia omaavana satamaankin liittyvänä työpaikka-alueena. Se on nimetty kaavaluonnokseen erityissuunnittelalueena, koska paikan tarjoaman suuren potentiaalin tutkiminen yleiskaavaluonnoksen aikataulussa ei ole mahdollista.*

*Vuosaaren sataman toiminnan turvaaminen ja maankäytön kehittämismahdollisuudet sataman lähialueella ovat eräs Östersun-*

*domin yleiskaavan päätavoitteista.*

## **6. Kaupunkirakenne**

Eräissä kannanotoissa puolletaan alueen rakentamista osaksi pääkaupungin tiivistä kaupunkirakennetta, kun taas toisissa vastustetaan muutosta haja-asutusalueesta kaupungiksi. Joukkoliikennetarkaisu ja sen vaikutus kaupunkirakenteeseen herättää pohdintaa. Tiivistä rakennetta ja luonnoksessa esitettyä asukasmäärää pidettiin korkeana, mutta sopivana alueelle, joskin todettiin toteuttamisen edellyttävän tarkkaa jatkosuunnittelua. Kaupunkipientaloalueiden tavoitellusta tonttitehokkuudesta toivottiin pidettävän kiinni, jottei alue vesity tavalliseksi pientaloalueeksi.

Alueelle toivottiin tulevan riittävästi työpaikkoja, jotta syntyy sekoittunut monipuolinen kaupunkirakenne ja alueelle saadaan riittävät lähipalvelut ja mahdollisimman korkea työpaik-kaomavaraisuus. Östersundomista tulee rakentaa tiivis, urbaani ja vaihteleva alue, jossa myös luontoarvot ja olemassa oleva rakenne on riittävästi otettu huomioon. Uhkana pidettiin radanvarteen syntyvää "lähiöiden helminauhaa". Ruovikoituneiden merenlahtien avaamista ja julkisiin rantoihin tukeutuvaa rakentamista kannatettiin joissain mielipiteissä. Jotkut kannattajat ja mielipiteenjättäjät toivoivat ns. varjokaavan ottamista suunnittelutyön pohjaksi.

- Yleiskaavaluonnos on kokonaisuudessaan erittäin onnistunut. Kun meillä on tulevaisuudessa mahdollisuus kotoa kävellen mennä veneelle, hevosia katsomaan. Sipoonkorpeen vaeltamaan ja metrolle Helsingin keskustaan niin ei tässä ole syytä valitella elämän kurjuutta. Toivottavasti pystytte pitämään korkeasta laatusostosta kiinni eikä liikoja kokonaisuutta vesittäviä kompromisseja jouduta tekemään. (M144)
- Tehokkuus on suurempi kuin melkein kaikilla saman keskuksuuden rakennusvyöhykkeillä. Luonnoksen rakennusoikeus on maksimissaan, alueen rakennettavuus on vaihtelevaa. Alueen nimeäminen keskisuureksi kaupungiksi ei ole perusteltua, palveluja tuskin saadaan riittävästi. Suunnittelussa korostuvat kestävä kehityksen periaatteet. Metron kalteus tekee alueesta ongelmallisen, vaikka voi se metro olla halpakin. Pystytäänkö tehokkuustavoitteen puitteissa riittäväällä tavalla ottamaan huomioon ympäristön asettamat reunaehdot? Maanomistusta tai rakennetun ympäristön nykytilaa ei monin paikoin ole huomioitu suunnitelmassa. Mm. virkistysalueita on osoitettu yksityisille asuintonteille. Korjattava tulevassa suunnitelmassa.

- Suhteellisen nopea rakentaminen tuo myös sosiaalisen rakennemuutoksen. Suunnitelmista ei ilmene, kuinka yleiskaavalla ohjataan yksityiskohtaista suunnittelua siten, että sosiaalisia haittavaikutuksia vähennetään. Kaavan toteuttaminen edellyttäisi selkeitä maapoliittisia tavoitteita. Asiakirjoista ei ilmene, onko sellaisia. (L22)

- Alueen luonnollisia vetovoimatekijöitä kuten merellisyys, kukkulainen maasto ja luonto pystytään yleiskaavan puitteissa hyödyntämään hyvin.

Itäväylän, Kehä III:n ja Itämetron risteysalueella sijaitseva Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Metroaseman ja siihen liittyvän kehittämisalueen nimeksi sopisi Länsisalmea paremmin Porvari.

Kaavan tulee mahdollistaa Itämetron vaiheittainen toteutus. Kahden rakennusvaiheen mallissa metro ulotetaan ensin Salmenkallioon. Salmenkallion toteutus ensimmäisessä vaiheessa sisältää kaupungin kannalta huomattavia taloudellisia etuja. Sekä metron että kunnallistekniikan rakentaminen on edullisinta toteuttaa vaiheittain lännestä käsin. Toiseksi Helsingillä on merkittävät maanomistukset Salmenkalliossa ja Talosaassa. Kolmanneksi alueen käyttöönotto ensimmäisenä edesauttaa mielikuvan luomista raideliikenteen varaan rakentuvasta, merellisestä pientalokaupungista.

Rakennettavien ja säilytettävien alueiden määrittelyssä tulee ottaa paremmin huomioon kulttuuri- ja luonnonarvot sekä viheryhteydet. Metrolinjausta on selvitettävä lisää, koska se poikkeaa esiselvityksen parhaaksi valitusta linjasta ja se uhkaa suojeltua Westerkillan lehtoa sekä Länsisalmen kiipeilykalliota. Vantaan yleiskaavan luontoselvityksiä tulee käyttää hyväksi. On harkittava myös pikaratikan ja Heli-radan mahdollisuuksia. Tehottomia alueita pois ja tehokkaita lisää, jotta arvokkaita luontoalueita säästyy. Kehä III:n melu tulee ottaa huomioon asumisessa. Viheralueyhteyksien tulee olla riittävän isoja ja tarkoituksenmukaisilla alueilla. Alueen rakentamista ei tule kiirehtiä, vaan rakentaa vanhat satama-alueet ja tiivistää olevaa kaupunkirakennetta.

Kartanon aseman mahdollinen jättäminen suunnitelmas- ta pois antaisi lisäksi vapaammat kädet liikenteen solmu- kohdaksi muodostuvan Länsisalmen aseman sijoittamiselle. (L52)

- Metron toteuttamiseksi on tärkeää, että asemanseutujen maankäyttö on tehokasta ja asukas pohja riittävä (noin 8000-10000 asukasta/työpaikkaa kilometrin etäisyydellä metro- asemasta). (L11)
- Asukastavoite on suuri haaste, mutta kohtuullinen. Suunnitel- telun on oltava hyvää myös detaljitasolla ja resursseja on sii- hen oltava riittävästi.  
Kaavakartalta ei hahmotu selkeää kaupunkimaista alu- een keskustaa. Uhkakuvana on lähiöiden helminauha. Voi- ko esim. Sakarinmäestä tulla muita aseman ympäristöjä kes- kustamaisempi? Storörenin ja Majvikin hallimaisten tilojen rakentamisalue voisi sijaita siten, että se ei katkaise laajojen alueiden yhteyksiä rantaan, joka sopisi virkistyskäyttöön. Oi- keusvaikutteinen yleiskaavan merkintä mahdollistaa yhtey- den katkon toteutukseen asti, riskinä on, että alueelle tulee esim. veneiden varastointialueita ja virkistysreitti ei ole yhtey- dessä mereen. (L29)
- Työpaikkarakentamisen jäädessä kovin alhaiseksi on vaara- na yksipuolinen kaupunkirakentaminen ja johtaa eriytynee- seen kaupunkirakenteeseen. Kuitenkin on kyseessä logisti- sesti maan vetovoimaisimpia alueita pääteiden, kansainvä- lisen sataman ja lentokentän muodostamassa kokonaisuus- dessa. Asumisen, luonnonympäristön ja työelämän yhteen sovitettujen edellyttää kaavan jatkotyössä uutta ajattelua.

Vantaan kaupungin tulevat maankäyttöratkaisut painottu- vat Marja-Vantaan ja kehäradan avaamien mahdollisuuksien käyttämiseen. Taloudellinen tilanne ei tee mahdolliseksi uu- sien kasvusuuntien avaamista nopeasti.

Mitoitustavoite on Vantaan osalta perusteltu ja mahdollis- taa kahden metroaseman rakentamisen. (L28)

- Majvikin alueen suunnittelun tavoitteena on luoda uusi alue- keskus, joka rakentuu tiiviisti metroaseman ympärille. Asuin- rakentaminen lisääntyy, jolloin alueen nykyinen haja-asutuk- seen ja maa- ja metsätalouteen perustuva luonne muuttuu voimakkaasti. Uuden rakentamisen suhde alueen ja sen ym- päristön nykyisiin toimintoihin on tärkeää huomioida suun- nittelussa. Suunnittelualueella nykyisin sijaitsevia vanhoja mutkittelevia ja pienipiirteisiä tieyhteyksiä ja -linjoja olisi voi- tu käyttää maankäyttösuunnitelmissa paremmin hyödyksi.  
Alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävät inventoidut kohteet, sekä mahdolliset tielinjat, tulee merkitä selkeästi tu- leviin Majvikin maankäyttösuunnitelmien luonnoksiin. (L7)
- Luonto-Liiton Uudenmaan piiri tukee ympäristöjärjestön laa- timan varjokaavan esitystä Östersundomin maltilliseksi ke- hittämiseksi ja luontoarvojen turvaamiseksi. Liitto ei hyväksy suunnitelmia rakentaa Granön saari virkistys- ja asuinalueek- si. Granön muuttuminen yksityisrannoiksi ja puistomaiseksi lähiömetsäksi ei ole mielekäästä retkeilyn, luonnonharrastuk- sen, ympäristökasvatuksen tai esteettisestä näkökulmasta. Granön saaren retkeilyn viehätys piilee juuri siinä, että saa- reen pääsee vain veneellä tai jäitä pitkin. Saaren säästämi- nen tulevan kansallispuiston ja muiden suojelualueiden lähi- seudulle on myös populaatioekologisesti perusteltua. (L15)
- Aluehallintovirasto ei pidä hyvänä, että asuntorakentamista keskitetään liikenneväylien varteen niiden aiheuttamien melu- haittojen ja ilman epäpuhtauksien vuoksi. Meluntorjuntaan on kiinnitettävä huomiota jo yleiskaavavaiheessa ja toimet on toteutettava ennen asukkaiden muuttoa alueelle. (L24)
- Tulee kiinnittää huomiota julkiseen kaupunkitilaan. Torit, puistot ja kävelykadut muodostavat kaupunkilaisille tärkei- tä virikkeellisiä olohuoneita. Tavoitteena tulee olla aktiivisuus- teen houkutteleva kaupunkitila.  
Kunkin alueen koulutuspalvelujen järjestämisen mahdol- listamisessa tulee ottaa huomioon alueen omaleimaisuus ja valinnanmahdollisuuksien tarjoaminen hyvän asuinympäris- tön luomiseksi. Kulttuuriympäristö toimii historian elävänä todisteena ja tiedon lähteenä. (L51)
- Helsingin seurakuntayhtymä tukee laadittua kaavaa. Seura- kuntayhtymä esittää omina tarpeinaan, että jatkosuunnitte- lussa Östersundomin kirkko- ja hautausmaakiinteistön itä- puoliset pellot kaavoitetaan siten, että ne voidaan ottaa hau- tausmaan laajentumisalueiksi ja länsipuolen naapurikiinteis- tö hautausmaa- ja seurakunnallisten rakennusten lisäraken- tamisalueeksi. Tämä takaisi Östersundomin kirkon toimin- tojen monipuolistamisen ja laajentamisen, kasvavan hauta- ustarpeen takia. Kirkkoneuvosto haluaa ottaa jatkossa kan- taa lisätoimitilarpeiden edellyttämiin aluevarauksiin liitty- en. (L27)

- Helsingin poliisilaitos toteaa yleiskaavasuunnitelman olevan erittäin perusteellisesti ja laajassa yhteistyössä kolmen kunnan kesken laadittu. Helsingin poliisilaitos ei voi tässä vaiheessa yksityiskohtaisesti ottaa kantaa yleiskaavasuunnitelmaan, mutta haluaa olla mukana myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, kun suunnitellaan alueiden ja tiestön toimivia paikallisia ratkaisuja onnettomuuksien, häiriöiden, rikosten ja rikostilaisuuksien ennaltaehkäisemiseksi.

Helsingin poliisilaitos pitää tärkeänä yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa kaavaa valmisteltaessa. Kannanottajan näkökulmasta keskeisimpiä asioita kaavoitussuunnittelussa ovat liikennejärjestelyt ja asuin ympäristön turvallisuus sekä valvonnan mahdollistaminen. Östersundomin alueen toteutuessa yleiskaavaluonnoksen tavoitteiden mukaisesti se tulee merkittävästi lisäämään poliisin palvelujen tarvetta ja tehtävien kasvua Itä-Helsingissä. Kannanottajan kannalta tärkeimpiä suunnittelukohteita ovat asemat ja asemien seudut sekä kauppa- ja ostoskeskukset. (L40)

- Vuosaaren satama on ulkomaankaupan pääsatama ja yritysalueineen merkittävä työpaikkakeskittymä. Satama on myös seudullinen liikennematkaisu, joka on pysyvästi vaikuttanut etenkin raskaan liikenteen liikennevirtoihin.

Yleiskaavalla on mahdollista ohjata Östersundomin kehitys vetovoimaiseksi kaupunkialueeksi. Liikenneyhteyksien, erit. raideliikenteeseen perustuvan joukkoliikenteen, kehittäminen on myönteinen tavoite satamakeskuksen kehittämisen kannalta. Asukasmäärän kasvu lisää työmatka- ja muuta liikennettä myös sataman suuntaan, tulee siis olla hyvät joukkoliikenneyhteydet.

Sataman tavaraliikenteen yhteydet sisämaahan on turvattu ja niitä on voitava kehittää. Heli-ratavaraus ja yhteysvaraus satamarataan luo mahdollisuudet siirtää tavaraliikenteen painopistettä raitelle.

Kaavassa esitetty katuyhteys Östersundomista Porvarinlahden yli Vuosaaren rajoittaisi ratapihan raideliikenteen kehittämistä sekä tavaroiden siirtoa kumipyörien ja raiteiden välillä ja voisi ohjata tavaraliikennettä asuinkaduille sekä Vuosaaren läpi. (L41)

- Ei voida vettä johtopäätöstä, että koska rautatiesilta Porvarinlahden yli ei aiheuta haittaa luontoarvoille, ei katusiltakaan niin tekisi. Kadun ja sillan mahdollinen toteutus ei saa johtaa siihen että lahden yli johtavan satamaradan käyttöä rajoitettaisiin. HelEnin biopolttoaineen käyttöönottoon liittyviä hankkeita satamakeskukseen ei saa vaarantaa Östersundomin kaavalla. (L50)

- Kannatetaan Uuden Porvoontien kehittämistä alueen pääkaduksi, jolla on kaupunkimainen olemus. Townhouse-talotyyppiä kannatetaan. Kaupunkipientaloalueiden tehokkuuteen tulee sitoutua, jotta alue ei vesity tavalliseksi pientaloalueeksi. Asemien ympärille muodostuviin kerrostaloalueisiin pitää sisällyttää pieniä liiketiloja, jotta vältetään nukku-malähiöitymistä.

Toivotaan pikaraitiotievaihtoehdon tutkimista vielä uudelleen. Palveluiden hajautuminen alueelle olisi mahdollista ja vältettäisiin tavanomaista lähiöketjua. On tehtävä niin hyvä alue, ettei autonkäyttöaste ainakaan kasvaisi nykyisiin alu-

eisiin verrattuna. Kannatetaan pyrkimystä luoda selkeä raja kaupungin ja maaseudun välille. (M43)

- Ruovikoituneita merenlahtia tulisi avata yleiseen virkistyskäyttöön enemmän kuin yleiskaavaluonnoksessa esitetään. Umpeenkasvaneet ruovikot eivät kuulu tulevaan kaupunkirakenteeseen eivätkä nykyisellään toimi edes vesilintujen pesimäalueena. Yhtenäinen rantaraitti on oleellinen tekijä koko alueen arvostuksen kannalta. (M59)

- Helsingissä ei ole yhtään ekologisesti suunniteltua ja rakennettua kaupunginosaa, missä oikeasti joukkoliikenne olisi toimivaa ja palvelut lähellä. Samalla saisi taatusti halutun asuinalue. Aluetta rakennetaan 40 vuoden tähtäyksellä. Varmaa on, että luonnon arvo on silloin entistäkin tärkeämpi. Tälläkin hetkellä pyritään muualla maailmassa kaupunkikuvaan lisäämään viherkattoja, paikallista viljelyä ym. (M7)

- Tulevaisuudessa ei voi olla muunkaltaista rakentamista kuin ekologisesti kestävää rakentamista. Maisemaa muokataan tällöin mahdollisimman vähän ja rakentamiseen käytettävän pinta-ala tulee olla pieni.

Nyt olisi todella hyvä mahdollisuus näyttää, että kiinnostava, erilainen ja ekologinen rakennuskulttuuri on mahdollinen Helsingissä. Östersundomin alueelle rakennettaisiin pientaloja ja ns. townhouse-taloja, joiden arkkitehtuuri edustaisi uutta suomalaista rakennuskulttuuria. Leikekirjan kuvitukset eivät meidän mielestämme tuoneet mitään uutta arkkitehtonista ajattelua, vaan sama modernistinen suorakulma-arkkitehtuuri tuodaan Östersundomin maisemaan. Vuosaarta suunniteltiin ja rakennettiin 40 vuotta - tulos on aika kauhistuttava. Östersundom tulee rakentaa ekologisesti kestäväksi asuinalueeksi. (M93)

#### ***Vastine:***

*Luonnosmateriaalissa esitetty rakentamistehokkuus suhteessa saman keskustaetäisyyden alueisiin ei ole poikkeuksellisen suuri. Saman suuruisia ja samalla etäisyydellä olevia alueita on Espoossa ja Vantaalla. Kivenlahdessa ja sen lähiseudulla asukasmäärä vastaavalla alueella on Östersundomiin esitettyä suurempi. Se on toiminut ilman raideliikennettä. Myös Tikkurilan pohjoispuolella pääradan varressa on vastaavia alueita. Ehdotettu väkiluku vaihtelee laadituissa vaihtoehdoissa. Kaikki ovat kuitenkin reippaasti pienempiä kuin vastaava luku Itä-Helsingissä vastaavan kokoisella alueella (n. 130 000 asukasta).*

*Tavoitteena Östersundomissa on luoda pientalokaupunki, johon tulee myös raideliikenne, lähtökohtaisesti alueliitospäätöksen yhteydessä oli kyse metrosta. Ollakseen pientalokaupunki tulee Östersundomissa olla riittävästi korttelimaata pientaloille. Ei voida menetellä siten, kuin joissakin kannanotoissa esitetään, että kaikki asutus kerätään metroasemien tuntumaan tiiviiksi kerrostaloryppääksi. Tavoitteena ei ole lähiöiden helminauha metroradan varteen.*

*Luonnoksesta on laadittu useampia vaihtoehtoja, joissa tärkeitä muuttujia ovat raideratkaisu, rakentamisalueiden laajuus ja väkimäärän mitoitus. Eri vaihtoehdoissa on myös alueita, joita voidaan vaihtaa keskenään, kun etsitään parasta yleiskaavaehdo-*

tuksen pohjaksi esitettävää vaihtoehtoa.

*Julkisesta kaupunkitilasta käsin koetaan ja tunnistetaan paikan ominaispiirteet. Julkista kaupunkitilaa ovat erityisesti kaupungin kadut. Siksi kaupungissa ovat oleellisia myös katuja reunustavat rakennukset. Östersundomissa ei ole tarkoitus vetää kortteleita kauaksi kaduista.*

*Työpaikkamäärä vaihtoehdossa A on varsin varovainen. Työpaikka-alueita on lisätty vaihtoehtoon B. On huomattava, että työpaikkoja on vaihteleva määrä myös punaisilla merkityillä rakentamisalueilla muiden toimintojen lomassa. Sen määrä tulee tarkempaan tarkasteluun myöhemmässä kaavoitusvaiheessa. Tarkoitus on luoda kaupunki, jossa toiminnot olisivat monipuolisia ja katuverkko eri toimintoja tehokkaasti integroiva, ei erotteleva. Siksi myös katuverkko, joka liittyy Östersundomin suoraan Vuosaareen, on tavoittelemisen arvoinen ratkaisu.*

*Luonnoksesta on laadittu metroasemien lukumäärän suhteen erilaisia vaihtoehtoja. Jatkosuunnittelun pohjaksi esitetyssä luonnoksessa Vantaan alueella on vain yksi*

*metroasema, Länsisalmen puolella. Itäväylän ja Kehä III:n risteysalueella katsotaan olevan suurta maankäyttöllistä potentiaalia ja siksi myös metroasema on sen tuntumassa.*

*Pikaraitiotievaihtoehto julkisen liikenteen perusratkaisuna on otettu osaksi esillä olevia luonnosvaihtoehtoja. Tarkoitus on, ettei yleiskaava ratkaise eri järjestelmien toteuttamiseen liittyviä seikkoja. Yleiskaava varaa mahdollisuuksia tulevaisuudelle. Erikseen määritellään ajallaan toteuttamissuunnitelmissa raideraatkaisujen suunnitelmien yksityiskohdista sekä vaiheistamisesta.*

*Ruovikoituneet merenlahdet ovat suurelta osin Natura 2000- sekä luonnonsuojelualueita. Niiden käytöstä ja hoidosta laaditaan tarkoituksenmukaisena ajankohtana erilliset suunnitelmat. Hoito- ja käyttösuunnitelmissa määritellään suojelualueille sopiva virkistyskäyttö sekä ne toimenpiteet, jota alueen lajien ja luontotyyppien suojeleminen edellyttää.*

*Alueen kulttuuriympäristö ja luonnonolot ovat lähtökohtana hyvälle paikallista ominaislaatuja kuvastavalle kaupunkirakenteelle, johon kuuluvat monipuoliset viher- ja virkistysalueet. Hyvät yhteydet Sipoonkorpeen sekä yhtenäinen rantaraitti ovat oleellisia koko alueen vetovoimatekijöitä.*

*Kohtuullisen tiivis kaupunkirakenne, uudet energiaratkaisut (mm. aurinkoenergia), raideliikenne ja kevyen liikenteen korostaminen ja viheralueiden ekologinen laadukkuus ovat Östersundomin suunnittelun ekologisia lähtökohtia. On huomattava, että ekologisella kaupunkirakentamisella on monta mittakaavaa eli ainakin seudullinen, yleiskaavatason ja paikallinen taso (mm. rakennukset, paikallinen luonto jne). Kaupunkiekologiaa Östersundomissa on selvitetty Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa.*

*Selvityksestä ilmenee mm., että luonnonsuojelu ja rakentaminen voidaan sovittaa yhteen moninaisin tavoin.*

## 7. Asuminen

Östersundomin kaavoituksen lähtökohtana oli parantaa pääkaupunkiseudun asumisolosuhteita tonttitarjontaa lisäten se-

kä lisätä seudun kansainvälistä kilpailukykyä elinkeinoelämän kannalta.

Pientalokaupunkitavoitetta pidetään hyvänä. Alueen mitoitusväkiluku on ollut kiinnostava kysymys. Monet pitävät n. 70 000 asukasta kaava-alueella suurena, vain muutama pitää sitä miniminä.

Pientalokaupungin ominaisuuksia on tutkittava edelleen. Townhouse- konseptia pidetään mielenkiintoisena. Kaupunkipientalo- käsite ja siihen liittyvät kysymykset tulevat hyvin esiin mielipiteissä ja kannanotoissa. Erityisen monipuolisesti asiaa käsittelee Helsingin rakennusvalvontavirasto. Lähtökohtana oli raideliikenteen jatkaminen alueelle ja tämä yhtälö on johtanut kaavaluonnoksessa uudentyypiseen kaupunkirakenteeseen, missä kaupunkipientaloilla on keskeinen asema. Suuri asukasluku ja luontotekijät ajautuvat helposti ristiriitaan alueella.

Monipuolista kaupunkiympäristöä, missä asuminen on osa muuta kaupunkitoimintaa, kannattavat lähes kaikki. Kukaan ei toivo erityisesti rauhallista nukkumalähiötä.

- Yleiskaavan liikennejärjestelmää on selvitetty rakennemallien kautta. Rakennemalleissa on tutkittu, millaista rakennetta syntyy metroon tai pikaraitiotiehen perustuvalla raideraatkaisulla. Metroraideraatkaisun valintaan vaikutti sen seudullisuus. Rakennemalleista on valittu yksi, johon kaavaluonnos perustuu. Luonnos mahdollistaa noin 65 000–70 000 asukkaan ja noin 10 000–15 000 työpaikan sijoittumisen alueelle. (L50)

- Tavoitteeksi asetetun urbaanin pientalovaltaisen kaupungin toteuttaminen on nykyinsäädännön ja -viranomaisohjeistuksen kannalta haastava ja vakiintuneita toimintatapoja ilahduttavasti ravistava. Tavoite luo Östersundomin topografisesti vaihtelevassa pienpiirteisessä maastossa hyvät puitteet omaperäiselle ja korkealuokkaiselle urbaanille asuinympäristölle, jossa niin kaupunki- kuin meri- ja metsäluontokin on lähellä. Tavoite avata rantoja asukkaille on kannatettava.

Asukastavoitteeksi asetettu noin 65 000–70 000 asukasta, joista noin 45 000 Helsingin alueella, on raideliikenteen taloudellisuuden kannalta pidettävä minimitaloituksena. Pienemmällä asukas pohjalla ajaututaan helposti ekologisesti heikompaan auto- ja bussikaupunkiin. (L44)

- Pidämme asukastavoitetta liian korkeana. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnan 11.12.2008 hyväksymissä liitosalueen alustavissa suunnitteluperiaatteissa asetettiin liitosalueen asukastavoitteeksi vähintään 30 000, mikä on suuruudeltaan realistisempi. Alueen luonteen säilyttämiseksi ja haastavat. Rakentamisolot huomioiden asukasmäärätavoite Helsingin osalta tulisi alentaa 30 000–35 000 asukkaan. (L23)

- Yleiskaavaluonnoksen asuntotyyppijakauma vastaa hyvin perinteisten omakotitalojen kysyntään, joka on jo pitkään ollut tarjontaa huomattavasti suurempaa. Kaupunkipientaloalueiden osalta on tarvetta selvittää kysyntää ja preferenssejä lisää. Lisäksi on tarvetta kehittää kaupunkipientalojen toteutustapaa ja tuotantoketjua siten, että on mahdollista saada aikaan viihtyisää ja kustannuksiltaan kohtuullista pientalokaupunkia.

Uudenmaan liiton arvion mukaan Uudenmaan väkiluku tulee seuraavan 25 vuoden aikana kasvamaan noin 430 000 asukkaalla. PKS:lle tästä sijoittuisi 60 % eli 258 000 asukasta. Uuden maakuntaluonnoksen keskeisiä kysymyksiä ovat alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, metropolimaakunnan kilpailukyvyyn vahvistaminen, kaupan palveluverkon suunnittelu osaksi alue- ja yhdyskuntarakennetta sekä kylien ja muun hajarakentamisen ohjaaminen. (L50)

- Pidämme Östersundomin yleiskaavan päätavoitteita hyvinä. Pääkaupunkiseudulla kaava tasapainottaa yhdyskuntarakennetta, monipuolistaa asuntotarjontaa ja mahdollistaa infrarakenteen kokonaissuunnittelua, mikä on alueen kestävä kehityksen kannalta oleellista. (Mitoitustavoite, 60 ... 70000 uutta asukasta, on suuri haaste. Tavoitetta voi kuitenkin pitää kohtuullisena, kun otetaan huomioon pääkaupunkiseudun paineet. Kasvu edellyttää kuitenkin hyvää suunnittelua, myös detaljitason. Siten kunnilta tarvitaan riittävät resurssit asemakaavoitukseen ja toteutussuunnitteluun.

Alueen identiteetin kannalta tiivistä ja tehokasta asuinrakentamista voisi osoittaa mahdollisuuksien mukaan keskittyihin paikkoihin myös rannan tuntumaan. Suunnitteluprojektin tuottamassa leikekirjassa on runsaasti hyviä ja ympäristöön sovellettavia esimerkkejä. Niitä voisi jatkosuunnittelussa kohdistaa alueille antamaan paikoille erilaisia identiteettejä. Tavoiteltu, kaupunkientaloihin perustuva yhdyskuntarakenne ja tummimmalla punaisella esitettyjen alueiden suunniteltu rakentamistehokkuus ovat jossain määrin ristiriidassa. Toteutus esimerkiksi asemien läheisyydessä on näillä tehokkuuksilla todennäköisesti kerrostalomaisempaa, mitä sinänsä ei tarvitse pitää ongelmana.

Yleiskaavaluonnoksen tavoitteiden mukaan Östersundomista rakentuu pääosin pientalovaltainen kaupunginosa. HSL huomauttaa, että maankäytön tulee muodostua kokonaisuutena niin tiiviiksi, että se luo edellytykset palvelutasoltaan hyvälle, metron tukeutuvalla joukkoliikennejärjestelmälle. Yleiskaavaluonnos on lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan hyvä ja kannatettava. (L11)

- Tavoitteena tulee olla monipuolinen ja sosiaalisesti kestävä asukasrakenne. Alueelle tulee toteuttaa sekä tyyppiltään että hallintamuodoltaan monipuolista asumista. Kaupunkientalon markkinat ovat Suomessa vielä hyvin kehittymättömät (kuten myös selostuksesta käy ilmi). Tässä piilee yksi yleiskaavaratkaisun suurimmista riskeistä, eli miten "päätyyppinä" olevia kaupunkientalotalueita saadaan syntymään. Suunnitelmien tarkentuessa olisi hyvä kiinnittää erityistä huomiota kaupunkientalojen rakentamisen suurimpien esteiden vähentämiseen yleiseen asenneilmapiiriin vaikuttamisen lisäksi. (L28)
- Suunnitelmassa syntyy helposti ristiriita luontoarvojen ja asutuksen tehokkuusvaatimuksen välillä. (L22)
- Asutustavoitteet on täysin mahdollista toteuttaa rakentamalla tiivis kerrostalokaupunki metroradan varteen. (M51)
- Kannatamme ajatusta tehdä ns. townhouseista alueen hallitseva talotyyppi. Kaupunkientalojen kaavoittaminen run-

sain määrin haluttavalle alueelle antaa mallin, jonka jälkeen niitä on helpompi toteuttaa myös muilla alueilla, kun uusi konsepti on lyönyt itsensä läpi. Kaupunkientalotalueiden tehokkuuteen on syytä sitoutua johdonmukaisesti, jotta alue ei vesity tavanomaiseksi tehottomaksi omakoti- tai rivitalotalueeksi. (L20)

(Helsingin rakennusvalvontavirasto tuo ansiokkaasti esiin kaupunkientalokonseptin ominaisuuksia. Koska kaupunkientalot ovat keskeinen asumisen talotyyppi on teksti tässä referaatissa lähes lyhentämättömänä)

- Ratkaisevana toteuttamisen onnistumiseksi pidetään selostuksessa Suomen olosuhteissa uuden tyyppisen, tehokkaan, ns. townhouse -konseptin omaksumista. Noin puolet rakennettavasta alueesta on esitetty rakennettavaksi townhouse -tyyppiseksi kaupunkientalomiljöökseksi. Kysymys on tiheästi rakennettavista, pääosin kolmikerroksisista omilla tonteilla sijoittuvista taloista, jotka rakennetaan toisiinsa kiinni.

Kokemuksia townhouse -konseptista on kertynyt Suomessa vähän. Monissa Euroopan maissa on mallia käytetty menestyksellisesti vuosikymmenten, jopa vuosisatojen ajan. Monissa hallintokunnissa esiintyy epäluuloja, pystytäänkö Helsingissä laajoja townhouse -alueita toteuttamaan. Esteenä on nähty milloin voimassa olevat rakentamismääräykset (esteettömyys, paloturvallisuus), milloin taas tontinluovutus käytännöt. Moni on myös epäillyt, löytyykö meiltä todellista kuluttajien kysyntää ja kiinnostusta moneen tasoon sijoituville asunnoille.

Hinta on ilman muuta ratkaiseva tekijä, kun townhouse -alueita lähdetään toteuttamaan. Moneen kerrokseen sijoituvat asuintilat syövät väistämättä kalliita asuineliöitä portaisiin. On välttämätöntä, että tämän vastapainoksi pystytään townhouse -tyyppiset pientalot rakentamaan vähintään yhtä edullisesti kuin yksi- tai kaksikerroksiset pientalot. Pelkkä pieni tonttikoko ei todennäköisesti yksinään riitä kompensoimaan teknisistä kysymyksistä kumpuavia väistämättömiä lisäkustannuksia. Näistä mainittakoon perustukset, salaojat, hulevedet jne. Tarvitaan myös erilaisia sopimuksilla hoidettavia yhteisjärjestelyjä.

Ekotehokkuus ei kaupunkientaloissa välttämättä ole mikään automaattisesti mallista seuraava ominaisuus. Periaatteessa talojen rakentaminen toisiinsa kiinni vähentää kylmien ulkoseinien määrää. Rakennettiin pientalot sitten millä konseptilla hyvänsä, vapaasti omilla tonteillansa sijoittuvina tai kaupunkientalomaisina, koskevat vuonna 2012 voimaan tulevat kokonaisenergiatarkasteluun perustuvat energiatehokkuusvaatimukset niitä. Energiatarkastelussa keskeiseksi tekijäksi, rakenteellisten ominaisuuksien lisäksi, muodostuu mm. rakennusten pääasiallinen lämmönlähde ja sen tuottamistapa. Kaupunkientaloissa saattaisi olla normaaleja pientaloja paremmat edellytykset hyödyntää korttelikohtaista maalämpöä tai jopa pienimuotoisesti tuulivoimaa.

Kaupunkientalojen erääksi pulmaksi voivat muodostua liikkumisesteettömyyttä koskevat rakentamismääräykset. Nykyisellään pientalojen osalta edellytetään lähinnä esteettöntä pääsyä ulkoa pääovelle sekä ovilta vähimmäislevyitä. Niin sanottu selviytymiskerros on vain suositus. Tiedossa kuitenkin on, että ympäristöministeriössä valmistellaan esteettömyyttä koskevien määräysten uusimista. Tietoa täs-

sä vaiheessa ei ole tullaanko pientalojen esteettömyysmääräyksiä nykyisestä tiukentamaan.

Palomääräysten osalta on tullut jo voimaan uudet, aiempaa lievemmat määräykset. Uudet määräykset mahdollistavat aiempaa helpommin kolmi- ja nelikerroksisten pientalojen rakentamisen ilman kalliiksi tulevia palosuojauratkaisuja.

Kaupunkipientaloja koskevassa erillisselvityksessä peräänkuulutetaan perinteisestä rakennusoikeuskäsitteestä luopumista. Paljon on puhuttu kerrosalan laskennan sijaan esim. rakennuksen laajuuden määrittämisestä tilavuudella. Tässä yhteydessä puhutaan ulkomittojen määrittelystä siten, että rakennuksen sisältö olisi sitten vapaammin muokattavissa. Tämä määrittely on hyvinkin kannatettavaa, ja rakennusvalvontavirasto suhtautuu suopeasti tätä tarkoittaviin kokeiluihin.

Massaan perustuva rakennusoikeuden määrittely saattaisi myös helpottaa sitä vaiheittain etenevää rakentamista, jota erillisselvityksessä on arvioitu. Perheet voisivat ensin rakentaa asumisen kannalta välttämättömät tilat, mukaan luettuna riittävät tilat hygienian hoitoa ja tavaroidensäilytystä varten, ja lisärakentaa ullakon ja varustaa kellarin sitä mukaa kuin taloudellinen tilanne sallii. Virastolla ei ole mitään vaiheittain etenevää rakentamista vastaan, kunhan säännösten edellyttämä asumisen vähimmäistaso täyttyy.

Rakennusvalvontavirasto suhtautuu periaatteessa myönteisesti yleiskaavaluonnoksen rakentamisaluelinjauksiin. Edettäessä yleiskaavasta kohti asemakaavoitusta tulee edelleen jatkaa hallintokuntien välistä yhteistyötä, jolla etsitään toimivia ratkaisuja moniin kaupunkipientaloja koskeviin, toistaiseksi vasta hahmotusvaiheessa oleviin kysymyksiin. Eräs ratkaisu saattaisi olla toteuttaa ensin riittävän laajamittainen koerakentamishanke esim. asuntomessujen yhteydessä, jolloin saataisiin kokemuksia yleiskaavaluonnoksen liiteaineistossa tarkemmin esitetystä kaupunkientalokonseptista. Vuoden 2015 asuntomessut Vantaalla olisi tähän sopiva messuvaihtoehto. (L43)

- Yleiskaavaluonnoksen asuntotyyppijakauma vastaa hyvin perinteisten omakotitalojen kysyntään, joka on jo pitkään ollut tarjontaa huomattavasti suurempaa. Kaupunkientaloalueiden osalta on tarvetta selvittää tämän segmentin kysyntää ja preferenssejä lisää, jotta osataan vastata kysyntään oikealla tavalla asemakaavoitus- ja toteutusvaiheissa. Lisäksi on tarvetta kehittää kaupunkientalojen toteutustapaa ja tuotantoketjua siten, että on mahdollista saada aikaan viihtyisää ja kustannuksiltaan kohtuullista pientalokaupunkia. (L52)
- Poikittaisyhteydet tulee selvittää tarkemmin. Tavoitteena tulee olla monipuolinen ja sosiaalisesti kestävä asukasrakennus. Alueelle tulee toteuttaa monipuolista asumista. Kaupunkientalon markkinat ovat Suomessa kehittymättömät. Tässä piilee yksi suurimmista riskeistä. (L28)
- Yleiskaavaluonnoksen asuntotyyppijakauma vastaa hyvin perinteisten omakotitalojen kysyntään, joka on jo pitkään ollut tarjontaa huomattavasti suurempaa. Kaupunkientaloalueiden osalta on tarvetta selvittää kysyntää ja preferensse-

jä lisää. Lisäksi on tarvetta kehittää kaupunkipientalojen toteutustapaa ja tuotantoketjua siten, että on mahdollista saada aikaan viihtyisää ja kustannuksiltaan kohtuullista pientalokaupunkia. (L52)

- Myös asuinalueiden rajat kaipaavat paikoin tarkentamista. Esimerkiksi Talosaareissa on osoitettu laaja alue rakentamiselle. (L43)
- Kannanotossa on pohdintoja erilaisista yhteisöllisemmän asumisen synnyttämisestä ja eri-ikäisten ja erilaisten toimintojen yhdistämisestä. (L42)
- Yleiskaavaluonnoksessa kaupunkirakenteen pääpaino on tiiviissä kaupunkimaisessa pientaloasumisessa. Pientaloasuminen on hyvä asumismuoto. Suunnittelussa on realistisesti otettava huomioon liikenteen vaatimat tilat, esimerkiksi perheiden henkilöautojen käyttöön on varauduttava. (L43)
- Tavoiteltu, kaupunkipientaloihin perustuva yhdyskuntarakennus ja tummimmalla punaisella esitettyjen alueiden suunniteltu rakentamistehokkuus ovat jossain määrin ristiriidassa. Toteutus esimerkiksi asemien läheisyydessä on näillä tehokkuuksilla todennäköisesti kerrostalomaisempaa, mitä sinänsä ei tarvitse pitää ongelmana. Ryhmärakentamisen edistäminen on suositeltavaa asumisen monipuolistamiseksi. Asiaa on selvitetty YTK:n URBA-julkaisuissa. (L22)

#### Vastine:

*Pientalokaupunki metrolla on maassamme poikkeuksellinen kaupunkityyppi. Se liitetynä raskaaseen raideliikenteeseen (metro, juna tai pikaraitiotie) on haastava yhtälö. Tapa, jolla tämä yhtälö voidaan ratkaista, on lisätä pientalotyyppin rakennustehokkuutta niin paljon, ettei kuitenkaan menetetä pientalon ominaisuuksia (=oma piha, oma ulko-ovi, oma tupa, oma lupa). Tällöin kyseessä on ns. townhouse.*

*Yleiskaavaluonnoksessa on reuna-alueille osoitettu myös paljon perinteisempää pientalo- tai omakotiasutusta koko kaupungin asuntotyyppitarjonnan lisäämiseksi ja monipuolistamiseksi. Pientaloasutuksen tavoitetta ei voida toteuttaa rakentamalla vain tiiviisti metroasemien tuntumaan. Suhteessa ilmastonmuutokseen ja hiilijalanjälkeen pientaloasutuksen sijaintia Östersundomissa on verrattava myös vaihtoehtoon, missä pientaloasutus leviää paljon kauempana Helsingin keskustasta paljon laajemmalle alueelle.*

*Kaupunkipientalojen ominaisuuksien selvittely on edelleen osa yleiskaavoitusprosessia. Se jatkuu myös asemakaavoitustasolla.*

*Tummimmalla punaisella esitetty rakentamisen tehokkuus tarkoittaa pääsääntöisesti kerrostalorakennetta, oli se sitten toimistoja tai asuntoja tai julkisia palveluja tai kaupallisia palveluja.*

*Pientalokaupunki mahdollistaa vaihtelevan ja pienipiirteisen miljöön, joka parhaimmillaan on myös biodiversiteetiltään rikas. Östersundomin kaupunkiekologisessa ohjelmassa on tutkittu mm. erilaisia pientalokaupungin korttelityypologioita, jotka voisivat tuottaa ja ylläpitää elinvoimaista kaupunkiluontoa.*



## 8. Työ ja palvelut

Monessa mielipiteessä työpaikkojen oletettua määrää pidetään alhaisena, mikäli tavoitteena on monipuolinen kaupunkielämä. Östersundomin palveluiden ja työpaikkojen kehittämismahdollisuudet voidaan ottaa ja pitää ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa. Östersundomin alue antaa mahdollisuuksia myös Helsingin elinkeinorakenteen monipuolistamiselle. On pyrittävä riittävään työpaikkatarjontaan. Myös teolliselle toiminnalle on varattava riittävästi tilaa. Asuinrakentaminen, liikenne- ja julkisten palveluiden sijoittuminen vaikuttavat kaikki myös yritystoiminnan mahdollisuuksiin. Pienyrityksille soveltuvien tilojen ja työpaikkojen luominen kaupunkirakenteeseen asumisen sekaan on haasteellista ja edellyttää uudenlaista kaupunkirakennetta ja markkinointia.

Kaupan sijoittumiseen ja ylipäätään kaupan edellytyksiin alueella kiinnitetään paljon huomiota. Myös pienyritysten tilat katutason kerroksissa ovat toiveissa. Kaavamääräyksiä kaupan ohjaamisessa kehoitetaan tarkistamaan, mm. hallimaisten alueiden kaavamääräyksen sisältöä halutaan tarkennettavaksi. Liikennejärjestelyt on otettava painavasti huomioon palvelujen sijaintia suunniteltaessa.

Liike- ja työpaikkakeskittymien sijoituspaikkoja pidetään siinänsä oikeina. Tilaa vieville palveluille antavat yhteydet satamaan, Kehä III:lle, Porvoonväylälle ja metroon oivia edellytyksiä. Kaupan, muiden palveluiden ja työpaikkojen liikenneyhteydet ovat tilojen sijoittumisessa oleellisia. Vuosaaren satamakeskukseen tukeutuvia mahdollisuuksia elinkeinoelämälle pidetään tärkeinä.

Julkisten palvelujen järjestämisen osalta kuntien välistä yhteistyötä painotetaan, samaten saman kunnan eri hallintokuntien välistä yhteistyötä. Ruotsinkielisten palvelut tulee turvata.

Kannanotoissa ja mielipiteissä otetaan myös kantaa tarkemmin määriteltujen maantieteellisten sijaintien edellytyksiin elinkeinoelämän, kaupan ja julkisten palvelujen sijaintina. Mm. Landbossa voisi olla pieni aluekeskus, Gumbölen liittymässä voisi olla työpaikkarakentamista, kaavaan halutaan varata alue keskitetyille seudullisille terveyspalveluille esim. Kehä III:n ja Uuden Porvoontien risteyksen lähelle.

- Yritysvaikutuksia tulee arvioida myös muiden kuin varsinaisten yritysalueiden kaavoituksen osalta. Asuinrakentaminen, liikenne- ja julkisten palveluiden sijoittuminen vaikuttavat kaikki myös yritystoiminnan mahdollisuuksiin. Östersundomissa on mahdollisuudet monimuotoiselle yritystoiminnalle. Alueella voidaan vahvistaa teollisuuden toimintamahdollisuuksia ja ottaa huomioon aivan uudella tavalla kulluttajapalvelujen ja -kaupan toimintaedellytykset jo suunnitteluvaiheessa. Östersundomin alue antaa mahdollisuuden Helsingin elinkeinorakenteen monipuolistamiselle. Teollinen toiminta on paennut Helsingin rajojen ulkopuolelle mm. tonttien puutteen ja heikkojen laajentamismahdollisuuksien vuoksi. Asuinalueille on mahdollista sijoittaa niin asukkaiden kuin yrittäjien näkökulmasta kannattavia ja hyödyllisiä palveluja. Paikalliset palvelut vähentävät autolla liikkumisen tarvetta ja parantavat asukasviihtyvyyttä itse asuinalueella. Jotta kuluttajakauppa- ja palvelut menestyvät Östersundomissa, alueella on oltava riittävästi työpaikkatarjontaa. Merkittävä työpaikkakeskittymä idässä vähentäisi ruuhka-aika-liikennettä ja parhaassa tapauksessa myös hieman kääntäisi

si liikenteen suuntaa. Jos Östersundomiin toteutetaan metroasemat, niiden yhteydessä olevien toimitilojen tulisi mahdollistaa myös pienyrittäjien toiminta. (L36)

- Kaava-alueen peruskouluikäinen väestö olisi 7000-8000 lasta ja toisen asteen opiskelijoita olisi 2500-3000 nuorta. Tämä tarkoittaa kuutta uutta peruskoulua ja toisen asteen koulutuksen alueellista keskittymää alueelle. Koulu- ja oppilaitosrakennuksilla on entistä merkittävämpi rooli aluekeskusten opiskelu- ja harrastuspaikkoina. Toisen asteen koulutuksen kampus voisi sijaita Kehä III:n ja Itäväylän liittymän alueella tukeutuen hyviin kulkuyhteyksiin ja täydentäen Itä-Helsingin alueen 2. asteen opintopalveluiden vajetta.  
Koulut tulee voida sijoittaa viher- ja liikunta-alueiden sekä viherreittien yhteyteen. (L51)
- Yleiskaava-alueen mitoituksen pohjana oleva työpaikkamäärä on jonkin verran tavanomaista asuinlähiötasa korkeampi, mutta jää vielä varsin vaatimattomalle tasolle. Porvoon kaupunki katsoo, että alueen työpaikkamäärätavoitetta tulisi korottaa ja työpaikka-aluevarauksia laajentaa niin, että alueella voisi toteutua jopa alueen väestölle laskennallinen työpaikkaomavaraisuus. (L55)
- Selostuksessa(s.59) todetaan että yleiskaava mahdollistaa riittävän maankäytön tiheyden kaikille rakennettaville osaluueille, jotta lähipalveluilla on toimintaedellytykset. Tätä taustaa vasten määräyksen sanamuoto on epäonnistunut. Määräyksissä todetaan että päivittäistavarakaupan hankkeet sijoitetaan tiiveimmän rakenteen alueelle, eli tumman punaisella merkityille. Määräys koskenee kaupan suuryksiköitä, mutta siitä voi saada käsityksen että se koskisi kaikkea päivittäiskauppaa, jolloin muut punaiset alueet jäisivät ilman päivittäistavarakauppoja. (M54)
- Gumbölen liittymään voisi ohjata työpaikkarakentamista ja kaupallista toimintaa puskurivyöhykkeeksi pientaloille. (M58)
- Raide-jokeri, Tiederatikka ja Vantaan raitiotie tarjoavat erinomaisen yhteyden sekä työpaikka-alueille että kaupan yksiköihin, joille ei nyt mene vahvaa poikittaista joukkoliikennettä. (M89)
- Knutersintien ja pohjoisen rinnakkaistien risteykseen sopisi pieni aluekeskus kaupallisine ym. palveluineen. (M115)
- Yritystilaa tuli saada katutason kerroksiin, jotta voitaisiin tukea sellaista pienyrittämistä, joka ei ole mahdollista kauppa-keskuksissa liian korkeiden vuokrien takia (M126).
- Hallimaisten tilojen alue Landbon risteyksessä tuli tutkia uudelleen siten että siihen voi sijoittaa suuremman päivittäistavarakaupan tai suurehkon liikennemyymälän. (M130)
- Kauppakeskukset eivät ole tulevaisuuden visio, siitä on merkkejä jo nyt.  
Poliisin asiantuntemusta tulisi jatkossa käyttää kauppa-keskusten ja niiden läheisyyden suunnittelussa. (M147)

- Porvoonväylän ja Knutersintien risteysalue on luontevasti ns. ison tavarahan seudullinenkin liikekeskittymä, johon metroratkaisun liityntäliikenteen pääpysäköinti on mielekäs sijoittaa. Liityntä- ja kauppapaikkaliikenteen liityntäpysäköinnin tehostaminen (vuorottaispysäköinti) edellyttäisi Sakarinmäen kaavaillun metroaseman ja liikerakentamisen sijoittamista lähelle toisiaan.

Liike- ja työpaikkakeskittymien sijoituspaikat on identifioitu oikein. Jatkossa niiden profilointiin on syytä paneutua. Uuden Porvoontien varren ja metroasemien kerrostalovaltaisuus antaa hyvät edellytykset sijoittaa pienyrityksille sopivaa liike- ja palvelutilaa katutasoon. Näiden jatkokehittelyn haasteena on kuitenkin tilakustannus ja riittävä vetovoima. Pikaraitiotiehen perustuva joukkoliikennematkaisu tukisi tadennäköisesti toteuttamismahdollisuuksia metroratkaisua paremmin. (L44)

- Itäväylän, Kehä III:n ja Itämetron risteysalueella sijaitseva Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Paikka on erittäin hyvin saatettava ja sillä on sekä seudullista että kansallista ja kansainvälistäkin potentiaalia lentokentän ja sataman välissä. Paikka tarjoaa edellytykset kehittää sitä kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä tiiviimmän asumisen alueena. Paikka sopii myös hyvin idän ja pohjoisen suunnan liityntäliikenteelle Sakarinmäen aseman ohella. Metroaseman ja siihen liittyvän kehittämisalueen nimeksi sopisi Länsisalmea paremmin Porvari. (L52)

- On välttämätöntä, että yleiskaavan laadinnassa huomioidaan paitsi toimivien liikenneyhteyksien säilyminen ja kehittyminen tavarakuljetuksille Vuosaaren sataman ja sisämaan välillä niin myös Vuosaaren satamakeskuksen tuomat mahdollisuudet elinkeinoelämälle ja yritysten sijoittumiselle yleiskaavan suunnittelualueella jo olevien liikenneyhteyksien ja kehittyvien joukkoliikennereittien äärelle. Yleiskaavan tavoitteissakin on mainittu, että Vuosaaren sataman ja Aviapoliksen kehityskäytävää hyödynnetään työpaikka-alueena.

Hallimaisten tilojen alueiden osalta on yleiskaavaohjeissa ja yleisissä määräyksissä mainittu, että alueet ovat aktiivisessa kaupunkielämäkäytössä ja alueilla voi olla esimerkiksi pienteollisuuden tai urheilun ja liikunnan tiloja sekä sellaisia vähittäiskaupan toimintoja, joiden myyntiartikkelit ovat suuria. Aktiivista kaupunkielämää ei kaavaluonnoksessa ole tarkemmin määritelty, mutta yleiskaavaohjeessa annettujen esimerkkien valossa tuotantolaitoksille yleensä pienteollisuutta lukuun ottamatta ja logistiikan palveluille kuten varastoille sekä tukkukaupalle ei alueella olisi sijaa. (L41)

- Julkisten palvelujen verkko tulee laatia kuntien välisenä yhteistyönä. Palveluverkon suunnittelu ja ruotsinkielisen väestön palvelujen varmistaminen tulee toteuttaa yhteistyössä Helsingin ja Sipoon kanssa. (L28)

- Myös asumisen, työn, palveluiden, harrastamisen ja vapaa ajan vieton yhdistäminen alueella siten, että muodostuu yhteisöllisyyttä tukeva, elävä ja virikkeellinen ympäristö, luo alueelle oman identiteettinsä, vahvistaa yhteenkuuluvuutta ja luo turvallisuutta. (L42)

- Tulevaisuuden asuinalue tuottaa uusiutuvan energiansa ja käsittelee jätteensä itse. Asuinalueella tuotetaan myös ruokaa asukkaille. Östersundomin pellot voisivat toimia alueen ruoantuottajina. (M93)

- On jäänyt epäselväksi, kenelle aluetta suunnitellaan ja mikä on alueen "idea" ja kilpailutekijä. Mistä muodostuu +60 000 uutta asukasta? Mikä on heidän ostovoimansa? Missä ovat työpaikat? (M100)

#### **Vastine:**

*Työpaikat ja palvelut ovat kaupungin tunnusmerkki ja Östersundomista pyritään suunnittelemaan muuta kuin nukkumalähiötä. Jatkosuunnittelussa tullaan tätä kysymystä tarkastelemaan mm. selvittämällä pienyritysten sijoittumismahdollisuuksia Östersundomiin. Työnteon tilavaroja on edellisestä luonnosvaiheesta tarkennettu ja lisätty. Aihetta on tarkasteltu laajemmin erityisesti pienyritysten ja Vuosaaren sataman näkökulmista. Kaupallisten palveluiden tilantarve ja toimintaedellytykset määrittävät kaavoituksen edetessä, kun tarkentuu näkemys rakentamisalueiden laajuudesta ja mitoituksesta sekä tieverkon kehityksestä.*

*Östersundomin sijainti Helsingin koilliskulmalla ja hyvien liikenneyhteyksien äärellä tarjoaa paljon mahdollisuuksia työpaikoille ja palveluille. Toisaalta alue on perinteistä lähiövyöhykettä, mikä asettaa kaupunkisuunnittelulle haasteita. Esim. asuin- tai työpaikkarakennusten katutaso kerroksien kadulle aukeavat urbaania elämää luovat työpaikat eivät enää nykyisin rakennustuotantomenetelmien ole itsestäänselvyys.*

*Vuosaaren sataman olemassaolo alueen tuntumassa on suunnittelun tärkeä lähtökohta ja sitä pyritään hyödyntämään mahdollisimman hyvin. Haasteensa asiaan tuovat satamaa ympäröivät laajat luonnonsuojelualueet. On huomioitava, että punaisella värillä esitetyt korttelialueet sisältävät asumisen ohella myös työpaikkoja ja työpaikkatontteja, jotka osoitetaan tarkemmassa kaavoituksessa. Tilan käytön sekoittuneisuutta pyritään jatkokaavoituksessa tukemaan. Työn tilojen toteutumisen esteitä kartoitetaan ja mahdollisuuksien mukaan puretaan. Keltaisella värillä esitetyt rakentamisalueet eivät sisällä asumista.*

*Kauppaa koskevia kaavamääräyksiä tarkennetaan maankäyttö- ja rakennuslain hengessä sen sisältövaatimusten mukaisesti. Kysymys on paljon esillä myös maakuntakaavan valmistelussa. Kaavamääräyksiin on lisätty oma kauppaa koskeva kappalekokonaisuutensa.*

*Myös työpaikkoja sisältävät teknisen huollon suuremmat tilavaraukset on keskitetty Porvoonväylän varteen. Vapaa-ajanviettoon ja samalla työpaikkoihin ja palveluihin liittyville venesatamille ja -telakoille on osoitettu keltaisella värillä omat alueensa. Salmenkallion metroaseman itäpuolelle on osoitettu alue suurelle vapaa-ajanviettokeskukselle, joka varmasti myös sisältää paljon työpaikkoja ja palveluja.*



## 9. Vapaa-aika, harrastukset ja virkistys

Huomiota kiinnitetään alueen liittymiseen laajempaan viheralueverkostoon. Alueen vahvuutena on suhde mereen ja metsään. Pääsy niille koetaan tärkeänä ja se tulisi näkyä myös kaavassa. Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat merkittävässä roolissa, Östersundomilla tulee olla kiinteä suhde mereen. Merellisyyttä voisi painottaa enemmän. Tiedostetaan yksityisten rantojen aiheuttama haaste rannan yleiselle käytölle.

Joukkoliikenneyhteydet vapaa-ajanviettoalueille ovat tärkeitä. Salmenkallion metroaseman tuntumaan suunniteltua vapaa-ajan keskusta pidetään hyvänä ajatuksena.

Kaava-alueella tulee kehittää venesatamia muuallekin kuin Granön saarelle. Venesatamien yhteydessä tulee olla riittävä määrä talvisäilytysalueita. Esim. moottorien melualueelta tulisi etsiä suuri veneiden ja matkailuvaunujen talvisäilytysalue. Kaava-alueelle tulisi myös varata tilaa Rastilan kokoiselle leirintäalueelle. Alueelle tulisi varata tilaa monipuolisille liikunta- ja harrastamismahdollisuuksille. Koulujen yhteyteen tulee suunnitella pelikenttiä ja lähiliikuntapaikkoja. Toimenkuvansa mukaisesti Helsingin liikuntavirasto on miettinyt perusteellisesti, minkä tapaisia liikuntamuotoja ja virkistyspalveluja aiottu väestömäärä saattaisi nyt ja tulevaisuudessa tarvita

Merellistä rantaraittia pidetään hyvänä, kannatettavana ja samalla vaativana hankkeena. Ruovikoituneita merenlahtia sen tuntumassa halutaan avata.

