



## Käsiteltävä tässä kokouksessa

### 1

#### Kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, Östersundomin alueen kaa- vaehdotuksesta (a-asia)

HEL 2017-003386 T 10 03 00

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta antaa lausunnon kaupunginhallitukselle:

Östersundomin alueen maakuntakaavaehdotusta ja Helsingin, Vantaan ja Sipoon yhteistä Östersundomin yleiskaavaa on valmisteltu samanaikaisesti ja hyvässä yhteistyössä.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan keskeinen tavoite on yhteinen: itäisen, raideliikenteeseen perustuvan kasvuun avaaminen pääkaupunkiseudulle. Maakunta- ja yleiskaavaehdotukset vastaavat sisällöltään pääosin toisiaan. Molemmissa on tässä vaiheessa tarkasteltavana 2 vaihtoehtoa, jotka perustuvat eri metrolinjauksiin: pohjoiseen ja suoraan. Vaihtoehdot eroavat toisistaan vain kaava-alueiden länsiosassa, jossa erot koskevat metrolinjaa, siihen tukeutuvaa taajamarakennetta, joukkoliikenneyhteyttä sekä virkistysalueita ja viheryhteyksiä.

Yleiskaavan valmistelu etenee seuraavasti: vaihtoehtoja koskevat selvitykset ja vaihtoehtojen vertailu valmistuvat huhtikuussa, metron rakennettavuus- ja kustannus selvitys toukokuussa. Pääosa tuloksista on ollut tiedossa tätä lausuntoa valmisteltaessa. Helsingin näkökulmasta suora metro -vaihtoehto on tähänastisten selvitysten perusteella selkeästi parempi. Tavoitteena on, että Östersundom-toimikunta tekee kesäkuussa Helsingille, Vantaalle ja Sipoolle esityksen uudesta yleiskaavaehdotuksesta. Syksyllä kuntien lausuntojen perusteella päätetään kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta.

Maakuntakaavan ja yhteisen yleiskaavan sisällöllistä vastaavuutta ajatellen maakuntakaavaehdotuksessa on joitakin kohtia, joiden osalta kaavamerkintöjen tulkinnan varmistaminen tai merkintöjen tarkentaminen on aiheellista.

- Yleiskaavan suora metro -vaihtoehto eroaa maakuntakaavassa esitetystä suorasta vaihtoehdosta. Yleiskaavan suoran vaihtoehdon lähtökohtana on Sipoonkorven ja Mustavuoren välille muodostettava laaja viher- ja ekologinen yhteys. Länsisalmen taajamarakenne on työn alla olevassa yleiskaavaehdotuksessa rajattu siten, että Westerkullan kulttuurimaisema-alue ja Sipoonkorven ja Mustavuo-



ren välinen metsäinen yhteys yhdistyvät laajaksi viheraluekokonaisuudeksi, joka vastaa laajuudeltaan Haltialan ja Viikin viheralueita ja joka muodostaa uuden seudullisesti merkittävän kaupunkirakenteellisen vihersormen. Toisaalta samalla Länsisalmen tuleva rakentaminen liitetään mahdollisimman kiinteästi Östersundomin muuhun yhdyskuntarakenteeseen ja muodostetaan laaja yhtenäinen rakentamisalue hiukan etäämpänä raskaasti liikennöidyistä pääväylistä. Maakuntakaavan suora metro -vaihtoehdon ratkaisu poikkeaa yleiskaavasta viheryhteyksien ja taajamarakenteen sijainnin osalta, eikä kaavassa saavuteta edellä mainittuja merkittäviä kaupunkirakenteellisia etuja.