- Viheraluejärjestelmää suunniteltaessa tulee toteuttaa valtakunnallista alueidenkäyttötavoitetta turvata suunnittelussa väestön tarpeiden edellyttämät ylikunnalliseen virkistyskäyttöön soveltuvat, riittävän laajat ja vetovoimaiset alueet sekä

niitä yhdistävä viheralueverkoston jatkuvuus. (L50)

- Sipoon saaristo ja Sipoonkorpi muodostavat valtavat virkistysalueet. On tärkeää kehittää niitä ja virkistysreittejä eri vapaa-ajan toiminnoille. Pääsy virkistysalueille tulisi esittää tarkemmin kaavakartassa. Koko alueelle tulee suunnitella virkistysaluejärjestelmä ja avattava merialueita myös uusille asukkaille. Omarantaisiin asuinalueisiin on vaikea puuttua. (L29)
- Rakentamista on ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luo-alueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aiemmat kaavamääräykset alueella säilyttää. Suojelu- ja asuntoalueiden väliin tulee jättää riittävästi lähivirkistysalueita. (L32)
- Ekologista ja virkistyskäyttöä palvelevia viherkäytäviä tulee leventää, etenkin Sipoonkorvesta rannan Natura-alueille. Tulee suunnitella tarvittava Porvoonväylän ja ratavarauksen ylittävä viheryhteys. Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelu- ja luo-alueet on otettava huomioon. On harkittava rakentamisalueiden laajuutta Porvoonväylän pohjoispuolella. Storträskin eteläpuolella tulee Sipoonkorpea laajentaa. (L28)
- On syytä hakea Sipoonkorven kansallispuiston opastuskeskukselle niin luonnon kuin joukkoliikenteen saavutettavuuden kannalta hyvä sijainti. Storträskin alue voisi olla hyvä vaihtoehto. Vapaa-ajan toimintojen sijoittamisessa sujuvat joukkoliikenneyhteydet ovat usein unohtuneet, mikä on omiaan kas-

vattamaan erityisesti lapsiperheiden autoilua. Ratkaisu, joka mahdollistaa vetovoimaisen vapaa-aikakeskuksen toteuttamisen Salmenkallion metroaseman yhteyteen on siten erinomainen.

Granön saareen kaavaillun vene- ja tapahtumakeskuksen toiminnot ajoittuvat veneilykauteen, jolloin hyvä kausiliikenteen on tärkeä erityisesti, jos valitaan lossiin perustuva yhteysratkaisu. (L44)

- Liikuntavirasto pitää suunnitelmassa ehdotettua metrolinjasta hyvänä liikenne- ja ratkaisuna alueelle. Salmenkallion aseman sijoittaminen suuria ihmismääriä vetävän liikuntapuis-ton välittömään läheisyyteen on kestävä kehitys ajatellen tärkeää, sillä näin minimoidaan liityntäliikenteen ja yksityis-autoilun kasvun tarve. (L49)
- Alueen merellistä luonnetta voisi painottaa suunnitelmissa. Östersundomilla tulee olla kiinteä suhde mereen. Uusi-en vaihtoehtojen ja ratkaisujen löytämisen haasteena tosin on jo pääosin rakennettu ja yksityisessä omistuksessa oleva rantavyöhyke. Saarien avaaminen kaupunkilaisille on kannatettavaa, kuten myös jatkuvan rantareitin avaaminen. (L29)
- Yleiskaavassa rantaraitti on merkattu jatkuvan Vuosaaresta Majvikiin yhtenäisenä mahdollisimman lähellä rantaa. Julki-sen rantaviivan vähäinen määrä, rehevyys, alavuus ja ranto-jen savipitoisuus asettaa haasteita kaupunkimaisen ranta-raitin toteuttamiselle. Hanke tulee olemaan haastava ja kal-lis. (L43)
- Kannatan rantaraitin toteutusta yleiskaavaluonnoksen mu-kaisesti. Pidän tärkeänä erityisesti järviruo'on valtaamien merenlahtien avaamista Östersundomin kirkon, Östersundo-min kartanon, Korsnäsinkujan ja Villanellan alueilla. (M70)
- Mikäli yleiskaavan alueelta löytyy uusia kiipeilykäyttöön so-pivia kallioseinämiä tai lohkareita, Alppikerho voi yhdessä maankäytön suunnittelijoiden ja ympäristöasiantuntijoiden kanssa sopia seurantaohjelman kiipeilyn vaikutusten selvit-tämiseksi. (M25)
- Julkiset rannat, rantakadut ja venesatamat ovat merkittävä-sä roolissa. Kaava-alueella tulee kehittää venesatamia muu-allekin kuin Granön saarelle. Venesatamien yhteydessä tui-lee olla riittävä määrä talvisäilytysalueita. Kaava-alueelle tui-si myös varata tilaa Rastilan kokoiselle leirintäalueelle. Ylei-skaavassa ja myöhemmässä suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee esittää riittävästi tilavaroja sekä yksityisen että julkisen sektorin tuottamiin liikuntamahdollisuuksiin.

Visio erilaisista liikunnan tilatarpeista yleiskaava-alueella:  
Keskisuuri uimahalli, samaan yhteyteen maauimala,  
Monitoimihalli 12 000 kem<sup>2</sup> esimerkkinä Kisahalli 600 000 kävijää vuosittain.  
Jäähalli, 2 rataa, katsomotoiminta 150 000 esimerkkinä Länsiautoareena.  
Pikaluisteluhalli tai jääpallorakennus.  
Sisävelodromi. Sisäpallorakennus. (suuri katsomo 3000-5000 katsojalle).  
Koulujen yhteyteen pienempiä sisäliikuntatiloja. Yksityis-

ten toimijoiden toimesta: kuntokeskuksia, mailapelihalleja, agility- sisähalli, skeittihalli, keilahalli, kylpylä, lasten kaupallinen sisäliikunta.

Iso liikuntapuisto ja stadion, jossa katsomo 5000:lle, kol-me täysmittaista kenttää, lähiliikuntaa sekä pienkenttiä (ko-ripallo, lentopallo, tennis, jääkiekko, beachvolley. yleisöluis-teluun tekojäärata.

Kaksi ns. paikallista liikuntapuistoa. Koulujen yhteyteen pelikenttiä sekä lähiliikuntapaikkoja. Skeitli- ja parkourpuis-to.

Talosaaren ratsastuskeskuksen olemassaolo tulee turva-ta ja alueelle tulee kehittää ratsastuskeskus, jossa on myös maastoratsastusreitit. Kansainväliset mitat täyttävä ma-neesi, kilpailutoimintaa varten lämmittely- ja jaloittelutarhat, riittävä pysäköinti sekä yleisölle että hevosautoille.

Koiraurheilukeskus (vinttikoirarata, agility, palvelukoira-koulutus).

Lumiparkki. Retkihiihtokeskus Viherkäytäviä hyödyntäviä, liikuntaan houkuttelevia ja turvallisia ulkoilureittejä.

Kansallispuiston reuna-alueen aktivointi.

Virkistyskalastusta.

Yksityisten toimijoiden toimesta: Flowpark Suuri, ympä-rivuotinen leirintä- ja matkailuvaunualue Suuri veneiden ja matkailuvaunujen talvisäilytysalue.

Pienten lampien hyödyntäminen uimapaikkoina, pieniä uimapaikkoja meren rantaan. Talviuinti. Kelluva uimala.

Suuri venesatama palveluineen (Granö). Paikallisia vene-satamia, jossa riittävästi parkkipaikkoja sekä mm. veneenlas-kuluista ja septitankin tyhjennys mahdollisuus

Vesiliikennelaitureita. Melontakeskus. (L49)

Kannanotot: L1, L23, L29, L32, L43, L49, L54

Mielipiteet: M42, M60, M70, M73, M126, M78, M25, M26

### **Vastine:**

*Yleiskaavatyön eräänä tulevaisuuden visiona on ajatus siitä, et-tä vapaa-ajan toiminnot ovat tulevaisuudessa yhä tärkeämpiä ja niille on varattava riittävästi tilaa kaupunkirakenteessa. Östersun-dom on tässä suhteessa edullisessa asemassa metsän ja rannan välissä. Vapaa-ajan toiminnot voivat hyödyntää näitä molempia elementtejä. Yleiskaava-alueen tuntumassa oleva Sipoon saa-risto tarjoaa myös runsaasti vapaa-ajan viettomahdollisuuksia. Raitiolinjavaraukset on merkitty yleiskaavaluonnokseen ajatellen myös yhteyksiä Sipoonkorven suuntaan.*

*Yleiskaavaluonnoksessa on pyritty löytämään erilaisia virkistys- ja vapaa-ajan tarpeita palvelevia kohteita. On selvää, että va-paa-aikaa vietetään myös muualla kuin kaavojen virkistysalueil-la. Korttelialueiden toimintoja tässä suhteessa tullaan käsittelemään enemmän tarkempiasteisessa kaavoituksessa. Viheraluei-den lisäksi yleiskaavatasoisia vapaa-ajan alueita ovat Östersun-domin yleiskaavassa venesatamat ja suuri liikunnallisen vapaa-ajan alue Salmenkallion metroaseman tuntumassa.*

*Rantavyöhykkeestä suuri osa on omantunneiden tonttien hallus-sa tai luonnonsuojelu- ja Natura 2000- alueina, joiden virkistys-käyttö on rajoitettua. Kaavaluonnos lähtee siitä, että myös niiden tonttien asukkailla, joiden tontit eivät sijoitu rantaviivalle, oli-si mahdollisuus päästä meren rantaan.*

*Suojelualueille soveltuva virkistyskäyttö määritellään myöhemmin laadittavissa hoito- ja käyttösuunnitelmissa. Hoito- ja käyttösuunnitelmissa määritellään myös ne toimenpiteet, joita laji- en ja luontotyyppien suojelu edellyttää. Tällaisia toimenpiteitä ovat mm. vesistönkunnostus, laidunnus, ruoppaukset ja matalien merenlahtien rehevöitymisen ja umpeenkasvun estäminen. Suojelualueilla virkistyskäyttöä on tarve ohjata ja rajoittaa, mutta luonnon tarkkailuun kannustetaan mm. luontopoluilla, pitkospuureiteillä ja*

*lintutorneilla. Virkistyspainetta ohjataan suojelualueiden ulkopuolelle varaamalla riittävästi reittejä ja viheralueita korttelirakenteseen.*

*Rannikon Natura 2000- alueille kohdistuvaa virkistyspainetta pienennetään myös osoittamalla merellistä virkistystä Granön saarelle. Yhteyden muodostaminen mantereelta saarelle on siksi erittäin tärkeää jo rakentamisen alkuvaiheissa.*

*Sipoonkorven ja rannikon väliset viheryhteydet ovat tärkeitä ihmisten liikkumisen kannalta. Siksi kaavaluonnoksessa on osoitettu uusia eritasoisia yhteyksiä moottoriväylien poikki.*

## Hevostoiminta

Joidenkin mielipiteiden mukaan yleiskaavassa on huomioitu ratsastuskoulutoiminta, mutta yksityiset hevosenomistajat on unohdettu. Tallipaikoista on pääkaupunkiseudulla pula. Helsingin alueella on niukasti tallipaikkoja yksityisesti omistetuille harrastus- tai kilpahevosille suhteessa laajaan harrastajakuntaan. Östersundomin alueelle toivotaan lisää toimintamahdollisuuksia ja tilaa talleille. Ratsastusreittien perustamista pidetään tarpeellisena.

Määräys hevostilojen sallimisesta Sipoonkorvessa nähdään myös ongelmallisena. Maatalouteen liittyvä rakentaminen voidaan sallia, mutta sitä ei voida rajata yhteen tilatyyppiin. Hevostilatoiminnan uskotaan laajenevan tuntuvasti ja sen vaikutukset vesistöön tulee selvittää.

Toivotaan, että Talosaaren ratsastuskeskuksen olemassaolo turvataan ja alueelle kehitetään ratsastuskeskus, jossa on myös maastoratsastusreittejä (esimerkkinä Tuomarinkylä), kansainväliset mitat täyttävä maneesi, kilpailutoimintaa varten lämmitteily- ja jaloittelutarhat, riittävä pysäköinti sekä yleisölle että hevosautoille.

- Hevostallit kuuluvat paikalliseen toimintaan ja tyttöjen harrastustilat ovat Helsingissä(kin) huonosti tuettu. Joten alue on jo toiminut Helsingin nuoria varten ja nyt voi Helsinki it se tukea suunnittelun avulla näitä harrastusmahdollisuuksia. (M147)
- Yleiskaavaluonnokseen liittyvissä selvityksissä on ratsastustoiminta priorisoitu jatkuvaksi ratsastuskoulutoimintaa harjoittavissa yksiköissä. (Husö ja Östersundomin kartano) Mihin on unohdettu yksityisten hevosenomistajien tarpeet? Näitä palveluja tarjoavat muut alueella olevat tallit. Täysihoitoa hevosille, sekä itsenäistä varttuneemman harrastajan harrastusmahdollisuutta. Tämä yleiskaavaehdotus ei ota huomioon maanomistajille kohdistuvia kustannuksia elinkeinojen lopettamisesta, eikä siitä aiheutuvia vaikeuksia.

(M96)

- Toivoisimme yleiskaavan suunnittelussa otettavan huomioon hevosharrastuksen joka on yk-alueella aktiivista. Ratsastusharrastus on pääsääntöisesti tyttöjen harrastus ja antaa erinomaiset mahdollisuudet taata nuorille hyvä polku elämään reippaan harrastuksen parissa. Yhä useammin harrastus yhdistää äidit, isät ja tyttäret / pojat ja tarjoaa yhteisen harrastuksen. Helsingin alueella on erittäin niukasti tallipaikkoja yksityissomisteisille harrastus- tai kilpahevosille suhteessa laajaan harrastajakuntaan. Yksityisille hevosenomistajille ei juurikaan löydy tallipaikkoja lähiseudulta.

Sipoonkorven reuna-alueet tarjoaisivat erinomaiset mahdollisuudet, mikäli sinne kaavoitettaisiin riittävän iso alue hevosharrastajille. Sipoonkorven läpi tai reuna-alueita seuraava reitistö palvelisi luonnossa liikkumista hevosen selässä. Reitistöstä voisi olla yhteys naapurikuntien (Vantaa ja Sipoo) ratsastusalueisiin. Ratsastuksen suosio on rajussa kasvussa ja sille tulisi varata riittävät olosuhteet oman kunnan alueella. Ratsastusmaneesien ja tallien rakentaminen onnistuu yksityisvaroin, kunhan kunta pystyisi tarjoamaan maa-alueen ja perusinfran sen käyttöön. (M44)

## Vastine:

*Hevostoiminta on alueelle ominaista ja se on myös kasvava elinkeino, jolle on luotava toimintamahdollisuuksia niissä puitteissa, kun uuden kaupunkirakenteen sisällä on mahdollista. Hevostoiminta on lisäksi alueelle erityisen tärkeää tiettyjen kulttuuriympäristöjen ja luontotyyppien säilymisen kannalta. Uudessa kaavaluonnosvaihtoehdossa B on tähän toimintaan sopivaa aluetta kasvatettu.*

*Östersundomin asukasmäärän kasvaessa on ilmeistä, ettei siellä nyt oleville kaikille hevostiloille ole enää toimintaedellytyksiä. Esillä olleeseen kaavaluonnokseen nähden on hevostoimintoja lisätty niille alueille, joilla se on mahdollista. Tällaisia alueita ovat Husö, jossa korttelialuetta on muutettu hevostilatoimintaan sopivaksi viheralueeksi. Samoin Sipoonkorven reunaan voidaan sijoittaa hevostoimintaa.*

*Yleiskaavatasolla ei erilaisia hevostoiminnan alalajeja ole tarkoituksenmukaista erotella toisistaan. Hevostoimintaan liittyvien maastoreittien ja muiden toimintaan liittyvien rakenteiden toteutuksessa huomioidaan myös muu virkistysalueiden käyttö.*

## 10. Yleistä liikenteestä

Tässä kappaleessa referoidaan ja käsitellään muut kuin raideliikenteeseen liittyvät liikennekysymykset. Raideliikenne käsitellään seuraavassa kappaleessa.

Liikenne on luontokysymysten ohella herättänyt suunnittelualueella eniten mielipiteitä ja sitä käsitellään myös monessa kannanotossa. Liikenneasiat ovat kiinnostaneet sekä seudullisesti ja liikennejärjestelmien tasolla paikallisesti, koskien vain tiettyjä katujen osia. Vesiliikenteestä todetaan, ettei sitä ole seostuksessa käsitelty.

Henkilöautoilu nähdään paljolti haittojensa kautta. Julkista liikennettä, jalankulkua ja pyöräilyä kannatetaan. Liikenneonnettomuuksien väylyä, kokoojakatuja jne. vastaan halutaan suojautua, niitä

ei yleisesti ottaen nähdä esim. kantakaupungin tapaisina kaupungin elinvoimaisina vilkkaina katuina työpaikkoineen ja palveluineen. Ilmastomuutokseen liittyen on otettu kantaa myös koko liikennejärjestelmään samoin kuin liikennejärjestelyjen toteuttamisen aikatauluun.

Tieverkkoasioihin on saatu palautetta erityisesti viranomais- tahoilta sekä myös muutamissa mielipiteissä. Moottoritien eli vt 7:n järjestelyistä on kiinnitetty huomiota erityisesti kaavaluonnoksen eritasoliittymävaraukseen sekä yleisemmin liittyen Landbon liittymään maankäyttöineen. Sipoon puolelle on toivottu uutta eritasoliittymää Majviktiin.

Kaavaluonnoksessa ehdotetaan Uuden Porvoontien muuttamista Östersundomin pääkaduksi perinteiseen urbaaniin tapaan eli kaupungin kasvaessa maantiet muutetaan kaduiksi. Kaduksi muuttaminen on teema, joka näkyy monessa palautteessa. Liikenneviraston ja Ely-keskuksen mukaan Uusi Porvoontie tulisi jatkua kaupungin hallinnoimana katuna Östersundomista Kehä I:lle asti. Lisäksi kun väylä rakennetaan kaduksi, tulee muistaa Uuden Porvoontien rooli erityiskuljetusten reittinä. Uutta Porvoontietä on ehdotettu myös vain joukkoliikennekaduksi ja uusia asuinalueita autottomiksi.

On toivottu henkilöliityntäliikenteelle varattavien alueiden osoittamisesta kaavassa ja liityntäpysäköinnin paikkamäärien lisäämistä.

## Yleistä

- Yleiskaavan tie- ja pääkatujen pääkatuverkkoselvityksen mukaan liikenne-ennusteet olettavat autoistumiskehityksen kasvavan. Samalla selvityksessä kannetaan huolta oikeasta kapasiteetin mitoittamisesta. Uusia eritasoliittymiä ei toteuteta "ainakaan alkuvaiheessa". Selvityksessä käytetyt arviot liikennekäyttäytymisestä vaikuttavat konservatiivisilta. Tavoitteena tulee olla niin hyvä alue, että autonkäyttöaste ei ainakaan kasva nykyisiin alueisiin verrattuna, vaan pikemmin pienenee. Lisäksi liikenneväylien mitoittamisen perusteena käytetyt ennusteet yksityisautoilun kasvusta ovat pikemminkin itseään toteuttavia. (M43)
- Östersundomin toteuttamisvaiheiden aikana tapahtuvat ja vaadittavat liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet tulisi osoittaa järjestelmätasolla kustannuksineen sekä alueen välittömällä vaikutusalueella kulkumuodoittain mukaan luki- en joukkoliikenne- ja tavaraliikenneterminaalit. Tie- ja katu- järjestelyt on suunniteltava palvelemaan kaikkien alueen toteuttamisvaiheiden joukkoliikenneratkaisuja. (L50)
- Uudet asuinalueet tulisivat olla viihtyisiä autottomia asuin- alueita, joista suoraan pääsee luontoon. Liikkuminen alueella tapahtuu pääosin jalkaisin ja pyörällä. Autolla kulkevat iän ja terveyden vuoksi sitä tarvitsevat. (M93)
- Nykyinen asuinmiljöö tulisi säilyttää mahdollisimman samanlaisena mm. säilyttämällä nykyiset tiestöt. Tiestöt tulisi myös säilyttää hiekkateinä! Asujaimiston pihojen läpi ei tulisi myöskään rakentaa uusia ajoväyliä. jalkakäytäviä eikä pyöräteitä. (M39)
- Luonnoksessa esitettyä pienemmällä asukasohjalla ajau- dutaan helposti ekologisesti heikompaan auto- ja bussikau-

punkiin. (L44)

- Metro- ja autoliikenne ja tehokas asuinrakentaminen pitäisi keskittää nauhamaiseksi, suunnitellun pääväylän varteen, jolloin liikenteen ja asumisen aiheuttama luonnon kuormitus on vähäisempää. (M96)
- Yritysalueiden sijoittaminen suunnittelualueella jo olemassa olevien liikenneyhteyksien varrelle ja niiden solmukohtien läheisyyteen on yleiskaavalle asetettujen tavoitteiden mu- kaista ja tukee henkilöautoliikennettä vähentävän ja joukko- liikennettä sekä kevyttä liikennettä edistävän liikennejärjes- telmän syntymistä vähentämällä työmatkaliikennettä suun- nittelualueelta sen ulkopuolelle. (L41)
- Helsingistä Östersundomiin on varattava alusta pitäen riit- tävästi ajokaistoja alueen tulevia tarpeita varten. Rakennus- vaiheessa on kiinnitettävä huomiota sujuvaan kulkemiseen. (L36)
- Pientalokaupungin jatkosuunnittelussa on otettava huomi- oon kadun kunnossapidon haasteet. Erityisesti talvikunnos- sapidon haasteet on huomioitava. Nykyaikaiseen ja tulevai- suuden toimivaan katutilaan on varattava tilaa mm. park- kipaikkoja, lumen aurausta ja lumen välivarastointipaikko- ja varten. Uusia teitä ja katuja ei saa suunnitella nykynormi- en vastaisesti. (L43)
- Raittien ei tarvitse kulkea koko ajan rannan vieressä eikä niin- den tarvitse olla kaikkia alueita kattavia. (M78)
- Yksityisautoilulle toivomme liikennejärjestelyissä otettavan huomioon kadunvarsipysäköintimahdollisuus. (M120)
- Selostuksessa vesiliikennettä ei ole käsitelty lainkaan. Va- paa-ajansatamia on tärkeää kehittää riittävästi, koska ole- vat satamat ovat jo tänään melko täynnä. Suuri väestönkas- vu alueella luo runsaasti lisää kysyntää veneilylle. Venereitit puuttuvat kaavaluonnoksesta kokonaan. (L29)

## Vastine:

*Yleiskaavaluonnoksen liikennejärjestelmäselvityksiä on jatkettu painottamalla erityisesti alueen joukkoliikenneolosuhteita viiden erilaisen kaavaluonnosvaihtoehdon pohjalta.*

*Yleiskaava ei ole toteuttamissuunnitelma, vaan siinä esitetään ti- lanvaraustarve erilaisille merkittävimmille liikenneratkeuksille. Tar- kemmat tilavaraukset tehdään asemakaavoituksen yhteydessä. Toteuttamisesta laaditaan aikanaan oma suunnitelmansa, jossa liikennejärjestelyt ajoitetaan ja niiden kustannukset selvitetään tarkemmin. Koska yleiskaavaa rakennetaan arvioiden mukaan useita vuosikymmeniä, ei nykypäivän kustannusarvioilla voi ol- la muuta kuin suuntaa antavaa sekä eri vaihtojen vertaamiseen kohdentuvaa merkitystä.*

*Joukkoliikennejärjestelmät on suunniteltu siten, että alueen maankäyttö kytkeytyy niihin jouhevasti niin paikallisten kun seu- dullistenkin matkatarpeiden osalta. On myös selvää, että laajem- min yksityisen liikkumisen rajoittaminen kaukana kaupungin kes-*

kustasta voi olla vain hyvin paikallista, esim. kortteli- tai asuntoparkututasoista. Ne liittyvät tarkempiasteiseen suunnitteluvaiheeseen. Pitemmällä tähtäimellä oletetaan, että yksityinen moottoriajoneuvoliikenne on eräs tulevaisuudenkin tärkeä liikennemuoto. Oleellista on, miten sen merkitystä painotetaan kaupunkirakenteen muihin tekijöihin nähden.

Katujärjestelyjä on tarkoitus tutkia myöhemmin periaatteellisella tasolla. Uhka olevan maaston ominaispiirteiden häviämisestä nykyaikaisten suomalaisten katusuunnittelunormien takia herättää ajatuksia ja on tärkeä seikka. Östersundomin maasto on muuhun Helsinkiin verraten kumpareista. Kaltevuusvaatimukset ja muodostuvien uusien tonttien saavutettavuus tulee harkita tarkoin siten, etteivät alueen maastolliset ja myönteistä identiteettiä luovat ominaispiirteet peruuttamattomasti vaarannu. Periaatteessa katusuunnittelunormimme pyrkivät tekemään maastosta loivan ja tasaisen, mikä paikoin on ristiriitainen tavoite Östersundomin ominaispiirteiden suhteen.

Rantaraiteille pyritään tarkempiasteisessa kaavoituksessa löytämään sopivia ratkaisuja. Pisimmällä tässä suhteessa ollaan Karhusaaren kaavoituksessa.

Vesiliikenne on otettu huomioon osoittamalla alueelle venesatama- ja telakka-alueita. Veneväylien merkitseminen yleiskaavaan ovat ongelmallisia, koska niiden merkitseminen ei perustu kaavoitukseen.

### Pienialaisempiin paikkoihin kohdistuvat näkemykset

Kaavaluonnoksessa esitettyjen pää- ja muuten tärkeiden katujen esitettyihin ratkaisuihin, linjauksiin ja tarpeisiin on otettu kantaa myös paikallisesti.

- Uuden Porvoontien kehittäminen pääkaduksi voi luoda alueelle identiteettiä. On syytä varmistaa, että sitä voidaan kehittää katuna, jolla on kaupunkimainen olemus. Nopeaa ohikulkuliikennettä varten on Porvoonväylä. (L20)
- Uuden Porvoontien (moottoritien rinnakkaisväylä mt 170 välillä Itäkeskus-Majvik) tulee olla koko jaksolla katua. Parantamistoimenpiteet tulee määrittää osayleiskaavan jatkosuunnittelussa ottaen huomioon yhteyden toimiminen erikoiskuljetusten runkoverkkona. (L50)
- Uusi Porvoontie (Maantie 170) esitetään kaava-alueella muutettavan kaduksi. Kaupunkirakenteen kehittyessä väylän varrella tämä olisi luonteva ratkaisu, joka myös sallii väylän luonteen kehittämisen paremmin alueen uudistuvaan luonteseen sopivaksi.  
Liikennenympäristö ja liikenneturvallisuus edellyttää, että (Uuden Porvoontien) katualue toteutetaan samalla myös sillä osalla maantietä 170, joka sijaitsee yhteisen yleiskaavan alueen lounaispuolella Kehä I:lle asti. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että reitti säilyy edelleen erikoiskuljetuksia palvelevana reittinä. (L2)
- Vanhojen tielinjojen säilyttäminen vaikuttavat perustelluilta valinnoilta, erityisesti Uuden Porvoontien kehittäminen pääkaduksi voi luoda alueelle identiteettiä. On syytä varmistaa, että sitä voidaan kehittää katuna, jolla on kaupunkimainen

olemus. Nopeaa ohikulkuliikennettä varten on Porvoonväylä. (M143)

- Uusi Porvoontie on suljettava läpiajolta ja tehtävä siltä pääosin pyöräilyn ja julkisen liikenteen katu. (M93)
- Aseman sijoittaminen suuria ihmismääriä vetävän liikuntapuiston välittömään läheisyyteen on kestävä kehitystä ajatellen tärkeää, sillä näin minimoidaan liityntäliikenteen ja yksityisautoilun kasvun tarve. (L49)
- Vuosaaren sataman palveluita käyttävän ja sataman käyttäjille palveluita tarjoavan yritystoiminnan mahdollisuus sijoittua suunnittelualueelle tarjoaa edellytykset vähentää tavaraliikenteen liikennesuoritetta ja sen myötä myös liikenteen päästöjä.  
Katu (Vuosaaren satamasta itään) toteutettuna siten, kuin se on kaavaluonnoksessa esitetty, ei ole toiminnallisesti kestävä ratkaisu. Katu ratapihan pohjoisreunalla rajoittaisi ratapihan ja Vuosaaren sataman raideliikenteen kehittämistä ja sotisi siten nykyisiä ympäristöperiaatteita vastaan. Katuyhteys toisi riskin, että satamasta itään suuntautuvaa raskasta liikennettä ohjautuisi sen kautta Östersundomin kaupunkikortteleihin. Lisäksi se voisi lisätä läpiajoliikennettä Vuosaaren kaupunginosassa.  
Merkittävä asukasmäärän kasvu Östersundomin alueella tulee lisäämään työmatka- ja muuta henkilöliikennettä myös Vuosaaren satamakeskuksen suuntaan, mistä syystä suunnittelussa tulee luoda edellytykset Östersundomin ja Vuosaaren satamakeskuksen välisen joukkoliikenteen muodostumiselle. (L41)
- Liikenneyhteydet tulee rakentaa etuajassa. Alueella asuu nykyisin hyvin vähän ihmisiä, mutta jo nyt kun kehä 3 jatkettiin Vuosaareen, liikenne ruuhkautuu kehä3:n ja Itäkeskuksen välillä. (M144)
- Kehä III:n ja Itäväylän risteysalue on luonteva joukkoliikenteen solmukohta, jossa säteittäiseltä (metro/pikaraitiotie) linjastolta voidaan vaihtaa Kehä III:a seuraavaan (raide)Jokeriin (Vuosaaren satama - Tikkurila - Aviapolis/Lentoasema). Metro tai pikaraitiotieasema olisi joukkoliikenteen vetovoiman kannalta kuitenkin syytä sijoittaa suoraan Jokeri-linjan pysäkin/aseman ylä- tai alapuolelle. (L44)
- Kehä III kohdilla voisi olla suuri joukkoliikennesteys, metro (satama), pikaraitiotie sekä Pietarin juna. liityntäpysäköinti on hyvä suunnitella ilmasto huomioon ottaen. (M147)
- Östersundomin kartanon kohdalla (Porvoonväylän eteläpuolinen rinnakkaiskatu) tie olisi linjattava kauemmaksi kartanosta, jotta kartanoalue säilyy rauhallisena ja tien molemmille puolille saadaan rakennettua. (M6, M130)
- Liityntä- ja kauppapaikkaliikenteen liityntäpysäköinnin tehostaminen (vuorottaispysäköinti) edellyttäisi Sakarinmäen kaavaillun metroaseman ja liikerakentamisen sijoittamista lähelle toisiaan. (L44)

- Esitämme, että pääasiallinen kulkuyhteys Karhusaareen siirtyisi kulkemaan uuden, Sakarimäen kohdalta rakennettavan sillan kautta ja olisi tulevaisuudessa Karhusaaren pääsisään-tuloväylä. Nykyinen Karhusaarentie välillä Uusi Porvoontie - Isonpurjeentie/Skutholminkaari voitaisiin jättää kevyemmän liikenteen väyläksi (painorajoitus) koska ensinnäkin tie kulkee Natura-alueen läpi ja toiseksi nykyinen tie on huonosti perustettu ja kolmanneksi, silloin ei tarvita uutta kevyen liikenteen siltaa nykyisen sillan viereen. (M28)
- Karhusaaren silta tulisi siirtää kauemmaksi itään, jotta Björkuddenin koillispuolelle ehdotettu asuinalue tulisi viihtyisämmäksi ilman sillan aiheuttamaa läpiajoa. (M114)
- Vastustamme yleiskaavaluonnoksen suunnitelmaa uudeksi kaduksi Krabbäckenin varteen, koska se on suunnitelman yleisperiaatteiden vastainen. (M126)
- Kaavaluonnokseen merkityt kaikki uudet tiet moottoritien pohjoispuolella tulee poistaa (kansallispuisto). Rautatie itään tulee sijoittaa moottoritien viereen moottoritien eteläpuolelle, jolloin se palvelee kaavailtua asutusta, joka pitää keskittää moottoritien eteläpuolelle. (M103)
- Kokoojatie (Puroniityssä) pitäisi sijoittaa mahdollisimman kauas olevasta asutuksesta. Pitäisi pyrkiä etsimään kokonaan uusi linjaus. (M80)
- Vaarala - Immersby tien linjaus katkaisee rankasti korven yhtenäisen luontoalueen. Lisäksi tie on kaavaehdotuksessa yhdistetty Puroniityntiehen kohdassa, joka menee useiden jo rakennettujen ja asuttujen tonttien vierestä tai jopa päältä. Jos rakentaminen, joka on mahdollisimman kevyttä, tapahtuisi Puroniityntien itäpuolella, olisi luontevampaa ohjata liikenne Immersbyntien kautta Majvikiin suunniteltuun keskustaan ja metroasemalle. (M53)
- Maaston muotoja ja asukkaiden olemassaolevia tontteja ei ole otettu huomioon suunniteltaessa uusia teitä. Vastustamme täten suunniteltua tietä nykyluonnoksessa Landbosta Puroniityntielle. (M4, M120)
- Immersbyn tieltä olisi hyvä olla liittymä moottoritielelle, joka on liityntäyhteys Majvikin metroasemalle. (M122)
- On hyödynnettävä nykyisen Immersbyn tiepohjaa asuinalueilta tulevan liikennevirran kokoojatiensä. Immersbyn tiepohjan hyödyntäminen varaa myös mahdollisuuden moottoritie-liittymän rakentamiseksi Porvoon moottoritielelle. (M36)
- Yleiskaavan mukainen (uusi pääkatu Majvikissä) tie aiheuttaa kohtuutonta haittaa olemassa olevalle asutukselle kahdella tieosuudella. Haavistontie ja Björkhagantiellä. Uusi tie ei palvele nykyisiä asukkaita, päinvastoin aiheuttaa kohtuutonta haittaa kulkien tonteilla pirstoen nykyistä asuin-alueita sekä aikaansaa melu-, ja muita liikenteen päästöhaittoja. Ehdotamme siirtoa kohtaan, jossa ei ole asutusta. Uusi Porvoontie jätetään olemassa olevaksi liikenneväyläksi ja lahden yli voisi rakentaa kevyen liikenteen sillan yhdistämään Majvi-

kin ja Sipoonrannan rantatietä. (M83)

- På GranöVägarna borde vara sand eller grusvägar så trafiken hålls vid en acceptabel nivå. (M95)
- (Granö) Ehdotan, että ulompi rengasreitti siirretään viheralueella lähemmäksi rantaa vanhojen savenottamoiden ja veden vaivaamalle alueelle. (M136)

#### Vastine:

*Olevia tiepohja on pyritty hyödyntämään mahdollisuuksien mukaan. Katuja rakennetaan kuitenkin vastaamaan paremmin tulevaa käyttötarkoitusta. Katurakenteeseen sijoitetaan myös valtaosa tarvittavasta uudesta kunnallistekniikasta. Vanhoja tiepohjia noudattelevan kadun liikenteellinen mitoitus tarkistetaan tarkemman liikenne- ja asemakaavasuunnittelun yhteydessä. Erityiset kulttuuriarvot otetaan huomioon riittävässä laajuudessa liikenneyhteyksien toteutuksessa. Myös Natura-alueet otetaan huomioon rakennettaessa liikenneyhteyksiä niiden läheisyyteen.*

*Uudesta Porvoontiestä on tarkoitus tehdä koko alueen pääkatu. Katumiljöeseen kuuluu paitsi itse katurakenne niin myös sitä reunustavat rakennukset. Eri toimijoiden toteutettavat rakenteet sovitetaan saumattomasti yhteen. Uudesta Porvoontiestä on tarkoitus luoda koko alueen identiteettiä luova julkinen kaupunkitila*

*Aiemmassa kaavaluonnoksessa oli esitetty pääkatulinjauksia samoin kuin nyt uudessa esillä olevassa luonnoksessa. Paikalliskatuja tai rantoja seuraavien tärkeimpien kevyen liikenteen reitistöjen ulkopuolisia reittejä ei ole merkitty kaavaluonnokseen. Linjatukset ovat yleiskaavatasoisia eikä niitä ole tarkoitettu luettavaksi tarkoiksi maastoon sijoitetuiksi kaduiksi. Kuitenkin uudessa luonnoksessa on pyritty välttämään pääkatumerkintöjä olevien käytössä olevien asuinrakennusten kohdalla, jottei asianosaisille aiheudu tarpeetonta mielipahaa. Kaikki asiasta esitetyt mielipiteet linjauksissa on pyritty ottamaan huomioon. Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa katualueet suunnitellaan paikalliset olosuhteet tarkemmin huomioiden, nyt suunnitellaan vasta kaupunkirakennetta ja sen pääkatuverkkoa yleisellä tasolla.*

*Sinänsä katujen sijoittaminen mahdollisimman kauaksi asutuksesta on kaavan periaatteiden vastasta, koska tarkoitus on luoda Östersundomista oikeaa kaupunkia. Kadut ovat kaupungin selkäranka, niitä ei ole syytä sijoittaa kauas rakennuksista.*

*Karhusaaren tarkempia suunnitelmia tutkitaan erikseen Karhusaaren kaavarunkotyössä. Nykyinen pääkatu natura-alueen halki ei ehdotettavassa luonnoksessa ole enää pääyhteys Karhusaareen.*

#### **Sillat**

Yleiskaavaluonnoksessa esitetään alueelle muutamia siltoja. Niistä esiintyy molemman suuntaisia mielipiteitä. Toiset näkevät sillat uusina mahdollisuuksina, toiset häiriön aiheuttajina. Tärkeimmät sillat ovat Granön ja Karhusaaren sillat.

- Granön saareen kaavailun vene- ja tapahtumakeskuksen toiminnot ajoittuvat veneilykauteen, jolloin hyvä kausiliityntäliikenne on tärkeä erityisesti, jos valitaan lossiin perustuva yhteysratkaisu. (L44)



- Kannatan siltaa tai muuta yhteyttä Granöhön. (M136)
- Pidämme Granön saaren varaamista asutukselle ja merelliselle toiminnalle
- sekä sillan rakentamista saareen hyvänä ja järkevänä ratkaisuna. Esitetty itäinen tielinjaus pitää tarkistaa ja sen sijainti tarkentaa. (M111)
- Granö borde bli ett rekreationsområde, utan bro och bilvägar.  
Utnyttja Granö på något sätt kan man ju tänka sig en flytbro för promenad och cykeltrafik om sommaren. (M124)
- Granön yhteydeksi on ehdotettu myös siltaa Vuosaaren sataman meluvallin vierestä ja jatkeena. Silloin Ribbingö ja Husö säilyisi ilman läpikulkuliikennettä. (M134)
- Granön saaren osalta selvitykset ovat vielä puutteellisia. Granön siltahanketta tulisi tutkia vaihtoehtoisin maankäyttösuunnitelmin, joissa ainakin yhtenä tarkasteluvaihtoehtona olisi se, ettei Granöhön rakenneta siltayhteyttä. (L7)
- Sillan linjaus siirretään pohjoiseen päin siten, että sillan tuki sijoittuisi rakentamattomalle yhteisalueelle, Näin sillan tuki Ribbingön puolella sijoittuisi alueelle, joka ei ole yksityisomistuksessa ja jossa sillan linjauksesta aiheutuva häiriö asukkaille olisi mahdollisimman vähäinen. (M41)
- Karhusaaresta Talosaaren kautta kulkeva yhteys Salmenkallion, Granön, Vuosaaren ja myös Kehä III suuntaan on kuitenkin selvästi luonnollisempi ja rinnakkaisyhteytenä hyödyllisempi kuin näennäinen oikotie ohi Koivuniemen. (M5)
- Pidämme nykyisen sillan lisäksi kaavailtua Korsnäsin- Karhusaaren siltaa riittävänä lisäyksenä alueen yksityisautoilu- ja bussiliikenteen hoitamiseksi. (L23)
- Karhusaareen johtavan nykyisen sillan ei tulisi jatkossa olla pääyhteys mantereelle, vaan joukkoliikenne huomioiden kestävämpi ratkaisu tulisi löytää saaren läpi eteläpohjoisuuntaan kulkevalla ratkaisulla (yleiskaavaluonnoksen uudet siltayhteydet), joka samalla tukisi joukkoliikenteen ja ympäristön kannalta kestävämpiä ratkaisuja. Nykyinen silta ei rakenteeltaan kestä merkittävää lisäkuormitusta  
Silta tulisi siirtää kokonaan pois Björkuddenin arvokkaan kulttuurihistoriallisen maisemakokonaisuuden läheisyydestä. (M68)
- Siltayhteys Karhusaari -Talosaari raskaan liikenteen siltana häiritsee alueen luonnonmukaista imagoa ja natura-alueen linnustoa. Silta on ok kevyen liikenteen väylänä, mutta ei bussiliikenteelle tarkoitettuna. Tämän liikenneyhteyden luominen raskaana siltana lisäisi huomattavasti läpiajoliikennettä ja sunnuntai ajelua alueella, eikä helpota mitenkään kenenkään saarelaisen liikkumista. Riittävä rengasbussi väylä riittää Karhusaarentieltä, Pohjois- Karhusaaresta uudelle metroasemalle Sakarinmäkeen.  
Kevyenliikenteen silta Karhusaari -Talosaari olisi kiva lisä

koko Östersundomin alueeseen. (M109)

### Vastine:

*Siltayhteys Granön saarelle on oleellinen koko alueen merellisen virkistykseen järjestämiseksi ja Granön saamiseksi aktiiviseksi virkistysalueeksi. Mm. pelkästään veneily sellaisessa laajuudessa kuin helsinkiläiset sitä nykyisin harjoittavat edellyttää vajaan 2000 veneen venesatamia alueelle. Yhteyden järjestämistä ei ole vielä tutkittu tarkemmin. Siltayhteys mantereelle on kirjattu Sipoon kunnanhallituksen hyväksymiin Granön suunnitteluperiaatteisiin (KH 9.11.2010 §312). Tämä ei poissulje lauttayhteyden mahdollisuutta. Ympärivuotisen asumisen merkittävän lisäämisen ja venesatamatoiminnan kannalta silta on edellytys. Suunnittelun edetessä tutkitaan erilaisia vaihtoehtoja.*

*Helsinkiläiseen kulttuuriin kuuluu rantojen avoimuus kaikille kaupunkilaisille. Granö tarjoaa tässä suhteessa sellaisen vaihtoehdon, jonka käyttäminen säästää osittain sekä luonnonsuojeluetta yksityisrantoja. Sillaton Granö ei voi toimia aktiivisena virkistys- ja venesatama-alueena, kuten menneet neljä vuosikymmentä (=Helsingin maanomistus) ovat osoittaneet.*

*Karhusaaren nykyinen pääyhteys kulkee Natura 2000- alueen läpi. Se on myös niin matalalla ja osin kapea, ettei se täytä nykyaikaisen pääkatuyhteyden vaatimuksia. Merivesitulvien aikoina se voi joutua veden valtaan. Sillan ja Karhusaarentien korjaaminen vastaamaan uutta liikennemäärää sekä uutta korkeusasemaa on vaativa työ. Uusi yleiskaavaluonnos lähtee siitä, ettei nykyistä siltaa ja katua tarvitse rakentaa uudestaan, kovaan pohjaan asti perustaen, vaan se voidaan jättää paikalliskaduksi. Uusi siltayhteys rakennetaan suoraan kohti Sakarinmäen metroasemaa, jonne Karhusaaresta on lyhyin matka. Talosaaren- Karhusaaren silta mahdollistaa puolestaan lyhyen yhteyden Sakarinmäestä Talosaaren rantaan, joka on alueen harvoja yleisessä käytössä olevia rantoja. Myöhemmin tutkitaan, millaiselle liikenteelle Talosaaren- Karhusaaren silta on tarkoituksenmukaista osoittaa. (kevyt liikenne, joukkoliikenne- henkilöautoliikenne).*

### **Joukkoliikenne**

(Raideliikenne on eräs alueen tärkeimmistä suunnittelun yksityiskohdista. Sitä ei käsitellä tässä, vaan seuraavassa kappaleessa 11.)

Joukkoliikenteen hyvä palvelutaso ja luetettavuus tulee ottaa myös alueen vaihteellisessa toteuttamisessa keskeisesti huomioon. Ensi vaiheessa suunnittelun alueen joukkoliikenne perustuu bussiliikenteeseen. Tällöin joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä on huolehdittava rakentamalla bussiliikenteen käyttämät reitit mahdollisimman sujuviksi ja yhteydet pääväylille korkealuokkaisiksi, mm. järjestämällä joukkoliikenne-etuuksia tarvittaviin paikkoihin sekä toteuttamalla linja-autopysäkeille sujuvat, turvalliset ja esteettömät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Liityntäpysäköinnin järjestelyt ovat tärkeitä.

- Tehokkaan liityntäbussilinjaston toimintaedellytykset lopputilanteessa tulee turvata. Yleiskaavaluonnos on lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan hyvä ja kannatettava. (L11)
- Perimmäiset pohjoispuolen alueet ovat käytännössä metrolinjauksen ulottumattomissa ilman liityntäliikennettä. (jo-

ka luonnollisesti ei tue ajatusta ekologisesta kaupunkiliikenteestä vaan oman auton käytöstä. (M77)

- Ensimmäisen vaiheen käytön aikana itäisen suunnan liityntäasemana toimii Länsisalmi. Metron valmistuttua Sakarinmäkeen saakka itäinen liityntäliikenne voidaan siirtää myös sieltä hoidettavaksi. (L52)
- Raideliikenneverkon tueksi tarvitaan laajamittaisestikin muuta joukkoliikennettä; mm. syöttö- ja poikittaisliikenteen riittävyys on huomioitava. (L35)
- Asemien lähellä liityntäpysäköinti ja jatkoyhteydet ovat tärkeitä järjestää, mutta niitä ei saa järjestää siten, että asemien ympäristöt ovat pysäköinnin ja liikenneinfran hallitsevia. Liikenne- ja liikennejärjestelyissä tuntuisi ihanteelliselta nopean, kaupungin keskustaan suuntautuvan julkisen raideyhteyden yhdistäminen paikalliseen joukkoliikenteeseen. (M43)
- Porvoonväylän ja Uuden Porvoontien osalta tulee varautua lisäkaistojen rakentamiseen ja joukkoliikennekaistojen toteuttamiseen. Yleiskaavan jatkotyössä tie- ja katuverkon suunnitteluun tulee kytkeä myös Porvoon suunnasta tulevan linja- autoliikenne. Erityisen tärkeätä on varmistaa linja-autoliikenteen sujuvuus. Alueelta tulee varata lisäksi riittävä määrä liityntäpysäköintipaikkoja. (L55)
- Olisiko syytä ottaa tarkasteluun onko mahdollista ohjata Porvoonväylää käyttäville liityntäpysäköinti esim. Gumböleen kaavailtuun liittymään, josta kohdin on suunniteltu myös pääkatua moottoritien molemmin puolin tulevalle uudelle asutukselle pohjois-etelä suunnassa. (M58)
- Ensimmäisen vaiheen käytön aikana itäisen suunnan liityntäasemana toimii Länsisalmi. Metron valmistuttua Sakarinmäkeen saakka itäinen liityntäliikenne voidaan siirtää myös sieltä hoidettavaksi. (L1)

#### ***Vastine:***

*Alueen laajuus edellyttää toimivaa liityntäliikennettä raideliikenteen pysäkeille. Asiaa on selvitetty alueen joukkoliikennejärjestelmää koskevassa selvityksessä.*

*Asemien ympäristön liityntäliikenteen rakenteet ovat haasteellisia suunnittelukohteita kaupunkikuvan ja toimivuuden kannalta. Niihin tullaan paneutumaan tarkemmin seuraavissa kaavoitusvaiheissa.*

#### **Kevyt liikenne**

Saadun palautteen mukaan jalankulkua ja pyöräilyä pidetään tärkeinä liikkumismuotoina alueella. Jalankulun ja pyöräilyn pääyhteyksiä toivotaan esitettäväksi yleiskaavassa. Ratkaisuihin tulee kiinnittää erityistä huomiota myös detaljikaavoituksessa. Jalankulun ja pyöräilyn osalta kaivataan tarkennuksia erityisesti rantareittien osalta. Rantaraitteihin liittyvää palautetta on tullut erityisesti Karhusaaresta, mutta myös muualta. Erityisesti omarantaisten tonttien omistajat ovat luonnollisesti rantaraitteja vastaan.

- Yleiskaavassa tulee esittää alustava kevyen liikenteen verkko. (L50)
- Kevyen liikenteen väylien tulee olla turvallisia, houkuttelevia, esteettömiä, hyvin valaistuja ja helposti kunnossapidettäviä, sekä tarjota miellyttäviä elämyksiä vaihtelevine maisemineen, vesiaiheineen yms. (L42)
- Aktiiviseen käyttöön tulee kannustaa rakentamalla houkuttelevat ja laadultaan ja määrältään riittävät liityntäpysäköintimahdollisuudet henkilöautoille ja polkupyörille. Yhteyksien mm. asuinalueilta ja työpaikoilta metroasemille ja linja-autoliikenteen pysäkeille on oltava sujuvat ja turvalliset. Tällä tavoin joukkoliikenteestä luodaan todellinen vaihtoehto yksityisautoilulle. (L28)
- Ehdotamme, että Kapteenintiestä tehdään leveä kävelykatu, joka lähtisi Korsnäsin rannasta, jatkuen Kapteenintien päähän. (M41)
- Ulkoilu- ja pyöräilyväylät olisi suunniteltava pääsääntöisesti erillisinä erotettuina autoliikenteestä. (M39)
- Luonnon siimeksessä kulkevat kevyen liikenteen raitit ovat varmasti miellyttävämpi elämys kuin massiivisesti rakennetut rantabulevardit. Vaikka maaseudusta tehdäänkin kaupunkia, voidaan silti pysyä kohtuullisessa rakentamisessa ja pyrkiä säilyttämään alueen luonne. Sakarinmäen koulun ympärille suunnitellut rakentamistoimenpiteet huolestuttavat. Alueelle on suunniteltu paljon raskaita toimintoja ja alue on suunniteltu liikenteen solmukohdaksi. (M50)
- Toivomme kevyen liikenteen väylän menemään Puroniityn asukasalueen puronvarsiin, ei Puroniityntien varteen. Silloin tietä ei tarvitsekaan paljon leventää ja liikkuminen on turvallisempaa ja viihtyisämpää. Kevyenliikenteen väylän valaistuksessa voisi hyödyntää ekologista ratkaisumallia, jossa aurinkopaneelilla ja led-valoilla valaistaan kevyenliikenteen väylät. (M90)
- Vikkulantie on useita satoja vuosia vanha, ehdottaisin nykyisen tielinjauksen pidettävän pyörätienä, joka ohjaisi vain kevyttä liikennettä alueen kautta. (M1)
- Purosillantien kautta asukkaat lähellä metroasemaa pääsisivät myös helposti ja nopeasti Sotunginlaakson liikunta reitille keskelle kulttuurimaisemaa ja voisivat päästä sitä kautta ilman autoa myös suoraan Sipoonkorpeen, jos Krabbäckenin liikunta reitti haarautui menemään myös sinne. Näin korpi-alueesta saataisiin toimivampi osa aluetta. (M126)
- 1970-2000 -luvulla rakennettu Rapuojantien asuinalue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, lähellä Porvoonväylää ja Kehä III. Yleiskaavaluonnoksessa alueella kulkee lisäksi uusi kaavailtu tieyhteys Kehä III-LandboPuroniitty. Rapuojantien molemmin puolin sijaitsevaa nykyistä asuinalueutta tiivistetään ja kehitetään ns. keskipunaisen värin mukaisesti, eli kaupunkipientalovaltaiseksi alueeksi rantapientareen kehittämistä esim. ulkoilu- ja retkeilyraitiksi. (M42)

- Emme hyväksy ko. uutta katua Krabbäckenin varteen. Ehdotamme sen sijaan, että Krabbäckenin varteen suunnitelman sijaan rakennetaan kävelytie osaksi ulkoilureittiä, joka voisi yhdistää Sotungissa sijaitsevan ulkoilupuiston rannikkoon asti kulkevaksi virkistys- ja liikuntareitiksi. (M126)
- Rantaraitti voisi kulkea rannan tuntumassa polveillen välillä luontoa ja yksityisomaisuutta kunnioittaen myös sisemällä. (M147)
- Rantaraitteja/kevyen liikenteen väyliä ei tule rakentaa jo rakennettujen yksityisten tonttien piha piirien läpi. (L23)
- Hyödynnetään jo olemassa olevia teitä, erinomaisen kaudista Korsnäsintietä, jonka päässä reitti nousisi Villanellantielle, sieltä kallioille, Viikinkien hautamuistomerkeille ja alas suoraan Storörenin uimarannalle. Ei tarvitse enää neuvoa pyöräilijöitä eikä matkailijoita missä hautapaikat sijaitsevat. (M131)
- Villanellan alueella rantaraitti olisi linjattava linjataan talojen takaa. (M69)
- Vastustamme kaavailtua rantaraitin sijaintia Korsnäsin alueella. (M100)
- Esitämme, että Karhusaaren itä- ja pohjoisrannalle suunnitellusta rantapolku- hankkeesta luovutaan ja se vahvistetaan jo nyt esillä olevassa Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa. (M63)
- Vaadimme, että (Karhusaaren pohjoisrannan) rantapolkua ei tulla rakentamaan, eikä merkitsemään yleiskaavaan. (M27, M109)

### **Vastine:**

*Helsingin alueen osalta aiemmin hyväksytyissä suunnitteluperiaatteissa painotetaan erityisesti kevyttä liikennettä, joka onkin oleellinen osa raideliikenteellä toimivaa joukkoliikennekaupunkia. Jalankulun ja pyöräilyn ominaispiirteet huomioidaan yksityiskohdaisemmassa suunnittelussa siten, että liikkumisen mahdollisuudet ovat monipuoliset ja eri kulkutapamuotoja täydentäviä.*

*Östersundomin aluetta suunnitellaan siten, että normaali kaupunkiliikkuminen on siellä helppoa ja vaivatonta. Kadut eivät ole pääsääntöisesti väyliä ja maanteitä, mistä erillään sijaitsevat kevyen liikenteen väylät, vaan kaduilla on normaalit ajoradat, mahdolliset erilliset raitiotiet, jalkakäytävät ja pyörätiet tai -kaistat. Yksityiskohtaiset liikennejärjestelyt eivät näy vielä yleiskaavataarkkuudessa.*

*Osa kevyen liikenteen verkostosta on myös muista kaduista erillään. Sipoonkorven ja rannan välillä olevat viheryhteydet toimivat verkon osana, samoin rantoja myötäilevät raitit. Rantaraitit ovat erityisen tärkeitä alueen merellisyyden takaamiseksi. Tarkemmassa suunnittelussa selvitetään niiden laatu ja sijainti suhteessa yksityiseen maanomistukseen ja alueiden maastomuotoihin. On monia tapoja, joilla asiasta aiheutuvia konflikteja voidaan lieventää. Östersundomin alue poikkeaa muusta Helsingistä oleellisesti rantojen sulkeutuneisuuden takia, joko luonnonsuojelualueiden taikka yksityisten omakotitalojen ansiosta. Kaupunkikulttuurille on tärkeää, että jokainen voi nauttia rannoista, ei vain se, joka omistaa oman rannan. Kuten aiemmin on mainittu, tässä kysymyksessä Granön silta tarjoaa erään mahdollisuuden.*

*eidien taikka yksityisten omakotitalojen ansiosta. Kaupunkikulttuurille on tärkeää, että jokainen voi nauttia rannoista, ei vain se, joka omistaa oman rannan. Kuten aiemmin on mainittu, tässä kysymyksessä Granön silta tarjoaa erään mahdollisuuden.*

### **Turvallisuus**

Turvallisuus liikkumisen kannalta on tullut esiin muutamissa kannanotoissa ja mielipiteissä. Myös tulvien aiheuttamat turvallisuusriskit ovat esillä.

- Viranomaisten yhteisellä suunnittelulla voidaan löytää turvallisen ja viihtyisän arki- ja liikkumisympäristön tuottavia ratkaisuja. (L40)
- Ring III /Västersundomsvägen korsningens borde ses över och planeras på eli säkert säll så att man inte behöver korsa Ring III:an. (M82)
- Jatkosuunnittelussa tulee korostumaan turvallisuuteen vaikuttavien yksityiskohtien muodostama hankkeen kokonais-turvallisuus. Alueelle suunnitellaan laajoja ulkoilu- ja virkistysalueita. Alueiden ja reittien nimikkeistön, opastuksen ja ajoreittien suunnittelussa tulee huomioida sairaankuljetuksen ja pelastuslaitoksen operatiivisen toiminnan turvaaminen. Alueelle on lisäksi järjestettävä opas- ja informaatiotauluja, joissa otetaan huomioon myös pelastustoimintaan liittyvien toimintojen saavutettavuus. (L31)
- Suunnittelussa tulisi myös huomioida nuorten liikkumisen turvallisuus esimerkiksi kevyen liikenteen linjojen mukaisesti. (L19)
- Herkät kohteet (koulut, päiväkodit, sairaalat, vanhainkodit) ja asunnot tulee sijoittaa riittävän etäälle vilkasliikenteisistä väylistä. Kevyen liikenteen edellytyksiin tulee kiinnittää huomiota ja kevyen liikenteen väylät sijoittaa siten, että kävelijöiden ja pyöräilijöiden altistuminen ilmansaasteille minimoidaan. (L37)
- Koululta tulisi suunnitella turvallinen kevyenliikenteen yhteys sekä rannikolle että Sipoonkorven suuntaan. Näin koululaiset pääsisivät liikuntatunneilla ja muilla retkillään hyödyntämään alueen hienoa viherverkostoa. Myös hiihtomahdollisuus tulee ottaa huomioon; olisi todella hienoa, jos koulu laisilla olisi mahdollisuus päästä hiihtämään suoraan koulun pihalta. (M50)
- Kaavoitussuunnittelussa poliisin näkökulmasta keskeisiä asioita ovat mm. liikennejärjestelyt, asuinympäristöjen turvallisuus, valoisuus ja luonnollisen valvonnan mahdollisuus toteuttamalla mahdollisimman avoimia tiloja. Tärkeitä suunnittelualueita ovat asemien seudut ja ostoskeskukset. (L40)
- Tulva-alueet on huomioitava asuinrakentamisen lisäksi myös reittien ja katujen rakentamisessa. (L43)
- Olemassa oleva tieverkosto sijaitsee osittain tulvariskialueella ja tällä hetkellä osa teistä on korkean veden aikana osittain veden peitossa.

Alueen liikennejärjestelyjä suunniteltaessa on huomioitava alueidensaavutettavuus myös merenpinnan korkeuden noustessa. (L31)

#### **Vastine:**

*Turvallisuus on pääosin lähiympäristön muotoiluun liittyvä seikka, johon paneudutaan tarkempiasteisessa kaavoituksessa ja katujen suunnittelussa. Yleiskaavassa on osoitettu joitakin moottoriväylien kanssa eritasoisia kevyen liikenteen verkoston ja/tai viherakenteen verkoston paikkoja. Tulvien suhteen kadut rakennetaan nykyisten tulvastrategioiden edellyttämään korkeuteen meren pinnasta.*

#### **Melu ja muut päästöt**

- Yleiskaavaluonnoksen selvityksiä tulisi täydentää melukartalla, joka osoittaisi satamatoimintojen aiheuttaman melun leviämisen suunnittelualueen länsiosissa. (M50)
- Aluehallintovirasto ei pidä hyvänä, että asuntorakentamista keskitetään liikenneväylien varteen niiden aiheuttamien meluhaittojen sekä ilman epäpuhtauksien vuoksi. Moottorijouneoliikenteen aiheuttamia päästöjä ja niiden vaikutusta asuntoalueisiin on myös tarpeen selvittää. (L24)
- Ajatus reunustaa valtatie (Porvoonväylän) varret aurinkopaneelilla vaikuttaa tuoreelta ja kuulostaa hyvältä, Näin saadaan jotain hyötyä irti ongelmasta, jonka valtatie meluväliseen ja suojavaivahyökkäykseen lähialueelleen aiheuttaa. (L20)
- Veneilyliikenne todennäköisesti lisääntyisi entisestään, mikäli Granön saareen kaavailtuja veneilyyn liittyviä toimintoja rakennetaan suunnitelmien mukaisesti. Lisäksi tästä aiheutuisi kohtuutonta meluhaittaa kapean salmen vastarannalle Mölandetin puolelle, missä sijaitsee erittäin tiheään rakennettua kesähuvilamiljöötä. (M140)

Lisäksi asiasta M40, M41, M93, M9, M43

#### **Vastine:**

*Melukartat laaditaan sopivana ajankohtana. Melun leviämiseen vaikuttavat oleellisesti melulähteitä reunustavat ja ympäröivät rakenteet. Yleiskaava selvittää näitä rakenteita rakentamisalueiden varausten tasolla. Alueen erityisiä melulähteitä ovat Vuosaaren satama ja suurimmat Kehä III ja Porvoonväylä. Ne tullaan aikaan suojaamaan melun leviämistä vastaan.*

*Se, millaisia rakennuksia voidaan sijoittaa katujen varteen, on kaupunkikulttuurin kannalta oleellinen kysymys. Pääkadut pyritään Östersundomin tapauksessa suunnittelemaan vilkkaiksi ja eloisiksi kaupunkielämän tyyssijoiksi. Hiljainen nukkumalähiö ei ole suunnittelun tavoitteena. Vaadittavat melutasot asuntojen ja muiden huoneilojen suhteen saavutetaan rakennesuunnittelun tasolla.*

*Pihoilla ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla melu- ja muiden päästötasojen aiheuttamia haittoja voidaan lieventää sekä rakennusten ja toimintojen sijoittelulla että korttelirakenteella. Nämä ratkaisut hahmottuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa, joiden oleellinen osa on myös erilaisten ympäristön terveyshaittojen arviointi ja tapauskohtaisesti hyväksyttävien ratkaisuiden löytäminen.*

#### **11. Raideliikenne**

Raideliikenteeseen liittyvää palautetta on saatu yleiskaavaluonnoksen yhteydessä hyvin paljon, noin kolmessakymmenessä lausunnossa ja lähes yhtä monessa mielipiteessä. Raideliikennettä alueelle on pidetty erityisen hyvänä ja oikeana vaihtoehtona, mutta raideliikenteen muodosta esiintyy monta mielipidettä.

Osa palautteesta puoltaa metrojärjestelmää, osa vastustaa sitä. Osassa halutaan tutkittavaksi pikaraitiotievaihtoehto Östersundomin joukkoliikenteen runkoratkaisuna. Osassa toivotaan metroa täydentäväksi poikittaisliikennettä pikaraitiotienä mm Kehä III:n suuntaisesti Vuosaaren satamasta lentokentälle. Poikittaisliikenteen tärkeys mainitaan monessa palauttees-



sa. Kaavaratkaisua, joka mahdollistaa sekä metron että pikaraitiotien, on pidetty hyvänä.

On nostettu esiin poliittisen päätöksenteon tärkeyttä ja eri tahojen sitoutumista toteuttamiseen, kun on päädytty metro-  
ratkaisuun. Ajoitusta on pidetty tärkeänä niin päätöksenteon  
kuin toteutuksenkin osalta erityisesti metroon liittyen.

Metroratkaisun kalleus ja sitä kautta metron toteutumisen epävarmuus on tullut esiin useissa palautteissa. On todettu, että Östersundomin metroratkaisun hinnalla saataisiin koko pääkaupunkiseudulle suhteellisen kattava pikaraitiotieverkko. Seudulliset yhteydet niin Vuosaaren, Helsinki-Vantaan lentokentälle, Helsingin keskustaan ja länteen sekä toisaalta itään Sipooseen ja Porvooseen on nähty tärkeinä. Harvinaisen ansiokasta luovaa ajattelua edustaa mielipide M89, joka on oma laaja selvityksensä pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostosta.

Kaavaluonnoksen maankäyttöä on pidetty metrokaupunkiin sopimattomana. On esitetty, että luonnoksessa on liikaa liityntäliikenteen varassa olevia alueita. Siksi myös autoriippuvuus olisi suurta. Asemien määriin, paikkoihin ja ratalinjauksiin ja asemanseutujen toimintoihin on myös tullut palautetta. Asemien määrää on ehdotettu vähennettäväksi luonnoksessa olleesta kuudesta. On puututtu myös liityntäbussiliikenteeseen ja erityisesti sen sujuvuuden varmistamiseen, liityntäpysäköinnin osalta erityisesti paikkojen riittämättömyyteen. On haluttu, että aluevaraukset liityntäpysäköinnille pitäisi näkyä kaavakartassa.

Junarata (HELI-rata) Helsingin keskustasta Östersundomin kautta itään ja Söderkullan kautta Porvooseen on nostettu tarpeellisenä ja tarkemmin tutkittavana esiin. Paikallisjuna tarvitaan erityisesti, jos Sipooseen tulee uusi Sibbesborgin alue.

- Yleiskaavaluonnoksen liikennesuunnittelun vakava puute on, ettei suunnittelussa ole paneuduttu joukkoliikenteeseen, joka suuntautuu Östersundomista muualle kuin Helsingin kantakaupunkiin. Tämä on vahingollista alueen kokonaisuusarvotettavuuden ja siten arvostuksen ja haluttavuuden kannalta. Se profiloi aluetta Helsingin lähionä, joka on ajallisesti ja maantieteellisesti kauempana kuin muut Helsingin lähiöt. (M49, L20)
- On erittäin tärkeää, että asemanseutujen maankäyttö on niin tehokasta, että uudelle ratayhteydelle on kysyntää ja taloudellisia edellytyksiä. Yhdyskuntarakenteen tiiveys erityisesti asemien lähiympäristössä on tärkeää. Tämä luo edellytyksiä palvelujen synnylle. Metroasemille tulee taata laadukkaat liityntäbussiyhteydet sekä hyvät yhteydet kävellen ja pyörällä. (L11)
- Tiiviin asutuksen täytyy keskittyä metroasemien läheisyyteen. Nykyinen ehdotus vaatii erittäin paljon liityntäliikennettä ja käytännössä lisää yksityisautoilua. (M59)
- Ei siis tule vihreyttä ja ekologisuutta, vaan sensijaan yksityisautoilua ja paljon päästöjä. Metro tulee huippukalliiksi, eikä ainakaan tämän kaavan perusteella puolusta paikkaansa. (M8)
- Projektin edetessä raideratkaisun osalta hankevaiheeseen käytettävissä on oltava paras mahdollinen toteutuskelpoinen vaihtoehto, jonka toteutukseen osalliskunnat voivat sitoutua. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa joustavuutta raideratkaisun ja liikennevälineen suhteen. (L52)

nen vaihtoehto, jonka toteutukseen osalliskunnat voivat sitoutua. Yleiskaavassa tämä tarkoittaa joustavuutta raideratkaisun ja liikennevälineen suhteen. (L52)

- Metro on rakennettava samassa aikataulussa asuinrakentamisen kanssa, jotta asukkailla on mahdollista käyttää vähäpäästöistä joukkoliikennettä heti alueelle muuttaessaan. Myös suunnitellut, tehokkaat joukkoliikenteen poikittaiset yhteydet kehäteille on syytä järjestää samassa aikataulussa. On hyvä, että liikkumistarvetta pyritään tietoisesti vähentämään myös alueen työpaikkaomavaraisuutta ja vapaa-ajan palveluita kehittämällä. (L37)
- Varjokaava otetaan kaavanluonnoksissa ja vaikutusten arvioinnissa tasaveroiseksi viralliseksi vaihtoehdoksi. Lisäksi kaavatyön jatkovaiheessa on selvitettävä metrovaihtoehdon lisäksi myös muut joukkoliikenteeseen tukeutuvat liikennevaihtoehdot. (L3)
- Östersundomin on aivan oikein kaavailtu tukeutuvan raidejoukkoliikenteeseen. Alueen toimivuuden kannalta olennaisista ovat nopeat päätökset raideliikenteestä ja rivakat päätökset. (L36)
- Tarvittavat liityntäpysäköintialueet ja liikenteen palvelualueet sekä joukkoliikenteen hoidon vaatimat varikko- ja linjastojen aikataulutasausalueet tulee suunnitella ja osoittaa osayleiskaavassa. Liityntäpysäköintialueet on osoitettu kaavaluonnoksessa, mutta osoitetut määrät eivät ole riittäviä. (L50)
- Metrosta on esitetty suunnitteluratkaisuja yleisellä tasolla eikä turvallisuussuunnitteluakaan ole tehty sen tarkemmin. Jatkosuunnittelussa tulee korostumaan turvallisuuteen vaikuttavien yksityiskohtien muodostama hankkeen kokonais-turvallisuus. (L31)
- Metrolinja pitäisi kulkea lähempänä jo olemassa olevia liikenneväyliä. Vantaan puolelle riittää yksi metroasema, Västerkullan kartanon läheisyyteen, siitä metrolinjaus kulki suoraan Östersundomin keskukseen ja Sakarinmäkeen. Näin ollen Salmenkallion alue säästyisi rajulta rakentamiselta. (M83)
- Metro pitäisi ehdottomasti jatkaa satamaan saakka ajatellen työntekijöitä ja matkustajia ja siitä sen jatkaminen Östersundomiin olisi järkevämpää kuin Länsimäestä. (M126)
- Majvikin aseman jälkeen metrolinja tulee ohjata Fallbäckenin purolaakson alitse kallio /betonitunnelissa. Minimissään toteutuksena maan päällinen betonitunneli, joka maisemoidaan ympäröivään luontoon ja jonka yli vedettynä Haaviston tien tielinjaus voidaan säilyttää. (M17)
- Itäväylän, Kehä III:n ja Itämetron risteysalueella sijaitseva Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Paikka on erittäin hyvin saavutettava ja sillä on sekä seudullista että kansallista ja kansainvälistäkin potentiaalia lentokentän ja sataman välissä. Paikka tarjoaa edellytykset kehittää sitä kaupallisten ja julkisten-

palvelujen sekä tiiviimmän asumisen alueena. Paikka sopii myös hyvin idän ja pohjoisen suunnan liityntäliikenteelle Sakarinmäen aseman ohella. (L52)

- Esitetty metroratkaisu on raskas investointi. Onko se sovelias ja kannattava asumiseen painottuvalla alueella? Voiko metron toteuttaa Itä-Helsingin tapaan melusuojattuna pintametrona? Useissa kaupungeissa pikaraitiotieratkaisuihin on päädytty täydentämään olevaa bussi-, raitiovaunu-, metro- ja lähijunajärjestelmää. Jatkettaessa eri raideliikennetarkaisujen vertailua tulisi huomiota kiinnittää vertailukriteerien yhdenmukaisuuteen ja liikenneyhteyksien vaiheittaiseen toteuttamiseen asutuksen vähitellen lisääntyessä pääosin yksityisten maanomistajien omistamalla laajalla maa-alueella. (L12)
- HELI-radnan mahdollisuudet tulisi tutkia paremmin muiden liikennetarkaisujen rinnalla. Ruotsinkielinen tiivistelmä käsittelee vain metron, suomenkielisessä versiossa tarkastellaan metroa ja pikaraitiovaunua. HELI-rata on ohjannut kaavoitusta vuosikymmenien ajan, joten tätäkin vaihtoehtoa tulee tarkastella ja analysoida. HELI-rata mahdollistaa väestölisäyksen jakaantumisen tasaisemmin koko rannikkoa pitkin itään ja luo siten myös tasaisemman paineen saaristoon. (L1)
- Rautatie itään tulee sijoittaa moottoritien viereen moottoritien eteläpuolelle. (M103)
- Nopeaa suoraa metroyhteyttä esimerkiksi 1-2 pysäkillä voisi tutkia, tai pikaraitikan laajentamista Sipooseen, mutta myös paikallisjunamahdollisuuksia. (M47)
- Yleiskaavaluonnoksessa oleva Heli-ratavarauksena ja raideyhteyksivarauksena Heli-radnan ja Vuosaaren satamaradan välillä luo mahdollisuudet kehittää tavaraliikenteen painopistettä edelleen raideliikenteensuuntaan. Lentoaseman ja sataman läheisyys, Kehä III:n ja sen viereisen Vuosaaren satamaradan muodostama liikennekäytävä täydennettynä Porvoonväylällä ja tulevalle metroradalla tarjoavat nimenomaan teollisuuden ja tilaa vievien palveluiden yritysalueelle luontevan liikenteellisen rungon. (L41)
- Kaavoitussuunnittelussa poliisin näkökulmasta keskeisiä asioita ovat mm. liikennejärjestelyt asuinympäristöjen turvallisuus, valoisuus ja luonnollisen valvonnan mahdollisuus toteuttamalla mahdollisimman avoimia tiloja. Tärkeitä suunnittelualueita ovat asemien seudut (L40).

(Muita mm: M105, L38, L20, L34, L33, L44, L30, L13, L28, L50, L55, M32, M147, L13, L2, L1, L25, M9, L22, L2, L29, L50, M60, L14, L4, M38, M21, M58, L55, M8, M50, L35, L45, M96)

#### ***Vastine:***

*Nyt ehdotettavan yleiskaavaluonnoksen materiaaliin sisältyy viisi perusvaihtoehtoa. Vaihtoehtojen vertailuista, valintakriteereistä ja arvioinneista on laadittu oma asiakirjansa, joka sisältyy yleiskaavaluonnoksen materiaaliin.*

*Yksi viidestä vaihtoehdosta on luontojärjestöjen toivoma varjo-*

*kaava. Tärkeimmät muuttujat vaihtoehdoissa ovat raideliikennejärjestelmä, rakentamisalueiden rajausten sekä raideliikennetarkaisu. Yllä olevissa referaateissa edellytetyt selvitystarpeita käydään läpi mainitussa raportissa. Periaatteessa parhaassa vaihtoehdossa on kaikki mahdolliset liikennemuodot, eli metro, raitiotiet ja juna. Vaihtoehdot sisältävät metrojärjestelmän 6:lla, 5:llä, 4:llä, 2:lla ja yhdellä metroasemalla. Jokeri 1:lle ja Jokeri III:lle on osoitettu omat varauksensa. Paikallisjunalla on asema Sakarinmäessä. Tässä vaiheessa tutkitut metrovaihtoehdot jatkuvat Mellunkylästä. Muut metrolinjan vaihtoehdot on käyty läpi rakennemalliselvityksissä..*

*Paikallisjunan suhteen yleiskaavaa laaditaan yhteistyössä maakuntakaavan kanssa. On ilmeistä, että ilman paikallisjunaa yhteydet Porvooseen ja Sibbesborgiin ovat vaikeammin järjestettävissä. Toisaalta edellytykset tällaisen junayhteyden toteutumiselle yleiskaavan kannalta suotuisassa aikataulussa näyttävät heikoilta. Junayhteyden liittäminen päärautaan Sakarinmäestä länteen on teknisesti ratkaisematta. Pääradalla ei ole riittävää raidekapasiteettia ennen Pisara-radnan ja uuden ratayhteyden toteutamista Pasilasta suoraan lentoasemalle.*

*Uusi yleiskaavaluonnos ei tee valintaa metron ja pikaraitiotien välillä. Siinä on merkittynä molemmat liikennevälineet. Yleiskaava on tilavaraussuunnitelma, ei toteuttamissuunnitelma. Vaikka pikaraitiotietä ei ensivaiheessa rakennettaisikaan, kaava on varautunut siihen katualueita hyödyntäen. Pikaraitiotie Vantaan suuntaan (Jokeri 3) on tarpeellinen yleiskaavan toteutumisen alkuvaiheessa, mikäli toteuttaminen alkaa lännestä. Aivan alkuvaiheessa se voidaan toteuttaa myös tehokkaana bussikalustoon pohjautuvana runkolinjana. Pikaraitiotien toteuttaminen edellyttää raitiotieverkoston laajempaa kehittymistä. Muusta verkostosta irrallisena ratkaisuna järjestelmästä tulee kallis mm. merkittävästi kalliimmista varikkokustannuksista johtuen.*

#### **Metroa puolletaan**

Metroratkaisua pidetään hyvänä mm. seuraavilla perusteilla: Östersundom olisi osa Helsingin seudun kokonaisjoukkoliikennejärjestelmää ja seudulliset yhteydet olisivat hyvät. Seuraavassa on erityisesti metroa kannattavia kannanottoja:

- On tärkeää, että yleiskaavaluonnoksen raideliikennetarkaisuna on metro. Tällöin Östersundomin raideliikennejärjestelmä on osa Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmää. Metro palvelee paremmin seudullisena liikennevälineenä kuin vertailussa vaihtoehtona mukana ollut pikaraitiotie, jonka luonne on selkeästi paikallista liikennettä palveleva. (L45)
- Mellunmäestä jatkuva metro ja siihen liittyvä bussien liityntälinjasto luo hyvän lähtökohdan kestävästä kaupunkirakenteen kehittämiseksi ja alueen kytkeytymiseksi tehokkaasti seudulliseen raideliikennejärjestelmään. Metroon tukeutuva ratkaisu mahdollistaa myös raideyhteyden jatkamisen myöhemmin Majvikista itään, mikäli sille on maankäyttöä, liikenteellisiä ja taloudellisia edellytyksiä. Raideyhteyden jatkoon varautuminen kaavallisesti on tärkeää. (L11)
- Metro on hyvä ratkaisu tälle alueelle. Metro kytkee alueen osaksi Helsingin kaupunkirakennetta, ja mahdollistaa tiivii-

den kaupunkiympäristöjen toteuttamisen moottoritien eteläpuolisille alueille. (L55)

- Toimiva ja nopea raideliikenneyhteys nostaa maan ja kiinteistöjen arvoa alueella sekä laajentaa työmarkkina-alueita. Tällöin metro on toteutushinnastaan huolimatta luonteva ja Helsinkiin sopiva, paras ratkaisu. (L43)
- Suunnitelmassa ehdotettu metrolinjaukset on hyvä liikennetietä alueelle. Salmenkallion aseman sijoittaminen suuria ihmismääriä vetävän liikuntapuiston välittömään läheisyyteen on kestävä kehitys ajatellen tärkeää, sillä näin minimoidaan liityntäliikenteen ja yksityisautoilun kasvun tarve. (L49)

#### **Vastine:**

*Sama kuin edellisessä kappaleessa. Lisäksi voi mainita metron eduksi sen, että meillä on metrojärjestelmä, jota jatkaa. Sen sijaan pikaraitiotiejärjestelmää meillä ei ole.*

#### **Pikaraitiotietä puolletaan**

Pikaraitiotietä ainoana joukkoliikenteen runkoratkaisuna on perusteltu erityisesti sillä, että Helsingin keskusta ei ole ainoa suunta, mihin Östersundomista liikutaan. Pikaraitiotien rakentamiskustannus on myös paljon alhaisempi kuin metron ja se sopisi paremmin pientalokaupunkiin luoden viihtyisää kaupunkirakennetta. Asiasta oli laadittu mm. hyvin perusteellinen luovutus suunnitelmia sisältävä asiakirja (M89). Metroa vastustavia ja pikaraitiotietä puolustavia lausuntoja ja mielipiteitä on saatu mm. seuraavasti:

- Metro ei palvele suurinta osaa liikkujista. Suunniteltu metroyhteys on mutkittelu ja monen pysähdyksen takia aivan liian hidas Sipooseen suunnitellun alueen palvelemiseksi. Östersundomia tulisi suunnitella siten, että ensisijaisena liikennemuotona olisi poikittaisten pikaraitiotien verkosto. (M89)
- Östersundomin joukkoliikennettä tulee kehittää pikaraitiotieverkoston pohjalta. Sen pohjalta tulee ryhtyä valmistelemaan koko pääkaupunkiseudun kattavaa pikaraitiotieverkostoa. (M46)
- Pikaraitiotie on helpompi sijoittaa kaupunkirakenteeseen ja se toimii vaihtelevassa maastossa metroa paremmin. (L 54)
- Metro on vaihtoehtona raskas, ei vahvasta alueen sisällä tapahtuvaa liikennöintiä, vaatii runsaasti liityntäliikennettä ja on kallis ja tilaa vievä rakentaa. Eikä Helsingin keskusta ole aina se suunta mihin halutaan. (M147)
- Pikaraitiotievaihtoehto on metroa parempi, se tarjoaisi riittävän joukkoliikenteen sinne minne östersundomilaiset liikkuvat. Viihtyisä kaupunki ratikalla. (M105)
- Ehdotamme raidevaihtoehdon uudelleen tarkentamista yleiskaava valmistelussa. Luonnokseen ehdotetun metron sijaan on pikaraitiotievaihtoehto (Unified) mielestämme parempi

raideliikennetietä seuraavien perusteiden: Rakennuskustannukset ovat alhaisemmat (metro viisinkertainen kustannuksiltaan). Sisäisten liityntäbussien tarve olisi huomattavasti alhaisempi kuin metrovaihtoehdossa. Pikaraitiotie soveltuu paremmin pienimittakaavaiseen kaupunkirakenteeseen sekä palvelee sisäistä liikkumista paremmin tiheään pysäkkiväylän ansiosta. Pikaraitiotien imago on uudempi, hiljaisempi, siistimpi ja paikallisempi. Tämä kohentaisi alueen arvostusta ja edustavuutta sekä korostaisi modernin pientalokaupungin mielikuvaa. Pikaraitiotie on helpompi sijoittaa kaupunkirakenteeseen ja se toimii vaihtelevassa maastossa metroa paremmin. Pikaraitiotien varteen voidaan sijoittaa paljon kilpailukykyisiä liikkeitä ja kauppiaita. (L54)

(Muita: L4, L3, M122, M99, M43)

#### **Vastine:**

*Sama kuin edellisissä kappaleissa. Ratkaisuksi esitetyt raitiotiet ovat tarpeellisia hankkeita myös metron toteutuessa. Lisäksi poikittaista joukkoliikennepalvelua täydentää lähitulevaisuudessa Vuosaaresta Myyrmäkeen liikennöinnin aloittava Jokeri 2 linja. Linja toteutetaan aluksi bussilinjana. Linja voi myöhemmin kehittyä myös raitiotieksi.*

*Metrojärjestelmän ja raitiotiejärjestelmän ominaisuuksia on vertailtu useassa kaavamateriaaliin sisältyvässä raportissa eri näkökulmista. Ne ovat liikennevälineinä toiminnaltaan erilaisia eivätkä erilaisuudet ole pelkästään liikenneteknisiä tai taloudellisia.*

#### **Metron ja pikaraitiotien yhdistelmää puolletaan**

Metron ja raitiotien yhdistelmäratkaisuja on puollettu useissa palautteissa. Yhdistelmää kannattavia kannanottoja ja näkökulmia on mm. seuraavissa:

- Molemmat vaihtoehdot olisi mahdollista sovittaa yhteen esimerkiksi jatkamalla metro Länsisalmeseen, josta voitaisiin tehdä raideliikenteen solmukohta. Länsisalmeesta voitaisiin jatkaa pidemmälle itään pikaraitiotienä. Solmukohta mahdollistaisi myös hyvän poikittaisen liikenteen esimerkiksi Vuosaaren satamasta lähtien Kehä 3:n viertä Tikkurilaan ja sieltä edelleen lentoasemalle. Tulevaisuudessa mahdollinen Pietarin juna liittyisi tähän. (L54)
- Yleiskaavassa tulee varautua myös poikittaiseen, nopeaan runkolinjayhteyteen. Poikittaisen runkolinjan ja metron toisiinsa täydentävien asema- ja pysäkkirakenteiden riittävät tilavaraukset on syytä ottaa huomioon. (L45)

(Näiden lisäksi yhdistelmävaihtoehtoja kannatetaan myös palautteissa M49, L52 M93, M41, L28, M122).

#### **Vastine:**

*Uusi kaavaluonnos perustuu siihen, että molempia järjestelmiä on mahdollista käyttää. Ajatuksena on, ettei tulevaisuuden erilaisia mahdollisuuksia tule tarpeettomasti rajoittaa. Yleiskaavan tulee olla joustava.*

*Metrovaihtoehdoissa voidaan katutiloja hyväksi käyttäen va-*

rautua raitiotiejärjestelmään ilman, että varautuminen aiheuttaa paljonkaan lisäkustannuksia tai muutoksia kaupunkirakenteeseen. Raitiotiejärjestelmässä metroon varautuminen on rajoitetumpaa, koska melkein ainoaksi vaihtoehdoksi jää maanalainen metrolinja.

Myös kaupunkirakenteen kannalta järjestelmien yhdistelmällä saavutetaan etuja. Palvelujen kannalta kyllin tiiviin pientalokaupungin toiminnallisuus on pikaraitiotiellä varustetulla metrojärjestelmällä parempi kuin pelkällä metrolla varustetulla.

## 12. Kuntatekniikka

### Sähkönjakelu

Alueelle laaditaan uusi yleiskaava, joka muuttaa merkittävästi nykyistä maankäyttöä. Yleiskaavaaluonnoksessa voimajohtolinjoja on esitetty siirrettäväksi Itäväylän ja Kehä III:n risteysalueelta merkittävien rakentamisalueiden vapautumiseksi risteysalueen välittömässä läheisyydessä. Fingrid Oyj ei kannata esitystä voimajohdon siirrosta. Helsingin kaupungin ympäristökeskus esittää, että voimajohdon kaapeloinnin mahdollisuus on myös syytä tutkia.

- Yleiskaava-alueella sijaitsee kantaverkkooyhtiön Fingrid Oyj:n 400 kV ja 110 kV kantaverkkoa sekä paikallisten jakeluverkonhaltijoiden Helen Sähköverkko Oy:n, Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n ja Etelä-Suomen Energia Oy:n 110 kV alueverkkoa ja jakeluverkkoa. Jakeluverkonhaltijat tulevat rakentamaan omille verkkolupa-alueilleen uutta maankäyttöä palvelevan jakeluverkon.  
Yleiskaavaaluonnoksessa on esitetty suunnitellun 400 kV voimajohdon Länsisalmi - Vuosaari osittaista siirtoa. Suunniteltu 400 kV voimajohto varmistaa ja turvaa pääkaupunkiseudun sähkönsiirtoverkon kehittämisedellytykset. Hankkeen valmistelusta vastaavat yhteistyössä Fingrid Oyj, Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Helen Sähköverkko Oy. Yleiskaavaaluonnoksessa merkitty johtoreitti poikkeaa hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa (YVA) selvitetystä reitistä, joka sijoittuu nykyisen 110 kV kaksoisjohdon paikalle. (L5, L26, L39)
- Fingrid Oyj ei kannata esitystä voimajohdon siirrosta. (L39)
- Helsingin kaupungin ympäristökeskus esittää, että voimajohdon kaapeloinnin mahdollisuus on myös syytä tutkia. (L5)
- Yleiskaava-alueelle on lisäksi suunnitteilla uudet 110 kV:n voimajohtoyhteydet yhteysväleille Vaaralan sähköasema - Långmossebergenin jätevoimala ja Landbon sähköasema - Kallbäckin sähköasema. (L6)

### Vastine:

Alueelle laaditaan uusi yleiskaava, joka muuttaa merkittävästi nykyistä maankäyttöä. Voimajohtolinjoja voidaan esittää siirrettäväksi.

Länsisalmen ja Vuosaaren yhteysvälin 400 kV voimajohdon osittainen johtosiirto on esitetty Itäväylän ja Kehä III:n risteysalueel-

le, joka on potentiaalinen seudullinen, kansallinen ja kansainvälinen kehittämisaalue Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman välissä. Aluetta tullaan kehittämään kaupallisten ja julkisten palvelujen keskittymänä ja liikenteellisenä solmukohtana. Voimajohdon osittainen siirto mahdollistaa merkittävien rakentamisalueiden vapautumisen risteysalueen välittömässä läheisyydessä. Vuonna 2008 päättyneessä Länsisalmi - Vuosaari 400 kV voimajohtohankkeen ympäristövaikutusarvioinnissa (YVA) ei ole voitu huomioida valmisteilla olevan yleiskaavan mukaista maankäyttöä. Hankevastaavien tulee tarkistaa ympäristövaikutusarvioinnin ajanmukaisuus ELY-keskuksesta.

Yleiskaavassa esitetään suunniteltujen voimajohtojen ohjeelliset sijainnit. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n uusi voimajohtoyhteys Vaaralan sähköasemalta Långmossebergenin jätevoimalalle lisätään yleiskaavaan. Etelä-Suomen Energia Oy:n voimajohtoyhteys Landbon sähköasemalta Kallbäckin sähköasemalle on esitetty yleiskaavaaluonnoksessa. Suunniteltujen voimajohdon sijainti ja tekninen toteutus tarkentuvat varsinaisen lupamenettelyn yhteydessä.

Yleiskaavassa tullaan käyttämään yhteneväisiä merkintöjä valmisteilla olevan Uudenmaan maakuntakaavan kanssa.

### Energiatuotanto, lämmitysratkaisut ja ilmastonmuutoksen hillintä

Kannanotoissa ja mielipiteissä korostetaan Östersundomin potentiaalia uusiutuvien energiatuotantomuotojen kehitys- ja kokeilualueena ja energiatehokkaan ja ekologisesti kestäväntä rakentamisen soveltamisalueena.

- Yleiskaava-alue nähdään potentiaalisena uusiutuvien energiatuotantomuotojen kehitys- ja kokeilualueena. (L5, L52)
- Uusiutuvien energialähteiden käytön edistäminen ja hiilijalanjalan alentaminen alueella on erittäin kannatettavaa. (L28, L37b, L54, M147)
- Alueelle suunnitellut energiantuotantomuodot (kaukolämpö, maalämpö ja aurinkoenergia) ovat paikallisen ilmanlaadun kannalta suositeltavia. Myös tuulivoiman mahdollisuudet tulisi huomioida tarkasteluissa aurinkoenergian rinnalla. (L37)
- Kunnallistekniikan tuominen alueen ensimmäisille rakennettaville alueille on kallista, minkä vuoksi alueelliset energiaratkaisut voivatkin tarjota kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. (L52)
- Asukkaiden mahdollisuus päättää oman kiinteistönsä lämmitysmuoto koetaan tärkeäksi. (M39)
- Energiaomavaraisuuden lisääntyessä kaukolämmön katsotaan jopa käyvän tarpeettomaksi. (L54)
- Kaupunkipientaloissa saattaisi olla normaaleja pientaloja paremmat edellytykset hyödyntää korttelikohtaista maalämpöä tai pienimuotoisesti tuulivoimaa. (L35)
- Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi esitetään lisäksi puuraakentamista. (L37b)



- Hiilineutraalin kaupunginosan toteuttamista. (L5, L54)
- Energiatehokasta rakentamista ja rakennuskannan energiatehokkuuden turvaamista rakentamismääräyksin. (L5, L37b)
- Ekologisesti kestävää rakentamista. (L54, M93, M147)
- Vantaan Energia pyytää huomioimaan olemassa olevan ja suunnitellun keskijännite- ja kaukolämpöverkon kaavoituksessa. (L6)
- Luonnoksessa tulisi käydä asukkaiden mahdollisuudesta päättää kiinteistönsä lämmitysmuodosta. Kaukolämpö ei ole ainoa vaihtoehto, jos ja kun kaukolämpö alueelle joskus tulevaisuudessa tulee. Suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös kierrätykseen jätteiden käsittelyyn. Kannustamme kaavoittamaan asuinkortteleita, joissa ei olisi perinteistä vesivessaa. (M39)

### **Vastine:**

*Rakennetulla ympäristöllä on keskeinen rooli energian käytössä ja kasvihuonekaasupäästöjen muodostumisessa. Östersundomin alue profiloituu aurinkosähkön tuotannon ja sen hyödyntämisen koe- ja testialueeksi.*

*Hiilijalanjäljen suhteen pientaloasukas Östersundomissa on liikenteen päästöjen suhteen huomattavasti vähäpäästöisempi kuin seudun ulkokehällä asuva pientaloasukas. Ulkokehällä päivittäinen liikkuminen on keskimäärin 36 km, Östersundomissa 12 km.*

*Yksittäisten rakennusten lämmitystapa tai kierrättäminen eivät ilmevästi vielä yleiskaavatasolla.*

### **Yhteiskäyttötunneli**

Tiiviin kaupunkirakenteen ja yhdyskuntateknisen toteutuksen kannalta alueen rakentamisjärjestys on merkitsevä. Alueen yhdyskuntatekniset verkostot tulee rakentaa pääosin uudelleen ja näiden liittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin edellyttää alueen rakentamisen lännestä itään. Yleiskaava-alueelle etupainotteisesti toteutettava yhteiskäyttötunneli mahdollistaisi rakentamisen aloittamisen myös muualta kuin kaava-alueen länsiosasta ja parantaisi Östersundomin eri alueiden käyttöönottoa.

- Tiiviin kaupunkirakenteen ja yhdyskuntateknisen toteutuksen kannalta alueen rakentamisjärjestys on merkitsevä. Alueen yhdyskuntatekniset verkostot tulee rakentaa pääosin uudelleen ja näiden liittäminen olemassa olevaan infrastruktuuriin edellyttää alueen rakentamisen lännestä itään. Yleiskaava-alueelle etupainotteisesti toteutettava yhteiskäyttötunneli mahdollistaisi rakentamisen aloittamisen myös muualta kuin kaava-alueen länsiosasta ja parantaisi Östersundomin eri alueiden käyttöönottoa. (L52)
- HSY on osallistunut yleiskaavassa esitettyyn vesihuollon yleisjärjestelyjen suunnitteluun ja yleiskaavassa on otettu huomioon vesihuollon tarkoituksenmukainen toteuttaminen. Vesihuollon yleisjärjestelyn suunnittelu perustuu maaseutiseen putkiverkkoon. Tekstissä on kuitenkin todettu,

että "mikäli alueelle rakennetaan energiatunneli, tullaan siihen sijoittamaan kaukolämpöjohdot, vesijohto ja aluetta palvelevia kaapelointeja". Jotta vesijohto sijoitettaisiin yhteiskäyttötunneliin, vaihtoehdon tulee olla vesihuollon kannalta kokonaistaloudellisesti edullisin sijoitusvaihtoehto. (L37b)

- Energiatunnelin toteutus mahdollisimman aikaisessa vaiheessa parantaa Ö:n alueiden käyttöön ottamista ratkaisevasti, koska se tuo keskeiset rakennettavat alueet Helsingin kunnallisteknisten verkostojen piiriin. Kunnallistekniikan tuominen ensimmäisille rakennettaville alueille on toteuttamistavasta riippumatta kallista, minkä vuoksi alueelliset energiaratkaisut voivat tarjota kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. (L52)

### **Vastine:**

*Uudessa laaditussa yleiskaavaluonnoksen vaihtoehdossa on yhteiskäyttötunnelivaraus Majvikista Vuosaari- Pasila -energiatunneliin sekä siihen liittyvine paikallisvarauksineen. Toteutuessaan tunneliin on mahdollista sijoittaa vesi-, kaukolämpö- ja jäähdytysjohtojen runkolinjat sekä sähkö- ja tietoliikennekaapeleita. Yhteiskäyttötunnelin toteuttaminen etupainoisesti antaisi joustoa alueen kaavoitukseen ja toteuttamisjärjestykseen.*

*Yhteiskäyttötunnelin yleissuunnittelu on käynnistetty.*

### **Långmossebergenin jätevoimala**

Lausunnoissa ja mielipiteissä otetaan kantaa ongelmajätteiden polttoon, yleensä kielteisesti. Lisäksi Helsingin kaupungin pelastuslaitos edellyttää jätevoimalan konsultointivyöhykkeen tarkistamista.

- Vantaan Energia Oy on käynnistänyt ongelmajätteiden polttoa koskevan YVA-menettelyn selvittääkseen ongelmajätteiden poltosta aiheutuvat ympäristövaikutukset tulevassa Långmossebergenin jätevoimalassa. Hanke herättää voimakasta vastustusta asukkaissa.  
Jätevoimala ja ongelmajätteiden poltto koetaan merkittäväksi imago- ja terveyshaitaksi nykyisille ja tuleville asukkailla. (L34, M62)
- Vantaan Energia Oy:n omistajien Vantaan ja Helsingin kaupunkien tulisi välittömästi kieltää yhtiöltään ongelmajätteiden poltto asutusalueiden läheisyydessä. (M62)
- Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen kannanoton mukaisesti Långmossebergeniin rakennettavan jätevoimalan haittavaikutukset liittyvät lähinnä jätekuljetuksiin, laitoksen toiminnan aikaisiin häiriöihin ja painelaitteiden riskeihin.  
Ympäristölupahakemuksen selvitykset ympäristövaikutuksista antavat hyvät lähtötiedot yleiskaavan vaikutusten arvioinnille. Selvityksiä tulee tarvittaessa tarkentaa, mikäli rakentamista ja haitoille herkkiä toimintoja suunnitellaan laitoksen vaikutuspiiriin. (L5)
- Helsingin kaupungin pelastuslaitos muistuttaa kannanotossaan, että Långmossebergenin jätevoimalan konsultointivyöhyke tulee tarkistaa. (L31)

## **Vastine:**

*Yleiskaava-alueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n jätevoimalatontti 92-92-201-1 Långmossebergenissä. Uudenmaan ympäristökeskus on myöntänyt 30.12.2009 Vantaan Energialle ympäristöluvan, joka koskee Vantaan Långmossebergeniin sijoitettavaa jätevoimalaa. Lupa on myönnetty ympäristösuojelulain 101 §:n mukaisesti, mikä merkitsee, että Vantaan Energia voi käynnistää jätevoimalan rakentamisen.*

*Ympäristölupapäätöksen mukaan jätevoimalassa ei saa polttaa erilliskerätyjä ongelmajätteitä, koska niiden poltto ei sisällynyt YTV:n YVA-menettelyyn. Tästä syystä Vantaan Energia on aloittanut täydentävän ympäristövaikutusten arvioinnin. Siinä selvitetään, onko jätevoimalassa mahdollista polttaa yhdyskuntajätteen lisäksi pieniä määriä ongelmajätteiksi luokiteltuja jätteitä, kuten painekyllästettyä puuta ja sairaalajätteitä.*

*Turvallisuus- ja kemikaalivirasto valvoo suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien vaarallisia kemikaaleja käsittelevien ja varastoivien laitosten turvallisuutta. Merkittävimpien laitosten läheisyydessä on ns. konsultaatiovyöhyke, joka on määritelty ympäristöministeriön kirjeessä 3/501/2001. Kirjeen liitteenä (30.8.2010) olevissa tuotantolaitoksissa ei ole Långmossebergenin jätevoimalaa.*

## **Kaasuverkko**

Gasum esittää maakaasuputken sijainnin tarkistamista olemassa olevan mukaiseksi ja asetuksen 551/2009 mukaista mainintaa maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista.

- Yleiskaavaluonnokseen merkityn maakaasuputken sijainnin yksityiskohdissa on eroja Gasum Oy:n aineistoon verrattuna. Sijainti pyydetään tarkistamaan.

Gasum Oy esittää, että yleiskaavamääräyksiin sisällyttäisiin maininta maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista maankäytölle asetuksen 551/2009 mukaan. (L21)

## **Vastine:**

*Maakaasuputken sijainti on tarkistettu ja korjattu kaavaluonnokseen. Yleiskaavamääräyksiin ei sisällytetä mainintaa maakaasuputkistosta aiheutuvista rajoituksista. Tarkemmassa suunnittelussa arvioidaan maakaasuputken siirtotarve tai mahdolliset muut asetuksen edellyttämät toimenpiteet.*

## **Vesihuolto**

Asukkaat esittävät, että olemassa olevat asuinalueet liitettäisiin mahdollisimman nopeasti kunnallisen vesihuollon piiriin. Näin säästyttäisiin turhilta pienpuhdistamoinvestoinneilta

- HSY näkee tärkeänä, että yleiskaavan laadinnan yhteydessä vesihuollon tarpeet ja kustannukset selvitetään. HSY esittää, että selvitys tehdään tiiviissä yhteistyössä kaupunkien ja HSY:n kesken. (L37a)
- Vesihuoltolaitoksella on toiminta-alueellaan huolehtimisvelvollisuus vesihuollosta. Huolehtimisvelvollisuutensa rahoittamiseksi vesihuoltolaitos perii vesihuollosta maksuja, joiden tulee olla sellaiset, että pitkällä aikavälillä voidaan kattaa vesihuoltolaitoksen uus- ja korjausinvestoinnit ja kustannuk-

set. Vesihuoltoinfran omistajuus, toiminta-alueen ilmentämä huolehtimisvelvollisuus vesihuollosta ja vesihuollon maksujen periminen muodostavat oikeuksien ja velvollisuuksien kokonaisuuden, jonka tulee olla samalla toimijalla.

Östersundomin siirtyessä osaksi Helsingin kaupunkia vesihuollon osalta sovittiin, että vesihuoltolaitosten toiminta-alueet jäävät liitosalueen liittäminen yhteydessä ennalleen. Östersundomin nykyisen vesihuoltoinfran omistaa, vesihuollosta vastaa ja vesihuollon maksut perii siten Sipoon vesihuoltolaitos.

Östersundom on sovittu liitettäväksi HSY:n toiminta-alueeseen vaiheittain - sitä mukaa kun uusia kaava-alueita toteutetaan alueella. HSY osallistuu Östersundomin uusien kaavojen valmisteluun ja vesihuoltojärjestelmien suunnitteluun kuten muillakin uusilla kaava-alueilla Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan alueilla. Edelleen HSY toteuttaa tarvittavan uuden vesihuoltojärjestelmän alueelle kustannuksellaan sekä kytkee olemassa olevan vesihuolto-omaisuuden uuteen järjestelmään. Olemassa olevan vesihuolto-omaisuuden myymisestä Sipoon vesihuoltolaitokselta HSY:lle neuvotellaan erikseen. Neuvottelussa käsitellään kauppaan liittyvät periaatteet ja kauppahinnan laskentatapa. Kauppa toteutuu vaiheittain asemakaavoituksen edetessä, jolloin HSY:n toiminta-alue laajenee ja olemassa oleva vesihuolto-omaisuus siirtyy Sipoon vesihuoltolaitokselta HSY:lle. (L37b)

- Asukkaat esittävät, että olemassa olevat asuinalueet liitettäisiin mahdollisimman nopeasti kunnallisen vesihuollon piiriin. Näin säästyttäisiin turhilta jätevesien pienpuhdistamoinvestoinneilta. (M80, M104, M122)

## **Vastine:**

*Alueen talousveden jakeluverkosta vastaa tällä hetkellä pääosin Sipoon vesi- ja viemärlaitos. Sipoon vesi- ja viemärlaitoksen toiminta-alueeseen kuuluvat Landbon, Itäsalmen keskustan, Karhusaaren ja Korsnäsin asemakaava-alueet. Östersundom tullaan Majvikin kaupunginosaa lukuun ottamatta liittämään HSY:n toiminta-alueeseen. HSY:n toiminta-alue laajenee vaiheittain kaavoituksen edetessä. Sipoossa on käynnistymässä vesihuollon selvitys.*

*Yleiskaava-alueelle on laadittu vesihuollon yleisjärjestelmäsuunnitelma yhteistyössä HSY:n kanssa. Suunnitelmaa tarkennetaan ja päivitetään tarvittaessa. Vesihuollon kannalta edullisinta olisi aloittaa rakentaminen yleiskaava-alueen länsiosasta ja edetä vaiheittain muihin ilmansuuntiin. Yhteiskäyttötunnelinjais Majvikista olemassa olevaan Vuosaari-Pasila -energiatunneliin vapauttasi alueen rakentamisjärjestystä merkittävästi.*

*Olemassa olevan vesihuolto-omaisuuden myymisestä Sipoon vesihuoltolaitokselta HSY:lle neuvotellaan erikseen. Östersundom liitetään HSY:n toiminta-alueeseen vaiheittain, sitä mukaa kun uusia kaava-alueita toteutetaan alueelle. HSY osallistuu Östersundomin uusien kaavojen valmisteluun ja vesihuoltojärjestelmien suunnitteluun. HSY toteuttaa tarvittavan uuden vesihuoltojärjestelmän alueelle kustannuksellaan sekä kytkee olemassa olevan vesihuolto-omaisuuden uuteen järjestelmään.*

*On toivottavaa, että HSY ja Sipoon vesi- ja viemärlaitos pääsevät sopimukseen olemassa olevien alueiden, kuten Puroniityntien liittämisestä kunnallisen vesihuollon piiriin.*

## Hulevedet

Hulevesien hallinta esitetään toteutettavaksi Helsingin kaupungin hulevesistrategian tavoitteiden mukaisesti. Hulevesien hallintaa pidetään tärkeänä ja niille on osoitettava tilavarauksia.

- Yleiskaavassa tulee ottaa strategisella tasolla kantaa hulevesien käsittelyyn ja määrittellä tulvareitit. (L43)
- Yleiskaavatasolla on tehtävä riittävät tilavaraukset luonnonmukaisille hulevesien käsittelyjärjestelmille ja reiteille niin tonteilla kuin yleisillä alueilla (L5, L43). Kaavoituksen edessä varauksia tulee tarkentaa. Myös katujen ympärille tulee varata riittävästi tilaa hulevesien käsittelyyn. (L5)
- Östersundomin hulevesien hallintasuunnitelmaa laadittaessa tulee huomioida Helsingin kaupungin laatima hulevesistrategia, jonka mukaan hulevedet pyritään ensisijaisesti imeyttämään paikallisesti, tonteilla maastoon ja vasta toissijaisesti ohjaamaan putkissa muualle. (L43)
- Hyvä, että hulevesien hallintasuunnitelma on tarkoitus tehdä. Jatkosuunnittelussa pitää varmistaa riittävät rakentamiskorkeudet ja ottaa huomioon aaltoilun vaikutus sekä luonnon suojeleminen edellytysten turvaaminen. (L50)

### *Vastine:*

*Yleiskaava-alueelle on laadittu hulevesien hallinnan yleissuunnitelma. Suunnitelmassa selvitetään alueen nykyiset vesiolosuhteet, arvioidaan suunnitellun maankäytön vaikutukset niihin sekä esitetään tarvittavat hulevesien hallintatoimenpiteet haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi.*

*Hulevesien hallinta tullaan toteuttamaan Helsingin kaupungin hulevesistrategian tavoitteiden mukaisesti. Hulevesien johtamisessa ja käsittelyssä varaudutaan käyttämään luonnonmukaisia hallintamenetelmiä. Tarkoituksena on säilyttää vesistöön purkautuvan valunnan määrä ja laatu sekä virtaamien luontainen ajallinen vaihtelu ennallaan maankäytön muutoksista huolimatta. Keinoja hulevesien hallintaan ovat mm. luontaisten valuntareittien hyödyntäminen pintavesien johtamisessa, päällystettyjen pintojen minimointi, syntyvien hulevesien imeyttäminen maaperään, epäpuhtauksien vähentäminen suodattamalla, laskeuttamalla ja kasvillisuuden avulla sekä hulevesien viivyttäminen. Vesiuomat, kosteikat ja lammikot pyritään sijoittamaan tarkoitukseen sopiville alueille.*

*Yleiskaavassa päätetään pintavesien hallinnan periaatteet, selvitetään nykyiset pintavesivalunnan reitit ja otetaan ne huomioon maankäytössä. Lisäksi määritellään mahdollisten kosteikkojen ja lammikkojen tilantarpeet ja sijoituspaikat. Yleiskaavaehdotuksessa tullaan varmistamaan kaavamääräyksiin ja -merkinnöihin riittävästä ohjausvaikutuksesta jatkosuunnittelua varten.*

## Lumen välivarastointi- ja vastaanottoaikat

- Pientalokaupungin jatkosuunnittelussa on otettava huomioon kadun kunnossapidon haasteet. Erityisesti talvikunnossapidon haasteet on huomioitava. Nykyaikaiseen ja tulevaisuuden toimivaan katutilaan on varattava tilaa mm. parkkipaikkoja, lumen aurausta ja lumen välivarastointipaikko-

ja varten. Lisäksi yleiskaavaan on varattava ainakin yksi riittävän suuri alue lumen vastaanottoaikalalle siten, että se ei häiritse asutusta. Lumen välivarastointi- ja vastaanottoaikat on merkittävä kaavaan jo nyt. (L43)

- Teknisen huollon ratkaisuihin tulee jatkossa sisällyttää myös ylijäämämaiden ja lumen vastaanottoaikat. (L28)

### *Vastine:*

*Katujen kunnossapidon, myös talvikunnossapidon haasteet huomioidaan suunnittelun edetessä. Yleiskaava-alueelle varataan ainakin yksi riittävän suuri alue lumen vastaanottoaikalaksi (kooltaan alustavasti 1–5 ha) ja jokaiseen kaupunginosaan suunnitellaan lumenkasausta- ja sijoituspäällystettyjä tiloja (kooltaan minimi 400 m<sup>2</sup>) niin, että paikallisesti lumet voidaan sijoittaa niihin lumisateen jälkeen. Tarkempi katujen kunnossapitosuunnitelma tehdään tiiviissä yhteistyössä HKR:n kanssa.*

## Jätehuolto

HSY esittää, että alueen jätehuollon suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä HSY:n kanssa. Mieli-piteissä esitetään, että alueen ehdotetaan olevan jätehuollossa edelläkävijänä.

- Östersundomin yleiskaava-alue kuuluu HSY:n jätehuollon jätteenkuljetusalueeseen. HSY järjestää asuintalojen jätteenkuljetukset kilpailuttamalla ne viiden vuoden välein. Alueen suunnittelun edetessä tulee tarkastella kiinteistökohtaisen jätehuollon lisäksi jätteiden putkikeräysjärjestelmiä ja alueellisia keräyspisteitä. Näiden etuna on muun muassa se, että ne vähentävät alueen jäteautoliikennettä. Suunnittelualueeseen kuuluva saaristo aiheuttaa omat haasteensa jätehuollon järjestämiselle. HSY esittää, että alueen jätehuollon suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä HSY:n kanssa.

Vantaan Energia Oy:n Långmossebergenin jätevoimala otetaan käyttöön vuosien 2012-2014 aikana. Voimalaitoksen jäteperäisestä polttoaineesta noin 60 prosenttia on uusiutuvaa ainesta ja voimalaitoksen käyttöönotto vähentää pääkaupunkiseudun hiilidioksidipäästöjä. (L37)

- Alueen ehdotetaan olevan jätehuollossa edelläkävijänä. (M147)

### *Vastine:*

*Eri jätehuoltoratkaisut huomioidaan suunnittelun edetessä. Alueella noudatetaan voimassaolevia jätehuoltomääräyksiä, joiden mukaisesti jätehuollolle varataan riittävät tilat yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Tarkempi jätehuoltosuunnitelma tehdään tiiviissä yhteistyössä HSY:n kanssa.*

## Pohjavesialueet

- Fazerilan pohjavesialueen ja Västerkullan peltojen paineellisen pohjaveden huomiointi suunnittelussa on tärkeää. Alueiden lähistöille ei tule osoittaa rakentamista tai toimintoja, jotka vaarantaisivat veden laadun tai riittävien valuma-alueiden säilymisen. (L5)

## Vastine:

*Fazerilan pohjavesialue sijaitsee osittain Östersundomin yleiskaava-alueella. Em. pohjavesialue sekä Västerkullan peltojen paineellinen pohjavesi huomioidaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.*

## Geotekniikka

Geotekniikkaan liittyvissä kysymyksissä päähuomio keskittyy massojen käsittelyyn, massatasapainoon sekä alaville alueille rakentamiseen. Lisäksi huomiota on kiinnitetty mm. vesistövaikutusten arviointiin (ELY) ja rantarakenteiden kustannuksiin.

- Suunnittelun lähtökohdaksi on otettava sellainen korkeus-aseman ns. massatasapaino, joka minimoii maa-aineksen siirtotarpeita. Alueelle on syytä maa/kiviaineskuljetuksen minimoimiseksi myös syytä varata riittävät rakentamisaikaiset tilapäisalueet kiviaineshuollolle ja kaivettavien savien sijoittamiselle ja osoittaa näiden alueiden loppukäyttötavoitteet. (L44)
- Pitkällä aikavälillä pääkaupunkiseudulle tulee avata vähintään kolme ylijäämämassojen vastaanottoa. Vähintään yhden tulee sijaita seudun itäosassa. Helsingin kannalta luontevin sijaintipaikka on Östersundom. Yleiskaavassa tulee selvittää ylijäämämassojen vastaanottoa sijoittaminen yleiskaava-alueelle. (L43)
- Tavoitteena on päästä projektialueella sisäiseen massatasapainoon toteutusvaiheessa. Tämän vuoksi tarvitaan rakentamiskäytössä noin 50 ha:n väliaikainen varaus alueelliselle massojen käsittelyalueelle.  
Toteutuskustannuksia nostavat lisäksi rantarakenteet ja maaston vaatimukset. Kaavataloudellisilla laskelmissa tulee osoittaa osa-alueiden toteutuskustannukset, millä helpotetaan toteutuksen kannattavuuden arviointia ja ohjataan käyttöönottoa. (L52)
- ELY-keskuksen uusimmissa, alustavissa tulvariskien arvioissa on käytetty korkeusasemaa + 2,8 m. Tällä periaatteella tulva-alueet laajenevat kaavaluonnoksessa esitetystä, sillä luonnoksessa on käytetty korkeusasemaa + 2,3.  
Yleiskaavassa rantaraitti on merkattu Vuosaaresta Majvikin yhtenäisenä mahdollisimman lähellä rantaa. Julkisen rantaviivan vähäinen määrä, rehevyys, alavuus ja rantojen savipitoisuus asettaa haasteita kaupunkimaisen rantaraitin toteuttamiselle. Hanke tulee olemaan haastava ja kallis. (L43)
- Mielenpitoisissa on esitetty kielteisiä kantoja alaville / tulva-alueille rakentamisesta. lisäksi on todettu, että meriveden ennustettu nousu tulee huomioida. (M129, M131, M75, M143, M39, M138)
- Purointiin laakson rakentamiskelpoisuus kyseenalaistetaan maapohjan kantavuuden ja puron tulvimisen johdosta. (M77)
- Vapaan vesialueen lisäämiseksi tehtävät ruoppaustoimenpiteet nähdään pääosin positiivisina. Huolenaiheena sen si-

jaan ovat ruoppausten aiheuttamat melu-, näkö- ja hajuhaitat. Ruoppausten katsotaan parantavan mm. alueen natura-arvoja, veden virtaamaa sekä veden laatua. (M100, M26)

- Villanellan ranta-alueen rakentamista ei pidetä toteuttamiskelpoisena maaperäolosuhteiden ja maanpinnan korkeus-aseman takia. (M57)
- Kadun rakentamista Krapuojan läheisyyteen on kyseenalaistettu tulvimisen sekä huonosti kantavan maapohjan takia. (M126)

## Vastine:

*Östersundomin yleiskaava-alueen koko ja nykyiset rakennetut alueet huomioiden, alueella on mahdollista toteuttaa alueelliseen massatasapainoon perustuvaa suunnittelua. Sitä, pystytäänkö massatasapainoajattelua toteuttamaan jopa asemakaavatasolla, ei voida vielä suunnittelun tässä vaiheessa arvioida. Toteuttamisjärjestyksen suunnittelun tarkentuessa, voidaan alueelle määrittellä väliaikaisia massojenkäsittelyalueita tarpeen mukaan. Näillä alueilla voidaan eri puhtaiden kaivumaiden jakeita käsitellä ja varastoida rakentamisen aikana.*

*Yleiskaava-alueella on korttelialueiksi esitetty myös alavia maastonkohtia, jotka kuuluvat ns. tulvariskialueelle. Näillä alueilla maanpintaa joudutaan korottamaan ennen rakentamiskäyttöön ottamista. Toisaalta alueelta toteuttamisvaiheessa irtoaville maamassoille tulee löytyä sijoituskohteita mahdollisimman läheltä. Näiden asioiden yhdistämisellä pyritään toteuttamaan alueellista massatasapainoa ja minimoimaan maa-ainesten tarpeetonta siirtämistä. Helsingin kaupungilla on laaja kokemus alavien maiden rakentamiskäyttöön ottamisesta ja esirakentamisesta.*

*Pitkällä aikavälillä Östersundom ei tule olemaan ratkaisu Helsingin kaupungin puhtaiden kaivumaiden sijoittamiselle. Rakentamiskäyttöön kelpaamattomien puhtaiden kaivumaiden sijoittamiseen liittyvät kysymykset koskevat yhteisesti koko pääkaupunkiseutua ja myös ratkaisut näihin ongelmiin tulisi nähdä seudullisina. Suuremman läjitysalueen sijaintia tulisi tarkastella myös maanhinnan arvonnousua silmällä pitäen. Hyviin joukkoliikenneyhteyksiin perustuva Östersundomin alue on tässä mielessä sopimaton paikka yleiselle läjitysalueelle. Mikäli katsotaan, että yleiselle läjitysalueelle tulisi kuitenkin esittää sijainti yleiskaavan yhteydessä, tulisi sen olla muuten rakentamiskäyttöön soveltumattomalla alueella. Tällaisia alueita ovat mm. suurjännitelinjosten alle jäävät alueet ja yleiskaavan viheralueet. Seudullisesti parhaita kohteita läjitysalueiksi voisivat olla mm. tällä hetkellä tarvekivilouhintakäytössä olevat alueet, jotka eivät tulevaisuudessa sijoitu rakentamisen painopistealueille, ja joissa maansiirron aiheuttama liikenne ei aiheuta haittaa muulle toiminnalle.*

*Yleiskaavaluonnoksen mukaisesta rakentamisesta aiheutuvia vesistövaikutuksia tullaan arvioimaan mm. käynnissä olevan hulevesien hallinnan yleissuunnitelman, Natura-arvioinnin sekä rannikon vapaiden vesialueiden suunnittelun perusteella. Em. selvitykset osaltaan mahdollistavat myös rantarakenteiden suunnittelun ja niihin liittyvät kustannustarkastelut.*



### 13. Luonnonympäristö

Östersundomin alue on luonnoltaan monipuolinen. Natura-alueilla ja yksityisillä suojelualueilla on uhanalaisia lajeja ja luontotyyppejä. Useissa kannanotoissa ja mielipiteissä arvioidaan, että yleiskaavaluonnoksessa ei pääsääntöisesti ole riittävästi otettu huomioon näitä luontoarvoja, ja edellytetään että suunnitelma tarkentuessaan ottaa paremmin huomioon alueelta jo tehtyjen luontoselvitysten tulokset ja mahdolliset rakentamisen haittavaikutukset näihin arvoihin. Luonnonympäristön säilyminen ja merkitys alueen vetovoimatekijänä tuli esille useissa mielipiteissä ja kannanotoissa.