- Yleiskaavan metrovaihtoehtoja koskevat selvitykset ovat valmistuneet tai valmistumassa. Kaupan palveluverkkoselvityksen, liikennejärjestelmäselvityksen ja luontovaikutusten arvioinnin perusteella vaihtoehtojen välillä ei ole merkittäviä eroja. Natura-arviointien perusteella kumpikaan vaihtoehto ei aiheuta merkittäviä heikentäviä vaikutuksia. Taloudellisen arvioinnin alustavien tulosten perusteella suoran vaihtoehdon kaavaratkaisu on taloudellisesti parempi. Lisäksi suoran metrolinjauksen rakentamiskustannukset on alustavasti arvioitu yli 100 miljoonaa € edullisemmiksi.
- Maakuntakaavaprosessi kulkee hieman edellä ja yleiskaavassa vielä selvitetään tarkemmin suoraa vaihtoehtoa. Myös maakuntakaava voi hyödyntää yleiskaavan yhteydessä tehtyjä selvityksiä ja tarvittaessa tehdä niiden perusteella muutoksia kaavaan.
- Maakuntakaavaehdotusta voisi muuttaa yleispiirteisempään suuntaan antaen samalla enemmän joustoa yleiskaavalle ottaa huomioon selvityksissä ja suunnitelmassa esiin tulevat seikat. Tämä koskee esimerkiksi taajama-alueiden rajauksia ja erityisesti ratamerkinän esittämistä suurempana Mellunkylän ja Östersundomin asemien välillä. Ratalinjausta ei näillä näkymin voida yleiskaavassa esittää maakuntakaavassa esitetyllä tarkkuustasolla, sillä linjan sijaintiin vaikuttavat asiat, joita ei vielä tässä vaiheessa ratkaista. Sijaintiin vaikuttaa esimerkiksi se, kulkeeko metro maan alla vai päällä, ja tämä kysymys voidaan ratkaista vasta yleiskaavaa tarkempien suunnitelmien perusteella.
- Maakuntakaavassa on osoitettu joukkoliikenteen vaihtopaikat. Joukkoliikenteen vaihtopaikan sijainti Porvoonväylällä tarkentunee tulevassa liikenneselvityksessä, jonka teettämisestä on alustavasti sovittu ELY:n, Helsingin ja Vantaan kesken. Myös Sakarinmäki tulee olemaan seudullisesti merkittävä vaihtopaikka (Porvoonväylä-Sakarinmäen metroasema), joten myös sinne olisi syytä lisätä merkintä.
- Edelliseen maakuntakaavaehdotukseen verrattuna on Helsingin näkökulmasta parannus, että suuret elinkeinotoimintojen alueet, jotka



eivät ole kytköksissä raideliikenteeseen, on poistettu raideliikenteeseen tukeutuvasta taajamatoimintojen alueesta ja osoitettu omalla työpaikka-alueen merkinnällä. Edelleen on raideliikenteeseen tukeutuvan taajamatoimintojen alueen merkinnällä osoitettu alueita, jotka ovat yleiskaavatasolla raideliikenteen ja samalla taajamarakenteen toteuttamisesta riippumattomia yhdyskuntateknisen huollon alueita. Esimerkiksi yleiskaavassa au-merkinnällä osoitetut alueet on varattu ensisijaisesti aurinkoenergian tuotantoon, ja mahdollisen tuotantolaitoksen on oltava toteutettavissa raidepäätöksestä riippumatta. Kaavamerkintöjen erilaisuutta maakunta- ja yleiskaavassa voidaan tässä tapauksessa perustella maakuntakaavan yleispiirteisyydellä. Merkintöjen ristiriidattomuus on kuitenkin syytä varmistaa.