Huomiota kiinnitetään siihen, että alueelle asetettu väestötavoite suunniteltuine laajoine pientalo- ja kaupunkipientalovaltaisine kaupunginosineen muuttaa alueen nykytilaa suuresti ja olemassa olevat luonnonalueet jäävät monelta osin rakentamisen alle.

Toivotaan kaavassa käytettävän enemmän arvokkaita luontoalueita ja suojelua osoittavia merkintöjä, kuten SL-alueet ja luo-alueet. Vantaan yleiskaavan mukaiset luonnonsuojelu- ja luo-alueet on otettava huomioon.

Kaava-alue on monella tapaa merkittävä linnuston ja luonnonsuojelun kannalta. Kaavaluonnosta on pidetty näiden arvojen kannalta ongelmallisena. Lintulahtien ja rakentamisen väliin vaaditaan suojavyöhykkeitä. Tulisi selvittää tarkemmin, missä arvokkaat kohteet ovat ja ohjata rakentaminen muualle. Rakentamisen katsotaan levittäytyvän luontoarvojen kannalta liian laajalle alueelle ja liian olennaisille alueille. Lintujen elinolosuhteita esitetään voitavan parantaa kunnostuksin ja luonnonhoitotoimin Natura-alueilla.

#### Granön saari tulisi säästää luonnonalueena.

- Östersundomin alue on valtakunnallisesti merkittävä sillä sijaitsevien Natura-alueiden, Sipoonkorven kansallispuiston ym. luontokohteiden takia. Esitetty maankäyttö rikkoisi LSL:a

ja MRL:a sekä EU:n luonto- ja lintudirektiivejä. Rakentaminen ohjataan liian lähelle lintuvesiä ja kansallispuistoa sekä luontoalueiden päälle, ekologisia yhteyksiä kavennetaan liikaa, metroasemien määrä ja sijainti ohjaavat liikaa rakentamispainetta luontoarvoiltaan keskeisille alueille. Piiri tukee myös muiden luontojärjestöjen kannanottoja. (L3)

- Esitetyt rakentamisalueet ovat monessa kohtaan ongelmallisia linnusto- ja luontoarvojen kannalta. Rakentamista osoitetaan lintulahtien viereen ilman suojavyöhykettä ja Östersundomin lintuvedet -nimisen maakunnallisesti arvokkaan lintualueen päälle ja välittömään läheisyyteen. Linnut eivät noudata hallinnollisia rajoja, joten kaavoittajan tulee selvittää arvokkaat kohteet ja ohjata rakentaminen muualle. Pohjoisosaan osoitettu rakentaminen pirstoo Sipoonkorven metsämannerta ja jättää alleen maakunnallisesti tärkeitä lintualueita. Rakentaminen sijoittuu liian lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa kasvattaen puiston kävijäpainetta kohtuuttomasti. Metroasemien määrä levittää rakentamisen liian laajalle sekä luontoarvojen kannalta oleellisille alueille. Ekologiset yhteydet ovat liian kapeita turvaamaan eri habitaateissa elävien lajien liikkumisen.

Uusimman uhanalaisuusarviointin mukaan kosteikkolinnuston tila Suomessa on erittäin huono. Elinoloja voidaan parantaa kunnostuksin ja erityisesti Natura 2000 -alueilla näin tulisi menetellä. Kaavan vaikutuksia lintuvesen Natura-alueisiin tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa ja tulokset tulee huomioida kaavassa. Lintukosteikot vaativat puskurivyöhykkeen suojaksi ihmistoiminnan vaikutuksia vastaan. (L4)

- Alueelle asetettu väestötavoite suunniteltuine laajoine pientalo- ja kaupunkipientalovaltaisine rakentamisalueineen hävittää pitkälti olemassa olevat arvokkaat luontokohteet sekä

heikentää jäljelle jäävien Natura 2000 -alueiden, luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisten luontotyyppien, vesilain 15a ja 17a §:n mukaisten kohteiden, metsälain 10 §:n mukaisten erityisen tärkeiden elinympäristöjen sekä muiden luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden laatua. (L38)

- Olisi upeaa, jos Östersundomin alue kaupungistumisesta huolimatta voisi säilyttää nykyisen luonteensa, jossa merellisyys ja upeat monipuoliset maisemat vallitsevat (vaihtelevat luontomaisemat, merellisyys, vanha kulttuurihistoriallinen miljö, Sipoonkorpi). (L23)

- Natura-alueiden ja yksityisten suojelualueiden lisäksi alueella on suuri määrä uhanalaisia lajeja ja luontotyyppisiä. Yleiskaavaluonnoksessa ei pääsääntöisesti ole otettu huomioon näitä luontoarvoja, ja suunnitelman pitäisikin tarkentua ottamalla paremmin huomioon alueelta jo tehtyjen luontoselvitysten tulokset ja mahdolliset rakentamisen haittavaikutukset näihin arvoihin. (L32)

- Koska Vantaa joutuu luopumaan osittain aikaisemmista luonnonsuojelualue tavoitteistaan, on erityisen tärkeää, että jäljelle jäävien luontoalueiden virkistyskäyttömahdollisuuksia vahvistetaan.

Alueella on ollut ennestään paljon luonnonsuojeluun liittyviä tavoitteita, jotka pitäisi esitellä paremmin ja kertoa selkeämmin mistä aiotaan pitää kiinni ja mistä voidaan tinkiä. - Suojelualueiden merkintöjä pitäisi täsmentää ottamaan huomioon muutkin kuin Natura -alueet.

Vantaan luontotiedot on esitetty puutteellisesti.

Puronvarsireittien pitäminen riittävinä yhteyksinä meren ja Sipoonkorven välille vaikuttaa tarkoitushakuiselta ja kevyesti perustellulta.

Kaavasta paistaa välinpitämättömyys luontoarvoja kohtaan. Uskottavuus ekologisesta yhteiskunnasta kyseenalaistuu. Suunnittelun pohjana pitäisi olla luonnon ehdot. Lähtökohdaksi on kuitenkin asetettu rakentamistavoite. (L28)

- Jatkosuunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon miten luonnon elinvoimaisuutta vahvistetaan rakennetussa ympäristössä. Östersundomin erityispiirteistä tulee säilyttää mahdollisimman laajoina kokonaisuuksina kuten esim. Östersundomin kartanoon alue. Luonnon monimuotoisuus tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Länsi-itäsuuntainen poikittainen viheryhteys puuttuu. Se on lisättävä jo yleiskaavaan, jotta kaupunkirakenteen sisäiset ekologiset ja sosiaaliset yhteydet toteutuvat jatkosuunnittelussa. Viheryhteyksien tulee olla leveämpiä, jotta purontkelma säilyisi mahdollisena luonnontilaisena. Lisääntyville hulevesille olisi riittävästi viivytystilaa ja ulkoilureitistä saataisiin toimiva ja luontoelämyksiä tuottava.

Sipoonkorven suojelualueen rajoja tulee arvioida tarkemmin jatkosuunnittelussa, mm. Hältingträskin kallioalue tulee säilyttää laajempaan kokonaisuutena.

Rakentaminen suojelualueiden reunaan asti vaarantaa suojelualueen säilymistä ja aiheuttaa toteutuakseen pitkä lupaprosessin. Luonnonsuojelualue ei voi toimia tehokkaasti käytettynä lähivirkistysalueena, jos sen arvo halutaan säilyttää. Jos esim. lintulahtien arvo halutaan säilyttää, ei niille

voi ohjata pesimäaikana virkistyskäyttöä eikä myöskään veneyliä. Asutuksen reunaan suojelualueiden suuntaan tarvittaisiin puskurivyöhyke, joka voisi toimia asukkaiden lähivirkistysalueena. (L43)

- Alueen merellistä luonnetta voisi painottaa. Saarien avaaminen kaupunkilaisille ja rantareitti ovat kannatettavia.

Ei ole osoitettu riittäväällä tavalla ekologisia yhteyksiä rannikolta Sipoonkorpeen eikä myöskään rannikon suuntaisesti. Käytävät ovat liian kapeita. (L50)

Kannanotot: L33, L4, L38, L15, L32, L5, L23, L30, L16

Mielipiteet: M60, M147, M101, M75, M45, M8, M39, M53, M10

#### Vastine:

*Östersundomissa on harjoitettu maataloutta viime vuosikymmenen alkupuoliskolta lähtien. Ensimmäiset kylät mainitaan asiakirjoissa 1300-luvulla. Tätä ennen alueella harjoitettiin metsästystä ja kalastusta, joka osaltaan vaikutti sitä aiempaan luonnontilaan. Jokainen ihmisen toimi muuttaa aiempaa luonnontilaa. Lajit vaihtuvat, maaperä vaihtuu. Mm. Sipoonkorpi on ollut metsätalousaluetta, joka on 1800-luvulla ollut lähes puuttomaksi hakattu.*

*Rannikon Natura 2000-alueet ovat olleet puhdasvetisiä avoimia salmia, jotka ovat vähitellen maatalouden harjoittamisen seurauksena muuttuneet umpeenkasvaneiksi ruovikoiksi. Saaret ovat liittyneet toisiinsa maakannaksin, mikä on muuttanut niiden lajistoa.*

*Ihmisen toimet ovat vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa. Ihminen muuttaa ympäristönsä kasvi- ja eläinlajistoa joko tietoisesti tai tiedostomattaan. Periaateessa laitakaupunkien ihmisen voimakkaasti muokkaama ympäristö ei ole lajistoltaan köyhempi kuin aiempi puhtaampi luonnontila. Huomattava osa koko Suomen kasvilajistosta on ihmisen tuomaa.*

*Östersundomin liittäminen Helsinkiin johtui kaupunkirakenteiden ja väestön ja elinkeinojen laajenemisen tarpeesta. Tähän perustuu myös alueen yleiskaavan laatiminen. Kaupunki laajenee, kuten kaupungit ovat ennenkin laajenneet ympäröivän maaseudun suuntaan. Yleiskaavan päätavoitteena ei näin ole alueen nykyisen luonnontilan säilyttäminen.*

*Yleiskaavassa voidaan kuitenkin ottaa huomioon nykyluonnosta sellaiset osat, jotka tulevat toimeen ja myös rikastavat kaupunkielämää ja kaupunkiluontoa. Tähän tavoitteeseen perustuvat yleiskaavan lukuisat luontoselvitykset. Ei ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista suunnitella kaupunkia joidenkin nykyluonnon yksityiskohtien perusteella. Suomen mittakaavassa ei ole pulaa sellaisista luontoalueista joita Östersundomissa nyt on, joten mikään eläin- tai kasvilaji ei muutu uhanalaiseksi siellä tapahtuvan kaupunkirakentamisen vuoksi. Voidaan päinvastoin sanoa, että kaupungin suhteellinen tiivistäminen metron tai vastaavan varaan on luonnon kannalta hyvä vaihtoehto hidastamaan sitä kehitystä, mikä muuten vauhdilla laajentaa pääkaupungin ympäristön rakentamista harvaksi omakotialueeksi.*

*Alueella olevat Natura-lahdet sekä Sipoonkorpi alueen pohjoispuolella ovat koko yleiskaavaprosessin ajan olleet tärkeä osa kau-*

*punkisuunnittelua. Haasteellista on se, miten ne luontevasti nivotaan osaksi tulevaa kaupunkirakennetta.*

*Lainvoimaiset luonnonsuojelualueet on merkitty uuden luonnoksen kaavakarttaan.*

## Luontovaikutusten arviointi

Mielipiteissä todetaan, että lain edellyttämät arvioinnit hankkeen vaikutuksista luontoon puuttuvat. Yleiskaavan edetessä on arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin.

Tulisi erikseen tehdä selvitys, millaisia vaikutuksia yleiskaavalla on ympäröivään saaristoon.

- Kaavan vaikutukset Östersundomin lintuvesien Natura-alueeseen tulee arvioida yhdessä muiden suunnitelmien kanssa, mukaan lukien keskeneräiset ja jo toteutetut hankkeet. Arviointien tulokset tulee huomioida kaavassa. Lintukosteikot vaativat ympärilleen puskurivyöhykkeet suojaksi ihmistoiminnan vaikutuksia vastaan. (L4)
- Vaadittavat selvitykset: Yleiskaavan edetessä on arvioitava, kuinka asukasmäärän merkittävä kasvaminen ja virkistyspaineen lisääntyminen vaikuttavat nykyisiin luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueisiin. (L38)
- Alueen runsaat luonnonsuojelualueet luovat selkeät reunaehdot, minne voi rakentaa ja minkälaista asukasmäärää alueet niiden suojeluarvoja heikentämättä kestävät.  
MRL 9§ mukaiset kaavan vaikutukset alueen luontoon puuttuvat kaavaa varten tehdyistä selvityksistä. Myös kaavaluonnoksen vaikutusten selvittäminen nykyisten asukkaiden elinoloihin, kulttuuriin ja sosiaaliseen elämään puuttuvat. Kaavan vaikutukset alueen maisemaan ja kulttuuriperintöön on lain mukaan myös selvitettävä. Myös Luonnonsuojelulain 6S§ edellyttämä hankkeen arviointi puuttuu. Kaikki yllä mainitut selvitykset olisi pitänyt selvittää ennen kuin päätetään alueelle tulevasta asukasmäärästä ja asutuksen sijoittumisesta. (L54)
- Koko suunnittelualueen etelänpuoleinen osa muodostaa yhteisen rajan saariston kanssa, joka itsessään on rajaton. Sipoon saaristovaltuuskunta viittaa 15.2.2011 antamaansa mielipiteeseen Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteista ja korostaa, että olisi erittäin tärkeää, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan valmistamisen yhteydessä tehdään erillinen selvitys millaisia vaikutuksia Östersundomin voimakkaasti kasvavalla taajama-alueella on ympäröivään saaristoon. Liikenne, ympäristö, saaristokulttuuri, mökkikulttuuri ja kehittyvät palvelut on sovittava yhteen kestävä kehityksen periaatteita noudattaen. Lisääntyvälle virkistyskäytölle tulee löytää ja järjestää kohteita sekä mannermaalla että saaristossa. Lisäksi olisi selvitettävä miten vuorovaikutusta saaristo- ja rannikkoalueiden välillä voitaisiin kehittää tulevaisuudessa. Tämä ei koske pelkästään Sipoon saaristoa, vaan koko itäuusmaalaista saaristoa. (L1)

## Vastine:

*Kaavan vaikutuksia Natura 2000- alueisiin selvitetään rinnan yleiskaavatyön kanssa. Kaavan muita vaikutuksia sisältyy kaavamateriaalissa liitteenä olevaan vaikutusten arviointia käsittelevään raporttiin. Vaikutusten arvioinneissa on vaikeutena niiden rajaaminen koskemaan nimenomaan yleiskaavaa. Useimmat luontovaikutukset tiettyihin luontokohteisiin voidaan arvioida vasta tarkempiasteisessa suunnittelussa. Yleiskaavaehdotukseen arviointeja täydennetään edelleen. Ehdotusvaiheessa erillistyönä laaditaan yleiskaavallinen luontovaikutusarvio.*

*Tässä vaiheessa tärkeimmät ovat seututasoiset vaikutukset, joihin on paneuduttu mainitussa raportissa.*

## Natura 2000-alueet

Huomiota kiinnitetään siihen, että yleiskaavaluonnos ei sisällä arviointia esitetyn maankäyttöratkaisun vaikutuksista Sipoonkorven tai Mustavuorenlehto ja Östersundomin lintuvedet Natura 2000-alueiden luonnonarvoihin. ELY-keskuksen kannanoton mukaan K yleiskaavaluonnoksen rakentaminen tulee eri suunnista Natura 2000-alueiden välittömään läheisyyteen ja siksi voidaan todeta, että merkittävää haittaa aiheutuu Natura 2000-alueiden luontoarvoille eikä suunnitelmaa voida tällaisenaan hyväksyä.

Eräiden kannanottajien mukaan Natura-arviointia tulee tehdä koko prosessin ajan, jolloin haitallisia vaikutuksia osataan minimoida. Riittävät ekokäytävät ja viheralueet ovat olennainen tekijä Natura-alueisiin kohdistuvien haittojen torjumisessa. Natura-arviointiin ja yleiskaavatyöhön tulee kiinteästi ottaa mukaan haittojen lieventämistoimien suunnittelu, jota tarkennetaan koko ajan suunnittelun edetessä, kuten tehtiin Vuosaaren satama-hankkeen yhteydessä.

Natura 2000-alueiden puskurivyöhykkeiden poisjättämistä pidetään haitallisena.

- Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt rakentamisalueet ovat niin mittavia, että LsL 65 §:n mukainen täysimääräinen Natura-arviointi on tarpeen sekä Sipoonkorven että Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien osalta. Yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisussa tehokas ja laajamittainen rakentaminen on tuotu eri suunnista Natura-alueiden välittömään läheisyyteen. Tämän vuoksi voidaan jo ilman luonnonsuojelulain 65 §:n mukaista arviointiakin suoraan tehdä johtopäätös, että se esitetty kaavaratkaisu heikentäisi merkittävästi ainakin niitä luonnonarvoja, joiden perusteella Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet on nimetty Natura 2000 -verkostoon. Yleiskaavaluonnoksen maankäyttöratkaisu ei siten nyky muodossaan ole hyväksymiskelpoinen (LsL 66 §). Natura 2000-verkostoon ja valtakunnallisiin suojeluohjelmiin kuuluvat alueet sekä luonnonsuojelulain nojalla suojellut alueet tulee merkitä SL-merkinnällä. (L50)
- Natura-arviointiin ja yleiskaavatyöhön tulee kiinteästi ottaa mukaan haittojen lieventämistoimien suunnittelu, jota tarkennetaan koko ajan suunnittelun edetessä. Näin toimittiin esimerkiksi Vuosaaren satamahankkeen suunnittelussa ja esitetyt lievennystoimet osoittautuivat tärkeiksi hanketta koskevia kaavoja vahvistettaessa. Natura-alueiden lä-

heisyyteen tulevien maankäytön muutosten hyväksyttävyydessä on olennaista, katsotaanko vaikutukset luonnonarvoja heikentäviksi vai merkittävästi heikentäviksi. Mikäli Natura-arviointi ja Uudenmaan ELV-keskuksen siitä antama lausunto osoittaisivat, että Östersundomin yhteisen yleiskaavan vaikutukset Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien Natura-alueen suojelun perusteina oleviin luontotyypeihin ja lajeihin osoittautuisivat merkittäviksi, tarvittaisiin valtioneuvoston lupa kaavan hyväksymiselle. Valtioneuvosto voi myöntää luvan ainoastaan, jos suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä vaihtoehtoista ratkaisua ole. (L5)

- Molempien Naturan heikentämisen perusteiden (suunnitelma on toteutettava erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä eikä muita vaihtoehtoja ole) on oltava yhtä aikaa voimassa. Kannanotossa on esitetty myös pohdintaa kompensatiosta. Todetaan, että täysimääräinen Natura-arviointi on tarpeen sekä Sipoonkorven että Mustavuoren lehdon ja Östersundomin lintuvesien osalta. (L50)
- Vaikutuksia arvioitaessa on välttämätöntä ottaa yhteisvaikutuksina huomioon Vuosaaren sataman ja muiden Natura-alueeseen mahdollisesti vaikuttavien toimintojen, hankkeiden ja suunnitelmien vaikutukset. Suunnittelun alueen kaavoitus vaikuttaa myös Vuosaaren sataman eri lupamenettelyihin, ja se on otettava huomioon yhteisvaikutuksena ainakin sellaisissa lupaa tai suunnitelmaa edellyttävissä Helsingin Sataman hankkeissa, joiden johdosta Vuosaaren sataman vaikutukset Natura-alueeseen kasvavat. Vuosaaren satamassakin voidaan siis joutua menettelyyn, jossa valtioneuvoston lupa LSL 66 §:n mukaisesti on Östersundomin yleiskaava-alueen kaavoituksen ja esimerkiksi sataman muutos-hankkeen yhteisvaikutusten johdosta tarpeen. Vaikutusten arviointimenettelyllä onkin varmistettava, että edellä mainittujen yhteisvaikutusten myötä kaavan toteutus ei tulevaisuudessa estä tai merkittävästi rajoita Vuosaaren sataman ja satamakeskuksen toimintaa tai kehittämistä parhaalla mahdollisella tavalla tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeisiin. (L41)
- Bebyggelse och strandpromenader bör flyttas så långt från Natura 2000-områdena att tillräckliga skyddszoner bildas. Helst ser fiireningen att all tätare bebyggelse placeras nOIT om landsväg 170 (och söder om motorvägen). (L30)
- Kaavaluonnoksessa esitetään mittavaa ruoppaamista nykyisen ruovikon muuttamiseksi vesialueeksi, mikä ei ole taloudellisesti tai ekologisesti kannattavaa. On sinänsä oikea tavoite estää lintuvesien umpeenkasvua, mutta ruovikon avaamiseen tulee perustua tarkkaan luonnonsuojelusuunnitelmaan, jonka päätavoitteena on luontoarvojen turvaaminen. Tässä myös niitto ja laidunnus ovat merkittäviä keinoja, joilla on myös maisemallisesti edullisia vaikutuksia.

Tulvariskialueet ja tulvariskien hallinnan suunnittelu sekä Natura-alueet ja uuden rakentamisen sijoittaminen liittyvät kiinteästi toisiinsa. Rakentaminen Natura-alueiden läheisyyteen tulvariskialueille edellyttäisi laajoja täyttöjä ranta-alueilla. Natura-arviointiin kuuluvan vaikutustarkastelun

pohjaksi on tarpeen laatia karttayhdistelmä, jossa Natura-alueet, tulvariskialueet ja suunnitellut vaihtoehtoiset rakentamisalueet täyttö- ja esirakentamistarpeineen on sijoitettu päällekkäin. (L5)

Lisää kannanotoissa: L38,L32, L54, L16, L30

Mielipiteet: M60, M11, M32

#### **Vastine:**

*Yleiskaavan vaikutukset Natura 2000 -alueisiin arvioidaan luonnonsuojelulain 65 §:n edellyttämässä laajuudessa. Natura-arviointimenettely sisältää sekä arvioinnin että siitä luonnonsuojelulain 65 §:n mukaisesti Uudenmaan ELY -keskukselta pyydettyä lausunnon. Arviointityö etenee suunnittelun kanssa vuorovaikuttaisesti siten, että luontoarvoille aiheutuvia haittavaikutuksia minimoidaan ja ehkäistään suunnitteluratkaisuilla. Lopullinen Natura-arviointi laaditaan yleiskaavaehdotuksesta.*

*Natura-arvio laaditaan selvittämään Östersundomin kuntien yhteisen yleiskaavan toteuttamisen vaikutuksia niihin lajeihin ja luontotyypeihin, joiden suojelemiseksi alueet on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon. Vaikutuksia tarkastellaan Mustavuorenlehto- ja Östersundomin lintuvedet -nimiseen Natura- 2000 alueeseen (FI0100065), joka sisältyy suurimmaksi osaksi yleiskaavan alueeseen. Tämän lisäksi tarkastellaan yleiskaavan sekä muiden hankkeiden ja suunnitelmien yhteisvaikutuksia Natura 2000 -alueisiin. Muita hankkeita ovat: Vuosaaren satama, Vantaan jätteenpolttolaitos, Findgrid Oyj:n sähköverkkohankkeet, Sipoonkorven kansallispuisto, Maakuntakaava, Vantaan yleiskaava 2007, Sipoon yleiskaava 2025 ja Sipoon saariston ja rannikon osayleiskaava. Vaikutuksia tarkastellaan myös Sipoonkorven (FI0100066) ja Sipoonjoen (FI0100086) Natura 2000 -alueisiin, jotka sijaitsevat yleiskaava-alueen pohjoispuolella.*

*Natura- arviointia suoritetaan vuoden 2012 loppuun saakka rinnan yleiskaavatyön kanssa. Tavoitteena on löytää kaavallisia tai muita keinoja, joiden avulla Natura 2000- alueisiin kohdistuvia vaikutuksia voidaan lieventää siten, etteivät haitat alueille ole merkittäviä. Haittavaikutusten minimointi on oleellista, sillä luonnonsuojelulain (LSL 66 §) mukaan hanketta tai suunnitelmaa ei voida hyväksyä, mikäli se aiheuttaa merkittävää haittaa niille luontoarvoille, joiden suojelemiseksi alue on sisällytetty Natura 2000 -verkostoon.*

*Natura 2000 -alueiden luontoarvojen turvaaminen vaatii aktiivista otetta luonnon- ja maisemanhoitoon. Suojelualueille on laadittava mm. hoito- ja käyttösuunnitelmat, joissa määritellään lajien ja luontotyyppien säilymisen turvaavat toimenpiteet sekä suunnitellaan suojelualueille soveltuva virkistyskäyttö. Uuteen yleiskaavaluonnokseen on lisätty Natura 2000 -alueita koskevia erityisiä kaavamerkintöjä ja määräyksiä, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua. Virkistyskäytön ohjaaminen ja alueiden osoittaminen virkistykseen mm. Sipoonkorven reunalla ja Granössä sekä kaupunkirakenteen sisällä vähentävät herkempien suojelualueiden kulumista ja häiriintymistä.*

*Lainvoimaiset luonnonsuojelualueet on merkitty uuteen yleiskaavaluonnokseen.*



## Varjokaava

Useissa mielipiteissä esitetään, että jatkotyön vaihtoehdoksi otetaan luontojärjestöjen laatima varjokaava. Varjokaava huomioi Östersundomin alueen luonto- virkistys- ja maisema-arvot sekä lainsäädännön reunaehdot virallista yleiskaavaluonnosta paremmin. Varjokaavan mukaisen maankäytön tuloksena asukkailla on mahdollisuus ulkoiluun niin upeissa metsissä, lintujen tarkkailupaikoilla kuin yhteisölliseen toimintaan soveltuvilla viljelypalstoilla, ruokaosuuskuntien vuokrapelloilla ja muilla kulttuurikohteilla.

Toisaalta huomataan varjokaavan ongelmallisuus elävän kaupunkirakenteen toteuttamisen osalta.

- Kaavaluonnos ei täytä Maankäyttö- ja rakennus lain, Luonnonsuojelulain, eikä EYn Luonto- ja Lintudirektiivien vaatimuksia ja on näin ollen toteuttamiskelvoton. Lain vaatimukset täyttävän lähtökohdan alueen kaavoittamiselle tarjooa Helsingin, Sipoon ja Vantaan Luonnonsuojeluyhdistysten sekä Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin laatima Varjokaavan luonnos, jota Tringa r.y esittää otettavaksi jatkotyön pohjaksi. (L4)
- Oman kannanottonsa lisäksi VYY tukee Uudenmaan ympäristönsuojelupiirin, Helsingin luonnonsuojeluyhdistyksen sekä Sibbo Naturskyddare - Sipoon Luonnonsuojelijoiden kannanottoja. Luontojärjestöjen Varjokaavassa on esitetty yksityiskohtainen ja perusteltu, luontoarvojen kannalta parempi vaihtoehto Östersundomin alueen maankäytölle. Vantaan ympäristöyhdistys katsoo, että Varjokaavaa tulisi käyttää vertailukohteena kuntien yhteisen Östersundomin yleiskaavan jatkokehittämisessä. (L33)
- Pelkäämme julkisuudessa väläyteltyjä "varjokaavoja", jotka kasvattaisivat Östersundomin muiden nukkumalähiöiden kastiin, mutta väestöpohjaa eikä asumistiheyttä olisi tarpeeksi järkevien palveluiden sekä joukkoliikennetarkaisujen toteutukselle. Tämän takia on tärkeää pitää kiinni riittävästä väestömäärästä alueella. (M42)

Lisää kannanotoissa: L33, L4, L38, L3, L30  
Mielipiteet: M147, M42, M75, M45, M10

Luontojärjestöjen laatimassa ns. Varjokaavassa Länsisalmessa ei ole metroasemaa eikä uutta rakentamista. Seuraavat lausunnon ja mielipiteen antajat ehdottavat varjokaavaa joko yleiskaavan pohjaksi tai suunnitteluvaiheen vaihtoehdoksi:

L3, L4, L15, L30, L33, L38, M7, M31, M45, M75, M93, M98, M147

### Vastine:

*Esitettyjen kannanottojen ja mielipiteiden mukaisesti Varjokaava on yksi aluetta koskevasta viidestä keskenään vertailtavasta vaihtoehdosta. Varjokaava on nimetty vaihtoehdoksi C. Vertailuja eri vaihtoehtojen kesken, löytyy vaikutusten arviointia ja vertailukriteereitä koskevasta raportista, joka on kaavaluonnosmateriaalin yksi asiakirja. Vertailuja löytyy myös aluetta koskevasta liikennejärjestelmäselvityksestä, joka on verkossa nähtävissä. Varjokaavan heikkoudet liittyvät seutu- ja yhdyskuntarakenteeseen ja elinkeinoelämän mahdollisuuksiin.*

## Sipoonkorpi

Mielipiteissä kannatetaan Sipoonkorven kansallispuiston ulottamista rannikon lintuvesiin ja Mustavuoren lehtoalueeseen saakka sisältäen alueita yhdistävät ekologiset käytävät. Jatkossa tulee harkita rakentamisalueiden laajuutta Porvoonväylän pohjoispuolella. Erityisesti Storträskin eteläpuolella, jossa on merkittäviä luontoarvoja ja alueiden tulisi pikemmin kuulua Sipoonkorven kansallispuistoon. Myös Hältingträskin ympäristö on luonnon- ja virkistysarvoiltaan merkittävä eikä rakentamisen tulisi ulottua sen lähelle.

Useissa kannanotoissa ja mielipiteissä alueen erämaaisuus koetaan tärkeämmäksi arvoksi kuin suuri tonttimaan tarjonta.

Sipoonkorpi nähdään myös elinkeinoelämän ja yksityisen yritystoiminnan kannalta mahdollisuutena. Erilaisille korpeen suuntautuville matkailu- ja virkistystoiminnoille voisi olla erilaisia keskuksia eri paikoissa, mikä olisi joustava ja toiminnallisesti elävä ratkaisu.

- Sipoonkorpi on seudullisesti merkittävä luonto- ja retkeilyalue, joka sisältää suuren potentiaalin kehittyä reiteiltään ja toiminnoiltaan monipuoliseksi ja houkuttelevaksi Nuuksion kaltaiseksi ulkoilualueeksi. Natura-alueisiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan jatkossa erikseen lain edellyttämällä tavalla. Koska Vantaa joutuu luopumaan osittain aikaisimmista luonnonsuojelualuetavoitteistaan, on erityisen tärkeää, että jäljelle jäävien luontoalueiden virkistyskäyttömahdollisuuksia vahvistetaan. (L28)
- Sipoonkorven yhtenäisyys ja ekologiset yhteystarpeet tulee ottaa paremmin huomioon jatkosuunnittelussa. Sipoonkorven etelärajan määrittely tulee tapahtua suunnitellun rakentamisen Sipoonkorven kansallispuistoon ja Natura-alueeseen kohdistuvien vaikutusten arvioinnin pohjalta. Sipoonkorven eteläraja tulisi muuttaa vastaamaan Sipoonkorpi II-työryhmän määrittelemää rajausta. Moottoritien pohjoispuoleiset rakentamisalueet pirstovat Sipoonkorpea ja jättävät alleen tärkeitä lintualueita.

Yleiskaavaluonnoksen mukainen rakentaminen sijoittuu liian lähelle Sipoonkorven kansallispuistoa, mikä aiheuttaa liikaa kävijäpainetta. Taajamarakentamisen ja kansallispuiston välissä tulisi olla puskurialueita. Sipoonkorven mahtavat kalliot ja luonnontilaiset purolaaksot tulisi jättää kokonaan rakentamatta, sillä alue on topografiansa takia hankalasti rakennettavissa.

Sipoonkorpea tulee kehittää enemmän virkistykseen näkökulmasta, kuten hyödyntämällä lampia uimapaikkoina ja kehittämällä ulkoilureitistöä. Virkistyskäytön kannalta pidetään mielekkäänä, että Vantaan Ojangon ulkoilualueelta olisi reittejä Sipoonkorpeen.

"Sipoonkorpi ja Östersundom" - liiteraportin johtopäätökset tulisi huomioida suunnittelussa. Raportissa esitettyä viheralueiden toiminnallista vyöhykkeisyyttä kannatetaan. Vyöhykkeisyys toteutuu siten, että lähellä asutusta on virkistykseen painottuvat viheralueet ja mentäessä kohti kansallispuistoa erämaisuus lisääntyy.

Kaavaluonnokseen on merkitty Sipoonkorven ohjeellisen eteläraja ilman asianmukaisia selvityksiä lähinnä rakentamiseen varattuja alueita mukailleen. Jatkosuunnittelussa tu-

lee ottaa paremmin huomioon Sipoonkorven yhtenäisyys ja ekologiset yhteystarpeet. (L50)

- Luontojärjestöt ovat esittäneet, että Sipoonkorven kansallispuistoa laajennetaan metsämantereen puolella Helsingin omistamalla metsäpalstoilla ja etelässä kansallispuistoon yhdistetään Östersundomin Natura-lintuvedet, Mustavuori-Labbackan Natura-alue sekä suojelematon Kasabergetin kallioalue Salmenkalliossa ja Talosaaren niemi kahden Natura 2000 -alueen välillä. (L38)
- Alueen pohjoisosaan osoitettu rakentaminen pirstoo Sipoonkorven metsämannerta useamman neliökilometrin alalta jättäen alleen osia Sipoonkorven maakunnallisesti tärkeästä lintualueesta. (L4)
- Alueella runsaasti metsissä liikkuvina emme ymmärrä miten ollaan valmiita hukkaamaan iso osa Sipoonkorven Kansallispuiston potentiaalista. Alue on luonnon arvoiltaan erittäin monimuotoinen ja merkittävä. Todellinen Sipoon korpi alkaa Porvoonväylästä. Sipoonkorpi on alue joka on todellinen helmi pääkaupungissa. vastaavaa erämaan läheisyyttä löytyy hyvin harvoista suurista kaupungeista. (mm. Kanadan Vancouverista, joka toistuvasti voittaa maailman parhaan kaupungin tittelin). (M77)
- Tonttimme on piirretty Sipoonkorpeen kuuluvaksi. Tarkoittaako se sitä, että emme saa asua emmekä rakentaa tontillemme? Kaipaamme selitystä, millä syillä ja oikeudella alue on kaavoitettu Sipoonkorveksi. (M104)

Lisää kannanotoissa: L54, L33, L28, L1, L4, L38, L50, L23, L49, L32, L3, L16, L30

Mielipiteet: M60, M50, M42, M45, M35, M54, M34, M53, M103, M31, M77, M104, M32, M10

### **Vastine:**

*Sipoonkorpea on yleiskaavan suunnittelussa pidetty eräänä alueen tärkeimpänä vetovoimatekijänä. Kansallispuiston perustaminen ja Sipoonkorven virkistyskäytön kehittäminen lisää entisestään tätä vetovoimaa.*

*Sipoonkorven eteläraja on esillä olleessa yleiskaavaluonnoksessa (nyt vaihtoehto A) merkitty omalla merkinnällään asiasta käytävän keskustelun helpottamiseksi. Tämä merkintä on poistettu uusista vaihtoehdoista B,D ja E. Sipoonkorven etelärajaa on tarkennettu suunnittelun tavoitteiden ja tarkkuuden tarkentumisen myötä sekä esitettyjen mielipiteiden ja kannanottojen perusteella. Raideliikennevaraus (raitiotielinjaus) on esitetty Sipoonkorven reunaan saakka korven virkistysalueroolin vahvistamisen myötä.*

*Sipoonkorven suunnittelu tulee jatkumaan koko yleiskaavan suunnittelun ajan. Tarkemmin virkistysreitteihin, pysäköinti-alueisiin, luontokeskuksiin ym. paneudutaan tarkempiasteisessa suunnittelussa.*

*Kaavan eräs päätavoite on ollut pientalokaupungin luominen. Nyt kaavaluonnoksessa (B) asuminen sijoittuu punaisella värillä merkityille rakennusalueille. Näistä vaaleanpunainen ja keski-*

*punainen edustavat pientaloasumista, jota on noin 90 % maapinta-alasta. Puolet tästä on perinteistä helsinkiläistä pientaloasutusta (maksimi rakentamistehokkuus tonteilla = 0,4). Vertailun vuoksi Landbon uudisrakennusalue on nyt rakennettu n. tehokkuudella 0,25). Tästä pientaloasumisen muodosta suuri määrä on sijoitettu Porvoonväylän ja Sipoonkorven eteläreunan väliin, alueelle, jossa nyt sijaitsevat Landbon, Puroniityntien ja Degermossan pientaloalueet. Nämä ovat asuntoalueet on otettu Sipoonkorven metsäalueen rajauksessa huomioon. Helsingin aluerajan pohjoispuolella Vantaalla ja Sipoossa on voimassa yleiskaavat, joihin on merkitty Sipoonkorven sisälle kyläalueita. Östersundomin yleiskaava ei sisällä kannanottoa näihin alueisiin. Ne tulee kuitenkin aikanaan huomioida korven kokonaisuunnitelmia laadittaessa.*

*Viheralueella eli myös Sipoonkorvessa sijaitsevia kiinteistöjä koskee kaavamääräys, jonka mukaan olevia kiinteistöjä voidaan korjata ja laajentaa vähäisessä määrin. Uusia asuinrakennuksia ei saa rakentaa. Kaava ei edellytä kiinteistöjen lunastamista Sipoonkorven osaksi.*

### **Ekologiset käytävät**

Yleiskaavassa on periaatteessa katsottu huomiodun hyvin etelä- pohjoissuuntaiset viheryhteydet purolaaksoja myöten. Ekologisia käytäviä pidetään tärkeinä ja tarpeellisina paitsi luonnon monimuotoisuuden, myös asukkaiden virkistysreitiverkostona sekä hulevesireitteinä. Toisaalta kaavaluonnoksessa esitettyjen viherkäytävien on sanottu olevan liian kapeita turvaamaan habitaateissa elävien lajien liikkumisen. Niinpä ekologisia ja virkistyskäyttöä palvelevia viheryhteyksiä Sipoonkorven ja rannikon Natura-alueiden välillä on useammassa kannanotossa ja mielipiteessä edellytetty levennettäväksi. On myös esitetty, että suunnitellaan viheryhteydet Porvoonväylän ja ratavauruksen yli.

Erityisesti Salmenkallion maankäyttöä metroasemineen on pidetty ongelmallisena, koska se sijaitsee ekologisella käytävällä. Ekologisten käytävien leveydeksi esitetään vähintään 300 metriä. Myös rannikon suuntaisten ekokäytävien toimivuutta ehdotetaan parannettaviksi.

Ekologisten käytävien tarpeellisuudesta hirvieläinten kulureitteinä asutuksen keskellä esiintyy erilaisia näkemyksiä. Alueella on nykyisin metsäkauriita, valkohäntäpeuroja ja hirviä, joista erityisesti hirvien liikkuminen asuinalueilla pidetään turvallisuusriskinä sekä asukkaille että hirville itselleen.

- Viherkäytävät Sipoonkorven ja rannan/Natura-alueiden välillä ovat kapeita. Pitäisi olla väh. 300 metriä toimiakseen ekologisinä käytävinä ja vaihtelevan levyisiä. (L29)
- Suunnitelmassa esitettyä suurempien yhdyskäytävien vauraminen Sipoonkorven ja merenrannan välille ei ole perusteltua. (L22)
- Viherkäytäviä tulee leventää ja Vantaan yleiskaavan luonnon-suojelu- ja luo-alueet on otettava huomioon. (L28)
- Yleiskaavaluonnoksessa ei ole osoitettu riittävällä tavalla ekologisia yhteyksiä rannikolta Sipoonkorpeen, eikä myöskään rannikon suuntaisesti. Luonnoksessa osoitetut käytä-

vät ovat toimiakseen liian kapeita sekä lisäksi rakentamisalueiden ja liikenneyhteyksien pirstomia. (L50)

- Suojelunäkökohdista hirvi tarvitsee liikkua viherkäytäviä Östersundomissa. Täysin toinen asia on, halutaanko maamme pääkaupungin rajojen sisäpuolella kaupunkisuunnittelua ohjata suojelemalla hirveä, joka ei ole maassamme uhanalainen eläin vaan päinvastoin. Luonnossamme elävät eläimet eivät käyttäydy kuten Disneyn piirretyissä esiintyvät sympaattiset eläimet, jotka elävät ihmisten kaltaisina ihmisten keskellä. (M42)
- Vastustamme viherkäytävää Länsimäentien länsipuolella Sipoon Massbyssä. Suunnitelma vaikuttaisi perustuslaillisella tavalla alueen omakotitontteihin. (M71)
- Huomautan, että viheralueita ja viherkäytäviä on kaavoitettu asuintonteille. Viheraluemerkinnät asuintonteilta tulee poistaa, Viheraluemerkinnän poistamista Immersbyntien itäpuolella ja Haavistontieellä puoltaa myös alueella jo kulkeva kunnallistekniikka. (M70)
- Kaavaluonnokseen merkityt viherkäytävän reunat pilkkovat reuna-alueiden tontteja estäen Majvikin metroaseman vaikutuspiirissä olevan alueen asukasmäärän ja rakennuskannan kehittymistä. Kaavaluonnoksessa on Sipoon alueella muutenkin huomattavasti enemmän rakennuskantaa rajoittavia viheralueita verrattuna Helsingin ja Vantaan alueelle merkittyihin viheralueisiin. (M87)

Kannanotot: L3, L4, L5, L16, L23, L28, L29, L30, L38, L43, L50

Mielipiteet: M42, M45, M60, M65, M71, M77, M83, M100, M110, M124, M103, M126, M147

#### **Vastine:**

*Östersundomin tapauksessa on yleiskaavan suunnittelun kuluessa jäänyt epäselväksi metsän ja rannan välisten ekokäytävien tarpeellisuus tiettyjen paikallisten eläin- tai kasvilajien kannalta. Joka tapauksessa ne toimivat ihmisten virkistysyhteytenä. Siksi uudessa luonnoksessa on viherkäytäviä Sipoonkorven ja rannikon Natura-alueiden välillä muokattu kaikkien kolmen kunnan alueella.*

*Sipoon Majvikissa ekokäytävän paikkaa on tarkistettu siten, että se noudattaa luontoselvityksessä (T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011) osoitettua ekokäytävää. Majvikin itäisempää viherkäytävää on tarkistettu siten, että siitä koituvat haitat olemassa olevalle asutukselle vähenevät.*

*Leveät ekokäytävät ovat kaupunkirakenteen eheyden kannalta ongelmallisia. Mitä enemmän ja mitä leveämpiä ne ovat, sitä pirstoutuneempi kaupunkirakenne on. Tämä puolestaan tekee vaikeaksi toimivien lähipalveluiden järjestämisen. Tilanne on periaatteessa sama toimivan kaupunkirakenteen kannalta kuin luontoalueiden pirstoutuminen on eliölajien kannalta.*

## **14. Kulttuuriympäristö**

Kulttuuriympäristön näkökulmasta tehtyjä selvityksiä pidetään mallikkaina ja riittävinä. Niissä todetut arvot edellytetään otettavaksi paremmin huomioon suunnittelussa. Alueella on tutkittomia keskiaikaisia asuinpaikkoja, joiden osalta selvityksiä edellytetään tarkennettavan.

Rakentaminen ja ympäristön hoito tulee sopeuttaa alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole riittävästi esitetty, miten kulttuuriympäristö huomioidaan. Kulttuurihistoriallisten painopisteiden todetaan tarvitsevan tarpeeksi suuret suojavyöhykkeet sekä erityistä detaljisuunnittelua seuraavissa kaava-vaiheissa. Kiinteiden muinaisjäännösten kohdalle ei tule osoittaa rakentamista. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät kohteet tulee merkitä kaavamääräyksiin tai liitekarttaan, samoin historialliset teialueet ja muinaisjäännökset ja muut tiedossa olevat historialliset rakenteet. Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee turvata Länsisalmen kylämiljö ja Granön vanha kylämiljö osana saaristokulttuuria.

Yleiskaavaa laadittaessa on huomioitava tarkemmin suunnitellun rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassakin (2007) maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Länsisalmen maisema-alueeseen. Länsisalmen kaupungin osalle on tyypillistä merelle johtavien laaksojen pitkänomainen peltomaisema. Metroinjauksen ja -asemien paikkojen edellytettiin sopeutuvan arvokkaaseen kulttuurimaisemaan. Kaavaluonnoksessa esitetyn maankäytön katsotaan olevan aivan liian tehokasta Westerkullan kartanoalueen ympärillä ja ristiriidassa kartanoalueen maisemallisten ja kulttuurihistoriallisten erityisarvojen kanssa.

Östersundomin kartanon ympäristö peltoineen, avoimet maisematilat ja kantatilojen agraari luonne edellytetään säilytettäväksi. Näkymien avaaminen kartanolta merelle on perusteltua.

Björkuddenin huvilarakennuksen ympäristö on suunniteltava ottaen huomioon kansalliset ja kulttuurihistorialliset arvot. Uusi siltayhteys tulee siirtää kauemmaksi huvilan pihapiiristä.

Uuden rakentamisen sovittaminen Kappelin ja hautausmaan ympäristöön vaaditaan tehtäväksi hienovaraisesti ja monisatavuotinen historia huomioiden.

Sotungin laakson kulttuurimaisema ja kylämiljö Porvoon moottoritien pohjoispuolella halutaan säilyttää ja suojella. Alue voitaisiin jopa sisällyttää Sipoonkorven kansallispuistoon.

- Kulttuuriympäristön kannalta arvokkaiden alueiden ja kohteiden luonne muuttuu rakentamisen myötä. Kaavaluonnos ei kerro kuinka niiden arvoista ja käytöstä huolehditaan. Alue-rajaukset tulisi lisätä suunnitelmaan.

Kartano ja kappeli kulttuurihistoriallisina painopisteinä vaativat suojavyöhykkeet. Niiden identiteetti ja painoarvo muuttuvat yhdyskuntarakenteen uudistuessa. (L29)

- Tärkeää, että eri alueiden ominaispiirteet säilyvät, samoin koko alueen rikkaat luontoarvot. Edelleen on tärkeää, että alueen arvokkaat maisemalliset ja rakennus-, miljö- sekä kulttuurihistorialliset kohteet säilytetään. Samoin pidämme tärkeänä, että edellä mainittu näkyy myös eri alueiden rakentamistehokkuudessa ja asukastiheydessä. Östersundom vasta hakee omaa kaupunki-identiteettiään, ja siksi pi-

dämme hyvänä sitä luovaa tapaa, jolla monitasoista suunnittelua on tehty ja joka jättää tilaa tulevaisuuden kaupungin muotoutumiselle.(M73)

- Kulttuurimaiseman säilyttämiseksi Kartanon metroasema tulee siirtää pohjoisemmas ja jättää kartanon ympärille riittävästi peltoalueita. (L13)
- Gubbackan historiallinen kylämäki, Westerkullan kartano ja näiden välinen pelto on säilytettävä historiallisena kulttuurimaisemana. (L14)
- Yleiskaavaa laadittaessa tulisi huomioida tarkemmin suunnitellun rakentamisen vaikutukset Vantaan yleiskaavassa maisemallisesti arvokkaaksi ja suojeltavaksi todettuun Länsisalmen maisema-alueeseen. Västersundomin kylän ja Westerkullan kartanoalueen sisältämän Länsisalmen alueen kaavamääräyksessä todetaan muun ohella, että alueella tapahtuva rakentaminen ja ympäristönhoito tulee sopeuttaa alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennustaiteellisiin arvoihin. Lisärakentaminen sekä metrolinjauksen ja asemien paikat tulee suunnitella olemassa oleva kulttuuriympäristö huomioon ottaen ja arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien. (L47)
- Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt tulee merkitä aluerajauksina ja todeta valtakunnallinen merkittävyys kaavamääräyksissä. Maakunnallisesti merkittävät kohteet tulee merkitä joko kaavakarttaan tai erilliseen liitekarttaan. Historialliset teialueet tulisi joko merkitä tai vähintään mainita, että ne tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa. Länsisalmen kylän historiallinen kerrostuneisuus ja Granön vanhan kylämiljöön säilyminen tulee turvata tulevassa suunnittelussa. Muinaisjäännekohteet ja muut tiedossa olevat historialliset rakenteet tulee merkitä kaavaan. (L50)
- Östersundomin kartanon laidun- ja avoimien maisematilojen säilyminen osana alueen maankäyttöhistoriaa olisi tärkeää. Pelto- ja viheralueita tulee laajentaa. (L50)
- Uuden merellisen kaupunginosan historiallisia juuria, merenlahden vesiaiheen avaria näkymiä onkin varjeltava alueen tuleville käyttäjille. (M20)
- Kulttuurihistoriallinen kartanoalue on elävä ja toiminnassa oleva maatalouskeskus, jonka toimintaa on tarkoitus kehittää (mm. hevosharrastus) siten, että maatilan alueet tulevat avoimiksi myös alueen tuleville asukkaille. (M130)
- Östersundomin alueella Vikkullantie, on useita satoja vuosia vanha, ehdottaisin nykyisen tielinjauksen pidettävän pyörätienä joka ohjaisi vain kevyttä liikennettä alueen kautta. (M1)

Kannanotot: Vantaan kaupunki, L47, L50, L29, L9, L3, L22, L25  
Mielipiteet: M147, M130, M68, M127, M1, M11, M102, M32, M20, M103

## Vastine:

*Kulttuurihistoriallisten kohteiden liittyminen ympäristöönsä suunnitellaan tarkempiasteisessa kaavoituksessa. Ne ovat itsessään toimivaa vanhaa rakennusaluetta, minkä tulisi periaatteessa olla kokonaan merkitty rakennus- eli korttelialueeksi. Nyt korttelialueen osaksi on merkitty Björntorp ja Husön kartano, minkä voi katsoa sallivan enemmän rakentamista aivan kohteiden läheisyyteen. Luonnoksessa B maakunnallisesti arvokkaita kohteita on lisätty Gumböleen. Västerkullan ja Östersundomin kartanot sekä Östersundomin kirkko ovat kohteena osa viheraluetta, minkä voi katsoa tarkoittavan vähäisempää kohteen lähellä tapahtuvaa uutta rakentamista. Laajojen maisema-alueiden suojele ei ole kaupunkialueella perusteltua, koska silloin kaikki uusi kaupunkirakentaminen tulisi periaatteessa sijoittaa aina uusille käyttämättömille luontoalueille, mikä ei ole ekologisesti viisasta maankäyttöä.*

*Yksittäisiä suojelukohteita ja arkeologisia kohteita ei ole voitu sijoittaa yleiskaavan pääkarttaan sen luettavuuden johdosta. Niitä laaditaan yleiskaavaehdotukseen oma liitekarttansa, joka liitetään yleiskaavaehdotuksen selostukseen.*

*Joitakin vanhoja tielinjoja on kaavakarttaan merkitty säilytettäviksi teiksi, mm. Vikkullantie ja Sotungintie.*

*Vantaan Kartanon metroaseman poistaminen vaihtoehdossa B muuttaa aiempaa vähemmän Västerkullan kartanon kulttuurimaisemaa.*

*Länsisalmen kylän tuntumasta on rakentamisalueita vähennetty.*

*Kartanoiden lähiympäristön käyttötarkoitus tulevaisuudessa tulee riippumaan niiden omistajien tavoitteista. Yleiskaavaan ei tule merkitsemään niiden tulevaa käyttöä.*

## 15. Toteuttaminen

Kehotettiin huolehtimaan siitä, että toteutus on taloudellisesti järkevä eikä yksityisten maanomistajien etua leikata eikä loukata. Toteutuksen ja tärkeiden rakentamispäätösten kanssa ei myöskään ole syytä viivyttellä, jotta maanomistajille ei tuoteta tarpeetonta vaivaa ja taloudellisia menetyksiä pitkän, epävarman odotteluajan seurauksena.

Toteutus tulisi aloittaa lännestä ja merellisyyttä voitaisiin toteutuksessa korostaa, esimerkiksi kaivamalla kanavia, ruoppaamalla ja turvaamalla kaikkien asukkaiden pääsy rannoille. Maankäytösopimusten solmimista maanomistajien ja kaupungin välille pidetään sujuvan toteutuksen parhaana edellytyksenä.

Joissakin mielipiteissä tuodaan julki huoli rakennusoikeuden määrän kasvun vaikutuksesta kiinteistöveron määrään.

- Toteuttamisen aloittaminen lännestä on perusteltua, lähes välttämätöntä kunnallistekniikan ja metron kannalta. Olisiko tehokkaampaa rakentamista syytä osoittaa myös esim. Landbon alueelle ja vapauttaa siten enemmän ranta-alueita virkistykseen? (L22)

- Luonnoksen lähtökohtana on ennuste ja olettamus pääkaupunkiseudun pitkän ajan väestön kasvusta. Suunnitelmissa

tulee varautua myös siihen, etteivät ennusteet toteudu täysimääräisinä, ja suunnitella rakentaminen niin, että se on luontevasti toteutettavissa vaiheittain, alueittain ja vasta tarpeen mukaan. Tämä voisi olla mahdollista esim. Sipoonkorven eteläosan ja muiden luonnosalueen arvokkaiden luontokohteiden säilymisen kannalta. (M53)

- Kaikille Östersundomin asukkaille tulee turvata pääsy rantaan. Tämä tulee toteuttaa kevyeen ja julkiseen liikenteeseen perustuen niin, ettei rannoista tule suuria parkkikenttiä. (M98)
- Asutustavoitteet on täysin mahdollista toteuttaa rakentamalla tiivis kerrostalokaupunki metroradan varteen. (M60)
- Onko tilaa ajallisille kerrostumille vai jyrätäänkö kaikki vanha uuden tieltä? (M18)
- 45 000 asukasta vaikuttaa liian suurelta ottaen huomioon hankalat rakentamisolosuhteet. (M65)
- On tärkeää tehdä yleiskaavaan tulevat toteutettavuusselvitykset perusteellisesti eikä kaavaan saa jäädä toteuttamiskelvottomia linjauksia, jotka rajoittavat vuosikymmeniä yksityisten omistamien alueiden arvonnousua ja rakentamismahdollisuuksia. (M72)
- Vaihtoehdottomuus vaivaa Helsingin rakentamista. Kaupungilla olisi oivallinen tilaisuus näyttää, että kiinnostava, erilainen ja ekologinen rakennuskulttuuri on mahdollista Helsingissä. (M93)
- Rakennuskielto laskee alueen arvoa. Päätös Granön sillasta on tehtävä viivyttämättä ja rakentamissuunnitelmien toteuttamisesta on esitettävä aikataulu, jotta maanomistajat eivät joudu tarpeettomasti kärsimään. (M140)
- Veneliikenteen lisäys Korsnäsin salmessa ja Korsnäsin lahdessa kasvattavat liikenneriiskä. Alueen rakentaminen merkitsisi massiivisia ja kalliita ruoppauksia. Ruoppauksesta voi aiheutua ympäristöriskejä ja ainakin melu- haju- ja näköhaittaa. Satamat tarvitsevat laajat pysäköintialueet. (M100)
- Liikenneyhteydet tulee ruuhkautumisen ehkäisemiseksi rakentaa ja parantaa etuajassa, samoin metro ja uudet sillat. (M144)
- Sujuvan toteuttamisen kannalta pidämme parhaana vaihtoehtona maankäyttösopimuksen solmimista maanomistajan ja kaupungin välille. (M88)
- Kaavoituksen toteutuminen yleiskaavaluonnoksen mukaisena merkitsisi Räkilan alueen asukkaille erittäin huomattavia taloudellisia menetyksiä, kun Räkilan osayleiskaavaan merkityistä rakentamisalueista poiketaan yleiskaavaluonnoksesta. (M81)
- Kapellivikenin ensimmäiset ruoppaustoimet tulee kohdistaa nykyisen kanavan ja Skutholmenin asuintonttien välille ja

ruovikko on kokonaan tai merkittävältä osin poistettava. Retkeilijät vastarannalla aiheuttavat tulipalon vaaraa, ruovikon poisto parantaisi tilannetta. (M26)

- Merellisyys -teeman toteutumista voisi tehostaa esimerkiksi avaamalla Östersundomin kartanin itäpuolisen peltoalueen koko merenpinnan tasolla olevalta alueelta ja rakentamalla uusia kanavia ko. alueelle. (M5)
- Vaikka Westerkullan vanhat peltoalueet on osittain vanhana merenpohjana luokiteltu rakennettavuudeltaan vaikeaan ja erittäin vaikeaan luokkaan, ovat ne nykyteknologialla rakennettavissa, tarvittaessa jopa korkeiden kerrostalojen rakentaminen olisi mahdollista. (M12)
- Uudisrakentaminen tulee sijoittaa muualle kuin tulva-alueille tai Natura-alueille. (M129, M75)
- Miten otatte huomioon nykyiset omakotiasukkaat? Tontille jo rakennetut rakennukset pitää ottaa huomioon tonttitehokkuuslukuja määritettäessä. kiinteistöverohan lasketaan tontin rakennusoikeuden mukaan. (M2b)
- Keskipunainen väri, joka on kaupunkipientalovaltainen korttelialue. Voidaanko jo rakennettujen tonttien rakennusoikeutta muuttaa ja mitä tämä käytännössä tarkoittaa? Jos rakennusoikeutta lisätään, kuinka se vaikuttaa kiinteistöveron määräämiseen. Määräytyykö kiinteistövero rakennusoikeuden mukaan vai rakennettujen neliöiden mukaan? (M150)

#### Vastine:

*Yleiskaava varaa tiloja erilaisille maankäytön muodoille. Lähtökohtaisesti osayleiskaavatyössä pyritään ennen kaikkea kokonaisuuden kannalta toimivaan ja tarkoituksen mukaiseen kaavaratkaisuun, jossa toteutuu kaavatyölle asetetut tavoitteet kaikkien kuntien kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Yksittäisen kiinteistön näkökulmasta kaavaratkaisuun vaikuttavat monet tekijät (kiinteistön sijainti, ympäristötekijät, luontoarvot, rakentamiskelpoisuus ym.). Yleiskaavatyön yhteydessä ei siten voida varsinaisesti puhua yhdenvertaisuusperiaatteesta.*

*Toteuttamisohjelma ja tarkempiasteinen kaavoitus aikatauluineen on yleiskaavoituksesta erillinen toimenpide. Tarkat toteuttamisaikataulut kustannusarvioineen ovat yleiskaavan mittakaavan huomioiden mahdottomuus, koska rakentaminen tulee kestämään vuosikymmeniä. Koko alue toteutuu joka tapauksessa erittäin monessa vaiheessa.*

*Toteuttamisaikataulujen laatiminen on varmemmalla pohjalla yleiskaavaehdotuksen valmistuttua, koska silloin on selvillä siihen kohdistuvat kaavavalitusten aiheet ja laajuus. Nykyisiin maanomistajiin ja asukkaisiin nyt kohdistuva aikataulullinen epävarmuus on hyvin tiedostettu ja siksi ainakin yleiskaavatyö pyritään saamaan valmiiksi niin pian kuin mahdollista.*

*Esitetyt toteuttamisnäkökohdat ovat olleet pohdintojen kohteena. Mm. kaavaluonnokseen merkitty yhteiskäyttötunnelin varaus antaa vapauden asemakaava-alueiden toteuttamiselle omassa aikataulussaan, mikäli tämä katsotaan aiheelliseksi. Kunnallistekniikka ja raideliikenne ovat tärkeimmät yksittäiset toteutta-*

mista määrittävät tekijät kaavaprosessiin liittyvien juridisten seikkojen lisäksi.

Toteuttamisjärjestyksen suhteen Helsingin kaupunki tulee olemaan tärkein toteuttaja ja siinä mielessä toteuttamisen alkaminen lännestä nykyisen helsinkiläisen infrastruktuurin suunnasta on luonteva lähtökohta.

Östersundomin yleiskaava-alueen rakentamisen periaatteista ei ole vielä olemassa päätöksiä. Helsingin osalta muihin projekti-alueisiin nähden Östersundomissa on poikkeuksellisen suuri yksityisen maanomistuksen osuus, mikä vaikuttaa toteuttamistapaan. Vantaan ja Sipoon osalta maanomistusolosuhteet Länsimäessä, Länsisalmessa ja Majvikissa ovat tavanomaisemmat eli yksityisen maanomistuksen osuus on suuri. Granö on maanomistusoiltaan erikoistapaus, koska Helsinki omistaa siellä paljon maata, mutta naapurikunnan mailla.

Kaikki kunnat pyrkivät ensisijaisesti kaavoittamaan (=koskee asemakaavoitusta, ei yleiskaavoitusta) omia maitaan ja lisäämään maanomistusta alueella kunkin kunnan omia maapoliittisia linjauksia noudattaen. Kunnat voivat kaavoittaa myös yksityisiä maita. Suurien maanomistajien kanssa voidaan tehdä maankäyttö-sopimuksia, joilla maanomistaja sitoutuu maksamaan asemakaavan laadinnasta ja sen toteuttamisesta aiheutuvia kuluja ja kunta sitoutuu laatimaan asemakaavan. Lain mukaan kunnat voivat myös lunastaa maata raakamaan hintaan. Raakamaalla tarkoitetaan tällöin asemakaavoittamatonta aluetta, jolla on tulevaisuuden rakentamisodotuksiin pohjautuvaa, nykykäyttöä arvokkaampaa ns. odotusarvoa. Lunastusten käytön suhteen kunnilla on omia käytäntöjään.

Pieniä maanomistajia (=omakotitalo omalla palstalla, pienehkö rakennusoikeus) maankäyttö sopimus ei yleensä koske. Niillä kaupunki tekee aikanaan asemakaavan ja rakentaa ulkoisen kunnallistekniikan, jonka jälkeen maanomistaja itse päättää toteuttamisaikatauluistaan. Lunastaminen näillä tonteilla ja tiloilla tulee useimmiten kysymykseen kaavan mukaisilla liikenne- ja katualueilla lain määräämällä tavalla.

Kiinteistövero on maan ja sillä olevien rakennusten arvoon perustuva vero, jonka kiinteistön omistaja maksaa vuosittain tontin tai tilan sijaintikunnalle. Jo rakennetusta rakennuspaikasta maksetaan aina kiinteistövero. Yleiskaava tuo kiinteistöveron piiriin lisäksi sellaiset rakentamattomat kiinteistöt, joiden koko on alle 2 hehtaaria ja jotka on yleiskaavassa merkitty rakennettaviksi alueiksi.

Liikenneinvestointien ajoittamisen yhtenä tavoitteena on vastata kasvavaan liikenteen kysyntään. Erityisesti joukkoliikenneinvestointien ajoitukseen vaikuttaa operoinnin kannattavuus. In-

vestoinnit tulee ajoittaa siten, että mahdollisimman pian olisi olemassa riittävästi käyttäjiä. Asuin- ja työpaikka-alueita ja kallista joukkoliikenneinfrastruktuuria, johon myös sillat pääosin kuuluvat, rakennetaan samanaikaisesti. Tiiviissä maankäytön keskittymässä yleisten alueiden, infrastruktuurin ja tonttien eriaikainen toteutus ei ole mahdollista. Koko yleiskaava-alue rakentuu pitkän aikajakson aikana. Kokonaisuuden muotoutuminen voi liikenneinvestointien osalta toteutua myös siten, että alkuvaiheessa käyttöön otetaan lopullista halvempi, tilapäinen ratkaisu. Esimerkiksi ennen raitiotien rakentamista joukkoliikenteen palvelun tarjoaa bussivaihtoehto. Perusinvestoinnit kulkevat tiiviisti muun infrastruktuuri ja tonttien rakentamisen tahdissa.

Mikäli raidejoukkoliikenne päätetään toteuttaa metrovaihtoehdon pohjalta, aletaan toteuttamiseen tähtäävän yleissuunnitelman laatiminen välittömästi. Metron suhteen pyritään nopeaan toteuttamiseen.

# Kannanotot ja mielipiteet alueittain

## 1. Östersundom

Östersundom on keskeisin kaupunginosa yhteisellä yleiskaava-alueella. Rakentamisen painopiste sijoittuu raideratkaisusta johtuen Porvoon moottoritien ja Uuden Porvoontien väliin.

Mielipiteissä tuotiin esille halu osallistua kaavoitukseen varsinkin oman asuinpiirin suhteen ja antaa työhön paikallista tietämystä. (M88) Monissa kaupunginosaan kohdistuvissa mielipiteissä otettiin kantaa etenkin rakentamistehokkuuteen (M2) ja kannettiin huolta olevan rakennuskannan sovittamisesta yhteen tiiviin kaupunkirakenteen kanssa. Onko mahdollisuus jättää alueelle ajallisia kerrostumia vai jyrätäänkö kaikki vanha uuden tieltä? Osassa mielipiteitä kaikki lisärakentaminen ja muutokset sekä rakennetussa että luonnonympäristössä nähtiin negatiivisina. (M8) Nykyisten omakotialueiden rakentamistehokkuuksien voimakasta nostamista kritisoitiin, mm. Kärrin omakotitaloaluetta haluttiin kehitettävän alueen vakiintuneista lähtökohdista ja historiasta käsin (M56, M143).

Uuden Porvoontien muuttaminen pääkaduksi ja sen reunustaminen kerrostaloilla olemassa olevien omakotitonttienkin kohdalla herätti kritiikkiä ja vastustusta. (M37, M136, M137, M98) Toisaalta monissakin maanomistajien antamissa mielipiteissä toivottiin jopa korottamaan yleiskaavassa esitettyjä rakentamistehokkuuksia. Nämä mielipiteet koskivat varsinkin rakentamattomia alueita. (M130, M128) Pidettiin hyvänä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikennetilat (M42). Uuden Porvoontien kehittäminen pääkaduksi katsottiin myönteisellä tavalla luovan alueelle omaa identiteettiä. (M43)

Östersundomin kulttuurimaisemallisia ja luontoarvoja korostettiin, viitattiin tehtyihin inventointeihin ja esitettiin niiden parempaa huomioimista kaavoituksessa. (M5) Kartanon alueen rajaukseen toivottiin tarkennuksia kaavakarttaan (M130). Sotungin laaksoa jatkavan Krapuojan ympäristöä pidettiin tärkeänä ja kritiikkiä esitettiin sen varteen sijoitetusta pääkadusta, jota ei pidetty maisemaan sopivana eikä toiminnallisesti perusteltuna. Parempana vaihtoehtona pidettiin Krapuojan varrelle sijoitettavaa kävelytiestä osaksi ulkoilureittiä, joka yhdistäisi Sotungissa sijaitsevan ulkoilupuiston rannikkoon asti kulkevaksi virkistys- ja liikuntareitiksi (M126). Olemassa olevan luonnon, kulttuurimaiseman ja rakennettujen lähiympäristöjen ominaisuuksia korostettiin ja toivottiin niiden huomioon ottamista. (M143)

Rantojen ja ruovikoituneiden merenlahtien suhteen on kahdenlaisia mielipiteitä; niiden säilyttämistä luonnonomaisena pidetään tärkeänä, toisaalta kannatetaan myös vesialueiden, rantojen ja ruovikoiden kunnostusta. Umpeen kasvaneiden lahtien kunnostuksen katsottiin parantavan esimerkiksi vesilintujen elinoloja. (M126) Yhtenäistä rantaraittia, joka kulkisi osit-

tain yksityisten kiinteistöjen kautta sekä vastustetaan että puoletaan.

Mielipiteissä on tuotu esille paikallisia, omaa lähiympäristöä tai tonttia koskevia huomioita joita on havainnollistettu kartta-piirroksin ja valokuvin. Joitakin yleiskaavakartassa esitettyjä katulinjauksia pidettiin virheellisinä ja perustelemattomina sekä todettiin, että ne halkovat olemassa olevia kiinteistöjä. (M14). Vakiintuneiden elinkeinojen kuten kasvihuone/puutarhaviljelyn ja hevostoinnin säilymistä ja toimintaedellytyksien kehittämistä pidettiin tärkeänä. (M18, M44)

Julkisia palveluja toivottiin kehitettävän Sakarinmäen koulun ympäristössä. (M58). Porvoon moottoritien varteen ehdotettiin toimisto-, työpaikka-, yhdyskuntateknistä ja kaupallista rakentamista puskurivyöhykkeeksi pientaloalueille. (M58). Metron merkitys tehokkaana joukkoliikennevälineenä sai ymmärrystä, toisaalta huolta kannettiin sen tuottamasta raskaasta rakentamisesta ja lieveilmiöistä asemien ympärillä (M96).

- Helsingin seurakuntayhtymä tukee laadittua kaavaa. Seurakuntayhtymä esittää omina tarpeinaan, että jatkosuunnittelussa Östersundomin kirkko- ja hautausmaakiinteistöjen itäpuoliset pellot kaavoitetaan siten, että ne voidaan ottaa hautausmaan laajentumisalueiksi ja länsipuolen naapurikiinteistö hautausmaa- ja seurakunnallisten rakennusten lisärakentamisalueeksi. Tämä takaisi Östersundomin kirkon toimintojen monipuolistamisen ja laajentamisen, kasvavan hautausmaahan takia. Kirkkoneuvosto haluaa ottaa jatkossa kantaa lisätoimintatarpeiden edellyttämiin aluevarauksiin liittyen. (L27)

- Kerrostaloalueet asemien lähellä on suunniteltava kunnianhimoisiksi pienalueen keskuksiksi ja on pidettävä huolta että niihin syntyy liiketilaa myös pienille yrityksille. Eron nykyisenkaltaisiin tyyppisiin lähiökeskuksiin pitää olla selkeä. Elävän ja houkuttelevan kaupunkiympäristön saavuttamiseksi olisi varmistettava, että liiketoiminta-alue ulottuu myös parhaille paikoille rannan läheisyyteen, toisin kuin on käynyt esimerkiksi Vuosaarella. Rannoista ei saa tulla nukku-mälähiöitä.

Uudelle alueelle on hyvä saada vahva ja houkutteleva identiteetti, tästä näkökulmasta ranta-alueiden käyttö ja vanhojen tielinjojen säilyttäminen vaikuttavat perustelluilta valinnoilta, erityisesti Uuden Porvoontien kehittäminen pääkaduksi voi luoda alueelle identiteettiä. On syytä varmistaa, että sitä voidaan kehittää katuna, jolla on kaupunkimainen olemus. Nopeaa ohikulkuliikennettä varten on Porvoonväylä. (M43)

- Nyrkkisääntönä Östersundomin suunnittelussa tulee olla, et-

tä pelloille rakennetaan, mutta metsät, kallioalueet ja suot jätetään luontoalueiksi. Isoja peltoalueita on Östersundomissa paljon, joten niille on kyllä mahdollista keskittää suunnitel-tuasukasmäärä, jos vain on olemassa halua säästää arvok-kaammat luontoalueet. (M60)

- Asukasmäärätavoite on liian korkea alueelle, ottaen huomi-oon luonnon kummatkin ehdot. Ensimmäisenä paikallisen luonnon ainutlaatuisuus ja suojellut alueet. Toisaalta luonnon aiheuttamat rajoitteet rakennuspohjalle. Onko kestäväen kehityksen mukaista rakentaa alueille jolla nyt jo on tulvaon-gelmia? Onko järkevää rakentaa alueille jotka vaativat esira-kentamista? Entä pohjavesialueet? (M147)
- Toivoisimme kaavoitusprosessin etenevän niin, että Långörenin kaavoitus yhdistettäisiin luontevasti osaksi Karhu-saaren asemakaavan suunnittelua tai viimeistään Östersun-domin keskustan kaavoitusprosessiin. Kaavaluonnoksessa on otettu hyvin huomioon ympäröivä luonto. Olemme tu-tustuneet myöskin alueesta laadittuun varjokaavaan, jossa Långörenin alue jätettäisiin asutukseen suunniteltujen alu-eiden ulkopuolelle vaikka alue on jo asuinkäytössä ja tulee edelleen sellaiseen kehittää. Toivomme, että kaavoitukses-sa Långörenin alue otetaan yleiskaavaluonnoksen mukaisen suunnitteluun. (M44)
- Maanomistajat puoltavat Östersundomin alueen kehittämistä uudeksi keskeiseksi kaupunkialueeksi ja myös alueen liit-tämistä raideliikenteeseen. Östersundomin metroaseman paikka näyttää hyvin valitulta ja antaa hyvät mahdollisuudet uudelle tiiviille kaupunginosakeskukselle. Maanomista-jat ehdottavat, että metroaseman itäpuolella olevat alueet lii-tetään metroaseman läheiseen ydinalueeseen, ja alueen tehokkuutta nostetaan ns. tummanpunaiseksi, eli tonttitehokkuus enemmän kuin  $e = 0,8$ . (M130)
- Miksi ei alueelle, missä on jo omakotiasutusta voida suun-nitella pientalo- ja omakotitaloa ja siellä missä ei ole mitään asutusta niin miksi sinne ei voida suunnitella kerrostaloasu-tusta? Esimerkkinä Uuden Porvoontien pohjoispuoli esimer-kiä Sakarinmäenkoulusta itäänpäin. Siinä on paljon pie-niä teitä missä omakotitalo asutusta. Tämä jatkuu samanlai-sena pitkälle Västerskogiin saakka. Minkä ihmeen takia on kerrostaloasutus suunniteltu näiden talojen I teiden ääreen - päälle? Näiden asutusten (teiden) pohjoispuolella on pel-kää metsää. Jos kerrostalo alue on rakennettava, miksi si-tä ei voi tehdä sinne (katso liitteenä oleva kartta)? Miksi tä-sä tehdään maksimaalinen kiusa jo paikalla asuville? Moni meistä on muuttanut pois kaupungin "hulinasta" nauttiak-semme maaseudun rauhasta. (M136)
- Haluan esittää mielipiteeni kaavaluonnokseen koskien viher-alueita Sotunqintien ja Itävälän välisellä alueella. Mielipitee-ni on, että mainitsemani viheralueen tarpeellisuutta harkit-taisiin uudelleen, koska Krapuojaa myötäillen luonnokses-sa on myös viheralue, mikä kulkee Sipoonkorvesta merel-le. (M79)
- Östersundomin halki suunnitellaan kaupunkibulevardia, jo-

ta reunustavat kerrostalot. Yleiskaava ei kuitenkaan anna ku-vaa siitä, minkä tyyppisistä kerrostaloista on kyse ja kuinka ne tulevat maisemaan vaikuttamaan, jos kerrostalovyöhyke katkaisee yhteyden meren ja pientaloalueen välillä. Ehdotamme, että Östersundom toimikunta yleiskaavaluonnokses-sa harkitsee uudelleen kerrostalovyöhykkeen sijoittamisen siten, ettei yhteys matalan townhouse- ja pientalorakennus-kannan ja merellisen ympäristön välillä katkea. (M41)

- Tiivis metron rytmittämä pientalokaupunki ei toteudu yleis-kaavaluonnoksessa, jossa Uuden Porvoontien varteen on kaavoitettu kerrostalojono. Vaikka pääsuunnittelijan mielestä tiivis asutus pääkadun varrella on "hyvännäköinen", on tärkeämpää suunnitella julkiseen liikenteeseen perustuva alue. Tiivis asutus Uuden Porvoontien varteen on nähtävästi tehty ajatellen pikaraitiotievaihtoehtoa. Pikaraitiotien reitti tulisi suunnitella selvästi Uuden Porvoontien pohjoispuolelle, min-ne pääosa tiivistä rakentamisesta kannattaa suunnata her-kien ranta-alueiden sijaan. (M 98)
- Meille nykyisille asukkaille on kerrottu, että tämän maalai-sidyllin paikalle rakennetaan kaunis kaupunki! Senkö pitäisi lohduttaa? Me emme halua kaunista kaupunkia! Haluamme säilyttää tämän olemassa olevan maiseman! Kotimme ja puutarhamme. Me emme hyväksy sitä, että joku päättää, ettei meitä eikä meidän mielipiteitämme tarvita. Nämä mai-semat ovat meidän maisemiamme. Talot ovat meidän ta-lojamme. Puutarhat ovat meidän itsemme tekemiä. Nämä ovat vanhoja kulttuurimaisemia. Näitä on viljelty satoja vuo-sia ennenkuin Helsinkiä edes oli olemassa! Minulle on turha tulla selittämään, että tänne on pakko rakentaa! Pötypuhet-ta! Mitään pakkoa ei ole. On vain suuruudenhulluja, ahnei-ta suunnitelmia! (M8)
- Östersundomin Björkudden on kansallisesti ja kulttuurihisi-toriallisesti arvokasta aluetta. Björkuddenillä on perinteitä 1600-luvulta asti, ja arkkitehti Wilhelm I. insäniin piirtämä kar-tanorakennus valmistui vuonna 1859. Björkudden oli vuo-desta 1879 Zacharias Topeliuksen kotina kirjailijan kuole-maan asti vuonna 1898. Alueen suunnittelussa historialli-set ja kulttuurihistoriallisesti arvot on otettava huomioon. (M68)
- Kärrin rintamamiesalue on muodostunut 1940-luvun lopulla. Alue, jonka pinta-ala on noin 15 hehtaaria, koostuu suurel-ta osin 40- ja 50-lukujen omakotitaloista. Myöhemmin aluet-ta on jonkin verran täydennetty rakentamisen osalta, viimei-simmät uudisrakennukset ovat alle kymmenen vuotta van-hoja. Alueella on 36 kiinteistöä, joissa varsin monessa edel-leen asuu alkuperäisten rintamamiestonttien lunastajien jäl-keläisiä. Ehdotamme, että aluetta voitaisiin omista lähtökoh-distaan kehittää perinteisenä pientaloalueena jonka tonttite-hokkuus mahdollisesti olisi suurimmillaan 0,4. Tämän het-kisten kiinteistöjen koko on varsin suuri, keskipinta-ala on noin 4000 m<sup>2</sup>. Näitä tontteja jakamalla saataisiin suuri mää-rä omakoti/rivitalo tontteja, Tällä tavoin toteutettuna uuden Östersundomin keskuskadun varteen saataisiin vaihtelua uuden rakennuskannan sekaan. Mielestämme nyt suunnitel-tavan asuinalueen luonne hyötyisi siitä, että kokonaisuudes-



sa olisi myös osia joilla on historiaa ja missä rakennukset ainakin joltakin osin poikkeavat uusista rakennuksista. (M56)

- Vi föreslår att området som kallas Kärr på norra sidan av Nya Borgåvägen skulle utvecklas för småhus och det som ni på engelska kallar townhouses i stället för höghus. Området är planerat och bebyggt med småhus på rätt stora tomter där det ofta är möjligt att bygga flera småhus. Om man vill bebygga detta med höghus skulle det leda till att hela området borde lösas in och alla hus rivs för att kunna ge en vettig planeringsgrund och förverkligningsgrund. Det torde inte vara möjligt att bygga höghus på en tomt för att sedan lämna något småhus på följande tomt osv. (M117)

- Vastustamme yleiskaavaluonnoksen suunnitelmaa uuden kadun osalta, koska se on suunnitelman yleisperiaatteiden vastainen. Emme hyväksy uutta katua Krabbäckenin varteen missään olosuhteissa. Ehdotamme sen sijaan, että Krabbäckenin varteen suunnitelman sijaan rakennetaan kävelytie osaksi ulkoilureittiä, joka voisi yhdistää Sotungissa sijaitsevan ulkoilupuiston rannikkoon asti kulkevaksi virkistys- ja liikuntareitiksi. Tällöin kävelijöiden ja lenkkeilijöiden ei tarvitsisi kulkea autoilijoiden ja kilpapyöräilijöiden seassa. Vanha Sotungintie on mahdollista leventää niin, että siihen tulee myös jalkakäytävät ja lisäksi tiepohja on erinomainen.

Monimuotoisemman pienyritystoiminnan tukemiseksi olisi hyvä saada yritystilaa kerrostalojen katutaso kerroksiin metroasemien keskustassa. Näin voitaisiin tukea sellaista pienyrittämistä, joka ei ole mahdollista suurissa kaupakeskuksissa.

Kannatamme luonnonpuistoja sinällään, mutta keskellä kaupunkiasutusta ne eivät toimi. Linnuille tarkoitettujen suojelualueiden ovat eri asia, eivätkä ne sinällään estä rantojen kunnostamista myös muuhun käyttöön. Monet paikalliset ovat realisteina todenneet myös rantojen kunnostuksen olevan hyvä asia, sillä aikanaan ranta on ollut erilainen ja mm. Vanhalle kirkolle on päässyt veneellä. Umpeen kasvaneiden lahtien kunnostus ei karkota sieltä vesilintuja, vaan mahdollistaa sen, että voimme viedä sinne myös tulevat sukupolvet lintuja ihailemaan ja ihmettelemään, mikä lisää luonnon arvostusta. Helsingissä on paljon huonoja esimerkkejä luonnontilaan jätetyistä alueista, jotka ohikulkijasta vaikuttavat lähinnä ryteiköiltä, joissa kukaan ei liiku, saati lapsi leiki. (M126)

- Metron tuominen asemineen rannan läheisyyteen tuo lieveilmiöitä: isoja parkkialueita ja korkeata kerrostalorakentamista sekä lisää rannan läheisyyteen liikennettä. Merellisyys ja rannan sekä natura-alueiden läheisyys koetaan intensiivisemmin ilman metron aiheuttamaa haittaa. Mielestämme metro- ja autoliikenne ja tehokas asuinrakentaminen pitäisi keskittää nauhamaiseksi, suunnitellun pääväylän varteen, jolloin liikenteen ja asumisen aiheuttama luonnon kuormitus on vähäisempää. (M96)

- Olisiko syytä ottaa tarkasteluun onko mahdollista ohjata Porvoonväylää käyttäville liityntäpysäköinti esim. Gumböleen kaavailtuun liittymään, josta kohdin on suunniteltu myös pääkatua moottoritien molemmin puolin tulevalle uudelle

asutukselle pohjois-etelä suunnassa. ( Östersundomin joukkoliikenneselvitys s.7)

Ehdotus edellyttää kyllä metrolinjauksen nostamista tässä kohdin lähemmäs Porvoonväylää. Väylän varteen voitaisiin samalla ohjata toimisto, työpaikka, yhdyskunta teknillistä ja kaupallista toimintaa puskuri vyöhykkeeksi pientaloalueille. Näin samalla liitynnällä voitaisiin hoitaa luontevasti monia päivittäisiä tarpeita. Sakarinmäkeen voitaisiin suunnata erityisesti koulua palvelevia julkisia toimintoja kuten kirjasto, nuorisotilat terveydenhoito jne. Näiden palvelujen käyttö ei asukkailta ole päivittäistä ja edellyttä näin ollen massiivista säännöllistä pysäköintiä. (M58)

- Kiinnitin kaavaluonnoksessa huomiota siihen, että Uuden Porvoontien ympäristö on merkitty rakennettavaksi suurimalla rakennus tiheydellä. Toivon, että tämä ei tarkoita jo olemassa olevan pientaloasutuksen hävittämistä. Tilaa uudisrakentamiselle on joka tapauksessa yllin kyllin, ja olemassa olevan asutuskannan yhdistäminen orgaanisesti uuteen muodostaisi mielestäni paremman, heterogeenisen asutuskannan, jolla on myös historialliset juuret, ja jonka voisi olettaa olevan myös sosiaalisesti hyvä ratkaisu. (M37)
- Rantaryhmän mielestä yleiskaavaluonnos ei ohjaa suunnittelua ja kaavan rakentamista kaikilta osin riittävästi, Luonnoksesta ei selviä, missä on julkista ranta-alueita, joita voitaisiin jättää rakentamatta ja ottaa virkistystarkoitukseen. Valtakunnallisesti tärkeitä kulttuuriympäristöjä ei ole riittävästi eritelty muusta rakentamisalueesta rakennuksia lukuun ottamatta. Tällaisena suunnitelma ei kerro päättäjille riittävästi, missä laajuudessa alueita varataan rakennuskäyttöön ja miltä osin erityisesti ranta-alueita varataan muuhun toimintaan. (M78)
- Toivoisimme yleiskaavaan suunnittelussa otettavan huomioon hevosharrastuksen joka yleiskaava alueella aktiivista. (M44)
- Erityinen kiitos siitä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukkoliikennetarkoitukset (metro). Tämä on kestävä kehityksen kannalta ainoa mahdollinen lähestymistapa tulevien asuinalueiden suunnitteluun.  
Pelkäämme julkisuudessa väläytettyä "varjokaavoja", jotka kasvattaisivat Östersundomin muiden nukkumalähiöiden kastiin, mutta väestöpohjaa eikä asumistiheyttä olisi tarpeeksi järkevien palveluiden sekä joukkoliikennetarkoitusten toteutukselle. Tämän takia on tärkeää pitää kiinni riittävästä väestömäärästä alueella. (M42)

#### ***Vastine:***

*Useat mielipiteet kohdistuvat asioihin, jotka ovat helpommin ja luontevammin huomioitavissa tarkempiasteisessa kaavoituksessa, varsinkin asemakaavan laatimisen yhteydessä. Uudessa yleiskaavaluonnoksessa (vaihtoehto B) Östersundomin kaupunginosan aluetta on edelleen kehitetty yleiskaavallisessa mit-takaavassa.*

Suosittelavan kaavaluonnoksen perusrakenne on sama kuin ennenkin (vaihtoehto A). Joukkoliikenteen osalta se perustuu metroon ja kahteen metroasemaan Östersundomin kaupunginosassa sekä pääteitä kulkeviin raitiolinjavarauksiin. Näin ollen näiden elementtien tuntumaan on osoitettu myös tehokkain rakentaminen.

Pääkatuverkkoa on muutettu erityisesti kaupunginosan länsiosassa, mm. Krapuojaa seurallut katuvaraus on poistettu. Pääkatuvaraukset on pyritty poistamaan kaikkien asuttujen rakennusten kohdalta.

Kärriin alueen osalta kerrostalorakentaminen on poistettu Uuden Porvoontien pohjoispuolelta alueen nykyisen yhtenäisyyden johdosta. Östersundomin kartanon kohdalla merelle ja Sipoonkorpeen johtavaa viherkäytävää on laajennettu. Työpaikka-alueita Porvoonväylän varteen on lisätty.

## 2. Korsnäs

(Korsnäsiä koskevat mielipiteet referoituna aihepiireittäin, ei sisällä Björkuddenia eikä Sakarinmäkeä.)

Noin viidessätoista mielipidekirjelmässä puututtiin Korsnäs suunnitteluun. Rantarakentamisen lisäksi esille nousi laajemminkin Östersundomin kaupunginosaa koskeva kysymys Uuden Porvoontien tulevasta roolista ja sen varren nykyisten asuinrakennusten kohtalo. Kaavaluonnos, jossa esimerkiksi juuri Korsnäs nykyisille pientalokiinteistöille on osoitettu tulevaisuuden kehittämismahdollisuus kerrostalovaltaisiksi alueiksi, on herättänyt runsasta epätietoisuutta ja vastustustakin. Osassa mielipiteitä kannatettiin kaavaluonnoksen ratkaisuja (M70, M69) Myös Korsnäs asemakaavamuutosta kiirehdyttiin. Mielipiteissä esitettiin myös kehitysideoita. (M41, M59, M131)

### Yleistä Korsnäsistä

- Korsnäs asemakaava-alueen pitäminen rakennuskielossa vielä vuosia eteenpäin on epäoikeudenmukaista nykyisiä asemakaavoitetun alueen tontinomistajia kohtaan. Toivovat, että Korsnäs alueelle ryhdyttäisiin laatimaan uutta asemakaavoitusta jo ennen yleiskaavan vahvistamista. (M 59)
- Esittää, että uusi asemakaava laadittaisiin samanaikaisesti koko Sipoon vuonna 1993 kaavoittaman Karhusaaren ja Korsnäs osalta ja että tämä tehtäisiin mahdollisimman nopeasti. Tielinjausten ja rakennuskiellon jatkuminen aiheuttaa epävarmuutta ja hankaluuksia molemmilla alueilla. (M 5)
- Korsnäs alue on yhteisöllinen omakotitalokortteli, jollaiseksi se ehdottomasti pitää säilyttää. Alueelle on mahdollista kaavoittaa lisää pientaloja ja vapaille alueille (esim. pelloille) tiivistäkin asutusta. Alueella on useita omakotitaloja, joissa aiotaan asua vielä 50 vuoden päästäkin. On täysin kohtuutonta ja epärealistista, että koko alue on merkitty kerrostalo- ja kaupunkienkerrostalotiheydellä. (M98)
- Ovat huolissaan siitä, että julkisia rakennettuja ranta-alueita tulisi yleiskaavaluonnoksen mukaan melko suppealle alueelle, lähinnä Korsnäsiin, ottaen huomioon tulevat asukasmäärät. Nykyisiä ruovikoituneita merenlahtia, etenkin Karlvikin

lahti, tulisi avata huomattavasti laajemmin yleiseen virkistyskäyttöön kuin mitä yleiskaavaluonnoksessa esitetään.

Korsnäs alueen tulevan yleisilmeen ja alueidentiteetin näkisivät erittäin mielellään merenrantoja hyödyntäen englantilaistyypisenä townhouse -kaupunginosana. (M59)

- Vastustavat Korsnäsiin suunniteltua asumistiheyttä. Perustelut: Tehokkuusluvut tuhoaisivat huvila-alueen ja seurauksena olisi rumia kirvesvarsitontteja; vastaavaa tehokkuutta ei ole edes lähempänä keskustaa olevilla pientalovaltaisilla alueilla; huvilamainen kaavoitus istuisi paremmin; yhdenvertaisuuden mukaisesti ei myöskään muilla Östersundomin kaavoitetuilla alueilla (= Landbo, Karhusaaren rakennettu ranta) ole näin tiivistä kaavaa. (M100)
- Karhusaaren ja Uuden Porvoontien välinen katulinjaus on muutettava siten, ettei se halkaise nykyisen asemakaavan mukaisia tontteja, varsinkaan niillä olevia taloja. Ehdotetaan linjausta: Karhusaaresta Björntorpin itäpuolelta suoraan pohjoisluoteeseen Korsnäs kujun/ polun kohdalle, josta edelleen Uudelle Porvoontielle jatkuen siitä mahdollisesti suoraan Sakarinmäen koulun itäpuolelta metroaseman tuntumaan Knutersintielle tai uudelleen linjattuna Knutersintienä yhtyen Majvikin vievään tiehen. Katu kulkisi kaavaluonnoksessa viherkäytäväksi merkityn ojan länsipuolella. Vaihtoehto olisi todennäköisesti parempi myös Karhusaaren sisäisen liikenteen, kaupunkirakenteen ja liikennevirtojen ohjauksiksi kuin myös Björkuddenin kulttuuriympäristön säätämiseksi.

Björkuddenin valtakunnallisesti arvokas ympäristö ulottuu Koivuniemen koillis- ja pohjoispuolella olevan peltoaukean yli jopa Koivuniementien omakotitalotonttien eteläosiin. Kaava-aineistossa ei löytynyt muuta perustelua kyseisen kulttuuriympäristön hävittämiseen kuin rakennusmaan tarpeen. Alue tulisi varata esimerkiksi virkistyskäyttöön kevyesti muokattuna rantapuistona, uimarantana tai muina vastaavina rakenteina.

Lähi-virkistysalueita on Korsnäs, Sakarinmäen ja Landbon läheisyyteen osoitettu liian vähän. (M5)

### Vastine:

*Korsnäs alue on Östersundomin keskeistä julkista rantaa. Itse asiassa Karhusaaren ja Korsnäs välinen lahti on ainoa meren lahti Helsingin alueella, joka ei ole luonnonsuojelu- tai Natura 2000- aluetta. Lisäksi Sakarinmäen metroasema on alle kilometrin päässä ja pääkatuna toimiva Uusi Porvoontie alueen reunassa. Näistä lähtökohdista käsin tulee Korsnäs kaavoittaa riittävän tehokkaasti. Uudessa luonnoksessa ei ole aiempaan nähden oleellisia muutoksia.*

*Björkudden on kaavaluonnoksessa edelleen rakennusalueita, koska se on ollut jo kauan rakennettu. Karhusaaren siltaa on suunnattu siten, että se on n. 200 metrin päässä Björkuddenin päärakennuksesta aiemman n. 150 m:n sijaan.*

*Korsnäs yleiskaavallisessa suunnittelumittakaavassa lähi-virkistysalueita ei ole esitetty. Ne sisältyvät punaisella merkittyyn rakentamisalueeseen.*

## Venesatamat ja uimarannat

- Ei kannateta venesataman suurentamista Korsnäsissä. Luontoarvot eivät kestä öljypäästöjä. Salmi on matala ja tukkoinen. (M131)
- Korsnäsin ja Karhusaaren välinen salmi on kapea ja nykyiselläkin veneliikenteellä vaaratilanteita tapahtuu säännöllisesti. Nykyistä isompi venesatama kannattaa suunnitella avoimemmille vesille. (M98)
- Vastustavat Korsnäsinlahdelle kaavailtua kolmea uutta satamaa. Perusteet: Kulku lahdelta kapean salmen kautta. Siipoonrannassa ja Karhusaareissa on suuret satamat; liikennetehkeä, ruoppaukset kalliita veronmaksajille ja voivat aiheuttaa ympäristöriskejä sekä melu-, haju- ja näköhaittaa; satamat lisäävät pysäköintialuetarvetta ja liikennettä. (M100)
- Björkuddenin alueen yhtenäisyyden ja historiallisen kuvan turvaamiseksi yleiskaavaluonnoksessa esitetyt venesatamia ei tulisi sallia muualle kuin Karhusaaren puoleiselle vesialueelle. (M5)
- Siipoonrannan laiturille aiemmissa lupavaiheissa kuvattu uimala on perusteluitta jäänyt pois kaavaluonnoksesta. (M52b)

### Vastine:

*Korsnäsin ja Karhusaaren välinen lahti on toiminnallisesti Östersundomin keskeisin vesialue, kaupunginosan ranta. Tarkempia- ja yleiskaavatuonnoksessa pohditaan lahden toiminnat yleiskaavaa tarkemmin. On vaikea sanoa, mikä on uimisen rooli veneiden ja vesiliikenteen keskellä. On myös selvää, että Östersundomin alueen tuleva väkimäärä edellyttää runsaasti uusia veneilyä, uimisen ym. aktiivisen vapaa-ajan vieton mahdollisuuksia. Östersundomin rannikon lukuisat luonnonsuojelualueet lisäävät painetta jäljellä olevien alueiden tehokkaaseen käyttöön näihin tarpeisiin. Korsnäsin- Karhusaaren välinen salmi tarjoaa myös Östersundomissa mahdollisuuden urbaaniin rantaelämään yleensä kaikissa muodoissaan. Merellisen virkistysalueen aktiivisinta aluetta tulee olemaan Bölsfjärdenin ympäristö ja Granö.*

## Korsnäsin rantaraitti (ks. lisäksi kohta Villanella)

- Rantaraitti pilaisi ranta-alueen. Parempi linjaus olisi nykyistä polkua, Korsnäsin kujaa ja Korsnäsin tietä pitkin. (M98)
- Toivovat yleiskaavan mahdollistavan myös vaihtoehtoisia rantaraittilinjauksia, jotka lopullisesti ratkaistaisiin varsinaisen asemakaavoituksen yhteydessä. Rantaraitin linjaus Korsnäsin kallioiden ja savipohjaisilla ranta-alueilla voi jatkoselvityksessä osoittautua rakennusteknisesti haasteellisiksi toteuttaa.  
Ehdottavat tutkittavaksi kanavaa nykyiselle alavalle tulvialueelle, Korsnäsin tien nykyiseen linjaukseen. Liitteenä ideakuva kanavasta (M59).
- Vastustavat rantaraitin sijaintia Korsnäsissä. Perustelut: yksityisten maiden läpi kulkeva reitti, jota ei ole yhdenvertaisuusperiaatteella syytä rakentaa; Korsnäs on kaavoitettu alue,

kaava vaikuttanut ostopäätökseen; kahden metrin korkea valli rumentaa pihaa ja laskee kiinteistön markkina-arvoa; rantalehto tuhoutuisi; rantaraitille on olemassa historiallinen kuja rannan välittömässä läheisyydessä. (M100)

- Rantaraitista ehdottavat: Hyödynnetään jo olemassa olevia teitä, erinomaisen kaunista Korsnäsin tietä, jonka päässä reitti nousisi Villanellantielle, sieltä kallioiden, Viikinkien hautausmaamerkeille ja alas suoraan Storörenin uimarannalle. Kohennettaisiin muistoalueet rauta-aitauksin, historiikki, penkit. Tällöin ei tarvitsisi enää neuvoa matkailijoille missä hautapaikat sijaitsevat. (M131)

### Vastine:

*Rantaraitti koko Östersundomin alueen rantaviivaa pitkin on merkitykseltään seudullinen ja jatkaa Helsingissä vallinnutta kaikkien avoimien rantojen periaatetta. Se on myös tulevan maakuntakaavan merkintä. Siipoonrannassa pitkään noudatettu rakentamistapa on johtanut rantojen sulkemiseen kaikilta muilta paitsi rantaviivalla sijaitsevien tonttien asukkailta. Se ei ole nykyaikainen eikä kaupunkimainen käytäntö. Östersundomin yleiskaavoituksen eräs hankalia ja haastavia kysymyksiä on juuri tämän ristiriidan aiheuttamien ongelmien selvittäminen. Asiaa hankaloittavat Östersundomin lukuisat rannan Natura- ja luonnonsuojelualueet. Korsnäsin ranta on osa tätä problematiikkaa, johon täytyy löytää ratkaisuja yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa.*

## Villanellan alue

- Kannattaa Villanellan ja Uuden Porvoontien välisen metsäalueen rakentamista luonnoksen mukaan. Kannattaa rantaraitin toteuttamista yleiskaavaluonnoksen mukaisesti. Pitää tärkeänä erityisesti merenlahtien avaamista Östersundomin kirkon, Östersundomin kartanon, Korsnäsin kujan ja Villanellan alueilla. Kannattaa Villanellan ranta-alueen kaavamerkintää. Tiivistä ja matalaa rakentamista voidaan toteuttaa Villanellan ranta-alueella, varaten alueet myös nykyisille rantatoimintoille. Villanellan ranta toimii nykyisin noin 20 omistajan yhteisenä, aktiivisena venesatamana ja saunarantana. Toivoo, että kaavoitus mahdollistaa satama- ja sauna-alueen kaltaiset yksityisesti ylläpidetyt ja hallitut keitait tulevaisuudessa. (M70)
- Kannattavat Villanellan ja Uuden Porvoontien välisen metsäalueen rakentamista luonnoksen mukaan. Esittävät rantaraitin linjaamista (Villanellan) talojen taitse sekä rannan säilyttämistä nykyisessä käytössä asukkaiden ranta- ja satama-alueena. (M69)
- Mainitsee Villanellan alueen esimerkkinä hyvästä, ympäristöön soveltuvasta arkkitehtuurista. (M124)
- Ei ole lain mukaisesti "riittävästi edistetty ympäristön taroituksenmukaista hyväksikäyttämistä eikä huolehdittu siitä, ettei rakennettuun ympäristöön sisältyviä perinne-, kauneus- ja muita arvoja hävitetä". Maanomistusoloihin ei ole kiinnitetty huomiota, vaan Villanellan alue on kokonaisuudessaan osoitettu rakentamisalueeksi. VL-alue on lisäksi pitkittäissuunnassa katkaistu rantaraittiväylällä. Alueen pirsto-

minen tiellä aiheuttaa maanomistajille sellaista kohtuutonta haittaa, jota ei voida pitää lainmukaisena tai kaavoituksellisesti tarpeellisenä. (M57)

- Eivät halua Villanellan alueelle rantaraittia. Perusteluina esittävät: alun perin alue suunniteltu, niin, että pienillä ja jyrkkärinteisillä tonteilla yhteisenä piha-alueena toimii tasainen ranta. Ranta-alue on pieni 35m x 75 m, ja tulvii joka vuosi. Alue on kestävyuden äärirajoilla, 14 talon yhteinen, alueella on lapsiakin yli 20. Raitti halkaisisi alueen ja mm. sauna jäisi toiselle puolel. Turvallisuushuolet: kuka pitää huolen kaljanjuojista ja muista kulkijoista? (M131)
- Yleiskaavaluonnoksessa Villanellaan ehdotettu 0.4 - 0.8 tonttitehokkuus on aivan liian korkea. Perusteluina esittää: maanpinnan alavuus, maapohjan saviisuus. Kiinteistön omistajilla on käyttöoikeus ranta-alueeseen ja lisäksi alue on venesatamana. Näillä perusteilla kaavamerkintä tulisi olla enintään pientaloalueen vaaleanpunainen. (M36)
- Villanellan aluetta on käsiteltävä kokonaisuutena ja yhteisomistuksessa olevat maa-alueet on katsottava rakennuspaikkoihin liittyväksi tonttialueen osaksi.  
Pyytävät, että Villanellan alarivin tonttien eteläpuolella sijaitseva alue säilytetään toiminnallisena ja oikeudellisenä kokonaisuutena asukkaiden virkistysalueena sekä siihen liittyvä kevyenliikenteen väylän varaus poistetaan. Kyseiselle alueelle ei voi rakentaa koska: maaperä on savinen ja uhkaa luisua jos rasiusta lisätään, eikä nykyinen maakeruus ei täytä EU:n vähimmäistulvavaatimuksia. (M57).  
Mielipiteen liitteenä on maaperätutkimustietoa Villanellan alueelta.

#### **Vastine:**

*Rantaraitin osalta ks.edellinen vastine. Villanellan alueen nykyinen rakennettu ilme ja rakennustapa vastaavat hyvin sitä rakennustapaa, johon yleiskaavalla pyritään. Yleisesti Östersundomin rakennettujen rantojen suhteen pyritään toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti rikkaaseen kaupunkiin, missä voi hyvin olla sijaa myös yksityisille saunoille, pelikentille tai venesatamille. Eli myös Villanellan omat rantarakenteet voivat säilyä ja kehittyä omalla paikallaan.*

#### **Muut alueet**

- Nykyistä rakennuskantaa Kapteenintiellä tulisi huomioida. Alueen rakennuskanta edustaa monimuotoisesti 1930-1960-lukujen arkkitehtuuria. Tuleva townhouse-tyyppinen talokanta voisi arkkitehtonisesti noudattaa olemassa olevan rakennuskannan kanssa samankaltaista tyyliä.  
Kapteenintiestä on tehtävä leveä kävelykatu, joka lähtisi Korsnäsin rannasta, jatkuen Kapteenintien päähän Helsingin omistamalle maalle, sieltä edelleen nykyistä kallionmuotoa seuraten kallion länsireunalla aina tulevan metroaseman kävelysillan kohdalle. Ehdottavat myös, että kiinteistö nro 91-442- 6-59 toimisi puisto/ viheralueena, jatkuen saman levyisenä Korsnäsin rantaan. Tontilla sijaitseva rakennuksesta tehtäisiin "näköala" kahvila. Näin saataisiin alueelle vetovoimaa ja luonteva yhteys rannan ja metro-

aseman välille.(M41)

- Ottaen huomioon kiinteistöjensä sijainnin lähellä ehdotettua siltaa Karhusaareen, maanomistaja katsoo, että tiivis kaupunkirakenne voidaan ulottaa maanomistajan alueen ylitse rantaan asti. Voidaan myös ajatella tehokkaampaa rakentamista kuin tonttitehokkuus  $e = 0,8$ . (M128)
- Ottaen huomioon Korsnäsin tie 2:n muinaismuistolain nojalla suojellun muinaisjäännöksen ja riittävän suoja-alueen, suojelupotentiaalia omaavan Skogshyddan -pientalon ja sen poikkeuksellisen arvokkaan puutarhan, sekä alavan alapihan, mielipiteen ilmoittajat katsovat että tontille suunniteltu kerros- ja tehokkuusluku on täysin kohtuuton ja pyytävät korjaamaan sen pientalovaltaiseksi korttelialueeksi (vaalein punainen väri ). (M98)

#### **Vastine:**

*Nämä tonttikohtaiset ehdotukset tulevat parhaiten huomioiduksi yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.*

### **3. Ultuna**

Ultuna sijaitsee Sipoonkorven tuntumassa, joten siihen kohdistuu paljon korpea koskevia mielipiteitä myös muualla Östersundomissa tai lähiseudulla asuvien taholta. Sipoonkorpi kiinnostaa myös monia yhdistyksiä. Sipoonkorven läheisyydestä johtuen luonnon säilymisestä Ultunassa kannetaan huolta. Viherkäytävien toimivuus mietityttää. Pohditaan, kenelle ne oikeastaan on tarkoitettu.

Ultunan rakennusalueita ehdotetaan pienennettäväksi, mutta toisaalta myös osa ehdottaa lisää rakentamista Ultunaan ja rakennustehokkuutta nostettavaksi. Luontojärjestöjen teettämän varjokaavan periaatteita kehutaan, toisaalta pelätään, että ne johtavat nukkumalähiöiden rakentamiseen riittämättömän väestöpohjan takia. Alueesta ehdotetaan ekologisen rakentamisen aluetta. Tällöin tulisi varmistaa, ettei rakenneta vain pienimmän tehokkuuden omakotialueita ja työpaikka-alueita moottoritien liittymän lähellä.

#### **Sipoonkorpi ja rakentamisalueiden laajuus**

- Alue on luonnonarvoiltaan erittäin monimuotoinen ja merkittävä. Luonnon ja eläinten säilyminen on tärkeää, erityisesti sellaisten lajien, jotka eivät käytä viherkäytäviä (linnut, sammakot, käärmeet, lepakot yms. joita alueella on runsaasti) (M4, M77)
- Luontoselvitykset tulee huomioida herkäällä korvalla (M4, M47) Alueelliset luontoarvot tulisi selvittää jotta ne asema-kaavavaiheessa tulisivat säästymään lunnontilaisina virkistysalueina. (M39)
- Sipoonkorven kansallispuiston perustamispäätöksen jälkeen Sipoonkorpi-nimitystä käytetään yhtä aikaa sekä itse kansallispuistosta että sitä ympäröivästä maaseutuelinkeino- ja virkistyskäytössä olevasta laajemmasta alueesta. Saman nimityksen käyttö maankäytöllisesti oleellisesti erilaisista alueista aiheuttaa sekaannusta. (M54)

- Luonnonpuistot keskellä kaupunkiasutusta ovat toimimattomia. On huonoja esimerkkejä luonnontilaa jätetyistä alueista, jotka vaikuttavat lähinnä ryteiköiltä, joissa kukaan ei liiku, saati lapset leiki. Alkuperäisiä kasveja voi säilyttää hoidetulla alueella ja kunnan korpialueet tulisivat joka tapauksessa sijaitsemaan suhteellisen lähellä. Viherkäytävät tarkoittaisivat liian tiheää rakentamista muualle. (M126)
- Virkistyskäytön kannalta on tärkeää yhdistää Ojangon ulkoilualue Sipoonkorpeen siten, että aina Hakunilasta asti olisi Ojangon kautta yhteys Sipoonkorpeen hoidettuja ulkoilureittejä pitkin. Sipoonkorven saavutettavuutta tulisi helpottaa ja luoda uusia ulkoilureittejä sen eteläisiin osiin kuitenkin siten, että Sipoonkorven ydin rauhoitetaan liian suurilta kävijämääriä. Näin on toimittu myös Nuuksiossa Espoossa. (M42)
- Viheralueiden toiminnallisuus tulisi vyöhykkeistä asutuksesta kohti kansallispuistoa. Kansallispuistoa ei tulisi ulottaa lähelle asumistoimintoja. Toivotaan, että Helsingin kaupungilta valtiolle siirtyviä alueita ei liitettäisi kansallispuiston käyttörajoituksen piiriin ennen käytännön kokemuksia tulevien asukkaiden luontaisista virkistyskäyttötarpeista. (M54)
- On tilaisuus laajentaa kansallispuistoa liittämällä kaupungin omistamat tontit siihen. Sipoonkorven eteläosat ovat tärkeitä virkistysalueita ja ahkerassa käytössä. Erämään läheisyys viehättää. Kannatetaan ajatusta luonnonpuistosta, joka olisi metron ulottuvissa. Esitetään maksimaalista määrää kaupunkimetsää ja Sipoonkorven laajaa suojelua. Porvoonväylän pohjoispuoli on herkkää aluetta puroineen ja mahtavine maastonvaihteluineen. Todellinen Sipoonkorpi alkaa Porvoon väylästä. Asutus siirtäisi erämaa-alueen entistä kauemmaksi ja johtaisi eliöstön ja lajien vähenemiseen. Rakentamisen laajuutta tulisi miettiä tarkkaan, jotta aiemmin tehtyjä virheitä (Nuukio) ei toistettaisi. Kansallispuisto tulisi toteuttaa mahdollisimman suuressa laajuudessa. (M8, M10, M31, M32, M35, M77).
- Sipoonkorven luonnolle on annettu liian pieni painoarvo ja olemassa olevaa asutusta ei ole huomioitu esim. tielinjakusten kohdalla. Sipoonkorven monimuotoinen luontoarvo on huomioitu kaavaluonnoksen tekstikohdissa, mutta kaavaluonnoksessa "vihreää" eli Sipoonkorpea on hyvin vähän jäljellä.  
Sipoonkorven raja tulisi määritellä mahdollisimman etelään, olemassa olevaa asutusta myötäillen. (M53)
- Porvoon moottoritien pohjoispuolinen alue Sotungin laaksoista Knutersintielle asti tulee säilyttää luonnontilassa ja ensi tilassa liittää Sipoonkorven kansallispuistoon. Myös Landbon alueen jatkorakentamisesta tulee luopua. Kyseinen alue on samaa kalliolyännettä kuin mm. jo Sipoonkorpeen kuuluvat Sotungin Högberget ja Tasakallio. Alueella on samat maisemalliset piirteet ja monimuotoinen luonto kuin alueeseen rajoittuvalla Storträskin ja Gumböleträskin alue. Rakentaminen vaarantaa Storträskin ja Gumböle träskin alueen luonnonarvojen säilymistä. YM:n laskelmien mukaan Sipoonkorven kansallispuistossa tulee vuosittain liikkumaan yli 100,000 kävijää. Östersundomin alueen rakentaminen tu-

lee kasvattamaan kävijämäärät oleellisesti. Yli kaksinkertainen kävijämäärä Nuuksion kansallispuistoon nähden tulee tarkoittamaan sitä, että jos halutaan luontoarvojen säilyvän tulee polkureitistö ja kansallispuiston sisäänkäyspisteet suunnitella tarkasti. Kaikki uudet tiet moottoritien pohjoispuolella kyseisellä alueella poistaa. (M103)

- Kannetaan huolta siitä, että monin paikoin Helsingissä kasvillisuus ja eläimistö on korvattu kiveyksellä tai ruohokentillä, vaikka luonnonmukaiset viheralueet kaupungeissa tarjoavat ihmisille monipuolisemman kokemuksen ja ulkoilumahdollisuudet. (M7, M93)
- Jotkut alueet tulisi olla suuremmille ihmisjoukoille ja toiset vähemmän retkeilyn kohteena samalla tavalla, kuin metroasemien ympärille suunnitellaan tiiviimpää asutusta. (M117)
- Hältingträskin lammen ympäristö on suosittu virkistys- ja retkikohde. Asutuksen läheisyys arveluttaa. Lammen ympäristön ulkoilualue voisi olla suurempi etenkin lammen pohjoispuolella. Siellä marjastetaan, sienestetään, leiriydytään ja retkeillään, ja se on kaava-alueen ainoa lampi. Alue on osa varsinaista Sipoonkorven metsämannerta, joka on määritelty Sipoonkorpi II työryhmän mietinnössä vuonna 2004, ja todettu valtakunnallisessa kallioselvityksessä paikallisesti arvokkaaksi kallioalueeksi (Husa ja Teeriaho 2004). (M31, M34, M53)

#### ***Vastine:***

*Sipoonkorpi on helsinkiläisille tärkeä virkistysalue. Kansallispuistoon kuuluu Helsingin puolelta pienehkö kaista Vantaan rajan tuntumassa. Virkistysalueen ja luonnonsuojelun roolit sekoittuvat. Östersundomin yleiskaava-alueeseen kuuluu ns. Sipoonkorven tarkastelualueesta n. 16 % ja tästä osa ehdotetaan rakennettavaksi.*

*Sipoonkorven kansallispuisto on oma suunnittelu- ja toteutushankeensa. Se on enemmän valtion kuin kuntien hanke. Kaikkien kolmen kunnan yleiskaavassa varataan tilaa kansallispuistolle ja siihen rajoittuville muille virkistysalueille vaihtelevin kaavamerkinnoin. Vantaan ja Sipoon yleiskaavat ovat uusia ja niihin sisältyy myös Sipoonkorven alueelle kyläalueita. Helsingin alueella Sipoonkorven läheisyydessä samoin kuin Vantaalla ja Sipoossa osa on jo rakennettuja kiinteistöjä (= Landbo, Purontiintien alue, Degermossa, Rapuojantien alue). Nykyinen asutus on tehotonta muiden paitsi Landbon osalta. Pihapiirit kuitenkin estävät vapaan retkeilyn yksityisillä mailla. Östersundomin yleiskaavaluonnos ei edellytä, että näitä yksityisiä kiinteistöjä lunastettaisiin virkistysalueiden osaksi, vaan ne on merkitty rakentamisalueiksi alle 0,4:n tonttitehokkuudella.*

*Helsingin osalta koko Östersundomin alueliitoksen tavoite oli osoittaa kaupungille asutuksen laajennusalueita myös pitemmän tulevaisuuden tarpeita varten. Tässä suhteessa Ultuna on tärkeä alue erityisesti pientaloasutuksen laajennusalueena. Yleiskaavassa määritellään alueiden rajaukset siten, että sekä asutus että luontoalueet olisivat sopivassa tasapainossa.*

*Yleiskaavaluonnokseen on merkitty myös uusia rakentamisalu-*

eita. Kansallispuiston alueelle ei ole ulotettu rakentamisalueita. Luontoalueiden osuutta on lisätty aiempaan luonnokseen nähdessä. Stortträskin ja Hältingträskin tuntumasta on asutus siirretty kauemmaksi. Vyöhykkeisyyttä on kaavamerkinnöin lisätty sijoittamalla esim. Knutersintien varteen alue virkistys- ja liikuntapalveluille, esim. hevostoimintaa varten.

Ulkoilureitit eivät ole yleiskaavataso merkintöjä. Ne huomioidaan alueen muussa tarkemmassa suunnittelussa.

## Vierkäytävät

- Julkinen paine vierkäytävien tarpeelle ei perustu faktatietoon vaan tunnesyihin. Esimerkkinä on Talosaaresta Sipoonkorpeen jatkuva kapea vierkäytävä, joka on luontonaikohdistista turha. Ei ole tietoa, minkä eläimien kulkua vierkäytävien tulisi ensisijaisesti helpottaa. Vierkäytäviä ei siten tarvitsisi eläimien liikkuvuuden turvaamiseen eteläpohjoissuunnassa, koska sitä ei ole tälläkään hetkellä. Suojelutarve kohdistuu ilmeisesti lähinnä rusakkoa isompiin eläimiin (hirvi, metsäkauris, valkohäntäpeura). Östersundomin riistanhoitoa harjoittavan metsästysseuran näkemyksen mukaan nykyinen metsäkauris- ja valkohäntäpeurakanta on jakautunut Porvoon moottoritien takia etelä- tai pohjoispuolella majalleihin ryhmiin. Ne ovat melkoisen reviiuskoollisia eivätkä liiku kovinkaan laajalla alueella. Hirvet sen sijaan liikkuvat huomattavasti laajemmalla alueella. Granö ja Husö lähiympäristöineen toimivat Östersundomin hirvikannan "kesälaitumina" josta ne syksyllä hakeutuvat Porvoon moottoritien ali/ yli Sipoonkorven pohjoisosan "talvilaitumille" kahta (2) pääkäytävää pitkin:

1/ Granö-Husö-Kappelin alue-Karlvik/Östersundom/ Gård Landbo-Sipoonkorpi

2/ Granö-Krokholmen/Bergarholmen/Katrineholm-Majvik-Immersbyntien alue-Sipoonkorpi.

Suojelunäkökohdistista hirvi tarvitsee liikkua viherkäytäviä Östersundomissa. Toinen asia on, halutaanko pääkaupungin rajojen sisäpuolella kaupunkisuunnittelua ohjata suojelemalla hirveä, joka ei ole maassamme uhanalainen eläin. Yleiskaavaluonnoksessa Östersundomiin suunnitellut vierkäytävät ohjaavat eläimet ylittämään vilkasliikenteisiä teitä. Helsingissä taajamiin eksyneet hirvet yleensä lopetetaan, koska ne aiheuttavat turvallisuusrisikin liikenteelle. (M42)

- Vierkäytävien tulisi olla leveämpiä, jotta ne tarjoaisivat eläimillekin mahdollisuuden liikkua. Tulisi huomioida selkeät vaapaat näkymät ja ulkoiluverkostot alueella myös pohjois-etelä-suunnassa. Kansallispuistosta tulisi suunnitella esteettömiä väyliä aina merelle asti. (M31, M39, M77). Muutamit reilut yhteydet merelle olisivat myös tarpeen (M110). Koko alueen vierkäytävät tulisi selvittää ja katsoa, että ne ovat riittävän leveitä ja toimivia. (M32)

## Vastine:

Ultunan vierkäytäviä on levennetty erityisesti Landbon ja Puroniityntien alueiden välillä Hältingträskin tuntumassa. Vierkäytävä on lisätty Storträskistä laskevan puron tuntumaan. Porvoonväylän pohjoispuolisen rinnakkaiskadun linjausta on tarkistettu siten, että kartanopuron kohdalla katulinjaus on vierkäytäväsä etelämpänä.

## Rakentamisalueet

- On hyvä, että yleiskaavaluonnoksessa on varauduttu tekemään Östersundomista elävää kaupunkia, jossa on työpaikkoja, palveluita sekä hyvät julkiset joukko liikennetilat (metro). Moottoritien pohjoispuolelle Ultunaan sopisi hyvin lisää pientaloasutusta, eikä tule eristäytyä muusta Östersundomin kaupunkirakenteesta Yleiskaavaluonnoksessa on tehty moottoritien pohjoispuolella melkoisen jyrkkä raja Vantaan ja Helsingin rajalle - suunnittelu loppuu kuin seinään. Vantaan Ojangan ulkoilualuetta kuuluu luontevasti lähiympäristöön, ja se tulisi ottaa huomioon. (M42)
- Maanomistajat ehdottavat, että Landbon etelä- ja pohjoispuolella olevat alueet tulisi kaavoittaa viihtyisiksi pientalovaltaisiksi kaupunginosa-alueiksi. Olisi huomioitava alueen läheisyys tulevaan metroasemnaan (Sakarimäki), joka seikka puoltaa erityisesti eteläisen Landbon alueella selvästi tiivimpää ja tehokkaampaa asuntorakentamista. (M130)
- Helsingin puoleinen Sipoonkorpi säilyisi yhtenäisempänä, jos asutusta ei rakennettaisi Landbon ja Puroniityn väliin, eikä Puroniityn länsipuolelle. Tällöin poikittaisietä ei tarvitsisi rakentaa korven poikki, jolloin olisi luontevampaa ohjata liikenne Immersbyntien kautta Majvikin suunniteltuun keskustaan ja metroasemalle. (M53)
- Jos alueelle on rakennettava suuret kerrostaloalueet se tulisi tehdä mm. moottoritien pohjoispuolelle, missä on erittäin rakentamatonta (Landbo pois lukien). (M137)
- Toivotaan selkeää kaupungin ja maaseudun rajaa ilman epä-määräisiä vaiheistumisvyöhykkeitä (selostus s. 52). Tämä tukisi osaltaan toimivia lähivirkistysmahdollisuuksia. (M43)
- Kaupunkirakenteen eheyden kannalta Sipoonkorven ulottaminen Hältingträskin eteläpuolelle saakka Puroniityntien ja Landbon välissä ei ole hyvä ratkaisu. Ylilevää metsäinen vyöhyke jakaisi osa-alueet erillisiksi saarekkeiksi ja tavoitteena olevaa yhtenäistä kaupunkirakennetta ei synny. Pohjoiset rakentamisalueet on suunniteltu luonnoksessa jo sinänsä kaupunkirakenteeseen nähden väljiksi - niiden ympäröiminen laajalla metsäalueella loisi hajanaisuutta. (M54)
- Ultunassa asutus tulisi sijoittaa vain tiiviisti katetun Landbon liittymän päälle. Moottoritien pohjoispuolelle ei tule rakentaa lainkaan. Sipoonkorven kansallispuisto tulisi toteuttaa merenrantaan saakka. (M93)
- Olisiko joitain muita osa-alueita (kuin kartanon ympäristö), joilla ekologinen pienkerrostalorakentaminen tuottaisi elävämpää, väljempää, vihreämpää ja siis viihtyisämpää asutusta kuin tiivis pientalorakentaminen. Porvoonväylän pohjoispuolelle. Pohjoisosan rakennustehokkuutta voisi hyvin nostaa varsinkin, jos päädyttäisiin syöttöliikenteen hoitamiseen johdinautoilla ja raideratkaisuksi valittaisiin kaupunkijuna yhteistyössä valtiovallan kanssa. (M5)
- Rakentamisen painottamista pyydetään pohtimaan enemmän moottoritien pohjoispuolelle, esim. Landbon itäpuolel-

le, jossa on runsaasti neitseellistä rakennusmaata, ja johon voisi kehittää moderneja tiheämmän asutuksen ratkaisuja tuhoamatta tai liiaksi häiritsemättä olemassa olevaa historiallista rakennuskantaa (vrt. Uuden Porvoontien ympäristö). (M37)

- Asukasmäärää tulisi pienentää ja rakennettavaa aluetta tulisi myös supistaa viheralueiden hyväksi. (M39)
- Jos rakentamiseen ryhdytään, alueesta pyrittävä kehittämään määrätietoisesti ekologisen pientaloasumisen aluetta. Helsingin ei ole syytä lähteä itse toteuttamaan kritisointua nurmijärvi-mallia. Vähintään vaiheittaisen rakentamisen keinoin pitäisi varmistaa, että yleiskaava-alueesta ei toteudu vain pienimmän tehokkuuden omakotialueet ja Porvoväylän hallimaisten tilojen alueet (keltainen alue). (M43)
- Voimalinjan lähelle rakentaminen koetaan arveluttavana. (M34)

#### **Vastine:**

*Elävän kaupungin tekeminen on koko Östersundomin yleiskaavoituksen kantava ajatus. Osa-alueiden liittyminen toisiinsa on elävyyden kannalta oleellista, asutuista ei voi pirstoa liikaa. Tässä mielessä myös rinnakkaiskatu Porvoväylän pohjoispuolella on tärkeä.*

*Yleiskaavaluonnosta on tarkennettu. Rakentamisen tiiveyttä on lisätty Knutersintien varressa. Landbon liittymän tuntumaan on merkitty erityissuunnittelun alue, koska paikka vaatii tarkempia teista suunnittelua usean osapuolen kesken.*

#### **Toiminnot Ultunassa**

- Luonnoksen selostuksessa pohditaan Sipoonkorven luontokeskuksen rakentamista, joka herättää ajatuksen, että yksi keskitetty, julkinen luontokeskus ei ole tätä päivää eikä etenkään huomisen ratkaisu. Helsingin kaupungin ei tulisi sosialisoida Sipoonkorpeen suuntautuvan toiminnan ansaintamahdollisuuksien ohjausta itselleen tai metsähallitukselle. Erilaisille korpeen suuntautuville toiminnoille voisi olla erilaisia keskuksia eri paikoissa, mikä olisi joustava ja toiminnallisesti elävä ratkaisu. Tällöin yhtä raskasta erillistä tilaa ei tarvita. (M54)
- Esitetään ratsastusurheilua tukevaa toimintaa riittävän laajasti Sipoonkorven reuna-alueille ja riittävät kulkuyhteydet harrastajille. (M44)
- Ajatus reunustaa Porvoväylän varsi aurinkopaneeleilla vaihtaa tuoreelta ja toimisi valtatie meluvallina. (M43)
- Sipoonkorpeen liittyviä näyttelyitä ja tapahtumia voidaan teemoittaa ja toteuttaa eri tiloissa, jotka ovat joiltain osin jo olemassa. Hajautettu ratkaisu olisi yksityisen yritystoiminnan kehittymisen ja asukkaiden muuttuvien tarpeiden kannalta parempi. Se olisi myös Helsingin kaupungin kannalta halvempi. (M54)

- Toivotaan, että kaavoituksen yhteydessä tutkitaan myös vaihtoehtoisia maankäyttöratkaisuja Heli- radan ja Porvoon moottoritien väliselle alueelle, jolle yleiskaavassa on ehdotettu yhdyskuntatekniikan toimintoja. Alueelle voisi soveltaa myös esim. työpaikkoja ja/tai kaupallisia palveluja, ja niihin liittyen voitaisiin soveltaa uudenlaisia energiaratkaisuja, kuten aurinko-, tuulivoima yms. Tätä puoltaa myös se seikka, että ko. alue on metroaseman välittömässä läheisyydessä ja yhteydessä siihen mm. moottoritien ali kulkevan kevyen liikenteen välityksellä.

Hallimaisia alueita Knutersintien varressa tulisi tutkia uudelleen siten, että siihen voidaan sijoittaa suurempi päivittäistavarakauppa tai suurehko liikennemyymälä. Osa alueesta kattaa jo toteutetun Landbon alueen pientalotontteja, joten asumista tulisi tutkia myös tälle alueelle. (M130)

#### **Vastine:**

*Luontokeskuksen rakentamisesta on keskusteltu eri osapuolten kesken. Metsähallitus on esittänyt, että Nuuksion luontokeskus palvelisi myös Sipoonkorven käyttäjiä, jolloin Östersundomissa tai naapurialueilla sitä ei tarvittaisi. Yleiskaavaluonnos ei ota asiaan kantaa. Raitiovaunun ulottaminen Sipoonkorven reunaan parantaa luonnollisesti puiston käyttöä ja päätepyssäkin saattaisi olla luonteva paikka jonkinasteiselle puistoinformaatiolle.*

*Ratsastus on varmaan eräs toiminta, joka on luontevaa sijoittaa Sipoonkorven ja asutuksen reunavyöhykkeelle. Kaavaluonnokseen on lisätty tätä tarkoittava merkintä.*

*Aurinkoenergian hyödyntämiseen tarkoitettuja alueita on edelleen laajennettu. Hallimaisten alueiden rajausta on tarkennettu ja niitä on lisätty myös Ultunaan moottoritien tuntumaan ja Knutersintien varteen.*

#### **Landbo**

- Erityisesti Knutersintien ja yleiskaavaehdotuksessa ehdotetun pohjoisen rinnakkaistien risteysalueeseen sopisi tiiviimpi pienimuotoinen aluekeskus kaupallisine ym. palveluineen. Maanomistajat ovat jättäneet Helsingin kaupungille kaavoitushakemuksen, joka koskee Landbon pohjoispuoleisen alueen kaavoittamista viihtyisäksi pientalovaltaiseksi kaupunginosaksi emoperiaattein. Maanomistajat ovat halukkaat kehittämään omistamansa alueet ja kantaa vastuuta alueittensa rakentamisesta osaksi kehittyvää, luonnonläheistä Helsingin. Maanomistajat ovat valmiit osallistumaan kaavoitushankkeisiin ns. maanomistajakaavoitustyyppisinä hankkeina. (M115)
- Ultuna / Landbo:n maanomistajat ovat jättäneet Helsingin kaupungille kaavoitusaloitteen, joka koskee Landbon etelä- ja pohjoispuolella olevien alueiden kaavoittamista viihtyisiksi pientalovaltaisiksi kaupunginosa-alueiksi. Maanomistajat ehdottavat että yleiskaavassa huomioidaan alueen läheisyys tulevaan metroasemaan (Sakarimäki), joka seikka puoltaa erityisesti eteläisen Landbon alueella selvästi tiiviimpää ja tehokkaampaa asuntorakentamista. Myös Landbon nykyisen asuntoalueen pohjoispuolella ja Ultunan alueella voisi harkita tiiviin ja kaupunkimaisen alueen kehittämistä. (M130)

## Vastine:

*Vaihtoehtoon B on esitetty pienimuotoinen kaupallinen ja myös julkisia palveluja sisältävä lähipalvelukeskus mielipiteen esittäjän ehdottamaan paikkaan. Knutersintien varteen on lisätty tiivimpää rakentamista vaihtoehtoissa B, D ja E. Yleiskaavatilanteen selkiennyttä on paneuduttava alueen asemakaavoituksen aika-  
tauluun. Kaavoitusaikataulu on jossain määrin riippuvainen myös kunnallistekniikan järjestelyistä.*

## Puroniitty

Puroniityntien alueella on rakentamista ja kaavoittamista sekä kiirehditty että toivottu vältettävän luontoarvojen johdosta.

- Yleiskaava luonnoksessa ei ole huomioitu olemassa olevia kiinteistöjä niin, että ne voisivat sulautua uuteen "tiivistä asu-  
mista pientaloissa" kaavaan. Alueemme kuuluu keskipunai-  
seen alueeseen, johon asumistiheys on merkitty 20-40 asun-  
toa/ha . Pyydämme harkitsemaan, että alue muuttuu alle 20  
asuntoa/ha. Koko alueen luonne (luonto, asumismuoto se-  
kä tilantuntu) tulee muuttumaan. (M4)
- Piirtämämme "kukkulakaupunki" tulisi talomme taakse ja naa-  
puritontti jäisi alempana Puroniityntien sekä tämän uuden  
tien väliin. Myöskään liitännä tonttiemme väliin ei tule kuu-  
loonkaan. Aluetta on Helsingin kaupungilla valtavasti että  
voinette suunnitella tien uudestaan. (M4)
- Puroniityn osalta todettiin, että alue kuuluu yhä voimassa  
olevaan ja alkuperäiseen Sipoonkorpi -tarkastelualueeseen.  
Rakentamista pitäisi miettiä enemmänkin olemassa olevan  
rakennuskannan täydennysrakentamisena, eikä asutusta tu-  
lisi ulottaa syvemmälle Sipoonkorpeen. (M31)
- Mikäli Puroniitty pysyy suunnittelun myöhemmässäkin vai-  
heessa erillisenä saarekkeena, tulisi alueelle asetettua asu-  
kasmääräohjetta nostaa elävän kaupunkialueen tavoitteen  
saavuttamiseksi. Lisäksi keskustatoimintoja tulisi lisätä luon-  
noksessa esitettyyn nähden, ja eristyneisyys tulisi ottaa huo-  
mioon muutenkin alueen elinkeinotoimintaympäristön tar-  
kemmassa suunnittelussa. (M54)
- Kiitellään Puroniityntien asukasyhdistyksen huomioimisesta  
ns. ekokylä-ajatuksessa, ja esitetään tyytyväisyys yleiskaava  
luonnokseen, joka todetaan kokonaisuudessaan onnistu-  
neeksi. Siinä on otettu huomioon alueen asukkaiden tarpeet  
ja toiveet mm. yhteisiin ranta-alueisiin. Muutoksia toivotaan  
lähinnä purojen suojeluun ja ihmisten liikkumiseen: ihmisil-  
le ja eläimille hieman leveämpi kulkuväylä moottoritien var-  
teen / moottoritien varren talot korkeammiksi (äänieste) / ke-  
vyenliikenteenväylän puronvarsiin, ei Puroniityntien varteen  
/ valaistuksessa ekologisten ratkaisujen hyödyntämistä / si-  
vupurojen huomioiminen. (M90)
- Esitetään, että Puroniityn alueen purot ja puroalueet (jois-  
ta osa on luonnontilassa) tulisi säilyttää rakentamattomina.  
Alueen harva asutus on mahdollistanut elintilan laajalle eläi-  
mistölle ja kasvistolle. Koko laakson ekosysteemiä hallitsee  
laaksossa virtaava puro. Kalat nousevat keväisin merestä ku-

temaan puron ylemmille juoksuille asti. Toisaalla esitetään  
Puroniityntien suuntaisen puron avaamista ainakin mootto-  
ritien pohjoispuolella. Puro on viimeksi avattu 1960-luvulla.  
Toisaalta taas muistutetaan laakson pohjasta, joka on tode-  
tu joitakin vuosia sitten tehdyssä viranomais selvityksessä ra-  
kentamiskelvottomaksi. Tästä syystä kaikki nykyinen asutus  
on tehty luonteviini rakennuspaikkoihin eli rinteille ja mäkien  
päälle. ((M31, M77 M122)

- Tiheämpi kaava tulisi väistämättä muuttamaan alueen herkkää luontoa ja sen eliöstöä, ja uudet tiet alueiden ja metsien halki tulisivat väistämättä rikkomaan alueen luonnontilaista harmoniaa. Harmiteltiin sitä, että Puroniityntien eteläpuolella alueelle, joka on jo tuhottu täysin maanlouhintatarkoituk-  
sessa, on merkitty viheralue.  
Alue on maastollisesti haastavaa rakentamiselle ja hyviä rakennuspaikkoja on suhteellisen niukasti. Mikäli alueelle toteutettaisiin luonnoksen mukainen kaava, se vaatisi massiivisia maanmuokkaustoimenpiteitä jonka tarkoituksenmukaisuutta on mahdotonta ymmärtää. Jotta tämä alue saataisiin säilytettyä herkkine luonnontilaisine puroineen ja mahtavine kallioineen, tulisi tälle alueelle harkita korkeintaan poikkeus-  
luparakentamista ja jättää alue mieluiten kokonaan asema-  
kaavan ulkopuolelle, tai rakentamista joka tukee Kansallis-  
puiston toimintaa ja kehittämistä. (M35, M77)
- Kallioinen maasto nähtiin myös valtina, ja se voisi olla alueella luonteenomainen erityispiirre. Kallion sisään ja yhteyteen voisi suunnitella myös tilaa tarvitsevia harrastus- ja elinkeinotoimintoja. Tällainen rakentaminen toisaalta korostaisi myös alueen kallioista luonnetta ja toisaalta häivyttäisi tarpeellisten toimintojen tarvitsemia tiloja pois näkyvästä.  
Puroniityntie on merkitty päättyväksi Arboretumin kohdalla. Kuitenkin tie jatkuu jo nykyisellään pohjoiseen kun-  
tarajaa pitkin, ja tien varressa on tiemerkinän päättymisen pohjoispuolella asutusta, joten tie ei voi loppua luonnoksessa merkityllä tavalla. (M54)
- Omistamme tilaan Nybondas kuuluvan alueen Sipoon puolella (kunnan rajalla). Lohko on suuri ja muodostuu pelloista ja metsistä. Sen länsipuolella on samaan tilaan kuuluva Torpetin vajaan 5 ha:n suuruinen alue. Olemme aloittaneet alueellamme kehittämishankkeen.. Östersundomin yleiskaava vaikuttaa Sipoon puolen hankkeisiimme ja päinvastoin. Helsingin kaupungin omistamia maita on tilojemme rajanaapureina. Näitä maita olisi mahdollista kehittää yhteistyönä. Joka tapauksessa pyydämme ottamaan hankkeemme huomioon Östersundomin-Puroniityn yleiskaavoituksessa ja teknisessä suunnittelussa. (M54)
- Toivotaan Puroniityn varrella olevien alueiden kaavoittamisen nopeuttamista, tai peräti kaavoituksen aloittamista ko. alueelta, koska alueelle on suunniteltu lähinnä omakotitaloja, ja rakentaminen koetaan täällä tervetulleeksi. Tällöin myös infra ja tie saataisiin kuntoon (infra tulisi hoitaa ennen v. 2016). Arboretumin ympärille voisi ajatella tiheämpää pientaloaluetta. Toinen tiheämpi pientaloalue voisi olla moottoritien pohjoispuolella palvelukeskuksineen.  
Ehdotetaan kuntapohjaista Stormossenin golfkenttää,



jonka ympärillä voisi olla ulkoilureitit ja hiihtolatuja. (M122, M148)

- Lohkoimme tonttimme Puroniitynlaaksossa ennen vanhan talon myyntiä. Tiesiat jätettiin ratkomatta, kun tiedettiin, että kaavoituksella tielle on monia vaihtoehtoja. Toivomme, että otatte suunnitelmisianne huomioon että aiomme rakennuttaa kiinteistölle tai myydä se rakennusoikeuksineen, mikä edellyttää tiesian ratkaisemista. (M144)

#### ***Vastine:***

*Puroniitty on luonnoksessa muusta kaupunkirakenteesta erillään oleva väljä pien- ja omakotivaltainen alue, jossa on paljon viheraluetta ja naapurina Sipoonkorpi. Puroniityn alueella ei ole tuotantotiloja eikä rantaa. Alueelle hakeutuu asumaan ihmisiä, jotka haluavat asua pien- tai omakotitaloissa metsän tuntumassa. Pääosa asukkaista tulee siis olemaan perheitä. Alueen eristyisyys muusta kaupunkirakenteesta tarjoaa mahdollisuuden vahaan identiteettiin. Alueen keskivaiheille on uuteen kaavaluonnokseen merkitty pieni lähipalvelukeskus, koska etäisyydet metroasemille tai muuhun raideliikenteeseen ovat pitkät.*

*Puroniityntien koilliskulmasta on osoitettu linja pääkatuvarauksen jatkamisesta Immersbyn keskustan suuntaan Sipoon puolelle. Luoteisnurkkaan on rakentamisaluetta laajennettu siellä olevien jo rakennettujen kiinteistöjen johdosta.*

*Rakennusten ja pääkatuverkon sijaintia on tarkistettu ehdotetussa kaavaluonnoksessa sekä jatkossa myös tarkempiasteisessa kaavoituksessa.*

*Yleiskaavoituksessa ja teknisessä suunnittelussa ei ole esteitä Helsingin ja Sipoon kesken.*

#### **Rapuojantie**

- 1970–2000 luvulla rakennettu Rapuojantien asuinalue sijaitsee hyvien liikenneyhteyksien varrella, lähellä Porvoonväylää ja Kehä III. Yleiskaavaluonnoksessa alueella kulkee lisäksi uusi kaavailtu tieyhteys Kehä III-LandboPuroniitty. Kaavaluonnoksessa alue on merkitty et=0,4 tai vähemmän. Asuntotiheys vähemmän kun 20 asuntoa /he, enimmäiskerros-luku 3. Esitämme, että olemassa olevaa ja rakennettua Rapuojantien molemmin puolin sijaitsevaa nykyistä asuin- aluetta tiivistetään ja kehitetään et =0,4–0,8 ja asuntotiheys on n. 20–40 asuntoa/ha, enimmäiskerros-luku 3. Rapuojantien muiden alueiden kehittämiseksi ehdotamme kaavaluonnoksen mukaista vaalean punaista, jossa et =0,4, asuntotiheys 20 asuntoa/ha, Enimmäiskerros-luku 3. Lisäksi ehdotamme, että Porvoonväylän pohjoispuolella sijaitsevan Rapuojan (puro) itäisen puolen ranta- aluetta (vihreä vyöhyke) kavennetaan n. 10–15 metriin purosta nähden. Tämä mahdollistaa näkemyksemme mukaan rantapientareen kehittämistä esim. ulkoilu- ja retkeilyreitiksi. (M42)

#### ***Vastine:***

*Rapuojantien alue muodostaa oman kokonaisuutensa Vantaan rajan tuntumassa. Sinne voisi periaatteessa laatia asemakaavan jo aikaisessa vaiheessa, mikäli ja jos ilmeisesti kunnallistekniikka alueelle olisi johdettavissa lännen suunnasta, jossa on odotetta-*

*vissa rakentamista melko piankin.*

#### **4. Karhusaari**

Karhusaaren suunnitteluprosessi on ollut muusta Östersundomista jonkin verran poikkeava. On pyritty laatimaan tarkemmanasteista kaavaa jo yleiskaavan laadinnan aikana. Siksi Karhusaarta koskevat mielipiteet ovat yksityiskohtaisempia kuin alueen muiden kaupungin osien. Noin parissakymmenessä mielipidekirjelmässä kosketeltiin Karhusaaren suunnittelua.

Karhusaaren suunnittelukysymyksistä eniten kantaa otettiin ranta-asioihin: tulva-alueille rakentaminen, rantareitit ja sil- tayhteydet herättivät mielipiteitä. Luonto- ja virkistyskysymykset ovat myös tärkeitä. Mielipiteissä esiin nostetuista asioista kuntien yhteisessä yleiskaavassa ratkaistavia ovat mm. esitet- tävän viheralueverkoston yksityiskohtaisuus ja keskeisten ran- taraittien merkintä. Esitettiin myös Karhusaaren ja sen lähialueiden Långörin ja Korsnäsin suunnittelun samanaikaisuutta ja kytkemistä toisiinsa.

Myös rakennustapa on herättänyt mielipiteitä. Yksityiset tontinomistajat ovat kiinnostuneita rakennusoikeuden määräs- tä ja sen vaikutuksesta kiinteistöveroon.

Suuri osa esitetyistä mielipiteistä kohdistuu pienialaisiin paikkoihin ja asioihin, jotka ratkaistaan myöhemmässä yksi- tyiskohtaisemmassa suunnittelussa eli Karhusaaren tulevassa kaavarungossa ja sitä seuraavissa asemakaavamuutoksissa.

- Karhusaarelainäkökulmasta yleiskaavaluonnos on pääosin onnistunut, vaikka saareen suunniteltu asukasmäärä vaikut- taa ylimitoitetulta ja huolestuneisuutta aiheuttaa luonnok- sesta pois jätetyt asiat. (M91)
- On hyvä kehittää Karhusaarta vehreänä, merellisenä pien- talo- ja huvilakaupunginosana, jossa saaren lähivirkistysalu- eet ja saaristoluonnon erityispiirteet säilyvät, samoin saarel- la olevat merkittävät rakennus-, luonto- ja suojelukohteet. (M73)
- Långörenin kaavoitus tulisi yhdistää Karhusaaren asemakaa- van suunnitteluun tai viimeistään Östersundomin keskustan kaavoitusprosessiin. (M44)
- Skutholmenia ja Kapel!vikenia koskevien jatkosuunnitelmien osalta toivottiin mahdollisuutta aktiiviseen "pienryhmäyös- kentelyyn" Östersundom - projektin kanssa. Haluttiin myös osallistua Krapuojan hulevesien puhdistamishankkeen val- misteluun. (M26)
- Uusi asemakaava tulisi laatia samanaikaisesti ja mahdolli- simman nopeasti. Karhusaareen ja Korsnäsiin. Tielinjaus- ten ja rakennuskiellon jatkuminen aiheuttaa epävarmuutta ja hankaluuksia molemmilla alueilla. (M5)

#### ***Vastine:***

*Karhusaaren suunnittelussa on noudatettu aiemmin hyväksyt- tyjä Karhusaaren suunnitteluperiaatteita. Saaren yksityiskohtais- ta suunnittelua on jatkettu yhteistyössä maanomistajien kanssa. Varsinainen yleiskaavaluonnos on säilynyt mittakaavaltaan enti-*

sen luonnoksen tapaisena, vain vähäisiä muutoksia on tehty. Yhteistyö asianosaisten kanssa jatkuu tulevaisuudessakin.

*Yksittäisten kiinteistöjen tarkempia maankäyttötavoitteita ja kehitysideoita koskevat mielipiteet on merkitty tiedoksi Karhusaaren kaavarunkosuunnittelua varten. Tiedostetaan ne ongelmat, joita pitkiä rakennuskielto aiheuttaa.*

## Rakentamisalueet

- Rakentamisen tehokkuudesta ja uudisrakentamisen sopeuttamisesta nykyiseen rakennuskantaan esitettiin vaateita. Jo rakennettujen alueiden enimmäistehokkuuden tulisi olla 0,3 ja rakennustyypinä käyttää vain omakotitaloja. (M129)
- Esimerkiksi esitetään, että koko Skutholmenin alue säilyisi nykyisenkaltaisena omakotialueena. (M28)
- Uusi rakentaminen tulisi toteuttaa vanhaa rakentamista kunnioittaen ja jättäen riittävä etäisyys vanhaan rakentamiseen. Lisäksi uusi rakentaminen tulisi ohjata tiiviimmin ei-rakennetuille alueille. (M129)
- Esimerkiksi Skutholmenille esitettiin myös tiiviimpää rakentamista: kaavoittamista tehokkaasti asuinkäyttöön, jotta alueelle voitaisiin rakentaa pääosin kaupunkimaisia pienkerrostaloja, townhouse- sekä kaupunkivillatyyppisiä asuntoja. (M127)
- Jos Svinviken ruopataan niin Isonpurjeentien ja ruopatun rannan väliselle voitaisiin rakentaa tiiviimpää pientaloasutusta. (M28)
- Kysyttiin miten voidaan jo rakennettujen tonttien rakennusoikeutta muuttaa ja esim. osoittaa kaupunkipientalovaltainen korttelialue rakennetulle pientalotontille. Onko tontti pakko jakaa ja miten kuinka se vaikuttaa kiinteistöveroon? (M150)
- Uutta rakentamista ei haluttu osoitettavaksi tulva-alueille tai välittömästi SL- tai Natura 2000 -alueiden läheisyyteen. Uusi rakentaminen tulisi toteuttaa alueille jotka ovat 2,3 metriä maanpinnan yläpuolella. Tulva-, vesi- tai kaislikkoalueet, jossa maanpinta on 2,3 metriä alempana tulisi jättää VL-, vesi- tai SL- alueiksi. (M129)
- Kritisoidaan venesatamien sijoittamista Karhusaaren ja Korsnäsin väliseen salmeen. (M98, M5)
- Kehittämiskohteista tuotiin esiin Skadaholmenin kehittämisen asukkaita palvelevana kerhosatamana. (M 26, M73) Tarpeina tuotiin esille mm. pilkkijöiden pysäköintipaikat ja koirapuisto (M144) Kutulökin uutta kanavaa ehdotettiin jatkettavan läpi saaren.  
Kehittämissideana ehdotettiin taiteilija-asuntojen sijoittamista Karhusaareen. (M116) Ajatus yksityisestä kesäteatterista esitettiin. (M116)
- Yksittäisiä omia kiinteistöjä ja niiden lähiympäristöä koskevia tavoitteita tarkemmalle suunnittelulle esitettiin useissa

mielipiteissä. (M28, M 84, M97, M116, M127) Mielipiteet on merkitty tiedoksi Karhusaaren kaavarunkosuunnittelua varten.

- Ehdotetaan Kuntokallion ruokalarakennuksen liittämistä merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen tai muiden rakennussuojelukohteiden joukkoon yleiskaavassa. (L23) Kuntokallion liikuntasalirakennuksen säilyttämistä osana tulevaa täydennysrakentamista ehdotetaan ja kerrotaan siihen liittyvistä kulttuurihistoriallisista arvoista. (M116)

## Vastine:

*Asemakaavojen mukaisesti rakennettujen kiinteistöjen rakennusoikeutta voidaan aina muuttaa asemakaavan muutoksen kautta. Niitä laaditaan yhteistyössä maanomistajan kanssa. Tontin omistaja päättää, aikooko käyttää mahdollisen suuremman rakennusoikeuden ja myös rakentamisen aikataulun.*

*Tulva-alueilla maan pintaa nostetaan vastaamaan nykyisiä rakentamisvaatimuksia. Tai hoidetaan rakennuksen tulvavara rakennusteknisin keinoin. Periaatteessa rakennus voidaan rakentaa myös vesialueelle asianmukaisen asemakaavan perusteella.*

*Korsnäsin ja Karhusaaren välinen salmi on Östersundomin koko kaupunkirakenteen keskeinen vesialue ja se tullaan suunnittelemaan tarkemmin yksityiskohtaisessa kaavoituksessa.*

## Päädut ja liikenne

- Kaupunginmuseo esittää, että Karhusaaren - Korsnäsin välisen sillan paikkaa vielä tutkitaan. Maanomistajat esittävät sillan siirtämistä idemmäksi. (L25, M114, M68)
- Perusteluina mm. Koivunimen alueen kulttuurihistoriallinen ja maisemallinen merkittävyys. Karhusaaren ja Talosaaren välistä siltaa ehdotetaan kevyeksi. Siltayhteys ei saisi aiheuttaa koko Karhusaaren alueelle läpikulkuliikennettä. (L23, M73, M109)
- Kevyenliikenteen silta Karhusaari -Talosaari olisi kiva lisä koska Östersundomin alueeseen. (M109)
- Nykyisen Svedjevikenin (Karhusaaren) sillan viereen ehdotetaan kevyen liikenteen siltaa parantamaan liikenneturvallisuutta. (M73, M26)
- Väliaikaisena ratkaisuna sillalle tulisi saada nopeasti liikenne-merkit osoittamaan väistämivelvollisuutta. (M26)
- Karhusaaren - Korsnäsin välinen autoliikenneyhteys tulisi suunnitella niin, ettei nykyinen asujaimisto kärsi. Yhteys tulisi tehdä pyöräilijöille ja kävelijöille tarkoitetuksi, jolloin matka koululle ja metroasemalle olisi suora ja houkutteleva. Näin ei tarveltaisi nykyisen asujaimiston muokkaamaa ympäristöä ja pihvoja. (M126)
- Nykyinen Karhusaarentie välillä Uusi Porvoontie - Isonpurjeentie/Skutholminkaari voitaisiin jättää kevyemmän liikenteen väyläksi, kun pääasiallinen kulkuyhteys Karhusaareen siirtyisi uudelle sillalle Korsnäsin puolelle, joka olisi tulevai-

suudessa Karhusaaren pääsisääntuloväylä. (M28)

- Maanomistaja esittää, että Karhusaaren ja Uuden Porvoontien välisen tieyhteyden linjausta muutettaisiin siten, ettei se kulje nykyisten talojen yli ja ettei tietä yleensäkin linjattaisi Koivuniementien varrella olevan omakotialueen läpi.

Mielipiteessä esitetään vaihtoehtoja tien linjaukselle ja perusteluja, mm. että Talosaaren kautta kulkeva yhteys Salmenkallion, Granön, Vuosaaren ja myös Kehä III:n suuntaan on kuitenkin selvästi luonnollisempi ja rinnakkaisyhteytenä hyödyllisempi kuin näennäinen oikotie ohi Koivuniemen. (M5)

- Ehdotetaan viherkäytävän varaamista Långörenin ja Kapellskärin kiinteistöjen 1:151 kohdalle tai 1:137 alueelle mataliin rakentamiseen soveltumattomille kohdille ja kävelysiltaa siltä Karhusaareen. (M44)

#### ***Vastine:***

*Nykyinen pääkatu Karhusaareen on uudessa kaavaluonnoksessa säilytettävän paikalliskadun roolissa. Pääyhteys saareen tulee Korsnäsin sillan suunnasta. Siltojen liikennöintitavat ratkaistaan myöhemmässä suunnittelussa. Kaupunkialueella ylipäätään pyritään siihen, että kadut muodostavat jatkuvan verkoston, jolloin käyttäjillä on paljon vaihtoehtoisia yhteyksiä. Kaupungissa ei ole tarkoituksenmukaista tehdä puumaista vaihtoehtotonta katuverkkoa päätyvine katuineen.*

*Långöriin on lisätty viheraluetta.*

#### **Yleiset rannat ja rantaraitit**

- Seudullista rantaraittia Vuosaaresta Majvikiin pidettiin hyvänä. Se tulisi rakentaa siten, ettei se kulje rakennettujen kiinteistöjen läpi. (M 73)
- Vaadittiin, että yleiskaavaluonnoksessa tulee olla esitettyinä kaikki suunniteltavat rantakadut ja -reitit. Kaavaselostukseen tulee kirjata tarkennukseksi se, että kaavaluonnos sisältää suunnitellut rantakadut ja -reitit. Rantojen käytöllä on kiinteistöjen omistajille suurempi merkitys kuin muiden liikenneväylien suunnittelulla, joten raittien tulisi olla merkittynä jo yleiskaavaan. (M91)
- Rantaraitin ei tarvitse joka kohdassa ulottua rantaviivaan asti, vaan merelliset maisemat voidaan tavoittaa etäämpääkin maiseman muodot ja asutus huomioon ottaen. Rantaraitteja ei tule rakentaa jo rakennettujen yksityisten tonttien läpi. (L23) Karhusaareen on tärkeää mahdollisten rantaraittien ja kevyen liikenteen väylien toteutus pääosin katuverkostoon tukeutuvana siten, etteivät ne missään kulje yksityisten rakennettujen kiinteistöjen läpi. (M26)
- Vastustettiin ideaa yhtenäisestä rantapolusta Karhusaaren pohjois- ja koillisrannalla. (M27, M63, M91)
- Vaadittiin, että rantapolkua ei tulla rakentamaan, eikä merkittävään mihinkään suunnitelmaan. Rantapolku veisi yksityiset rannat vain joiltakin maanomistajilta, mikä ei ole perus-

tuksien mukaista tasapuolista kohtelua. Rakentaminen on tapahtunut voimassaolevan asemakaavan mukaisesti ja luotetaan siihen, että ranta, josta on maksettu kova hinta, säilyy omassa käytössä. Rantapolku romahduttaisi kiinteistöjen arvon eikä sitä kompensoisi edes merkittävä rakennusoikeuden nosto. Ranta -alueilla korotettua rakennusoikeutta ei voida hyödyntää maasto yms. syistä. (M27,M63,M91)

- On tärkeää huomioida olemassa oleva rakennuskanta ja todelliset täydennysrakentamismahdollisuudet siten, että alueen nykyinen ilme voidaan säilyttää. Rantapolku tekisi mahdolltomaksi kaikenlaisen täydennysrakentamisen sinänsä melko suurille ranta-alueille. (L23, M27)

#### ***Vastine:***

*Yleiskaavaan merkitään vain seudullisesti merkittävät ranta- tai muut raitit. Rantaraittien yksityiskohdat ratkaistaan yksityiskohdittaisen kaavoituksen yhteydessä. Östersundomin kaavoitusperiaatteisiin kuuluvat pääosin yleiset rannat., kuten nykyaikaisissa kaupungeissa on tapana. Karhusaaren suunnitteluperiaatteissa yleisten rantojen määräksi on esitetty 50 % rantaviivan määrästä. Luku on pienempi kuin muualla Helsingissä siitä syystä, että rantaviivan tuntumassa on vastikään rakennettuja omakotikiinteistöjä.*

*Alueiden nykyinen ilme ei voi säilyä, kun maaseutua muutetaan kaupunkialueeksi. Sitä vastoin yksittäiset rakennukset voidaan aina säilyttää tarkemman suunnittelun keinoin. Rantapolku tai rantaraitti ei sinänsä tee mahdolltomaksi suurtakaan rakennustehokkuutta.*

#### **Viheralueet ja luonto**

- Mielipiteissä kannettiin huolta luontoarvojen kartoittamisesta ja esitettiin tärkeitä yksittäisiä luontokohteita. (M116)
- Vaadittiin Skutholmenin Natura 2000 -merkinnän yksiselitteisyyttä kaavakartoilla niin, että tulinnanvaraisuutta ei synny. (M26, M73)
- Skutholmenin eteläpuoleisella Natura-alueella vihreäksi merkitty alue tulisi jo yleiskaavassa merkitä siniseksi vesialueeksi, samaan tapaan kuin Skutholmenin pohjoisosassa, jotta ruoppaus- ym. veden laadun parannustoimet olisivat mahdollisia.  
Esitettiin toiveita ruoppausten tekemiselle ja vaiheistamiselle. Ensimmäisiksi Kapellviken ruoppaustoimiksi ehdotetaan nykyisen vesiväylän ja asemaakaavatonttien välisen kaislikkoalueen poistamista, jotta tulipaloriski pienentyisi. (M26)
- Kaavaluonnokseen tulisi merkitä rakennettujen alueiden viheralueet, jotka pitäisi myöhemmässä asemakaavoituksessa ottaa lähtökohdiksi. (L23, M129, M28)
- Tällaisina mainittiin erikseen urheilukenttä, Skadaholmenille johtavat viherkäytävät sekä Skutholminkaaren eteläpuoleinen viherkäytävä (M73, M 26)

- Harkittaessa täydennysrakentamista viheralueille saaren tasapainoisen kohtelun katsottiin edellyttävän viheralueiden säilyttämistä myös Skutholmenilla. (M26)
- Virkistyskäytön kannalta ehdotetaan jakoa alueisiin, jotka tarjoavat mahdollisuudet suuremmille ihmisjoukoille intensiivisempään luontoelämysten kokemiseen ja alueisiin, jotka ovat vähäisemmän retkeilyn kohteena. (M116)
- Virkistyskäytön tulisi ensisijaisesti kohdistua esim. Granön saarelle ja paikoille, jotka eivät sijaitse välittömästi rakennettujen kiinteistöjen läheisyydessä. (M26)
- Granön virkistyskäyttömahdollisuuksien ja vesiväylien avaamisen nähtiin vähentävän julkisen rannan tarvetta ja rantaviivaan kohdistuvaa painetta Östersundomin saaristoalueilla ja erityisesti yksityisillä rannoilla Karhusaaressa. (M73, M26)
- Näiden ratkaisujen katsottiin poistavan tarpeen saada yksityisomistuksessa olevaa rantaa julkiseen käyttöön Karhusaarentien eteläpuolella. Koska Karhusaaren kiinteistöt Oy todennäköisesti joutuu luovuttamaan alueitaan yleiseen virkistyskäyttöön, kaupungin ei tule kohdistaa Karhusaarentien eteläpuoleisiin yksityisiin rantoihin minkäänlaisia lisävelvoitteita. (M26)
- Umpeenkasvaneiden alueiden ruoppausta ja vanhojen vesiväylien avaamista pidettiin oikeana ja tärkeänä. Krapuojan varren pelloilta tulevien hulevesien valumisen estämiseen ja puhdistamiseen tähtäävä hanke on myös tärkeä. (M73, M26)
- Esimerkiksi Kapellvikenin uudelleenavaaminen parantaa Natura-arvoja ja vedenlaatua. (M73, M26)
- Suunniteltu rantaviivan palauttaminen ruoppaamalla mm. Svinvikenissä ja Kutulökissä lisää myös asumisen laatua ja viihtyvyyttä koko alueella. (M73)

#### **Vastine:**

*Uuteen luonnokseen esitetään Kapellvikenin- Torpvikenin-Bruksvikenin lahtien vesialueiden yhdistämistä ja monien saarten muodostamista alueille kaivamalla vesipintaa avoimeksi laajalla alueella. Kaavan mukaisesta ohjeellisena esitetystä saaristosta tulee voimakkaasti alueen identiteettiä muokkaava tekijä, joka tulee olemaan myös seudullinen harvinaisuus.*

*Urheilukenttä on merkitty kaavaluonnokseen viheralueena, jolla on urheilualueen lisämääre..*

*Granö antaa mahdollisuuden purkaa sitä virkistyskäyttöpainetta, joka muuten kohdistuisi rannikon Natura 2000- alueille ja yksityisille rannoille. Vaikka Granötä kehitetään merellisen virkistysvahvana alueena, ei se tarkoita, etteivätkö kaupunginosat Östersundomissa tarvitsisi lisäksi muita yleisessä käytössä olevia rantoja. Niitä on tarkoitus löytää yksityiskohtaisen kaavoituksen keinoin.*

*Laaditussa hulevesisuunnitelmassa Krapuojan veden laatu otetaan huomioon.*

## **5. Talosaari**

Helsingin kaupungin suurimmaksi osaksi omistamasta Talosaaren kaupunginosasta palautetta on kertynyt vähän, koska alueen väkiluku on pieni.

Yleiskaavaluonnoksen mukainen rakentaminen nähdään liian laajana. Mielipiteissä ja kannanotoissa esitetään, että rakentamista väljennetään. Ribbingön puolelta nähdään Talosaari myös hyvänä rakentamisalueena. Luontojärjestöjen mielestä Talosaari tulee liittää Sipoonkorven kansallispuiston kokonaisuuteen.

Hevostoimintaa Husössä pidetään tärkeänä. Ribbingön asukkaat eivät halua mailleen rantaraitteja. Silta Granöön on myös pohdiskelun kohteena. Sille esitetään vaihtoehtoisia ratkaisuja.

- Asuinalueiden rajat kaipaavat paikoin tarkentamista. Esimerkiksi Talosaaressa on osoitettu laaja alue rakentamiselle. Ratsastuskeskuksen vaatimalle väljyydelle ja virkistysalueelle ei ole osoitettu kylliksi tilaa. (L43)
- Husön niemelle aivan Husön kartanon ympäristöön on merkittyasuinrakentamista. Samalla on tarkoitus kehittää ja laajentaa Husön kartanon ratsastustoimintaa merkittävästi. Ratsastusreittien säilyttäminen, hevosten ympäristökuormitus ja muut toimintaan liittyvät seikat puhuvat sen puolesta, että Husön kartanon ympäristö tulisi rauhoittaa virkistysalueeksi. Myös Östersundomin kartanon ympäristö tulisi suunnitella luonnonvirkistysalueeksi. Yleiskaavaluonnoksessa on Björkuddeniin merkitty väljää rakentamista. Kaupunginmuuseo esittää, että niemi jätetään rakentamatta. (L25)
- Ribbingön ja Granön välisen yhteyden luominen voisi mahdollistaa uuden kulkureitin avaamisen sekä saaristolaisille että kesäasukkaille ja muille saaristossa liikkuville. Sipoon saaristovaltuuskunnan mielestä järkevämpi vaihtoehto kuin sillan rakentaminen olisi säännöllisen lauttaliikenteen järjestäminen Granön ja mannermaan välillä, esim. Suomenlinnan laivaliikenteen tapaan. Lauttamallin etu on myös sen helpossa skaalattavuudessa kulloisenkin kehitysvaiheen käyttötärpeen mukaiseksi.
 

Logistisena perusratkaisuna se lisäksi vahvistaa alueen merellistä lähtökohtaa. Mikäli silta rakennetaan, sillan korkeuden on oltava vähintään 18 metriä Emäsalon sillan tapaan, jotta risteilyalukset, esim. M/S J.L. Runeberg ja S/S Norrkulla sekä isommat purjelaivat myös jatkossa voivat liikkua saariston sisäistä, Granön pohjoispuolella sijaitsevaa meriväylää pitkin. (L1)
- Granön laajempi virkistyskäyttö ja pysyvä asutus edellyttävät siltayhteyttä mantereelta sekä kunnallistekniikkaa. Kaavaluonnoksessa Granön saarelle on siltayhteys Ribbingöstä, jonka kautta Granön rannat avautuvat julkiseen käyttöön. Siltayhteys merkitsee konkreettisesti sitä, että Granö lakkaa kulttuurisesti olemasta saari, ja Granön kytkeminen liikenteellisesti mantereeseen samalla varmistaa, ettei Granöstä tule Pihlajasaarten veroista kesänviettokohdetta. (L7)
- Luontojärjestöt ovat esittäneet, että Sipoonkorven kansallispuistoa laajennetaan metsämantereeseen puolella Helsingin

gin omistamalla metsäpalstoilla ja etelässä kansallispuistoon yhdistetään Östersundomin Natura-lintuvedet, Mustavuori-Labbakan Natura-alue sekä suojelematon Kasabergetin kallioalue Salmenkalliossa ja Talosaaren niemi kahden Natura 2000 -alueen välillä. (L38)

- Suunniteltu tie Itäväylä-Granö näyttää kulkevan siten, että se leikkaa tonttiani. Toivon, että tonttiani ei tarvitsisi käyttää tien rakentamiseen. Koko toinen puoli nykyistä Ribbingintietä on jo Helsingin kaupungin omistamaa aluetta, joten kului voisi helposti siirtää kulkevaksi kokonaan Helsingin maalla. Muuten ei ole mitään uutta Talosaaren rakentamista vastaan. On halua myydä tontteja rakentajille, kunhan kaava saadaan valmiiksi. (M13)
- Suunniteltu silta sijoittuu tilamme päälle ja toteutuessaan silta tuhoaisi tilan rakennuskannan kokonaisuudessaan. Tila on muutettu jo vuonna 1992 lomarakennuksesta vakituiseksi asuinpaikaksi. Tilamme ei ole käytettävissä sillan ja kadun varaukseksi. Siltayhteyttä perustellaan yleiskaavaluonnoksen selostuksella sillä, että Granö tarjoaa ainoan merelliseen virkistyskäyttöön sopivan alueen Östersundomin asukkaille ja siitä syystä suora siltayhteys on välttämätön. Tämä on melko rankasti kärjistetty väite ottaen huomioon koko yleiskaava-alueen rantaviivan pituuden ja yleiskaavaluonnoksessa esitettyjen merellisten viheralueiden määrän.

Silta Vuosaaresta palvelisi yhtä hyvin Vuosaaren asukkaita kuin uusia Östersundomin asukkaita. Esitetään rakentavasti ja luovasti uusia vaihtoehtoja yhteyden järjestämiselle:

- Yhteys toimisi lautan varassa Storörenistä, Vuosaaresta tai Husön kärjestä, kunnes Granön maankäyttö tarvitsee kiinteää siltayhteyttä
- Silta voitaisiin linjata edullisemmin ja maisemaan hyvin soveltuen Vuosaaren sataman takaa pienten saarten ja luotojen kautta.
- Sillalle edullisen paikka on Ribbingön kärjestä, josta etäisyys Granöhön on lyhyin.
- Silta voisi myös alkaa pohjoisempaa Helsingin kaupungin omistamalta maalta Ribbingössä tai Talosaaren kärjestä. (M15)
- Ribbingön itärantaan on leikekirjan mukaan suunniteltu runsaasti rantataloja, rantaraitti tai vaihtoehtoisesti pienvenesatama. Kyseisillä tonteilla on sijaa pientaloille myös olemassa olevien talojen sisämaan puolella. Lisäksi rakentamattomalla Husön niemellä ja Granössä on runsaasti rakentamattomia rantaviivaa yleiseen käyttöön tai uusien rantatalojen rakentamista varten. Toivon, että näiden alueiden omistajien toiveita otetaan huomioon kaavoituksen edetessä. Lisäksi toivon, että yleistä rantaa ei suunnitella olemassa olevien rakennusten omistajien kustannuksella. (M92)
- Yleiskaavaluonnoksessa Ribbingön kaakkoiskärkeen on ehdotettu ns. keskipunaista tehokkuutta, tonttitehokkuus  $e =$

0,4. 0,8. Maanomistajat toivovat, että keskipunaisten tehokkuuden raja tarkennetaan siten, että se käsittäisi kaikkien tämän mielipiteen antajien kiinteistöt. Näin sillan aiheuttamat häiriöt ainakin osittain kompensoituisivat ja Ribbingön kärjestä voitaisiin tulevaisuudessa kehittää hieno rakennettu kokonaisuus. (M123)

#### **Vastine:**

*Periaatteessa Talosaari on ainoa Helsingin omistama rantaan rajoittuva rakentamiskelpoinen alue. Siksi sen tarjoamaa mahdollisuutta hyvään rantarakentamiseen ei tule jättää käyttämättä. Luonnonrannoista Östersundomissa ei ole minkäänlaista pulaa.*

*Uudessa luonnoksessa hevostoiminnalle on varattu mahdollisuus suurempiin alueisiin rakennusalueita pienentämällä. Husön kartanon ympäristö on edelleen merkitty rakennusalueeksi maaneisien ym. suuren rakentamistarpeen johdosta. Nähdään myös mahdolliseksi pienimittakaavainen asuntorakentaminen alueen tuntumassa.*

*Talosaaren on merkitty pieni lähipalvelukeskus kartanon tuntumaan. Ribbingössä päätieta Itäväylä-Granö on siirretty siten, että se häiritsee vähemmän nykyisiä tontinomistajia. Tarkemmin tie suunnitellaan asemakaavavaiheessa. Pääteitä Talosaaren, Marbackenin ja Ribbingön tuntumassa on muutenkin tarkistettu. Rantaraitti Talosaaren lahden kärjen poikki on poistettu, jotta linnustoon lahdella kohdistuisi vähemmän häiriöitä ohikulkevien taholta. Ribbingö-Granön sillan tyveen on merkitty maanomistajien esittämällä tavalla keskipunaista aluetta.*

*Silta Granöön on erittäin tarpeellinen, koska se toimii koko Östersundomin ja sen tausta-alueiden merellisenä keskeisenä virkistysalueena. Tämä johtuu siitä, että seudun lähes kaikki muut rannat ovat joko luonnonsuojelu- ja/tai Natura 2000-rantoja tai yksityisiä omakotitalojen rantoja. Niiden osoittaminen yleisiksi rannoiksi tai aktiiviseen virkistykseen on vaikeaa. Mm. venesatamien rakentaminen Natura-alueille on käytännössä mahdotonta. Siltayhteyden paikkaa on tutkittu paljon. Nyt luonnoksessa esitetty paikka on paras ajatellen saaren mahdollisia toimintoja. Isoon venesatamaan on päästävä sujuvasti suurellakin venetrailerilla, johon lossi ei ole riittävä ratkaisu. Saareen on osoitettu aluevarauksia myös asumiseen, jotta siltayhteyden rakentaminen olisi käytännössä realistista.*

## **6. Salmenkallio**

Salmenkallion kaupunginosan maasto on hyvin monipuolinen. Se sijaitsee Vuosaaren sataman ja Helsinki-Vantaan lentokentän välissä Kehä III:n tuntumassa. Myös Porvoonväylä on lähellä. Salmenkallioon kohdistuu näistä olosuhteista johtuen mielipiteitä ja kannanottoja luontonäkökulman, elinkeinoelämän ja liikenteen näkökulmista. Vuosaaren satamalle alue on erittäin tärkeä, onhan se sataman tausta-alue.

Luontonäkökulmasta on esitetty näkemyksiä, että yleiskaavaluonnoksessa esiintyvä Salmenkallion metroasema tulisi jättää rakentamatta Kasabergetin selänteen luontoarvojen johdosta. Toisaalta Salmenkallion eteläosaan esitetään myös enemmän rakentamista, samoin pohjoisreunaan Uuden Porvoontien varteen. Westerkullan peltoaukioiden kulttuurimaisema halu-

taan myös jättää rakentamisen ulkopuolelle.

Elinkeinoelämän näkökulmasta Salmenkallio nähdään suuren potentiaalina. Asukkaiden mielipiteitä on vähän, koska alueen väkiluku on pieni.

## Rakentaminen

- Katsomme, että Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa ei ole riittävällä tavalla huomioitu MRL 39.2§:n 8 -kohdan mukaisesti osin Vantaan ja osin Helsingin kaupungin alueelle sijoittuvan ns. Westerkullan kiilan "rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaalimista", kun tälle alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi jopa kaksi uutta metroasemaa niihin liittyvine hyvin tehokkaine rankentamisalueineen.