- Kaavakartalle tulisi merkitä suunniteltu Helsinki-Porvoo runkovesijohto (HSY).
- Porvoonväylän pohjoispuolelle Norrbergetiin osoitetun TP1-alueen sekä Porvoonväylän eteläpuolelle osoitetun Östersundomin taajama-alueen väliin on syytä osoittaa moottoriteliittymä. Molemmiin puolin osoitettu uusi, seudullisesti merkittävä yhdyskuntarakenne, seututien läheisyys sekä maakuntakaavan poikkeuksellinen yksityiskohtaisuus puoltavat liittymän osoittamista. Yleiskaavan yhteydessä laadittu liikenneselvitys osoittaa, että liittymä ei vaikuttaisi merkittävästi liikenteen sujuvuuteen E18-tiellä. TP1-alueelle tavoitellaan seudullisesti merkittävää, esim. kiertotalouteen pohjautuvaa elinkeinotoimintaa. Alueen toteutuminen mahdollistaisi uusia innovaatioita ja parantaisi Helsingin seudun elinkeinoelämän edellytyksiä. Lisäksi sen etupainotteinen toteuttaminen houkuttelisi alueelle toimijoita ja asukkaita. Moottoriteliittymä on edellytys tavoitellun kaltaiselle elinkeinotoiminnalle.
- Maakuntakaavaehdotuksessa on osoitettu viheryhteystarve Uuden Porvoontien suuntaisesti Östersundomin kartanon ja Majvikin väliselle ranta-alueelle. Merkintää koskevassa suunnittelumääräyksessä todetaan mm., että viheryhteyden mitoituksessa on kiinnitettävä huomiota yhteyden merkitykseen ekologisen verkoston osana ja että olemassa olevat virkistykseen varatut tai siihen soveltuvat rakentamattomat alueet varataan yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa mahdollisuuksien mukaan virkistyskäyttöön. Yleiskaavaehdotuksessa Sakarinmäen ja Majvikin metroasemien ympäristöt ovat osoitettu tiiviisti rakennettaviksi alueiksi, ja ne muodostavat Östersundomin kokonaisuudessa tärkeän merellisen kaupunginosan. Yleiskaavaehdotuksessa alueelle on esitetty seudullinen rantaraitti, jonka tavoitteena on olla urbaani ja merellinen virkistysreitti, ei kuitenkaan lajiston liikkumismahdollisuudet turvaava ekologinen yhteys. Maakuntakaavan viheryhteystarve -merkinnän mahdollisesta tulkinnan-



vapaudesta huolimatta olisi selkeämpää poistaa merkintä kyseiseltä osuudelta, tai korvata se virkistysyhteyttä merkitsevällä merkinnällä.

- Granön saari on osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Östersundomin yleiskaavan tavoitteena on kehittää saaresta monipuolinen virkistys-, matkailu- ja vapaa-ajan alue ja merellisen toiminnan keskus, ja maakuntakaavan merkintä on voitava tulkita niin, että se sallii tavoitellun kehittämisen.

Korjausehdotuksia selostukseen:

- s. 31: "Raideyhteys voi olla metro tai muu raideyhteys kuten pikaraitiotie." Kaavassa osoitettu taajamarakenne perustuu metroon, kuten selostuksen muissa kohdissa kuvataan. Ehdotamme kyseisen lauseen poistamista.
- s. 46: "Radan ympäristövaikutuksia arvioidaan myöhemmin myös YVA-menettelyssä." Ehdotamme lauseen poistamista, sillä YVA:n tarve tullaan arvioimaan uudelleen myöhemmin.
- Selostuksessa useassa kohdassa puhutaan Östersundomin osayleiskaavasta. Kyseessä on Östersundomin yhteinen yleiskaava.

## Esittelijän perustelut

### 2. vaihemaakuntakaavan valmistelu

Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan 20.3.2013. Valtuusto päätti samassa kokouksessa kuitenkin jättää hyväksymättä Helsingin Östersundomista Sipoon Söderkullaan ulottuvan alueen ja palauttaa alueen jatkovalmisteluun. Päätöksen syytä oli alueen keskeneräinen yleiskaavatilanne.

Östersundomin alueen maakuntakaavaa ja Östersundomin kuntien yhteistä yleiskaavaa on valmisteltu yhteistyössä. Tavoitteena on ollut sovittaa maakuntakaavan ja yleiskaavan prosessit yhteen siten, että maakuntakaavassa idän suunnan merkittävä kasvuvyöhyke kytkettäisiin maakunnan aluerakenteeseen ja yleiskaavassa ratkaistaisiin alueen yksityiskohtaisempi maankäyttö. Kaavasta käytetään nimeä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.

Östersundomin maakuntakaavaehdotus oli nähtävillä 20.1.–20.2.2015. Maakuntakaavan Natura-arviosta annetut Uudenmaan ELY-keskuksen ja Metsähallituksen lausunnot katsoivat, että kaava-ehdotuksesta aiheutuu merkittävää haittaa eräille alueen Natura-arvoille. Luonnonsuojelulain mukaan ei suunnitelmaa saa hyväksyä, jos arviointi ja lausunto- menettely osoittavat sen merkittävästi heikentävän Natura-alueen luonnonarvoja. Maakuntahallitus päätti kaavan valmistelun jatkamisesta. Östersundomin alueen maakuntakaavaehdotusta on jatkettu vuosina



2015-2017. Valmistelussa on otettu huomioon erityisesti Natura-vaikutusten vähentämiseksi vaadittavat aluevarausmuutokset ja kaavassa ohjeellisena merkittäväksi tulevan metron nykyisen suunnitteluvaiheen kaksi linjausvaihtoehtoa ja niihin kytkeytyvät aluevaraukset.