Lisäksi luonnoksessa on Helsingin kaupungin puolelle pääosin tilan Labbacka 18:3 alueelle sijoitettu Natura 2000 -kohteiden keskelle palvelujen ja tuotannon rakentamisalue. Ainoastaan (Westerkullan) kartanokeskuksen alueen eteläpuoleinen peltoaukea ja Natura 2000 -alueet on kaavaluonnoksessa osoitettu rakentamisesta vapaiksi kohteiksi. Mielistämme luonnoksessa esitetty rakentaminen on ristiriidassa Westerkullan kartanoalueen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten erityisarvojen kanssa. Tämä ristiriita korostuu erityisesti Vantaalle hahmotellun Länsimäen metroaseman sijoituspaikan ja sitä ympäröivän tehokkaan rakentamisen alueen osalta, mikä sijoittuisi Kehä III:n länsi- ja Uuden Porvoontien pohjoispuolelle. Tämä alue on säilytettävä nykyisellään rakentamisesta vapaana peltoaukea-alueena. Myös muualla Westerkullan kiilan alueella oleva kaavaluonnoksen mukainen rakentaminen on liian tehokasta. (M11)

- Yritysalueiden sijoittaminen suunnittelualueella jo olemassa olevien liikenneyhteyksien varrelle ja niiden solmukohtien läheisyyteen on yleiskaavalle asetettujen tavoitteiden mukaista ja tukee mm. henkilöautoliikennettä vähentävän ja joukkoliikennettä sekä kevyttä liikennettä edistävän liikennejärjestelmän syntymistä vähentämällä työmatkaliikennettä suunnittelualueelta sen ulkopuolelle. Vuosaaren sataman palveluita käyttävän ja sataman käyttäjille palveluita tarjoavan yritystoiminnan mahdollisuus sijoittua suunnittelualueelle tarjoaa edellytykset vähentää tavaraliikenteen liikennesuoritetta ja sen myötä myös liikenteen päästöjä. Yleiskaavan laadinnassa on huomioitava alueen liikenneyhteyksien antamat mahdollisuudet elinkeinoelämän kehittymiselle ja yritysten sijoittumiselle yleiskaavan suunnittelualueella jo olevien liikenneyhteyksien ja kehittyvien joukkoliikennereittien äärelle. Yleiskaavan tavoitteissakin on mainittu, että Vuosaaren sataman ja Aviapoliksen kehityskäytävää hyödynnetään työpaikka-alueena. (L41)

- Vi föreslår att området som kallas Kärr på norra sidan av Nya Borgåvägen skulle utvecklas för småhus och det som ni på engelska kallar townhouses i stället för höghus. Området är planerat och bebyggt med småhus på rätt stora tomter där det ofta är möjligt att bygga flera småhus. Om man vill bygga detta med höghus skulle det leda till att hela området borde lösas in och alla hus rivas för att kunna ge en vettig planeringsgrund och förverklingsgrund. Det torde inte vara möjligt att bygga höghus på en tomt för att sedan lämna något småhus på följande tomt osv. Vi föreslår att hög-

husen byggs på södra sidan av Nya Borgåvägen. (=Salmenkallio). där det nu finns obyggd mark som brukas för jordbruk. (M117)

- Kantarnäsin alue on kokonaisuudessaan ehdotettu ns. vaaleanpunaiseksi alueeksi, eli pientalovaltaisiksi korttelialueiksi, joissa tonttitehokkuus on ehdotettu  $e = 0,4$  tai vähemmän ja joissa kerrosluku on enintään kolme. Toteamme, että yleiskaavaluonnoksessa suunniteltu Salmenkallion metroasema tulee sijoittumaan vain 1,5 km etäisyyteen Kantarnäsista, Tämä seikka edellyttää hyvin tehokasta rakentamista metroaseman läheisyydessä. Näin ollen voidaan katsoa perusteluksi nostaa maankäytön tehokkuutta myös Kantarnäsissa. Myös muilta osin rnerellinen Kantarnäs soveltuu erinomaisesti tehokkaampaan asuntorakentamiseen. Alueen keskiosa muodostuu loivasta kumpareesta, josta on mahdollista saada asunnoista näkymiä merelle. Rantarinteet ovat loivia ja soveltuvat erinomaisesti terrassimaiselle asuntorakentamiselle. Kantarnäsin metsäalueet ovat hoidettuja talousmetsiä, jotka eivät estä alueen tehokastakin rakentamista. Kantarnäsin kaavamerkintä tulisi tarkistaa yleiskaavassa ns, keskipunaiseksi, eli tonttitehokkuus  $e \sim 0,4-0,8$ , ja siten, että nielle voidaan kaavoittaa kaupunkipientalojen lisäksi myös tiiviimmin rakennettuja kerrostaloja. (M51)
- Porvarinlahden rannassa olevalle Suojelupoliisien henkilökunta ry:n tontille on tehty maankäyttöehdotus, jossa tontin nykyinen käyttötarkoitus henkilökunnan virkistyspaikkana on säilytetty ja rakentamista lisätty. Mielipide on esitetty viitesuunnitelmapiirroksena. (M145)

## Vastine:

*Vantaan puolelta Westerkullan peltoaukiolta on rakennusalueita vähennetty ja Länsimäen metroasema on poistettu. Viheraluetta on laajennettu Kasabergetin huipun tuntumassa.*

*Kehä III:n ja Itäväylän jatkeen tuntumaan on merkitty erityissuunnittelualue siksi, että paikassa nähdään elinkeinoelämän ja muiden kaupunkitoimintojen kannalta merkittävää potentiaalia ja joka vaatii tarkempaa suunnittelua. Työpaikka-alueena risteuksen läheinen alue on tärkeä ja omaa suuren toiminnallisen ja taloudellisen potentiaalin, joten Natura-alueen läheisyyden ei ole katsottu olevan niin merkittävän seikan, että se siksi tulisi poistaa. Työpaikka-aluetta on lisätty elinkeinoelämän tarpeisiin Vuosaaren sataman tuntumaan itään johtavan sillan läheisyyteen.*

*Kantarnäsiin on lisätty maanomistajan esittämää keskipunaista aluetta sekä metroaseman että myös Vuosaaren suurimittakaavaisen sataman läheisyyden johdosta.*

*Kärrin alueelta on poistettu tiiviimpi kerrostaloasutus Uuden Porvoontien varresta ja säilytetty ja lisätty tummanpunaista aluetta kadun eteläpuolella.*

## Metroasemat

- Helsingin keskustaan on pitkä matka Östersundomista. Pari asemaa Helsingin puolella riittää. Näihin on mahdollista järjestää syöttöliikennettä, kuten Itä-Helsingissä on muuallakin tehty. Salmenkallion metroasemaa ei pidä toteuttaa, ei-

kä metron pidä kulkea Itäväylän eteläpuolella, sillä rannikon laajat luontoalueet tulee jättää pääosin rakentamatta. Myös Porvoonväylän pohjoispuoliset alueet tulee kokonaan jättää rakentamatta ja liittää kansallispuistoon. (M60)

- Koko suunnittelualueelle ehdotettu asukasmäärä on liian suuri luonnon kestävyuden ja viihtyvyyden kannalta. Metroasemia ei tarvita näin tiheästi, näin monta, lähellä toisiinsa. Metrolinjan pitäisi kulkea lähempänä jo olemassa olevia liikenneväyliä. Vantaan puolelle riittää yksi metroasema Västerkullan kartanon läheisyyteen. Siitä metrolinjaus kulki suoraan Ostersundomin keskukseen ja Sakarinmäkeen. Näin ollen Salmenkallion alue säästyisi rajulta rakentamiselta. Tiiviimpi rakentaminen tulisi sijoittaa metroasemien välitörmään läheisyyteen, näin voidaan turvata riittävä asukaslukumäärä ja tällöin voidaan vähentää rakennuspainetta luonnonsuojelualueilla ja niiden läheisyydessä. (M101)

#### **Vastine:**

*Länsimäen metroasema on poistettu ja näin Helsingillä ja Vantaalla on yksi yhteinen metroasema Länsisalmen eteläosassa. Sakarinmäen metroasema on Helsingille tärkeä, koska koko alue on hyvää rakennusmaata. alue on myös kokonaan kaupungin omistuksessa. mikään muu metroasema ei sijaitse niin edullisesti suhteessa maanomistukseen. On myös muistettava, että Östersundom on liitetty kaupunkiin rakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi, ei luonnonsuojelun lisäämiseksi alueella.*

#### **Tielinjaukset ja liikenne**

- Vuosaaren sataman tavaravirrat kulkevat maanteitse ja rautateitse suunnittelualueen läpi. Sataman tavaraliikenne on maantieliikenteen osalta keskitetty Kehä 111:lle, jolta liikenne ohjautuu edelleen valtakunnallisille pääväylille mm. suunnittelualueen halki kulkevalle Porvoonväylälle eli vt 7:lle. Raideliikenne satamasta pääradalle kulkee yleiskaavan alueella Kehä 111:a myötäilevällä, Vuosaaren satamaradalla. Sataman tavaraliikenteen yksi keskeinen solmukohta on siten Kehä 111:n ja Porvoonväylän liittymän alue. Yleiskaavassa on huomioitava paitsi toimivien liikenneyhteyksien säilyminen ja kehittyminen tavarakuljetuksille Vuosaaren sataman ja sisämaan välillä niin myös Vuosaaren satamakeskuksen tuomat mahdollisuudet elinkeinoelämälle.

Porvarinlahden ylittävä katuyhteys toteutettuna siten, kuin se on kaavaluonnoksessa esitetty, ei ole toiminnallisesti kestävä ratkaisu. Katu Vuosaaren sataman ratapihan pohjoisreunalla rajoittaisi ratapihan ja siten koko Vuosaaren sataman raideliikenteen kehittämistä sekä tavaraliikenteen siirtämistä kumipyöriltä raiteille ja sotisi siten nykyisiä ympäristöperiaatteita vastaan. Katuyhteys toisi myös riskin, että satamasta itään suuntautuvaa raskasta liikennettä ohjautuisi sille ja sen kautta Östersundomin kaupunkikortteleihin. Lisäksi se voisi lisätä läpiajoliikennettä Vuosaaren kaupunginosassa. Porvarinlahden ylittävistä sillasta kerrottaessa on otettu esimerkiksi Vuosaaren satamaradalla oleva Porvarinlahden ylittävä silta, josta on mainittu, ettei sillä ole Helsingin Sataman teettämien lintuselvitysten perusteella ollut haitallista vaikutusta linnustoon. Rautatiesillan ja tehtyjen linnustoselvitysten osalta maininta pitääkin paikkansa. Tästä ei voida vetää

johtopäätöstä, ettei katusillalla voisi olla haitallista vaikutusta linnustoon. Tulisikin tutkia, mitkä tämän sillan vaikutukset linnustolle ja muille luontoarvoille ovat sekä mahdolliset yhteisvaikutukset ratasillan kanssa. Kadun ja sillan mahdollinen toteutus ei saa johtaa siihen, että sen ja yhteisvaikutusten myötä Porvarinlahden ylittävän satamaradan käytölle asetettaisiin rajoitteita. (L41)

- Kehä 111:n jatkeeksi olisi luontevaa tehdä silta Granön saareen ja viereisille saarille. Sataman meluvallien vieressä/jatkeena on hyvä paikka tielle ja sillalle. Silta voisi olla saareen menevä "puistokäytävä", joka maisemoi ruman sataman ja vähentää meluhaittoja ja valosaastetta - uusi konsepti, joka herättäisi huomiota maailmalla, suunnittelun voisi integroida muotoilupääkaupunkivuoteen. Sillalla voisi olla monenlaista toimintaa: kevyen liikenteen väyliä ja raitiotie, rajoitettu autoliikenne, kahviloita, veneparkkeja, kalastuspaikkoja, mattolaitureita, ulkoilualuetta jne. Silta voisi olla uudella tavalla ympäristömyötäinen: puurakenteinen silta, puuistutukset, tuulivoimaa jne. (M134)
- Emme hyväksy tielinjausta tonttimme ylitse emmekä lähiömaistä yleiskaavaluonnosta. Luonnoksessa oleva tielinjaus katkaisee olennaisesti Ekoväylän joka kulkee merelle. Ehdotamme myös Vanhan Vikkulantien pidettävän pyörätienä joka ohjaisi vain kevyttä liikennettä alueen kautta. Vanhat puistoalueet, puistomaiset pihat ja väljä arkkitehtuuri ovat alueen ominaispiirteitä. Aluetta tulisi kohentaa alkuperäissuunnitelmia kunnioittaen. Haluamme olla mukana vaikuttamassa kaavoituksen sisältöön. (M1)

#### **Vastine:**

*Vuosaaren sataman liikennejärjestelyt ja sen elinkeinoelämälle antavat mahdollisuudet ovat Östersundomin yleiskaavan keskeisiä tavoitteita. Katuyhteyksien on tarkoitus nimenomaan parantaa yhteyksiä sataman ja sen toimintojen ja naapurialueiden välillä. Östersundomin muun alueen toimivuuden suhteen on tärkeää liittää alue ympäristöönsä verkkomaisiin katujärjestelyihin. Ei ole tarkoituksenmukaista keskittää kaikkea liikennettä vain yhden tien varaan, esim. Itäväylän. Liian suuri liikenteen keskittäminen tuhoaa kadun mahdollisuudet toimia monipuolisena kaupungin ytimenä. Useimmat alueita toisiinsa liittävät kadut antavat lisää mahdollisuuksia kaupunkielämälle, myös elinkeinoelämälle. Yksi tällainen on Vuosaaresta rantaa pitkin itään suuntautuva katu Porvarinlahden ylittävine siltoineen. Siitä on mahdollista tehdä paikallisesti hyvin miellyttävä pääkatu. Östersundomin yleiskaavan katuratkaisuissa pyritään välttämään pelkkiä maantiemäisiä pääyhteyksiä.*

*Natura- arvioinnissa selvinnee, missä määrin sillat voivat todella haitata lintuja ja missä määrin ne voivat siltoihin törmätä. Mikäli ongelma koetaan vakavana, se voidaan ratkaista sillan muotoilun keinoin, mikä taas ei ole yleiskaavatasoinen kysymys. Sama koskee Granön sillan muotoilua. Yleiskaava määrittelee siltatarpeen yleisellä tasolla, tarkempiasteinen suunnittelu yksityiskohdalliset ominaisuudet.*

*Tielinjaus Kasabergin ja Labbackan välistä on poistettu pääkatumerkintänä. Paikalliskatuna se voi jatkossakin olla, riippuen alueen tarkempiasteisesta suunnittelusta.*

## 7. Länsisalmi, Länsimäki ja Ojanko

Palautteissa käsitellään paljon Länsimäen ja Länsisalmen kulttuuri- ja luonnonarvoja ja niiden suhdetta uuteen rakentamiseen. Tärkeänä kysymyksenä on huoli Westerkullan kartanon - Gubbackan kulttuurimaiseman säilymisestä.

Länsisalmen metsäselänteiden arvokkaiden osien ja riittävien viheryhteyksien turvaamista pidetään tärkeänä useimmissa palautteissa. Toisaalta tuodaan esiin Kehä III:n ja Itäväylän liittymän lähelle esitetyn metroaseman vahvuudet kaupunkirakenteessa. Länsisalmen kylän luonteen säilymisestä ja palveluista ollaan huolissaan.

Luontojärjestöjen laatimassa ns. Varjokaavassa Länsisalmessa ei ole metroasemaa eikä uutta rakentamista. Seuraavat lausunnot ja mielipiteen antajat ehdottavat varjokaavaa joko yleiskaavan pohjaksi tai suunnitteluvaiheen vaihtoehdoksi:

L3, L4, L15, L30, L33, L38, M7, M3, M45, M75, M93, M98, M147.

Seuraavat lausunnon ja mielipiteen antajat ehdottavat Sipoonkorven ja rannikon välisiä ekologisina yhteyksinä toimivia viherkäytäviä levennettäviksi:

L5, L16, L28, L29, L43, L50, M60, M65, M77, M103, M110, M124

Metron ominaisuudet ovat kiinnostaneet monia, mm. asemien paikat ja määrä. Metron mielekkyys kyseenalaistetaan. Pelätään sen luovan lähion väärään paikkaan. Ehdotetaan myös pikaraitiotiehen perustuvia ratkaisuja.

Myös palvelujen järjestämiseen, meluntorjuntaan ja yritystoiminnan tarpeisiin otetaan kantaa. Kantaa otetaan maakaasujohtojen asettamiin rajoituksiin.

- Rakentamista on ehdotettu Vantaan yleiskaavan SL- ja luo-alueille sekä arvokkaalle maisema-alueelle. Mikäli arvojen ei tiedetä heikentyneen, pitää aiemmat kaavamääräykset alueella säilyttää. Suojelu- ja asuntoalueiden väliin tulee jättää riittävästi lähivirkistysalueita. (L32)
- Länsisalmi ja Länsimäen itäosa muodostavat Västersundomin kulttuurimaiseman, johon kuuluu Västersundomin kyläkeskus. Lisärakentaminen, metro ja asemien paikat tulee suunnitella arvokasta kulttuurimaisemaa vaalien. (L47)
- Kulttuurimaiseman säilyttämiseksi. Kartanon metroasema tulee siirtää pohjoisemmas ja jättää kartanon ympärille riittävästi peltoalueita. (L13)
- Gubbackan historiallinen kylämäki, Westerkullan kartano ja näiden välinen pelto on säilytettävä historiallisena kulttuurimaisemana. (L14)
- Kulttuurihistorialliset painopisteet kuten kartanot vaativat tarpeeksi suuria suojavyöhykkeitä. (L29)
- Länsimäen ja Mellunmäen rajalla on kiipeilyyn käytetty kohde (Mellunmäen boulderit), jonka toivotaan säilyvän. (M25)
- Länsimäen kartanon maisema ja pellot on säilytettävä ja metrolle on selvitettävä muita vaihtoehtoja esimerkiksi Vuosaaresta. (M11)
- Vastustaa Länsisalmen alueelle suunniteltuja pientaloja ja kaikkea muuta sinne suunniteltua. Alueen kuuluu jatkossakin olla maalaisalue peltomaisemineen. (M102)
- Länsisalmen kylä on toivottavaa säilyttää kulttuuriympäristönä. Ruotsinkieliset palvelut ja turvalliset yhteydet niihin on otettava huomioon. Länsisalmen koulun yhteyteen tulee toteuttaa ruotsinkielinen päiväkotit. (M82)
- Sotungintien ja Itäväylän välisen viheralueen tarpeellisuutta tulisi harkita uudelleen, koska Krapuojaa myötäillen luonnoksessa on myös viheralue Sipoonkorvesta merelle. (M79)
- Metron toteuttamiseksi on tärkeää, että asemanseutujen maankäyttö on tehokasta ja asukas pohja riittävä (noin 8000-10000 asukasta/työpaikkaa kilometrin etäisyydellä metroasemasta). (L11)
- Tulee selvittää Vantaalla myös yhden metroaseman vaihtoehto. Poikittaisyhteydet tulee selvittää tarkemmin. Viherkäytäviä tulee leventää ja Vantaan yleiskaavan luonnonsuojelun luo-alueet on otettava huomioon. (L28)
- Kartanon aseman mahdollinen jättäminen suunnitelmasta pois antaisi lisäksi vapaammat kädet liikenteen solmukohtaksi muodostuvan Länsisalmen aseman sijoittamiselle. (L52)
- Metrolinjausta on selvitettävä lisää, koska se poikkeaa esiselvityksen parhaaksi valitusta linjasta ja se uhkaa suojeltua Westerkullan lehtoa sekä Länsisalmen kiipeilykalliota. Vantaan yleiskaavan luontoselvityksiä tulee käyttää hyväksi. On harkittava myös pikaratikan ja Heli-radan mahdollisuuksia. Tehottomia alueita pois ja tehokkaita lisää, jotta arvokkaita luontoalueita säästyy. Kehä III:n melu tulee ottaa huomioon asumisessa. Viheralueyhteyksien tulee olla riittävän isoja ja tarkoituksenmukaisilla alueilla. Alueen rakentamista ei tule kiirehtiä, vaan rakentaa vanhat satama-alueet ja tiivistää olevaa kaupunkirakennetta. (M9)
- Vantaan metroasemat ovat keinotekoisilla paikoilla. Vantaan tulee panostaa täydennysrakentamiseen, Marja-Vantaaseen ja Kehä III:n ruuhkien hillintään esim. pikaraitiotiellä. Metron sijaan alueen joukkoliikenteen tulee perustua pikaraitiotieverkostolle joka huomioi myös poikittaisliikenteen. (M33)
- Vantaan metroasemat ovat huonoilla paikoilla. Vantaalle ei tarvita metroasemia. Asema toisi lähion paikkaan, johon sitä ei kannattaisi muuten rakentaa. Pikaratikka Vantaalle ja Helsinkiin on metroa parempi vaihtoehto. (M105)
- Heli-rata ja yhteys siltä satamarataan luo mahdollisuudet kehittää tavaraliikenteen painopistettä raideliikenteen suuntaan. Kehä III:n ja Porvoonväylän liittymän lähialue on luonteva sijoituspaikka tilaa vievälle ja hyvistä liikenneyhteyksistä hyötyvälle yritystoiminnalle. (L41)
- Kehä III:n ja Itäväylän risteysalue on luontevasti satamaan liittyvä työpaikka-alue, jolla on erinomainen liikepotentiaali.



li. Se on myös luonteva joukkoliikenteen solmukohta, jossa metrosta tai pikaratikasta voidaan vaihtaa Kehä III:a seuraavaan (raide)Jokeriin. Metro- tai pikaratikka-asema olisi syytä sijoittaa suoraan Jokerilinjan pysäkin ylä- tai alapuolelle. (L44)

- Länsisalmen metroaseman seutu on oivallettu hyvin potentiaalisena kehittämisalueena. Paikka on erittäin hyvin saavutettava ja sillä on sekä seudullista että kansallista ja kansainvälistäkin potentiaalia lentokentän ja sataman välissä. Paikka tarjoaa edellytykset kehittää sitä kaupallisten ja julkisten palvelujen sekä tiiviimmän asumisen alueena. Paikka sopii myös hyvin idän ja pohjoisen suunnan liityntäliikenteelle. (L52)
- Vantaalle tarvitaan suunnitellulla väestömäärällä 4-5 uutta päiväkotia ja 2 uutta koulua. Ruotsinkielisen väestön palvelujen saavutettavuudesta (mm. päiväkotia) tulee huolehtia. Palveluhankkeet tulee tällaisella rajapinta-alueella suunnitella kuntien yhteistyönä. (L17)
- Kaavaan tulee varata alue keskitetyille seudullisille terveys-, sosiaali- tai muille palveluille Kehä III:n ja Uuden Porvoontien liittymän metroaseman välittömään läheisyyteen. On tärkeää, että Östersundomin yleiskaavan ja alueen viranomaisyhteistyötä tehdään suunnitteluajankautana tiiviisti eri hallintokuntien kesken yli kuntarajojen. (L10)
- Länsisalmen koulun ympäristöä tulee kehittää ruotsinkielisenä koulukeskuksena. Länsisalmen metroasema tulee toteuttaa ennen Kartanon asemaa. (L13)
- Länsisalmen kylälle tulisi osoittaa vihersuoja-alue ja pieni tehokkuus (2-kerroksista ja enintään 10 asuntoa hehtaarilla). Länsisalmen metroaseman toteutus tulisi jättää viimeiseksi. (M38)
- Ei ole hyvä, että asuntorakentamista keskitetään suurten liikenneväylien varteen. Melu tulee mallintaa jo yleiskaavavaiheessa ja suunnitella sen torjuntatoimenpiteet. (L24)
- Purosillantie tulisi muuttaa kaduksi ja sen päähän lisätä asutusta metroaseman lähelle. (M126)
- Myös Westerkullan kartanoalueen eteläosaan tulee osoittaa asumista ja tien lähialueelle toimitila- ja liikerakentamista. Kartanon pihapiiri tulee säilyttää kulttuurihistoriallisena kokonaisuutena. (M24, M12)
- Maakaasujohtojen sijainnit tulee tarkistaa ja ottaa yleiskaavaan määräys niiden rajoituksista maankäytölle asetuksen 551/2009 mukaan. (L21)

#### ***Vastine:***

*Varjokaava on yksi virallisista kaavavaihtoehtoista, jonka ominaisuuksia arvioidaan ja vertaillaan muihin vaihtoehtoihin. Arvioinneista ja vertailukriteereistä on oma raporttinsa, joka kuuluu yleiskaavaluonnoksen asiakirjoihin.*

*Uudessa yleiskaavaluonnoksessa Vantaan alueelta on esitettyjen kannanottojen ja mielipiteiden mukaisesti poistettu toinen metroasema eli ns. Kartanon asema. Näin säilytetään Westerkullan kartanon kulttuurimaisema oleellisilta osin. Gubbakaan ja sen läheisille peltoalueille on osoitettu rakentamista, koska alue on Länsisalmen metroaseman lähellä ja pääteiltä hyvin saavutettavissa. Metrolinjaa on välillä Mellunkylä- Länsisalmi muutettu uutta tilannetta vastaavasti.*

*Yleiskaavaluonnokseen on merkitty varaukset pikaraitioteille eli Jokeri 1:n jatkeelle ja Jokeri 3:lle. Niiden rakentamisajankohtaan suhteessa metron rakentamiseen yleiskaava ei ota kantaa. Se on myöhemmän toteuttamissuunnitelman asia. Laaditun liikennejärjestelmäselvityksen mukaan Jokeri 3 Vuosaaren satamasta ja erityisesti Länsisalmen metroasemalta lentoasemalle on erittäin tarpeellinen yhteys.*

*Länsisalmen pohjois-eteläsuuntaista viheryhteyttä on levennetty osoittamalla ns. Länsimetsän harjanne pääosin virkistysalueeksi. Metroaseman lähiympäristöön on osoitettu tehokasta rakentamista. Länsisalmen kylä on etäämpänä asemasta ja se voi täydentyä pientalomaisena alueena kylän olevia arvoja kunnioittaen.*

*Kartanon aseman poisto ja virkistysalueiden laajentaminen pienentävät Vantaalle tulevaa asukasmäärää 2000-3000 asukkaalla nähtävillä olleeseen luonnokseen verrattuna.*

*Maakaasujohtojen sijainti on tarkistettu.*

#### **Ojanko**

Alueella puhuttaa jätevoimala. Sen ratkaisut tehdään kuitenkin nykyisen yleiskaavan perusteella.

- Osayleiskaavassa tulee huomioida uusi voimajohto ja kulukyhyteys jätevoimalalle sekä olevat johdot ja kaukolämpöputket. (L6)
- Jätteenpolttolaitos on niin suuri imago- ja terveyshaitta, että yleiskaavatyö tulee keskeyttää, kunnes jättepolttolaitoksen ympäristöluvut on lopullisesti hylätty. (M34)
- Jätteenpolttolaitoksessa tulee kieltää ongelmajätteiden poltto. (M62)

#### ***Vastine:***

*Jätevoimala merkitään yleiskaavaan laadittujen yksityiskohtaisempien suunnitelmien mukaisina, mutta yleiskaavatasoisesti yleispiirteisinä.*

## **8. Majvik**

### **Kaavamääräykset ja –merkinnät, maankäyttö, tasavertaisuus**

Tavanomaisista poikkeavat kaavamääräykset ja -merkinnät saivat runsaasti kritiikkiä osakseen. Ongelmallisimmaksi koetaan vihreä aluemerkinä. Sipoon osayleiskaava-alueella on useita vihreän merkinnän alle jääviä olemassa olevia kiinteistöjä. Merkinnän koetaan loukkaavan maanomistajien tasavertaisuutta

sekä sen pelätään laskevan omaisuuden arvoa. Mielipiteissä toivotaan vihreän merkinnän poistamista rakennettujen kiinteistöjen kohdalta ja alueiden osoittamista rakentamisalueiksi. Kaavakarttaan toivotaan tarkennusta viheralueiden merkitsemisessä.

- Yleiskaavaluonnoksessa ei ole kiinnitetty huomiota asuin-kiinteistöjemme vakiintuneeseen käyttötapaan. Kaavaselvityksessä todetaan tosin, että "viheralueiden sisäistä jakoa eri toiminnoille on osoitettu vain viitteellisesti, koska se ei ole tässä vaiheessa oleellinen kysymys", kursivointi tässä. Koska viheraluevaraukset kohdistuvat kiinteistöihimme, niiden oikeusvaikutuksilla on meille kiinteistönomistajina olennainen merkitys.

Luonnoksen perusteella näyttää myös yleisemmin jääneen selvittämättä, missä olemassa oleva rakennuskanta sijaitsee Majvikin ja Katrineholmin alueilla, koska tämän olemassa olevan rakennuskannan päälle on esitetty virkistys- ja viheralueita. (M52)

- Rakentaminen voitaisiin esim. sallia 25m etäisyydellä alkan puron keskikohdasta tai korkeuskäyrän 5m merenpinnasta vallitsevan maastokartan korkeusmerkinnöistä (ei pengerrysmahdollisuutta).

Viheralueiksi kaavoittaminen ja siihen nähden ristiriidassa olevat tielinjaukset antavat viittauksen siitä, että viheralueet kaavoitetaan kunnan myöhemmin pakkolunastettavaksi raakamaaksi ja asemakaavoitus tehdään omistuksen siirryttyä kunnalle. Huomautan, että Sipoon kunta kohtelee epätasa-arvoisesti pieniä asuin-kiinteistöjen omistajia suhteessa maankäyttösopimuksista hyötyviin suurmaanomistajiin. Asuin-kiinteistöjen omistajat sen sijaan menettävät omaisuutensa arvon viheraluemerkinnän johdosta. (M17)

- Vi motsätter oss dock att gårdscentret och dess näromgivning är planerat som grönområde. Det bör finnas möjlighet att utveckla gården och bygga enligt behov för att hålla den livskraftig. (M66)

- Tonttimme (...) jakautuu nyt nähtävillä yleiskaavaluonnoksessa osittain rakentamisalueeseen ja osittain viheralueeseen. Toivoisimme, että tonttiämme käsitellään kokonaisuutena siten, että se kuuluisi kokonaan rakentamisalueeseen. (M94)

- Vaadimme myös, että viherkäytävät tulee suunnitella niin, ettei yhtäkään taloa jää viherkäytävän alle.

Viherkäytävää ja viheraluetta ei tule kaavassa osoittaa jo rakennetuille tonteille. Onko oikein kodinomistajalle, että omaisuus menetetään kertaheitolla, kun maanomistajan rakennusoikeutta kavennetaan rajusti. Menetetään sekä talon että tontin arvo. (M83)

- Huomautan, että viheralueita ja viherkäytäviä on kaavoitettu asuintonteille. Viheraluemerkinnät asuintonteilta tulee poistaa. Viheraluemerkinnän poistamista Immersbyntien itäpuolelta ja Haavistontieellä puoltaa myös alueella jo kulkeva kunnallistekniikka. (M70)

- Varför planera ett grönområde mitt i en villabebyggelse? (M106)

- Yleiskaavasuunnitelmaa on muutettava alueen nykyistä kaavoitustilannetta ja asutusta vastaavaksi siten, että alueelle aikaisemmin Råkilan osayleiskaavan yhteydessä muodostetut rakennuspaikat/kiinteistöt säilyvät rakentamisalueina (AP-1) ja pinta-alaltaan nykyisen laajuisina.

... "viherkäytävän" säilyttämiselle kaavaluonnoksessa ei ole esitettävissä yhdyskuntasuunnittelullisia eikä ympäristöllisiä perusteluja. Käytävä on esim. eläinten liikkumisväyläksi selvästi liian kapea ja rauhaton. (M81)

- Östersundomin yhteisessä yleiskaavassa Majvikin alueella, metroasemasta koilliseen Immersbyntien varrella olevat rakennetut pientalotontit, on määritelty viheralueeksi (lisämäärityksellä kaupunkipuisto, virkistysalue, ulkoilu- ja retkeilyalue). Monet pientaloista on rakennettu vasta 2000-luvulla. Tuntuu kohtuuttomalta, että kaavassa pieniä yksityisiä tontteja määritellään viheralueiksi. Tonttien käyttöä samalla rajoitetaan voimakkaasti.

Edellä mainituilla perusteluilla tuntuu kohtuuttomalta, että toimiva yksityiseen tontinomistukseen perustuva asumisalue määritellään yleiskaavassa em. perusteiden yleiseen käyttöön tarkoitetuksi viheralueeksi. Alue pitäisi merkitä kaavassa olemassa olevaksi pientaloalueeksi. (M74)

- Miten voi olla mahdollista, että Majvikin alueella Immersbyntien ja Haavistontien kupeessa, jossa sijaitsee kymmeniä taloja, on voitu kaavoittaa viheralueeksi???

Se, että tonttimme läpi kulkee purouoma on riittävä peruste vahvistaa alue keskeiseksi viheralueeksi. Onko todella näin?? (M76)

- Meidän mielestämme rotkon pohja ei ole sen johdosta vapaasti ulkoiluun soveltuvaa aluetta, vaan useat kiinteistöt ovat luonnollisesti jaettavissa kahteen osaan. Aivan puron vieressä sen oikealla puolella kulkeva korkeajänniteilmajohdot on myös osoitus enemmän kaupunkimaisesta asuinalueesta kuin viher- ja ulkoilualueesta. (M139)

- Väestönkasvu on suunniteltu suurimmaksi osaksi Helsingin puolelle, mutta viheralueet Sipoon puolelle. Miten yksityisten mailla olevat viheralueet arvioidaan ja korvataan on tasavertaisuuskysymys. (L1)

- Katrimossenin keskiosa, joka on luonnonsuo, tulisi säilyttää sellaisenaan, jolloin suon eteläinen raja siirtyisi hieman enemmän etelään metsän reunaan, kun taas suon pohjoispuolella oleva metsävaltainen osa tilaa (...) liitettäisiin kaavaluonnoksen rakennusalueeseen. Näin Katrimossenin säilyisi nykymuodossaan luonnonsuona, mutta sen etelä- ja pohjoispuolella olevat hyvät rakennuspaikat saataisiin käyttöön

... esittämäni muutokset eivät myöskään haittaisi alueella ajoittain liikkuvia hirvieläinten reittejä, koska ne noudattavat nykyäänkin kaavoitettujen alueiden väliin jääviä vihreitä aluevarauksia. (M118)

- Vastustamme suunnitelmia, joissa Kärrkullantien asutuksen

kohdalle tehdään viheralue. (M48)

- ..., motsätter oss med det kraftigaste planen på att införa en grönkorridor på västra sidan av Vesterbackavägen i Massby Sibbo. Planen skulle på ett grundlagsvidrigt sätt påverka förutom vårt område även andra egnahemshustomter. (M71)

#### **Vastine:**

*Nähtävillä olleen kaavaluonnoksen viheraluemerkinnän kaavamääräyksessä todetaan, että olemassa olevien rakennusten korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sallitaan. Tällä tarkoitetaan myös sitä, että olemassa olevien rakennusten säilyminen ja nykyinen käyttö on pääsääntöisesti mahdollista näillä alueilla.*

*Vihreä kaavamerkintä ei siis yksiselitteisesti tarkoita viheraluetta. Vihreillä alueilla on paljon rakennettuja alueita kuten myös punaisilla alueilla paljon viheralueita. Värit osoittavat, missä kaupunkirakennetta tiivistetään, mihin siis asemakaavoituksessa ohjataan lisärakentamista, sekä missä kaupunkirakennetta ei tiivistetä vaan tilanne pysyy periaatteessa nykyisellään.*

*Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä on muutettu korjattuun luonnokseen (kaavaluonnosvaihtoehdot B, D ja E) siten, että vihreän aluemerkinnän rinnalle tulee merkintä, jolla osoitetaan ne rakennetut alueet, joilla nykyinen rakentamisen tehokkuus tulee säilymään. Näillä alueilla sallitaan siis olemassa olevien rakennusten korjaaminen, korvaaminen ja vähäinen laajentaminen sekä vähäinen rakennuskannan lisääminen, joka määritetään asemakaavoituksessa. Näitä alueita on mm. tärkeiden ekologisten yhteyksien reunoilla sekä rannoilla.*

*Kaavaluonnoksessa on määräystekstillä määritelty siis alueet, jotka voivat säilyä nykyisellään, mutta joita ei tulla tiivistämään tai laajentamaan. Kunta voi yleisen tarpeen niin vaatiessa tehdä esityksiä yksittäisille maanomistajille maakaupoista, joilla saataisiin esimerkiksi julkista rantaa alueen asukkaiden käyttöön.*

#### **Hallimaisten toimintojen alue**

Myös keltainen rakentamisaluemerkintä ranta-alueilla saa kritiikkiä. Määräyksen kuvaus koetaan liian yleispiirteisenä ja merkintä rasitteena maanomistajalle. Satamamerkinnän poistoa Storörsbottenin itälaidalta toivotaan ja merkinnän oikeutusta maanomistajien tasavertaisuuteen perustuen kummastellaan. Sataman koetaan olevan epätarkoituksenmukaisessa paikassa. Suomen arkkitehtiliiton Uudenmaan piirin lausunnossa nostettiin esiin Storörenin lahden ympärillä oleva hallimaisten rakennusten merkintä. Lausunnossa todetaan merkinnän olevan huono ja vaarallinen asemakaavoitusta ajatellen. Merkintä mahdollistaa ratkaisun, jossa rannalla on venevarastoyrityksiä ja vasta niiden takana rantaraitti, joka ei todellisuudessa ole yhteydessä rantaan.

- Kaavaluonnoksessa on esitetty määrittelemättömien satamatoimintojen sijoittamista toisaalta tärkeälle viherkäytävälle ja toisaalta em. maanomistajaryhmittymien rajanaapurien alueille kuitenkin kyseisiä naapureita kuulematta.

Ehdotettu satamapaikka heikentää ympäristöarvoja ja on satamateknisesti ilmeisen epätarkoituksenmukainen. (M52)

- Yleiskaavan esitystapa on tässä vaiheessa luonnollisesti hyvin yleispiirteinen ja kaipaamme jatkossa myös tarkempia suunnitelmia siitä, mitä tilojemme alueelle on todellisuudessa kaavailtu. Nyt rantaan esitetty epämääräinen keltainen aluevaraus "Rakentamisalue" jättää liian paljon kysymyksiä ilmaan. "Aluetta kehitetään hallimaisia tiloja vaativien toimintojen korttelialueina". Mitä tämä tarkoittaa käytännössä??? On tietenkin selvää, että Storörsbottenin maanomistajien asuinrakennuspaikkojen arvot romahtavat tällaisen merkinnän rasittaessa rantoja. (M67 ja M85)

- Storöreninlahden ja Majvikin länsirannalla hallimaisille tiloille ym. tarkoitettu rakentamisalue katkaisee kaavakartalla laajojen alueiden yhteyden yhteydet rantaan. Alueen läpi kulkeva rantaraitti sen sijaan, että varasto- ym. toiminnot olisivat erillään ja reitit selvästi rannalla. Alueet sopivat sijainniltaan ja ilmansuunnaltaan laajojen tausta-alueiden yhteiseen virkistykseen.

Periaatteessa tällainen oikeusvaikutteisen yleiskaavan merkintä mahdollistaa virkistysalueen ja rannan välisen yhteyden katkon myös asemakaavoituksessa ja toteutuksessa. Riskinä on, että rantavyöhykkeet siirtyvät esim. venevarastoyrityksille, joiden aitojen takana kulkee mereltä suljettu reitti. Olisiko tällaisiin kohtiin löydettävissä paremmin tavoitettavaksi toteuttavat kaavamerkinnät? (L29)

- Muddringen av Storörsbotten och den planerade konstgjorda stranden och båthamnen är mycket olämpliga ur naturvårdssynpunkt. Området består för närvarande av en representativ helhet av naturtyper. (L30)

#### **Vastine**

*Bölsfjärdenin lahdenpohjukan (Storörsbotten) suunnittelu julkiseksi alueeksi on yksi Majvikin suunnittelun lähtökohdista (Majvikin suunnitteluperiaatteet).*

*Nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa esitettyllä ratkaisulla pyrittiin kuvaamaan lahden rantojen muodostumista rakennetuiksi julkiseksi rannoiksi, joilla mahdollistetaan mm. pienvenesatama ja siihen liittyvät palvelutoiminnot. Aluetta halutaan kehittää aktiiviseksi kaupunkielämän paikaksi.*

*Yleiskaavassa ei oteta kantaa siihen, kuka mitään toimintoja tulee toteuttamaan tai ylläpitämään. Yleiskaava on ns. mahdollistava kaava. Keltainen merkintä mahdollistaa asemakaavoituksessa sijoittaa rantaan satamatoimintaa tukevia tiloja ja palveluita.*

*Majvikin ja koko Östersundomin suunnitelman kannalta Bölsfjärdenin rannat ovat paikkoja, joissa on mahdollista luoda urbaania rantaviivaa. Korjatussa luonnoksessa (luonnosvaihtoehdot B, D, E) lahdenpohjukan maankäyttöä on kuitenkin pyritty jäsentämään siten, että rannan eri toiminnot tulisivat paremmin esille. Kokoavana teemana säilyy lahden rantaa reunustava rantaraitti. Alueelle mahdollistetaan edelleen satamatoiminnot, mutta niille tarkoitettuja alueita on rajattu tarkemmin. Hallimaisten tilojen rakentamisen mahdollistava aluevaraus on rajattu pienemmälle alueelle. Rantaan tulevat merkittävimmät viheryhteydet on merkitty. Esim. Luonnonsuojelullisesti merkittävä Fallbäckenin suistoalue on merkitty mereen asti vihreällä aluemerkinnällä.*

Lahden itäreunalla sijaitsevat yksityiset rantakiinteistöt on merkitty rakentamisalueiksi (keskipunainen). Tämä mahdollistaisi asemakaavoituksessa kaupunkirakenteen tiivistämisen Storörsbottnetin itälaidalla. Tämä alue on keskeisellä sijainnilla Majvikin koko suunnitelman kannalta eikä nykytilanteen mukaisen maankäytön tukeminen kaavoituksella ole järkevää.

Rantaraitti jatkuu korjatussa luonnoksessa Majvikin eteläisimpiin osiin ja on mahdollista jatkaa kaava-alueen ulkopuolelle itään. Rantaraitin lopullinen linjaus tulee määrittää asemakaavoituksessa. Peruseriaatteena on, ettei merkittävää uutta rakentamista sallita rantaraitin ja merenrannan väliselle alueelle. Olemassa olevat rakennuspaikat säilyvät, mutta rantoja avataan mahdollisimman paljon kaikkien saavutettavaksi.

### Majvikin maankäytön tukeutuminen nykyiseen maankäyttöön

Huomiota halutaan kiinnitettävän alueella vakiintuneeseen maankäyttöön. Toimintoja tulisi kaavassa ohjata enemmän nykyisen maankäytön mukaan. Erityisesti rakentamisalueiden toivotaan mukailevan paremmin olemassa olevia asuinalueita. Porvoon museon lausunnossa todetaan, että Majvikissä tavoitteena on luoda uudenlaista kaupunkia Sipoon lounaisosaan. Haja-asutettu maa- ja metsätalousmaa muuttuu metroon tukeutuvaksi kaupungiksi. Porvoon museon mukaan on oleellista tarkastella uuden rakentamisen suhdetta alueen ja sen ympäristön nykyisiin toimintoihin.

- Kaavan lähtökohta tulisi olla nykyinen maankäyttö, mutta näin ei tässä kaavaluonnoksessa ole. (M32b)
- Yleiskaavaluonnoksen selostuksessa Majvikin suunnittelun lähtökohtina viitataan Sipoon kunnanhallituksen 9.11.2010 hyväksymiin Majvikin ja Granön suunnitteluperiaatteisiin. Niiden mukaan suunnittelussa pyritään hyödyntämään alueen luontaisia ominaispiirteitä ja vahvuuksia. Kaavaluonnoksen perusteeksi esitetyn materiaalin perusteella se ei kuitenkaan ilmeisesti perustu alueen nykykäytön osalta riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin, mikä näyttäisi johtaneen jo toteutuneen maankäytön sivuuttamiseen. Yleiskaavaluonnoksessa ei ole kiinnitetty huomiota asuinkiinteistöjemme vakiintuneeseen käyttötapaan. (M52)
- Edellä mainituilla perusteluilla tuntuu kohtuuttomalta, että toimiva yksityiseen tontinomistukseen perustuva asumisalue määrittellään yleiskaavassa em. perusteiden yleiseen käyttöön tarkoitettuihin viheralueeksi. Alue pitäisi merkitä kaavassa olemassa olevaksi pientaloalueeksi. (M74)
- Maankäyttösuunnitelman keskeisin tavoite on ollut tutkia Majvikin alueen asuinrakentamisen tuntuva lisäämistä. Rakentamisen myötä alueen nykyinen haja-asutukseen ja maa- ja metsätalouteen perustuva luonne muuttuu voimakkaasti. Uuden rakentamisen suhde alueen ja sen ympäristön nykyisiin toimintoihin on tarkastelun olennainen osa-alue. (L7)
- Muistutuksen kohteena olevat kymmenen rakennuspaikkaa liittyvät jo tehdyn kaavoituksen pohjalta sijoitettuun rakentamisalueeseen että niistä itään päin sijaitsevaan Västerskogin kylän asutukseen. Samoin ne sopivat kaupunkimaisesti

rakennettuina sijaintinsa ja rakennuskantansa puolesta yhvin yhteen Katrineholmintien länsipuolelle kaavaluonnokseen merkityn rakentamisalueen kanssa Majvikin alueen jo rakennettuna osana. (M81)

### Vastine

Lähtökohtaisesti osayleiskaavatyössä pyritään ennen kaikkea kokonaisuuden kannalta toimivaan ja tarkoituksen mukaiseen kaavaratkaisuun, jossa toteutuu kaavatyölle asetetut tavoitteet kokonaisuuden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Yksittäisen kiinteistön näkökulmasta kaavaratkaisuun vaikuttaa em. puitteissa kiinteistön sijainti ja ympäristötekijät.

Maankäytönsuunnittelun lähtökohtana on siis nykyisen maankäytön lisäksi monet muut tekijät kuten luonto-, maisema- ja liikenteelliset lähtökohdat. Luonnoksessa esitetyssä kaavaratkaisussa Majvikissä on pyritty hyödyntämään alueen vahvuudet. Kuitenkin samalla on säilytetty merkittävät ekologiset yhteydet ja laadittu suunnitelma, jossa kaupunkielämä voi yhdistyä alueella perinteiseen elinkeinoon, maanviljelyyn. Näitä ajatuksia on pyritty vahvistamaan korjatussa luonnoksessa (Luonnosvaihtoehdot B, D ja E).

Korjatussa kaavaluonnoksessa on pyritty siihen, että kaikki olemassa olevat asuinrakennukset sijaitsisivat rakentamisalueilla. Poikkeamat tästä johtuvat kaavan suurpiirteisestä esitysmuodosta.

### Ekologiset yhteydet ja viherkäytävät

Ekologisten yhteyksien merkitsemiseen tuli eriäviä mielipiteitä. Useissa mielipiteissä nähdään, että viheryhteydet eivät ole riittävän leveitä toimiakseen ekologisina yhteyksinä tai ne sijaitsevat väärissä paikoissa esim. rakennetuilla alueilla. Toisaalta kannanotoissa esiintyy ajatus, että ekologinen yhteys voi sijaita rakennusalueeksi merkittävällä alueella, koska eläimet pystyvät hyödyntämään asukkaiden tontteja liikkumisessa. Viherkäytävien sijainti herättää kielteisiä mielipiteitä erityisesti Uuden Porvoontien pohjoispuolisilla alueilla.

Viherkäytävien jatkumista toivotaan rannansuuntaisena myös kaava-alueen ulkopuolelle.

- Koko alueen viherkäytävät tulee selvittää ja katsoa että ne ovat riittävän leveitä ja toimivia. Ainakaan Sipoon puolella viherkäytävät eivät toimi. (M32b)
- En näe kaavassa Helsingin puolella näitä "viherkäytäviä" samassa mittakaavassa, mitä Sipoon alueelle on kaavoitettu? Björkhagantien itäpuolelta löytyy täysin rakentamatonta aluetta vaikka kuinka paljon, olen siellä itsekin useaan kertaan lapsinani kanssa ulkoillut, sienestänyt ja marjastanut. (...) Eivät eläimet pihojen poikki kulje. Kaavoitetut viheralueet on kaavoitettu niin kapeiksi, että en näe, että alueelle muuttavat uudet asukkaat niistä voisivat nauttia kulkiessaan meidän pihojemme poikki. (M76)
- Viherkäytävät ja viheralueet tulisi sijoittaa rakentamattomille alueille kuten Helsingin alueella on tehty! (M48)
- Muistutuksen kohteena olevat kymmenen rakennuspaikkaa

liittyvät jo tehdyn kaavoituksen pohjalta sijoitettuun rakentamisalueeseen että niistä itään päin sijaitsevaan Västerskogin kylän asutukseen... Niiden kohdalla ja välissä kaavaluonnoksessa nyt olevan kapean "viherkäytävän" säilyttämiselle kaavaluonnoksessa ei ole esitettävissä yhdyskuntasuunnittelullisia eikä ympäristöllisiä perusteluja. Käytävä on esim. eläinten liikkumisväyläksi selvästi liian kapea ja rauhaton. (M81)

- Viheralue ja yhdyskäytävä Sipoon korpeen on kannatettava, mutta sen toteuttaminen merkitemällä rakennettuja kiinteistöjä viheralueiksi on kohtuutonta. Eläimet ovat tähänkin asti osanneet käyttää asuinkiinteistöjen merkittyjä kiinteistöjä viherkäytävänä. (M17)
- Tonttimme (...) jakautuu nyt nähtävillä yleiskaavaluonnoksessa osittain rakentamisalueeseen ja osittain viheralueeseen. Toivoisimme, että tonttimme käsitellään yleiskaavassa kokonaisuutena siten, että se kuuluisi kokonaan rakentamisalueeseen. (M94)
- Huomautan, että viheralueita ja viherkäytäviä on kaavoitettu asuintonteille. Viheraluemerkinnät asuintonteilta tulee poistaa. (M70)
- På Sibbosidan har grönkorrider och grönområden ritats så att ett stort antal bostadshus nu ligger inom grönområden medan obebyggda områden bredvid har ritats som byggmark. Sådana grönområden kan inte fungera som rekreativsområden och de nu bebyggda områdena kan inte heller fungera som grönkorrider. Slutresultatet är att grönförbindelsen till kusten inte kommer att fungera alls. Sibbo Naturskyddare – Sipoon luonnonsuojelijat r.f. anser att grönförbindelse bör reserveras i östra delen av Majvikområdet (Aspekogens ekologiska korridor, Majviks östra skogsområde, skuggplanen sid 31-32 och 44-45). (L30)
- Majvikin ja koko Etelä-Sipoon kannalta varsin tärkeät viheryhteydet itään päin rannan tuntumassa Gumbostrandin ja edelleen Hitåseen tulisi ehdottomasti luoda ja turvata joi nyt laadittavana olevassa yleiskaavassa. (M16)
- Vaadimme myös, että viherkäytävät tulee suunnitella niin, ettei yhtäkään taloa jää viherkäytävän alle.  
Viherkäytävää ja viheraluetta ei tule kaavassa osoittaa jo rakennetuille tonteille. (M83)

#### **Vastine:**

*Viherkäytävien ja ekologisten yhteyksien pohjalla on Majvikin alueelle tehty luontoselvitys ja siinä annetut suositukset.*

*Fallbäckenin purolaakso toimii ekologisena käytävänä, vaikka alueella on rakennuksia. Tämä todetaan myös raportissa "Luontoselvitys koskien Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle" (Hannu Tammelin, T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011). Yhteyden toimimisen kannalta on tärkeää, ettei aluetta tiivistetä oleellisesti.*

*Leveämpi viherkäytävä Uuden Porvoontien pohjoispuolella kulkee kaavaluonnosvaihtoehdoissa B, D ja E kaava-alueen itäosassa siten, että se sijoittuu rakentamattomalle alueelle. Uuden Por-*

*voontien eteläpuolella viherkäytävä seuraa purouomaa ja yhtyy Majvikin eteläosassa sijaitsevaan luontoselvityksen suuralueeseen E2 (T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, 2011) ja edelleen merenrantaan. Katrimossenin kautta yhteys jatkuu myös kaava-alueesta itään päin.*

*Majvikin alueella on pyritty korjatussa luonnoksessa ratkaisuun, jossa kaikki olemassa olevat asuinrakennukset sijoittuisivat rakentamisalueille. Tämän vuoksi on mm. kehitetty uusi rakentamisaluemerkintä, jolla osoitetaan ne rakennetut alueet, joilla nykyinen rakentamisen tehokkuus tulee säilymään. Merkintää käytetään ekologisten yhteyksien sekä muiden sellaisten alueiden kohdalla, joita ei haluta tiivistää.*

*Korjatussa luonnoksessa (luonnosvaihtoehdot B, D ja E) on tarkistettu viherkäytävien paikkoja. Rakentamisalueiden sisään jääviä viheralueita ei tällä suunnittelun tarkkuustasolla merkitä kaavaluonnokseen.*

#### **Luontoarvot**

Kaavakartan suhdetta luontoselvitykseen kummasteltiin. Mielipiteissä kysytäänkin, kuinka luontoselvitys on otettu huomioon kaavaluonnoksessa, jos Majvikia koskeva luontoselvityksen loppuraportti valmistui vasta kesällä 2011.

- Kaavaluonnos näyttäisi olevan hyvin epäoikeudenmukainen myös niille maanomistajille, jotka jäävät tämän ryhmän omistuksessa olevan alueen eteläpuolelle. Kyseisille rannoille on osoitettu runsaasti virkistysalueita ja suojelualueita, jotta kaava näyttää kokonaisuutena paremmalta.  
Sipoonrannan ruoppaus ja täyttötöiden hakemussuunnitelman yhteydessä on todettu tilojemme kohdalla sen olevan potentiaalista aluetta suojellun meriuposkuoraisen lisääntymisaluetta ja että tälle alueelle ei ole suunniteltu mitään rakentamista tai muutosta. Tämän on siis laatinut Finnish Consulting Group Oy 9.10.2009. Onko tämä nyt muuttunut reilussa vuodessa? (M85)
- Mihin ovat hävinneet Storörsbottnetin alueen luontoarvot? Söderkulla 2015 osayleiskaavassa on alueelle osoitettu mm. runsaasti erikokoisia osa-alueita, joilla on luonnonsuojeluarvoja (musta pistekatkoviiva, sl). Nämä arvot on sivuutettu täysin em. maankäyttösuunnitelmassa ja nyt nähtävillä tullessa yleiskaavaluonnoksessa. Häviävätkö luontoarvot, jos kyseessä on tarpeeksi isot asiat yhteiskunnallisesti?  
Em. maankäyttösuunnitelman ja nähtävillä tulleen yleiskaavaluonnoksen venesatamavaraus ei myöskään kunnioita lainkaan nyt käsiteltävän yleiskaavan alueelle laadittua luontoselvitystä (Luonnonarvometsät C6 ja C7). Raportissa todetaan mm. seuraavaa: Metsäalue on maisemallisesti merkittävä kohde Storörsbottnetilta katsottaessa ja kohde kuuluu oleellisena osana ekologista käytävää Majvikin metsäalueille Sipoonkorvesta ja Falkenbergsklobbenista. (M85/M67)
- Tammelinin luontoselvityskartoitus valmistui 2010. Otettiin kartoituksen asiat (ja vielä kesällä 2011 valmistuvan raportin tulokset) huomioon riittävästi alueemme suunnittelussa? (M112)

## Vastine:

*Korjatussa kaavaluonnoksessa on pyritty merkitsemään tärkeimmät ekologiset yhteydet, viherkäytävä moottoritien pohjoispuolelta Majvikin itäosan kautta merelle sekä muut tärkeimmät luontokohteet viheralueiksi. Lisäksi rakentamisalueet sisältävät viheralueita, myös suojeltavia kohteita. Viheralueiksi merkityt alueet eivät noudata esim. kiinteistörajajoja.*

*T:mi ekologinen ympäristökartoituksen laatiman luontoselvityksen täydennys valmistui syksyllä 2011. Siinä ei tullut Majvikin osalta esille kuin muutamia uusia luontokohteita, lisäksi eräiden kohteiden status erityisen tärkeinä kohteina tai kokonaisuuksina vahvistui. Luontoselvityksen tekijä esitti omat näkemyksensä suullisesti suoraan kaavoittajalle jo ennen luontoselvitysraportin valmistumista.*

*Selvityksiä täydennetään tarpeellisessa määrin koko kaavaprosessin ajan.*

*Storörenin asemakaava-alueelle tehdyssä Storörenin vesialueen vesikasvillisuuskarttoitus ja pohjaeläinselvityksessä (Alleco Oy, 2008) todetaan, että alue saattaa olla meriuposkuoriaiselle potentiaalinen elinympäristö. Kartoituksessa ei kuitenkaan havaittu uhanalaisia kasvi- tai eläinlajeja.*

## Rannat

Granön suunnitteluperiaatteissa oleva vapaiden rantojen osoittaminen julkiseen käyttöön tulisi koskea myös Majvikin. Yksityisten rantojen muuttamista virkistysalueiksi tai rantaraitiksi vastustetaan.

Ehdotetaan kevyenliikenteen siltaa Majvikin ja Sipoonrannan rantatien välille.

- Storörsbottnetin kiinteistöjen rannat on jatkossakin pidettävä vapaina kävelyteiltä ja venesatamista. Maanomistajien käyttöoikeutta omiin rantoihinsa ei saa näin ollen rajoittaa suunnitelmassa esitellyllä tavalla. (M67)
- Taustamaan omistajat hyötyvät kohtuuttomasti varsinkin meidän omarantaisten tilojen omistajien kustannuksella.

Lainaus Granön suunnitteluperiaatteista: "Lähtökohtana on, että vapaat rannat osoitetaan ensisijaisesti julkiseen virkistyskäyttöön. Niiltä osin kun muiden toimintojen järjestäminen vaatii rantavyöhykkeen hyödyntämistä, rannat pidetään mahdollisuuksien mukaan vapaasti kuljettavina." Tämän pitäisi olla yhdenmukainen myös Majvikissa, nyt tämä periaate ei näytä toteutuvan, vaan jo rakennetut rannat otetaan julkiseen käyttöön.

Kaavaluonnos näyttäisi olevan hyvin epäoikeudenmukainen myös niille maanomistajille, jotka jäävät tämän ryhmän omistuksessa olevan alueen eteläpuolelle. Kyseisille rannoille on osoitettu runsaasti virkistysalueita ja suojelun alueita, jotta kaava näyttää kokonaisuutena paremmalta.

Yleispiirteisessä Sipoon yleiskaavassa 2025 ei ole venesatamaa myöskään nyt esitetyllä alueella, vaan pelkästään Sipoonrannassa.

Tilojemme kohdalla esitetty rantaraitti päättyy vesijätömaalle, johon laskee lähteitä. Kuntokallion keskustelutilaisuudessa ilmeni, että sinne on suunniteltu kahvilaa?? Tu-

leeko kunta aloittamaan kahvilatoimintaa? Vai kuka? Missä ovat nämä yksityiskohtaiset suunnitelmat? Kyseinen rantaraitti kulki siis venesatamassa, kuka tätä venesatamaa tulisi ylläpitämään? Kunta vai joku muu?

Mielestämme alue ei myöskään sovellu venesatamatoimintaan, koska veden korkeus on alueella 0,1 – 0,8 m ja jopa vähemmän matalan veden aikana. Tämä vaatisi aivan massiivisia ruoppauksia. Jos Sipoossa halutaan kehittää venesatamatoimintaa luulis Sipoosta löytyvän syvempirantaisia alueita jonne se olisi kustannuksiltaan selvästi edullisempaa. Esim. Sipoonlahti??? (M85)

- Aspeskogin, Björkhagan ja Katrinansaarentien ja Majvikin rannan virkistysalueiden alle jää useita kymmeniä omakotitaloja. Majvikin rannassa ympärivuotisesti asuttuja tontteja on taloineen ja pihapiireineen kaavoitettu virkistysalueiksi. (M8)
- Lisäksi yleinen uimaranta on esitetty yksityisen maanomistajan alueelle, vaikka luontainen uimarannan paikka sijaitsee lähempänä em. maanomistajaryhmittymän omaa aluetta. (M52)
- Ehdotamme, että Uusi Porvoontie jätetään olemassa olevaksi liikenneväyläksi ja lahden yli voisi rakentaa kevyen liikenteen sillan yhdistämään Majvikin ja Sipoonrannan rantatietä. (M83)

## Vastine:

*Yleiskaavassa esitetään suurpiirteinen suunnitelma siitä, kuinka alueen maankäytön tulisi kehittyä asukasmäärän kasvaessa radikaalisti. Uuden 10 000 asukkaan asuntoalueen suunnittelu tarkoittaa, että valitettavasti yksityisestä edusta joudutaan paikoin luopumaan julkisen edun hyväksi.*

*Majvikin kaavaratkaisu ei mahdollista uusien omarantaisten tonttien muodostumista. Toisaalta se mahdollistaa paikoin rakentamisen tiivistämisen ranta-alueilla. Rannan ja uuden rakennuspaikan välissä tulee kulkea vähintään julkinen rantaraitti. Näin on esim. olemassa olevilla kiinteistöillä, jotka sijaitsevat keskeisesti ja joilla asemakaavassa rakentamisen tiiveyttä on järkevä lisä. Näin estetään kunnan kehittyessä ns. yksityisrantojen muodostuminen ja toisaalta mahdollistetaan liikkuminen meren äärellä kaikille asukkaille.*

*Storörsbottnet on Östersundomin alueella otollinen satamatoimintojen sijoittamiseen. Lisäksi uudelle kunnanosalalle merellisyyden pienvenesataman, julkisen urbanin rantaviivan ja uimarannan muodossa on vetovoimatekijä. Sataman tarkempi suunnittelu kuuluu seuraaville suunnittelutasoille.*

*Uimarannan paikka on kaavaluonnoksessa esitetty hyvin viitteellisesti. Korjatussa kaavaluonnoksessa uimarannan sijaintia on hieman muutettu idemmäs.*

## Liikenne

Liikenneyhteyksien linjauksiin ja joukkoliikennetarkaisuun tuli huomattava määrä mielipiteitä. Seuraavassa on koottuna kannanotoissa vain Majvikin liikennetarkaisuun esitettyjä huomi-

oita. Yleisemmin liikenteestä esim. Uuden Porvoontien muuttamisesta kaduksi, meluhaitoista tai joukkoliikennejärjestelmästä tulleisiin kannanottoihin on vastattu edellä.

#### Uusi Porvoontie

Runsaasti kysymyksiä herättää 170-tien linjauksen muuttaminen Majvikin kohdalla. Fallbäckenin purolaakson ylittävä linjaus sai vastustusta alueen nykyisten asukkaiden asemaa heikentävänä ratkaisuna. Erityisesti pelätään ratkaisun tuomia meluhaittoja mm. Björkhagan alueelle. Linjaus kulkee useiden kiinteistöjen päältä. Uuden Porvoontien /170-tien linjauksesta on myös asukkaiden omia ehdotuksia (M17, M112, M72).

- Lisäksi kyseenalaistamme täysin maantie 170:n siirtoa pohjoiseen Storörenin lahden kohdalla. Ketä tämä hanke hyödyttää? Siirron surauksena on ainoastaan haittoja.

Ehdotamme että Uusi Porvoontie jätetään olemassa olevaksi liikenneväyläksi. (M83)

- Vi ifrågsätter också den nya vägdragningen av Nya Borgåvägen och förbindelsevägen men de kan diskuteras mera exakt vid senare skede då planeringen av området framskrider. (M66)

- Uutta Porvoontietä kehitettäisiin siis nykyisellä paikallaan. Jos tarvitaan yhteyttä Majvikin metroasemalle, sen voisi luontevasti tehdä jo olemassa olevia tieyhteyksiä kehittäen. Lenkki voisi olla Immersbyn tieltä, metroaseman kohdalta alas Uudelle Porvoontielle (tiepohja jo olemassa).

Porvoonväylän siirtämisaatus pohjoisemmaksi asuinalueellemme läpi ja suunniteltu metrolinjaus ovat jo aiheuttaneet valtaisa mielipahaa asukkaissa ja toden totta, hyvin monelle unettomia öitä. (M112)

- Uuden Porvoontien, maantien 170 mahdollinen uudelleenlinjaus kiinteistöjen (...) rajaa myöten Fallbäckenin purolaakson yli kohti suunniteltua Majvikin metroasemaa.

Tätä tietä ei ole toivoakseni kaavassa tarkoitettu sijoittaa olemassa olevien 2000–2009 rakennettujen talojen päälle vaan merkintä johtaa harhaan.

Tielinjaus rumentaa koko maisemaa ja häiritsee lisäksi koko asuinalueetta ja tekee usean kiinteistön osalta maan arvottomaksi. Linjaus on kohtuuton, koska alueelta löytyy myös rakentamatonta muuta kuin asuinkäyttöön tarkoitettua maata, jota käyttäen saavutetaan yhtä hyvät tieyhteydet metroasemalle ja uusille asuinalueille kuin kaavassa ehdotetulla linjauksella ja sen lisäksi saavutetaan rauhallisempi asuinalue björkhagan alueelle.

Yksi Fallbäckenin purolaakson yli johtava yhdystie Majvikin metroasemalle Porvoon suunnasta riittää hyvin.

Tie aiheuttaisi kohtuutonta meluhaittaa myös paikallismaantienä hyvin matalinkin liikennenopeuksin.

Vaihtoehtona Nykyisen 170-linjauksen siirrolle voitaisiin nykyinen maantielinjaus toteuttaa esteettisemmin Fallbäckenin purolaakson halki säästäten muun laaksoalueen koskemattomana. (M17)

- Yksityisenä kiinteistönomistajana huolestun suunnitelista, joissa toteutuessaan tie halkoisi tonttiani ja lisäksi kulkisi

osittain taloni päältä. (M141)

#### Vastine:

*Uutta Porvoontietä, kulki linjaus nykyistä reittiä tai muutettua linjausta pitkin, tullaan tulevaisuudessa Östersundomin alueella (myös Majvikissa) kehittämään alueen pääkatuna – ei maantienä.*

*Uuden Porvoontien uusi linjaus Majvikin kohdalla perustuu metroaseman sijaintiin. Alueen raideliikennejärjestelmän ollessa metro, Majvikin palvelut tulevat sijoittumaan metroaseman yhteyteen. Pääkadun tulee kulkea tämän keskittymän kautta.*

*Luonnosvaihtoehdossa B Uuden Porvoontien uusi linjaus on muutettu Björkhagan aluetta vähemmän häiritseväksi. Vaihtoehtoissa C ja D linjaus pysyy nykyisellään. Vaihtoehdossa E Majvikin pääkatu suuntautuu Sakarinmäen juna-asemalle, kun taas Uusi Porvoontie toimii alueen sisäisenä yhteytenä eikä näin ollen tule merkityksi kaavakarttaan.*

*Yleiskaavaan merkitään vain pääkadut ja muut alueen merkittävimmät tie-/katuyhteydet ns. yhteystarpeina, ei maastoon tarkasti sijoitettuina reitteinä. Yleensä kadut pyritään tarkemmassa suunnittelussa linjaamaan siten, ettei esim. olemassa olevia rakennuksia jää alle.*

*Majvikissa epävarmuutta herättäneet uudet rakennusluvut on myönnetty joko ennen kuin katulinjauksista (tai metrosta) oli tietoa tai lupa on myönnetty vanhan poikkeamisluvan perusteella.*

#### Muuta Majvikin liikenteeseen liittyvää

Yhteyttä Majvikista moottoritiele omana moottoritie liittymänä ehdotetaan. Teiden tulisi mukailla paremmin olemassa olevia teitä. Porvoon museon lausunnossa (L7) todetaan, että Majvikissä pyritään siihen, että kaavassa voitaisiin esim. hyödyntää enemmän olemassa olevia mutkittavia ja pienipiirteisiä teitä ja siten yhdistää nykyiset luonto- ja ihmisen aikaan saamat arvot luontevasti uuden kaupunkiympäristön kanssa.

- Luonnoksessa Katrineholman ja Majvikin tiet ovat yhdistetty Uuden Porvoontien kohdalla. Ehdotamme että selvitetäisiin voidaanko vanhat liittymät edelleen käyttää. Perustelu: Porvoontie siirtyy pohjoisemmaksi ja liikenne vähenee oleellisesti alueella. Ehdotettujen teiden kiemurtelu hidastaa liikumista alueelle ja sieltä pois. Majvikintien nykyinen liittymä voitaisiin siirtää n. 20 m itään liikenneturvallisuuden ja näkyvyyden parantamiseksi. (M55)

- Alueen läpi kulkevan tien linjauksen on seurailtava Katrineholmintien nykyistä linjausta siten, että tiehen mahdollisesti tarvittava lisäalue otetaan kiinteistöjemme kohdalla Katrineholmintien länsipuolelle kaavaluonnokseen sijoitetusta rakentamisalueesta, mikä tällä hetkellä on rakentamatonta aluetta. (M81)

#### Vastine:

*Kaavaluonnoksessa pyritään katujen linjauksissa noudattamaan olemassa olevien teiden linjauksia. Kaavakarttaa tulee lukea ottaen huomioon sen suurpiirteinen esitystapa. Kaavakarttaa tarkistetaan näiltä osin siinä määrin kuin se on tarkoituksenmukaista.*

## Majvikin metro

Metroaseman ja -raiteen sijaintia ehdotettiin muutettavaksi. Metron tulisi usean mielipiteen mukaan kulkea maan alla tai vähintään maanpäällisessä betonitunnelissa eikä sillalla. Metro tulisi toteuttaa siten, ettei siitä koidu haittaa olemassa olevalle asutukselle. Myös Uutta Porvoontietä mukaileva metro saa kannatusta.

Metron vaikutus purolaakson maisemaan ja luontoon herättää kysymyksiä. Maanpäällisen metrolinjan koetaan pilaaavan maiseman, häiritsevän Fallbäckenin ekologista yhteyttä ja luontoarvoja sekä turmelevan Majvikin metroaseman itäpuolelle jäävät asuinalueet.

- Majvikin aseman jälkeen metrolinja tulee ohjata Fallbäckenin purolaakson alitse kallio/betonitunnelissa. Minimissään toteutuksena maanpäällinen betonitunneli, joka maisemoidaan ympäröivään luontoon ja jonka yli vedettynä Haavistontien nykylinjaus voidaan säilyttää. (M17)

- Yleiskaavaluonnoksessa esitetty metrolinja ylittää viherkäytävällä sijaitsevan Fallbäckenin puron maan päälle rakennettua siltaa pitkin, jolloin se aiheuttaa alueelle merkittävää meluhaittaa ja romuttaa viherkäytävälle asetetut luonnonsuojelulliset tavoitteet.

Majvikin metroasemalta Söderkullaan linjattu metrorata viedään kokonaisuudessaan maan alla, jolloin viherkäytävä säilyy yhtenäisenä ja sille asetetut luonnonsuojelulliset tavoitteet täyttyvät.

Minimiratakisuna on viedä metrorata betonitunnelissa Fallbäckenin puron yli ja maisemoidaan tunneli viherkäytävään mukautuvaksi.

Haluamme myös tuoda esille, että itämetron esiselvityksessä (2008) todetaan, että metroradan ja -asemien toteuttavuuden ja rakennuskustannusten puutteelliset lähtötiedot vaikeuttavat todellisten kustannusten arviointia. Kaava-alueen asukkaiden kannalta on erittäin tärkeää, että yleiskaavaan jäävien metro- ja tielinjauksien toteuttavuusselvitykset tehdään perusteellisesti, eikä kaavaan jää sellaisia linjauksia, jotka ovat toteuttamiskelvottomia, mutta rajoittavat vuosikymmeniksi yksityisten ihmisten omissa maan-alueiden arvon nousua ja rakentamismahdollisuutta. (M72)

- Linjausvaraus siis hyvä mieltä tässä vaiheessa jos / kun kasvutavoitteet toteutuskelpoisia ja todella realistisia! Mutta linjausvarauksena voisi olla reitti, joka kulkisi nykyisellään rakentamattoman alueen läpi.

Porvoontien viereen vedettynä metro helpommin rakennettavissa solan kohdalta maanalaisena (maastollisesti). Samalla säilyisi Fallbäckenin purolaakso (metro kuuleman mukaan joutuisi nykyisessä suunnitelmassa kulkemaan solan kohdalla maan päällä, ei tunnelissa.) Maanpäällinen siltaratkaisu varmasti myös paljon kalliimpi vaihtoehto rakennusvaiheessa sekä ylläpitokustannuksiltaan. (M112)

- Yleiskaavaluonnoksessa rata kulkisi Haavistontien ja Björkhagantien poikki. Annettujen tietojen mukaan purolaakso rata kulkisi maanpinnalla tai sillalla johtuen maaston korkeuseroista ja laakson maaperästä.

Ratalinjaus aiheuttaisi kohtuutonta haittaa alueen nyky-

asutukselle, kulkien olemassa olevan asutuksen ja rakennusten yli. Ehdotettu linjaus on tuhoisa ja se on laadittu halveksien olemassa olevaa asutusta.

Rata on erittäin voimakas aluetta rajaava este ja barriadi. Se pirstoisi alueen ja osaltaan tuhoaisi sen virkistys-, viher- ja luontoarvoja.

Majvikin metroaseman jälkeen rata kaartuisi yllä mainitun maantie 170:n muutosehdotuksen linjassa.

Jos mutka on liian jyrkkä radalle ehdotamme että Majvikin metroasema muutettaisiin luonnoksessa ehdotetusta paikasta lounaaseen... Luonnonsuojelujärjestöjen nk. varjokaavassa Majvikin metroasema on niin ikään merkitty kyseiselle paikalle.

Aseman siirtoa kyseiselle paikalle puoltaisi myös asukkaiden helpompaa pääsyä Storörenin ranta-alueelle. Samaten ehdottamamme ratalinjaus merkitsisi Sipoonrannan asukkaille lyhyempää matkaa metroasemalle. (M83)

- Toivomme Majvikin metroaseman sijainnin ja raidelinjauksen suunniteltavan yleiskaavaan siten, että linjauksen jatkaminen itään päin voidaan aikanaan toteuttaa kyläyhteisöllemme mahdollisimman vähän haittaen. (M86)

Metron valinta Etelä-Sipoon joukkoliikennematkaisuksi kyseenalaistetaan useissa mielipiteissä ja rinnalle kehoitettiin palauttamaan raitiotievaihtoehto. Metro koetaan liian hitaaksi joukkoliikennevälineeksi.

- Joukkoliikennevaihtoehtona tulee säilyttää pikaraitiotie ja bussiliikenne. Paikallisjunaliikenteen vaihtoehtoa tulee selvittää. Metro sopii varsin huonosti alueelle.

- Valitun joukkoliikennemuodon ja -linjauksen tulee olla sellainen että se sopii jatkettavaksi ainakin Söderkullaan ja Kullooseen. (M32b)

- Metrolinjauksen vaihtoehtona, maanpäällinen raideliikenne (pikaraitiotie) voisi kulkea päälliikenneväylän kanssa rinnakkain. (M112)

### Vastine:

*Kaavaluonnoksessa esitetty Majvikin metroaseman sijainti sekä metrolinjaus Majvikista itään on alustava ja suurpiirteinen. Selvitys metron maastokäytävästä Majvikista Söderkullaan on tekevä. Selvitys on tarkoitus tehdä vuoden 2012 aikana.*

*Majvikin metroaseman sijainti ja metron linjaus on esitetty korjauksessa kaavaluonnoksessa (kaavaluonnosvaihtoehto B) samaan paikkaan kuin nähtävillä olleessa kaavaluonnoksessa, koska asia ei ole pystytty toistaiseksi tarkemmin tutkimaan.*

*Myöskään metrokäytävän sijaintiin maanalaisena tai maanpäällisenä ei oteta kantaa Majvikin osalta tässä vaiheessa.*

*Pikaraitiotietä raideliikennematkaisuun tutkitaan kaavaluonnosvaihtoehtoissa D ja E. Pikaraitiotie ei kuitenkaan yksin ole koko Etelä-Sipoon kannalta toimiva ratkaisu.*



## Elinkeinot

Majvikin alueella toimii puutarha-alan yrityksiä sekä biodynaaminen maatila. Mahdollisuutta jatkaa yritystoimintaa toivotaan. Kaavamerkinnot tulisi olla sellaisia, ettei elinkeinonharjoittajien mahdollisuudet vaarannu.

- Toiseksi mieleen tulee olemassa olevan rakennuskannan soveltaminen yhteen tiiviin kaupunkirakenteen kanssa. Onko tilaa jättää alueelle ajallista kerrostumaa vai jyrätäänkö kaikki vanha uuden tieltä?  
Omalla osaltamme kiinnostaa mahdollisuus jatkaa yritystoimintaa Sipoon Västerskogin (Östersundomin) kylässä (...) Yritystoiminnan suuntaaminen viljelystä puutarhakauppaan vaikuttaisi aika luontevalta olosuhteiden muuttuessa. Toiveemme olisi pihapiirin sekä Immersbyntien varressa sijaitsevien kasvihuoneiden säilyttäminen, yritystoiminnan tarpeisiin. (M18)
- Vi motsätter oss dock att gårdscentret och dess näromgivning är planerat som grönområde. Det bör finnas möjlighet att utveckla gården och bygga enligt behov för att hålla den livskraftig. (M66)
- Koko luonnoksessa maa- ja metsätalousalueet on pääsääntöisesti merkitty viheralueiksi. Olemme sitä mieltä että meidän (ja muiden) alueella voi olla maataloustoimintaa vielä pitkään. Ehdotamme että pellot merkitään kaavassa siten että toiminta voi jatkua turvallisesti, eikä maataloustukia vaaranneta. (M55)

### Vastine:

*Yritystoiminnan jatkuminen ja syntyminen alueella on pääasiallisena kunnan näkökulmasta toivottavaa. Toimintojen sijoittumisessa on kuitenkin otettava huomioon maankäytön kokonaisuus. Esimerkiksi asuinalueelle ei voi sijoittua asumiselle haitallisia toimintoja. Jos todetaan, että yritystoiminta ei voi jatkua samalla sijainnilla, voidaan jatkosuunnittelussa etsiä toiminnalle uusi sijoittumispaikka.*

*Kehitettyssä luonnoksessa on uusi MT-merkintä, jolla on merkitty maatalousalueet. Tämän lisäksi on p-merkintä, jolla esitetään olemassa olevat säilytettävät peltoalueet.*

*Maataloustoiminnan jatkuminen Majvikin alueella on ollut yksi suunnittelun lähtökohdista.*

*Vanhan rakennuskannan säilyminen ei kaikilta osin ole mahdollista alueiden tiivistyessä. Tällä kaavatasolla ei voida yksityiskohdaisesti ottaa kantaa siihen, mitkä rakennukset voivat säilyä ja mitkä joutuvat väistymään uuden rakenteen tieltä.*

## Maankäyttösopimukset ja maanarvo

Sipoon kunnalla on maanomistajaryhmittymän kanssa voimassa hankeyhteistyösopimus Majvikin alueella. Hankeyhteistyösopimus herättää vastustusta ja pelkoa asukkaiden joutumisesta eriarvoiseen asemaan. Mielenpitoista ilmenee pelko siitä, että Sipoon kunta kohtelee epätasa-arvoisesti pieniä asuinalueita ja suurmaanomistajia, jotka hyötyvät maankäyttösopimuksista.

Kaavaluonnoksessa esitettyä maankäyttöratkaisua pidettiin toisaalta hyvänä ja toivotaan nopeaa etenemistä asemakaavoitukseen. Toisaalta kaavaluonnoksen koetaan suosivan tiettyjä maanomistajia.

Yksityisessä omistuksessa olevien alueiden rakentaminen herätti kysymyksiä oikeudenmukaisesta korvauksesta.

- Huomio Sipoon osalta kiinnittyy erityisesti yhteen seikkaan, nimittäin maanomistukseen. Suurin osa rakennettavista alueista on toki maankäyttösopimuksen piirissä, mutta silti merkittävä osa kaavailuista rakennusalueista on yksityisessä omistuksessa. Miten toteutuu oikeudenmukainen korvaus kyseisistä alueista? (M18)
- Sipoon kunta on yhdessä kolmen suurmaanomistajan kanssa laatinut 15.2.2008 hankeyhteistyösopimuksen, joka vaarantaa maanomistajien tasapuolisen kohtelun Majvikin alueella.  
Mikä on ollut kunnan rooli maankäyttösuunnitelma laadinnassa? Pikaisen tarkastelun perusteella rakennusoikeutta on kasattu juuri niille maanomistajille, jotka ovat sopineet kunnan kanssa hankeyhteistyöstä jo kolme vuotta sitten.  
Kaavaluonnos näyttäisi oleva hyvin epäoikeudenmukainen myös niille maanomistajille, jotka jäävät tämän ryhmän omistuksessa olevan alueen ulkopuolelle. (M85)

- Miten yksityisten mailla olevat viheralueet arvioidaan ja korvataan on tasavertaisuuskysymys. (L1)

- Purolaakson kiinteistön omistajana tuntuu hieman epäoikeudenmukaiselta muihin alueen kiinteistönomistajiin verrattuna, jos alue kehittyy monilla tavoin epäedullisesti kiinteistön ympärillä eikä pääse edes asumisen tiivistymisestä taloudellisesti hyötymään. (M17)

- Yleiskaavaluonnoksen mukaan alueellemme on osoitettu asuinalueita, maatalousalue sekä viheralueita ja mm. Kaksikin viherkäytävää Sipoonkorvesta merelle. Olemme osallistuneet osaltamme yleiskaavan valmisteluun yhdessä kunnan kanssa em. Hankeyhteistyösopimuksen puitteissa. Omistamamme alueen osalta toteamme, että yleiskaavaluonnos muodostaa hyvän pohjan alueen jatkokehittelylle.

Alueen kustannusvastuun lähtökohdista on siis se, että alueen on rahoitettava itse itsensä.

Valmisteltaessa kunnan kanssa yhteisessä suunnittelun ohjausryhmässä Östersundomin yhteistä osayleiskaavaa olemme esittäneet, että asemakaavoitus tehtäisiin vaiheittain. Se voitaisiin aloittaa omistamiltamme 170-tien eteläpuolisilta alueilta ja eräiltä niiden lähialueilta mikäli kunta ja ko. alueiden maanomistajat niin haluavat. (M113)

### Vastine:

*Sipoon kunnan maapoliittisen ohjelman mukaan asemakaavoja laaditaan ensisijaisesti kunnan omistamille maille. Yleiskaavoitusvaiheessa kunta neuvottelee keskeisillä alueilla maan ostosta raakamaahintaan (raakamaalla tarkoitetaan asemakaavoittamatonta maata). Raakamaan hinnassa ei huomioida yleiskaavoituksen tuomaa odotusarvon nousua (lunastuslaki 31 § ja 32 §).*

*Kunnan ja yksityisen maanomistajan välisiä maankäyttö sopimuk-  
sia tehdään poikkeustapauksissa, mikäli ne ovat kunnan edun  
mukaisia.*

*Sipoon kunnalla on voimassa Majvikin alueella yksi hankeyh-  
teistyösopimus, jossa on sovittu mm, että maanomistajat toteut-  
tavat tai rahoittavat alueen sisäisen infrastruktuurin kuten kun-  
nallistekniikan sekä osuutensa lähipalveluista kuten ala-asteis-  
ta ja päiväkodeista ja luovuttavat ne valmiina kunnalle. Asema-  
kaavoituksesta koituvat alueen toteuttamisesta johtuvat ulkoiset  
kustannukset kuten liikuntapaikat, lukiot ja ulkoinen infra rahoit-  
etaan kunnalle siirtyvällä rakennusoikeudella/tonttimaalla taikka  
maankäyttömaksulla. Kyseisen maanomistajaryhmittymän alu-  
eella on runsaasti muutakin käyttötarkoitusta kuin asuinrakenta-  
minen esim. viherkäytäviä.*

### **Kaava-alueen rajaa toivotaan muutettavan.**

- Yhteisen yleiskaavan tavoitteissa mainitaan suojeluarvojen huomioonottaminen ja viheryhteyksien säilyttäminen sekä viheryhteyksien ja -väylien luominen ympäröiviin alueisiin. Majvikin ja koko Etelä-Sipoon kannalta varsin tärkeät viheryhteydet itään päin rannan tuntumassa Gumbostrandin ja edelleen Hitäseen tulisi ehdottomasti luoda ja turvata jo nyt laadittavana olevassa yleiskaavassa. Alueen asutus voidaan jonkin verran tiivistää ja samalla hyödyntää jo rakennettua kunnallistekniikkaa, jolloin bonuksena saadaan viheryhteydet itään päin ja tärkeät ulkoilureitit rakennettua. Tästä syystä tulisi yleiskaava-alueen rajaus hieman tarkistaa siten että Blåkulla RN:o 8:1430 sekä pari siihen liittyvää kiinteistöä otetaan mukaan yhteiseen yleiskaavaan. (M85)

### ***Vastine:***

*Kaava-alueen rajaus noudattaa Majvikin itäreunalla kylärajaa. Tästä ei tehdä poikkeuksia yksittäisten kiinteistöjen kohdalla. Viheryhteydet suunnitellaan alueen sisällä sekä jatkuviksi muille alueille. Kaavarajan muuttaminen ei vaikuttaisi tähän.*

## **9. Granö**

### **Maankäyttö**

Granötä koskevat mielipiteet jakautuvat pääpiirteissään alueen rakentamista ja siltayhteyttä kannattaviin sekä näitä vastustaviin mielipiteisiin, joissa taas kannatetaan saaren luonnontilaisuuden säilyttämistä sekä lauttayhteyden järjestämistä. Granön suunnitelmiin oltiin myös tyytyväisiä pienin muutoksin. Useat jättivät myös oman ehdotuksensa parannelluksi kaavaluonnokseksi Granön osalta.

Useiden kiinteistönomistajien toiveena on rakennusalueiden lisääminen ja viheralueiden vähentäminen etenkin vanhalta kyläalueella. Toisaalta mielipiteissä toivotaan Granön maltillisempaa kehittämistä asuinalueena ja painottamista virkistys- ja viheralueisiin.

Granön suurimman maanomistajan Helsingin kaupungin maille kohdistuvat maankäyttöratkaisut herättävät vastakkaisia mielipiteitä. Toisaalta koetaan, että Helsingin omistamille alueille on osoitettu liikaa rakentamista, toisaalta Helsingin omistamat alueet nähdään potentiaalisena rakennusmaana.

- Pidämme Granön saaren varaamista asutukselle ja merelliselle toiminnalle sekä sillan rakentamista saareen hyvänä ja järkevänä ratkaisuna. Helsingin kaupungin omistamat alueet saareessa, jotka ovat aikaisemmissa kaavoissa olleet viheralueita, tulisi aivan oikein ottaa rakentamisen piiriin ja mieluummin laajemmassa mitassa kuin nyt esitettyssä yhteisessä yleiskaavassa. Näin laaja virkistysalue saareessa ilman yhteyksiä ja palveluja, ei ole juurikaan käyttöä tulevaisuudessa. Lisäksi kaupungin rannat ovat pääosin matalia kaislikkorantoja ja sopimattomia tehokkaampaan virkistyskäyttöön. Saaren sisäosia voisi käyttää esitettyä laajemmin rakentamiseen, mikä myös osaltaan perustelisi paremmin siltayhteyden rakentamista.

Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty varsin laaja viheralue-kaista itäkärjen vanhan asutuksen ja keskelle saarta esitetyn uuden asutuksen välille. Tämä ei ole perusteltua, muilta osin kuin ehkä vanhojen peltoalueiden osalta, jotka voisivat tulevaisuudessa toimia pienimuotoisina lähiruokatuotanto- ja palstaviljelyalueina kortteleiden välissä. (M111)

- Myös Granön saareessa talojen päälle on sijoitettu viheralueita. (M8)
- Det planerade grönområde önskar vi få ändrat till åkerområden eller bostadsområden. (M133)
- Planerna för Granö är överdimensionerade. Granö borde bli rekreativsområde, utan bro och bilvägar. (M124)
- I stället för ett urbant bostadsområde borde Granö med sin fina natur reserveras för rekreation, något som ju också tidigare ingått i stadens planer.  
Ett friluftsområde på Granö skulle säkert vara mycket välkommen satsning. (M110)
- Granön saaren pitäisin ulkoilualueena, jossa olisi paikkoja veneille ja uimarantoja. Saarelle ei lisärakentamista. (M131)
- Granön suuri arvo virkistäytymisalueena ja luonnontilaisena saarena pilataan. Granön luonnontila kannattaa säilyttää niin paljon kuin mahdollista. Ihmiset haluavat luontoelämyksiä ja Granö voisi olla vastapaino Östersundomin ja sen läheisten alueiden urbaaneille asuinalueille. (M125)
- Sibbo Naturskyddare – Sipoon luonnonsuojelijat r.f. anser inte att man bör anvisa nya områden för byggnation på Granö. (L30)
- Vi föreslår att man vidarutvecklar vår mark såsom man har presenterat i den offentliga delgeneralplankartan och samtidigt söker en lämpligare plats för den allmänna simstranden. (M135)
- Erityisen merkityksellä paikka tällä alueella jäsenillemme on ollut Granön saari, johon kohdistettuja suunnitelmia emme yleiskaavaesityksessä hyväksy. (L15)
- Helsingin kaupungin omistamat alueet saareessa, jotka ovat aikaisemmissa kaavoissa olleet viheralueita, tulisi aivan oi-

kein ottaa rakentamisen piiriin ja mieluummin laajemmassa mitassa kuin nyt esitetyssä yhteisessä yleiskaavassa.

Kaavaluonnoksessa Granön saareen on hahmoteltu maankäyttöratkaisu, jossa suurin osa uusista rakennusalueista sijoitettaisiin Helsingin kaupungin omistamille tiloille samalla kun yksityisten omistamat hyvin arvokkaat rantakiinteistöt osoitetaan näitä asuinalueita palveleviksi virkistysalueiksi. Östersundomin yhteinen yleiskaava aiheuttaisi-kin edellä kuvaillun perusratkaisun osalta varmuudella MRL 39,4 §:ssä kiellettyä kohtuutonta haittaa sellaisille maanomistajille, joiden kiinteistöt on kaavaluonnoksessa osoitettu virkistyskäyttöön. (M50)

- Granön saareen ei missään nimessä tule rakentaa venetelakkaa tai veneiden talvisäilytyspaikkaa bensanahneiden päristelijöiden käyttöön. (M45)
- Granön kaavoituksen tuomat mahdollisuudet mm. veneilyyn ja vapaa-aikaan ovat erittäin hyviä. (M73)

Mielipiteet: M111, M133, M124, M131, M125, L30, M135, M134, L15

#### **Vastine:**

*Kaavaluonnos on laadittu Sipoon kunnanhallituksen hyväksymien Granön suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Suunnitteluperiaatteista on johdettavissa mm. että Granöhön pyritään muodostamaan pientalokaupunki ja pienvenesatama.*

*Kaavaluonnos mahdollistaa myös sillan rakentamisen saarelle, mutta ei poissulje lauttayhteyden mahdollisuutta.*

*Suunnitteluperiaatteiden mukaisesti virkistys eri muodoissa tulee olemaan oleellinen osa Granöhön sijoitettavia toimintoja.*

*Kaavaluonnosta on pyritty korjaamaan mahdollisuuksien mukaan saatujen ehdotusten pohjalta.*

*Helsingin kaupungin omistamilla maa-alueilla Granössä on enemmän vihreällä aluemerkinällä osoitettuja alueita kuin muiden maanomistajien alueilla. Myös punaiset alueet sisältävät viheralueita.*

#### **Virkistys**

Virkistysalueen kehittämistä Granössä kannatetaan, mutta näkemykset virkistysmahdollisuuksista vaihtelevat suuresti. Varjokaavan ratkaisu saa kannatusta. Toisaalta Granöstä toivotaan myös virkistysaluetta, jossa on paikkoja veneille ja uimarantoja.

Useissa mielipiteissä esiteltiin omia ajatuksia saaren virkistysmahdollisuuksien kehittämiseksi esim. vanhojen peltoalueiden muuttamista palsta- ja lähiruokatuotantoon, ulkoilureitin osoittamista itärannalle ja yksityisen rannan muuttamista kunnan rannaksi, jotta välttyttäisiin luvattomalta tonteilla kulkemiselta ja huvila-asutuksen rakentamista.

- Naturen på Granö utgör en unik helhet, ungefär en tredjedel av ön består av livsmiljöer som befinner sig i naturstillstånd eller livsmiljöer som annars är särskild värdefulla. Till exempel strandängen och skogsområdet på västra delen av Gra-

nö, som i det preliminära utkastet till generalplan har använts som byggnadsområde, borde på grund av sina naturvärden bevaras som ett naturskyddsområde.

Föreningen anser att Granö bör bevaras och utvecklas som ett naturskydds- och rekreationsområde på så sätt att känsliga miljöer inte skadas. (L30)

- Vaikka pidämme hyvänä sitä, että mahdollisimman moni muukin lähtisi tutustumaan Granön luontoon, pelkäämme, että saaren rakentaminen virkistys- ja asuinalueeksi jyrää alleen sen ainutlaatuisen luonteen.  
Retkeilyn, luontoharrastuksen, ympäristökasvatuksen tai esteettisestäkään näkökulmasta ei ole mielekästä, että Granö muuttuisi yksityisrannaksi ja puistomaiseksi lähiömeträksi, jollaista Helsingissä on jo aivan yllin kyllin. (L15)
- Granön mukaan ottaminen suunnittelualueeseen mahdollistaa virkistyskäytön ohjaamista pois herkimmiltä luontokohteilta. (L5)
- Granön kaavoituksen tuomat mahdollisuudet mm. veneilyyn ja vapaa-aikaan ovat erittäin hyviä. (M73)

Mielipiteet: M124, M110, M29, M125, L33, L4, L3, L30, L15, M131, M45, M111, M136, M140, M73

#### **Vastine:**

*Varjokaavassa esitetty ratkaisu ei tue Sipoon kunnanhallituksen hyväksymiä suunnitteluperiaatteita. Veneilyn ja muun virkistystoiminnan sijoittamisella Granöhön on etuna mm. virkistyspaineen vähentyminen Natura-alueilta.*

*Kaavaluonnoksessa esitetty suunnitteluratkaisu mahdollistaa myös palsta- ja pienviljelyn Granössä. Näitä ajatuksia on myös pyritty kehittämään korjatussa luonnoksessa.*

#### **Rannat**

Yksityisten maanomistajien rantojen osoittaminen vihreällä aluemerkinällä koetaan kohtuuttomaksi haitaksi maanomistajille. Toisaalta ehdotetaan rakentamattomien rantojen kehittämistä enemmän yhteiskäyttöön.

Uimarannan sijainti koettiin huonoksi.

- Mielestäni koko yleiskaavan perusratkaisu tulisi Granön saaren osalta ottaa uuteen harkintaan siten, ettei yksityisten maanomistajien oikeuksia loukattaisi kohtuuttomasti. (M50)
- Yhteiskäytössä oleva rantamme on rauhoitettava yksityiskäyttöön (= viiden (5) perheen käyttöön ainoastaan). (M107)
- Luonteeltaan ulompi rengasreitti voitaisiin suunnitella tonttuliikenteeseen mahdollistavaksi ulkoilureitiksi ja kunta voi lunnastaa viheralueella vähintään ulkoilureitin ja rannan välisen maakaistan käypään hintaan ja kaavoittaa se yleiseen käyttöön. (M136)

- Saaren vielä rakentamattomat rannat tulisi säilyttää vapaina ja kehittää kansalaisten yhteiskäyttöön. (M45)
- Helsingin kaupungin omistamat alueet saarella, jotka ovat aikaisemmissa kaavoissa olleet viheralueita, tulisi aivan oikein ottaa rakentamisen piiriin ja mieluummin laajemmassa mitassa kuin nyt esitetystä yhteisessä yleiskaavassa. Näin laaja virkistysalue saarella ilman yhteyksiä ja palveluja, ei ole juurikaan käyttöä tulevaisuudessa. Lisäksi kaupungin rannat ovat pääosin matalia kaislikkorantoja ja sopimattomia tehokkaampaan virkistyskäyttöön. (M111)
- Granön eteläiselle rannalle kaavailtu uimapaikka ei näkemystemme mukaan ole turvallinen Granön ja Mölandetin saarten välisen Mösundetin salmen vilkkaasta veneilyliikenteestä johtuen. (M140)
- Man har i planutkastet också ritat en allmän simstrand nära vårt område. Vi tycker att man kunde hitta mycket bättre plats för en simstrand på Granö, t. ex. i närheten av de stora grönområdena. Där blir det bättre tillträde och lättare att bygga tillräckligt med parkeringsplatser. Simstranden orsakar tyvärr också störningar, och därför är placeringen nära bostäder inte önskvärd. (M135)

#### **Vastine:**

*Vihreä kaavamerkintä ei yksiselitteisesti tarkoita viheraluetta. Vihreillä alueilla on paljon rakennettuja alueita kuten myös punaisilla alueilla paljon viheralueita. Värit osoittavat, missä kaupunkirakennetta tiivistetään, mihin siis asemakaavoituksessa ohjataan lisärakentamista, sekä missä kaupunkirakennetta ei tiivistetä vaan tilanne pysyy periaatteessa nykyisellään. Kaavaluonnoksessa on määräystekstillä määritelty siis alueet, jotka voivat säilyä nykyisellään, mutta joita ei tulla tiivistämään tai laajentamaan. Kunta voi yleisen tarpeen niin vaatiessa tehdä esityksiä yksittäisille maanomistajille maakaupoista, joilla saataisiin esimerkiksi julkista rantaa alueen asukkaiden käyttöön.*

*Uimarannan sijaintia on tarkistettu kaavaluonnosvaihtoehdoissa B, D ja E.*

#### **Silta**

Siltayhteys Granöhön sai kannatusta ja vastustusta. Useissa mielipiteissä kehoitetaan harkitsemaan alueen kehittämistä lauttayhteyden varaan ja vastustettiin sillan rakentamista. Siltayhteys saa myös kannatusta ja sitä pidetään järkevänä.

- Granö borde bli ett rekreationsområde, utan bro och bilvägar. I stället kunde man ha förbindelse med båt. (M124)
- Alueen kautta ei tulisi suunnitella läpikulkuliikennettä, eikä jatkoyhteyttä sillan kautta Granöhön. Sillan voisi korvata lauttaliikenteellä, kuten esimerkiksi Suomenlinnaan. Lauttaliikenne voisi kulkea esim. Vuosaaren satamasta tai vaihtoehtoisesti Karhusaaresta. (M101)
- Ett friluftsområde på Granö skulle säkert vara en mycket välkommen satsning. En bro är däremot en överflödig ut-

gift. (M110)

- Den norra delen av holmen borde även i framtiden kunna utnyttjas som ett gles bebyggt åretrunt boende eller sommarparadis. En bro till Granö skulle medföra mera trafik (även "okynnes körande") och ett oroligare område. Ett annat alternativ är färja. (M95)
- Granöstä voisi tehdä merellinen kansanpuisto ja elämyskohde, kuten Kaunissaari. Silta mahdollistaa autoyhteyden Granöhön, mutta samalla se pilaa sen arvokkaan luonnontilan, mikä saarella vallitsee. Kannattaa harkita onko sillan hyöty sen arvoista, että saaren arvokas luonto ja sen kaikki mahdollisuudet kannattaa sen vuoksi pilata. Lauttayhteys olisi parempi vaihtoehto. Lauttamatka tarjoaisi merellisiä elämyksiä vierailijoille.  
Sillan sijaan kannattaisi kehittää lauttayhteys. Tämä lisäisi Granön arvoa merellisiä luontoelämyksiä tarjoavana saarena. Näin ihmiset pääsisivät nauttimaan Granön ainutlaatuisesta ja arvokkaasta luonnosta. (M125)

- En broförbindelse behövs inte till ön. (L30)

- Kaava-aineistossa tähdennetään, että vesibussiyhteydet kesäisin Vuosaaresta ja Storörenistä parantavat saavutettavuutta ja tekevät Granöstä vähintäänkin Pihlajasaarten veroisen kesänviettokohteen. Tästä huolimatta kaava-aineistossa korostetaan, että laajempi virkistyskäyttö ja pysyvä asutus edellyttävät siltayhteyttä mantereelta sekä kunnallistekniikkaa. Kaavaluonnoksessa Granön saarelle on siltayhteys Ribbingöstä, jonka kautta Granön rannat avautuvat julkiseen käyttöön.

Siltayhteys merkitsee konkreettisesti sitä, että Granö lakkaa kulttuurisesti olemasta saari, ja Granön kytkeminen liikenteellisesti mantereeseen samalla varmistaa, ettei Granöstä tule Pihlajasaarten veroista kesänviettopaikkaa.

Siltayhteyden suunnittelu vaatii huomattavasti huolellisempaa vaikutusten arviointia, jossa tulee tarkastella miten Granön liikenteellinen kytkeminen mantereeseen vaikuttaa kokonaisvaltaisesti saaren toimintaan, toiminnan luonteeseen ja sen seurauksiin. (L7)

- Granön saareen – jossa usein retkellemme suppilovahveroiden, pohjantikkojen ja muiden elämysten toivossa – suunnitellaan siltaa, asutusta ja muuta niiden mukanaan tuomaa infrastruktuuria.  
Oleellinen osa Granö-retkeilyn viehätystä on myös siinä, ettei sinne pääse kuin veneellä tai jäätä pitkin. (L15)
- Kehä III:n jatkeeksi olisi luontevaa tehdä silta Granön saareen ja viereisille saarille. Sataman meluvallien vieressä/jatkeena on hyvä paikka tielle ja sillalle.  
Ribbingö-Husö on Helsingin hienointa ja koskemattominta aluetta, jota ei kannata pilata läpikulkuliikenteellä, vaan sinne saa rauhallisen ja viihtyisän kaupunginosan.  
Granö-Husö-Karhusaari välinen vesialue olisi hyvä jättää asukkaiden virkistyskäyttöön eikä laittaa keskeiselle paikalle siltaa – se on suojaisa ja mukava vesi monenlaiseseen virkistytymiseen ympäri vuoden. (M134)

- Yleiskaavaluonnoksessa esitetään uusia siltayhteyksiä Porvarinlahden poikki ja Talosaaresta Granöhön. Myös näiden hankkeiden yhteisvaikutukset tulee huomioida Natura-arvioinnissa. (L5)
- Pidämme Granön saaren varaamista asutukselle ja merelliselle toiminnalle sekä sillan rakentamista saareen hyvänä ja järkevänä ratkaisuna. (M111)
- Kannatan siltaa tai muuta yhteyttä Granöhön ja sitä tarvitaan, sillä kuntahan ei ole järjestänyt venekuljetusta saareen. (M136)
- Suunnitelma avata Granön saareen siltayhteys on hyvä idea, se avaa rannat julkiseen virkistyskäyttöön ja poistaa virkistyspaineen Natura 2000-alueelta. (L43)
- Ribbingön ja Granön välisen yhteyden luominen voisi mahdollistaa uuden kulkureitin avaamisen sekä saaristolaisille että kesäasukkaille ja muille saaristossa liikkuville. Sipoon saaristovaltuuskunnan mielestä järkevämpi vaihtoehto kuin sillan rakentaminen olisi säännöllisen lauttaliikenteen järjestäminen Granön ja mannermaan välillä, esim. Suomenlinnan laivaliikenteen tapaan. Lauttamallin etu on myös sen helpposa skaalattavuudessa kulloisenkin kehitysvaiheen käyttötarpeen mukaiseksi. Logistisena perusratkaisuna se lisäksi vahvistaisi alueen merellistä lähtökohtaa.  
Mikäli silta rakennetaan, sillan korkeuden on oltava vähintään 18 metriä Emäsalon sillan tapaan, jotta risteilyalukset, esim. M/S J.L. Runeberg ja S/S Norrkulla sekä isommat purjelaivat myös jatkossa voivat liikkua saariston sisäistä, Granön pohjoispuolella sijaitsevaa meriväylää pitkin. (L1)
- Mielestämme myös päätös sillan rakentamisesta tai rakentamatta jättämisestä ja alueen kehittämisestä pitää tehdä viivyttelämättä yleiskaavan saatua lainvoiman. Mikäli siltaa ei rakenneta, pitää alueella sallia vapaa-ajan asutusten lisärakentaminen virkistyskäyttöön. (M140)

#### ***Vastine:***

*Granön suunnitteluperiaatteissa (KH 9.11.2010 §312) todetaan, että Granön saarelle suunnitellaan rakennettavaksi silta ja että muita vaihtoehtoja tutkitaan osana yleiskaavan toteutuksen vaiheistusta. Kaavaluonnos mahdollistaa sillan rakentamisen saarelle, mutta ei poissulje lauttayhteyden mahdollisuutta. Silta mahdollistaa esim. veneilytoimintojen ja ympärivuotisen asumisen laajemman sijoittumisen Granöhön.*

#### **Tiet**

Kaavaluonnoksessa esitetyt tielinjaukset herättävät mielipiteitä. Yleisin mielipide on, että vanhan kyläalueen kautta kulkeva tieyhteys on joko tarpeeton tai sen linjaus on huono, koska se kulkee yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistöjen läpi. Tieyhteyden muuttamista ulkoilureittimäiseksi kannatetaan ja vastustettiin. Mielipiteissä tulee esiin myös näkemys, että teiden tulisi noudattaa enemmän olemassa olevia reittejä ja että tiet tulisi rakentaa siten, että ne palvelisivat olemassa olevaa asutusta. Autotien rakentamista myös vastustetaan. Osa mielipi-

teiden esittäjistä on sitä mieltä, että teialueiden tulisi sijaita suureksi osaksi tai kokonaan Helsingin omistamilla maa-alueilla.

- Esitetty itäinen tielinjaus pitää tarkistaa ja sen sijainti tarkentaa tarkemmassa suunnitteluvaiheessa, siten että pyritään enemmän noudattamaan vanhojen perinteisten yhteisten teiden ja muiden yhteisesti sovittujen kulkuväylien linjauksia. (M111)
- Otsikon aiheeseen viitaten, kerromme mielipiteemme tielinjaukseen koskien Granön saarta ja siellä tietä saaren itäpuolella, joka kulkee perustilalla Österäng:n (...) ja siitä lohkotujen tonttien (...) läpi sekä samaiseen kuolinpesään kuuluvan Björkhagenin (...) tilan läpi. Tämä tie on aivan tarpeeton ja sotii ko saaresta tehtyjä luonto- ja historiallisia arvoja vastaan teetettyjen/ tehdyjen kartoitusten kanssa. (M107)
- Eli saaren keskiosalle suunniteltu tie, joka oletettavasti noudattaisi siellä olevaa sähkölinjaa Helsingin kaupungin omistaman maan rajalla, on mielestämme OK, mutta em. linjaus itäpuolella on kokonaan poistettava suunnitelmasta, ei edes linjauksen muutos tule kysymykseen, saati sen muuttaminen edes ulkoilupoluksi! (M107)
- Luonnoksen mukainen kehätie leikkaa räikeästi edustamaani ja omistamani kiinteistöt kahtia rakennusten ja rannan väliltä kun huomioidaan että niiden yhteisesti omistama ja käytämä venelaituri ja sauna sijaitsevat kiinteistöllä (...). (M30)
- Enligt det nu region planerade utkastet kommer vägen att gå rakt igenom våra fritidsbostadsområden. Vi vill ha vägen, om möjligt, att gå längs med råerna mot Helsingfors markområden. (M133)
- (...) kävivät 9.5.2011 Kuntokallion keskustelutilaisuudessa, ja saivat nähdä siellä kartan, missä näytettiin Granön suunnitellun tien tarkkaa sijaintia.  
Pyydämme siis, että suunniteltu tie kunnioittaisi yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistön rajaa. Näkemyksemme mukaan tien rakentamiselle suunnitellulle reitille ei ole perusteltua syytä ja olisi tämän takia suhteettoman haitallista kiinteistön omistajalle. (M40)
- Vägarnas sträckning borde planeras så att de bättre tjäna den redan befintliga byggnationen. Vägarna borde vara sand eller grusvägar så trafik hålls vid en acceptabel nivå och alla onödig körning minskar. (M95)
- Saareen kaavoitetuista kaduista sisempi rengasreitti, joka kulkee lähinnä Helsingin mailla näyttää muodostuvan saaren pääliikenneväyläksi ja sen luonteiseksi sen toivotaan suunniteltavaksi. Sen sijaan saaren koillisreunalle kaavailun ulomman rengasreitin tarvetta, luonnetta ja sijaintia ehdotetaan vielä tarkennettavaksi.  
Odotettavissa olevien haittojen vähentämiseksi tulisi viheralueelle rakentaa laillinen kulkureitti – oleskelupaikka ja ehdotan, että ulompi rengasreitti siirretään viheralueella lähemmäksi rantaa vanhojen savenottamoiden ja veden vaivaamalle alueelle. Tien rakentamiseksi savenottamot ovat

tarvittaessa täytemaalla muotoiltavissa ja korotettavissa tu-  
levan käyttötarkoituksen edellyttämään tilaan. Luonteel-  
taan ulompi rengasreitti voitaisiin suunnitella tonttiliiken-  
teen mahdollistavaksi ulkoilureitiksi ja kunta voisi lunastaa  
viheralueella vähintään ulkoilureitin ja rannan välisen maa-  
kaistan käypään hintaan ja kaavoittaa sen yleiseen käyttöön.  
(M136)

- Granön saareen kaavaehdotukseen merkitty rengaskatu kul-  
kee luonnoksessa yksityisessä maanomistuksessa olevan  
kiinteistömme pohjois-osassa sen lävitse, rakennetun piha-  
vajain lävitse sekä puutarhaistutuksen päältä, vaikka saarel-  
la on Helsingin kaupungin omistamia maa-alueita kaavoitet-  
tavaksi yleiseen tiekäyttöön enemmän kuin reilusti käyttäen  
tarkempaa harkintaa nykyisen jo olemassa olevan asutuksen  
häiritsemättä jättämiseksi. (M140)

#### **Vastine:**

*Östersundomin yhteinen yleiskaava on esittämistavaltaan hy-  
vin suurpiirteinen. Osayleiskaavat ovat ylipäättään yleensä hyvin  
yleispiirteisiä eli Östersundomin yhteinen yleiskaava ei ole tässä  
poikkeus. Osayleiskaavan yleispiirteisyys tarkoittaa käytännössä  
esimerkiksi sitä, että katujen ja teiden linjaukset sekä kevyen lii-  
kenteen reitit ovat enemmänkin yhteystarpeita kuin maastoon  
tarkasti sovitettuja reittejä. Tarkempi suunnittelu tehdään asema-  
kaavoituksessa ja muun yksityiskohtaisemman suunnittelun yh-  
teydessä. Tämän vuoksi esimerkiksi Granön katulinjaukset saat-  
tavat yksittäisten kiinteistönomistajien kannalta tuntua harkitse-  
mattomilta tai jopa kohtuuttomilta. Tämä ei kuitenkaan ole ollut  
tarkoitus vaan tarkoituksenmukaisimmat katujen paikat määritel-  
lään tarkemman tason suunnittelussa.*

*Tarkempia katusuunnitelmia ei ole tehty, joten sellaisia ei ole voi-  
tu esitellä missään asukastilaisuudessa. Esillä on ollut ainoastaan  
kaavaluonnoskartta, johon on merkitty pääkatujen ja muiden tär-  
keimpien reittien yhteystarpeet.*

*Tässä kaavaluonnoksessa on osoitettu että merkittävän raken-  
tamisen lisääminen ja siltayhteys Granöhön tarkoittaa myös ka-  
tuverkon rakentamista. Kaavakartassa näkyvät pääkatujen yhte-  
ystarpeet.*

*Katujen linjauksissa ei ensisijaisesti noudateta kiinteistörajoja. Ra-  
kentamisalueita on sekä Helsingin että muiden maanomistajien  
alueilla ja näin ollen ei ole perusteita sijoittaa pääkatuja vain yh-  
den maanomistajan alueille.*

#### **Rakennuskielto**

- Kuntokallion keskustelutilaisuudessa (...) sai kuulla, että kiin-  
teistö (...) ei olisi enää aluetta, missä vallitsee rakennuskiel-  
to, vaan, että nykyisen suunnitelman mukaan kiinteistö kuu-  
luisi rakennusalueeseen. (M40)
- Kaava-alue on asetettu rakennuskieltoon, mikä näkemyk-  
semme mukaan keskipitkällä aikavälillä laskee alueen arvoa  
tulevaisuuden ollessa epävarma. (M140)

#### **Vastine:**

*Östersundomin yhteisen osayleiskaavan Sipoon alueita (Majvik  
ja Granö) koskeva rakennuskielto ja toimenpiderajoitus ovat kun-  
nanhallituksen päätöksellä (1.3.2011 § 77) voimassa 31.12.2015  
asti. Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus päättyvät ennen ase-  
tettua määräaikaa, jos osayleiskaava tulee sitä ennen lainvoi-  
maiseksi.*

*Kunta voi tarvittaessa kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi pi-  
dentää rakennuskieltoaikaa enintään viidellä vuodella, ja elinkei-  
no-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) kunnan hakemuk-  
sesta erityisestä syystä sen jälkeen vielä enintään viidellä vuodel-  
la (MRL 38 §).*

*Jos rakennuskielto ei koske kyseessä olevaa rakennushanket-  
ta, eikä hanke ole voimassa olevan kunnan rakennusjärjestyksen  
vastainen, voi rakennuslupaa hakea. Muussa tapauksessa pitää  
hakea ensin poikkeamislupaa rakennuskiellosta. Asemakaava-  
alueiden ulkopuolelle sijoittuva rakennushanke tarvitsee raken-  
nusluvan lisäksi maankäyttö- ja rakennuslain 137 §:n mukaisen  
suunnittelutarveratkaisun ja osaan hankkeista riittää rakennus-  
luvan sijasta toimenpidelupa tai -ilmoitus. Kaavoitustyön ollessa  
kesken uudisrakentamiseen tähtäviä poikkeuslupia arvioidaan  
kaavoituksen tavoitteiden ja vaikutusten näkökulmasta.*

*Kaavaluonnoksessa esitetyt kaavamääräykset ja -merkinnät eivät  
itsessään vaikuta rakennuskieltoon.*

# Koodien selitys

Alakoodit a ja b tarkoittavat, että mielipide tai kannanotto on esitetty sekä yleiskaavaluonnoksesta (a) että osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (b).

Koska henkilötietojen ja henkilörekisterin esittämistä avoimessa verkossa rajoittavat henkilötietolaki ja laki viranomaistoiminnan julkisuudesta, ei koodien selitystä yksityishenkilöiden osalta ole julkaistu vuorovaikutusraportin internet-versiossa.

## Kannanotot

L1 (a,b)	Sipoon saarintovaltuuskunta
L2 (a,b)	Liikennevirasto
L3 (a,b)	Uudenmaan ympäristönsuojelupiiri ry
L4 (a,b)	Tringa
L5	Helsingin kaupungin ympäristökeskus
L6 (a,b)	Vantaan Energia
L7 (a,b)	Porvoon museo
L8 (a,b)	Tukes
L9 (a,b)	Museovirasto
L10 (a,b)	Terke Helsingin kaupungin terveyskeskus
L11 (a,b)	HSL Helsingin seudun liikenne
L12	Vantaan kaupungin opetuslautakunnan ruotsikielinen jaosto
L13	SFP i Östra Vanda rf
L14	Vantaa-seura - Vandasällskapet ry
L15	Luonto-Liiton Uudenmaan piiri
L16	Natur och Miljö rf
L17	Vantaan kaupungin opetuslautakunta
L18	Uudenmaan liitto
L19	Nuorisosiainkeskus
L20	Dodo ry
L21	Gasum Oy
L22	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
L23	Karhusaari-seura ry
L24 (a,b)	Etelä-Suomen aluehallintovirasto
L25	Helsingin kaupunginmuseum / Keski-Uudenmaan maakuntamuseum
L26	Helen Sähköverkko Oy
L27	Helsingin seurakuntayhtymä
L28 (a,b)	Vantaan kaupungin Östersundom luottamushenkilötoimikunta
L29	Suomen Arkkitehtiliitto SAFAn Helsingin ja Uudenmaan sekä Itä-Uudenmaan paikallisosastot
L30	Sipoon Luonnonsuojelijat r.f.
L31	Helsingin kaupungin pelastuslaitos
L32	Metsähallitus
L33	Vantaan ympäristöyhdistys ry

L34	Vantaan omakotiyhdistysten keskusjärjestö ry
L35	Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto
L36	Helsingin Yrittäjät
L37 (a,b)	HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
L38 (a,b)	Helsy Helsingin luonnonsuojeluyhdistys ry
L39 (a,b)	Fingrid Oyj
L40	Helsingin poliisilaitos
L41 (a,b)	Helsingin Satama -liikelaitos
L42	Sipoon kunnan sosiaali- ja terveystoimisto
L43	HKR Helsingin kaupungin rakennusvirasto
L44	Helsingin kaupungin kiinteistövirasto
L45	HKL Helsingin kaupungin liikelaitos
L46	Etelä-Suomen Sotilasläänin Esikunta
L47	Vantaan kaupunginmuseo
L48	Liikenne- ja viestintäministeriö
L49	Helsingin kaupungin liikuntavirasto
L50	ELY -keskus Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
L51	Helsingin kaupungin opetusvirasto
L52	Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus
L53	HEKE Helsingin kaupungin henkilöstökeskus
L54	Östersundom-seura
L55	Porvoon kaupunki
L56	Stara, Helsingin kaupungin rakentamispalvelu