Kaavaehdotuksesta on laadittu kaksi vaihtoehtoa: pohjoinen ja suora vaihtoehto. Vaihtoehtojen nimet viittaavat kaava-alueen länsipuolella esitettävään kahteen vaihtoehtoiseen metrolinjaukseen ja niihin liittyviin taajama-alueiden maankäyttöratkaisuihin. Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan Vantaan Länsimäen ja Länsisalmen alueilla metrolinjakseen ja siihen liittyvän maankäytön osalta.

Östersundomin maakuntakaavalla tarkistetaan, täydennetään ja yhdenmukaistetaan Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan voimassa olevia maakuntakaavoja Östersundomin alueelta. Maakuntakaavan tavoitteena on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan perusrakenteen lisäksi sovittaa alue kaava-alueeseen rajoittuviin voimassa oleviin maakuntakaavoihin ratkaisemalla merkittävän idänsuunnan kasvuvyöhykkeen kytkeytyminen maakunnan aluerakenteeseen. Östersundomin alueen maakuntakaavassa on kaksi kaavaratkaisuun keskeisesti vaikuttavaa suunnitteluperiaatetta:

1. Uusi taajamarakenne sidotaan raideliikenteeseen ja raideyhteyden toteuttamiseen.
2. Kaavalla turvataan alueen tärkeät ekologiset yhteydet, eikä heikennetä merkittävästi Natura-alueiden luonnonarvoja.

Lisäksi kaavassa otetaan huomioon Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tavoitteet.

Kaava-alue on Sipoon alueella laajempi kuin kuntien yhteisen yleiskaavan kaava-alue.

#### Östersundomin yhteisen yleiskaavan tilanne

Östersundom-toimikunta päätti 9.12.2014 asettaa Östersundomin yhteisen yleiskaavaehdotuksen nähtäville ja pyytää siitä lausunnot kuntien puolelta esitystä. Yleiskaavaehdotus oli nähtävillä 26.1.2015–4.3.2015. Yleiskaavaehdotuksen Natura-arvioinnin tuloksista ja siitä saadusta ELY-keskuksen lausunnosta johtuen, sekä ELY:n ja ympäristöministeriön kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella päädyttiin muuttamaan yleiskaavaehdotusta siten, että merkittävää haittaa Natura-alueen arvoille ei synny. Tavoitteena on asettaa muutettu yleiskaavaehdotus nähtäville syksyllä 2017. Yleiskaavassa on selvitetty pohjoista ja suoraa metrolinjausta, joiden osalta ratkaisu tehdään kevään



11.04.2017

Ykp/1

aikana. Helsingin näkökulmasta suora metro -vaihtoehto on tähänastisten selvitysten perusteella selkeästi parempi.

### Lausuntopyyntö

Uudenmaan liitto pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan, Östersundomin alueen kaavaehdotuksista 28.4.2017 mennessä. Kaupunginkanslia pyytää kaupunkisuunnittelulautakuntaa antamaan asiasta lausunnon kaupunginhallitukselle 14.4.2017 mennessä.

Maakuntakaava-aineistoon voi tutustua:

<http://www.uudenmaanliitto.fi/ostersundom/lausuntoaineisto>

### Esittelijä

yleiskaavapäällikkö  
Rikhard Manninen

### Lisätiedot

Saija Miettinen-Tuoma, diplomi-insinööri, puhelin: 358931037374  
saija.miettinentuoma(a)hel.fi  
Ilkka Laine, projektipäällikkö, puhelin: 358931037055  
ilkka.laine(a)hel.fi

### Liitteet

- 1 Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavaehdotus, pohjoinen
- 2 Östersundomin alueen 2. vaihemaakuntakaavaehdotus, suora

### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano